

Uden; haalbaarheid en effecten gebiedsontwikkeling Uden-Noord

Toetsing aan de Ladder voor duurzame verstedelijking

Gemeente Uden



Uden; haalbaarheid en effecten gebiedsontwikkeling Uden-Noord

Toetsing aan de Ladder voor duurzame verstedelijking

Gemeente Uden

Rapportnummer:	203X01286.086456_6
Datum:	11 oktober 2016
Contactpersoon opdrachtgever:	Ir. R.G.L. Francissen
Projectteam BRO:	Jan Carel Jansen Venneboer, Eefje van der Velden
Trefwoorden:	Horeca, tankstation, bedrijfsruimte, gebiedsontwikkeling, herontwikkeling, foodcourt, Ladder voor duurzame verstedelijking, Uden
Bron foto kaft:	Hollandse hoogte 14
Beknopte inhoud:	Verkenkend onderzoek naar de marktmogelijkheden voor een nieuwe foodcourt in Uden-noord, in combinatie met een tankstation en snelweggerelateerde bedrijvigheid met een vooralsnog onbekende invulling. Het onderzoek is uitgevoerd ter toetsing van de ontwikkeling aan de Ladder voor duurzame verstedelijking.

BRO
Hoofdvestiging
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400
E info@bro.nl

Inhoudsopgave

pagina

1. INLEIDING	2
1.1 Aanleiding en vraagstelling	2
2. ONTWIKKELINGSKADER HORECA	3
2.1 Ruimtelijk-functionele structuur	3
2.2 Beleid horeca	5
2.3 Plannen in de regio	6
2.4 Algemene trends in horeca	6
2.4.1 Horeca algemeen	6
2.4.2 Horeca en traffic-locaties	8
2.5 SWOT analyse	9
3. REGIONALE BEHOEFTE HORECA	11
3.1 Vraagpotentieel	11
3.2 Aanbodanalyse horeca	12
3.2.1 Gemeente Uden en de regio	13
3.3 Marktruimte horeca	14
4. REGIONALE BEHOEFTE TANKSTATION EN BEDRIJFSRUIMTE	17
4.1 Tankstation	17
4.2 Bedrijfsruimte	18
5. LADDER VOOR DUURZAME VERSTEDELIJING	20
5.1 Introductie Ladder voor Duurzame Verstedelijking	20
5.2 Toetsing programma horeca aan de Ladder	22
5.3 Toetsing tankstation en bedrijfsruimte aan de Ladder	24
5.4 Conclusie	25

BIJLAGEN

- Bijlage 1. Horeca-aanbod naar branche Uden en referentiegebieden
- Bijlage 2. Horeca-aanbod naar branche regio Uden
- Bijlage 3. Horeca keten- en filiaalbedrijven Uden en regio Uden naar locatie
- Bijlage 4. Rapportage Marktverkenning tanklocatie Uden-Noord

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding en vraagstelling

De gemeente Uden beoogt een publieksgerichte ontwikkeling voor de snelweglocatie Uden-Noord. Hiervoor bestaan reeds huurovereenkomsten met de horecaformules McDonald's, Subway en Kentucky Fried Chicken en tankstation Tinq. Ook een bedrijfsruimte van ca. 750 m² bvo (t.b.v. snelweggebonden bedrijvigheid) maakt deel uit van het plan, maar het gebruik ervan is vooralsnog onbekend.

Voor dit gebied is een bestemmingsplanwijziging nodig waarbij tevens de Ladder voor duurzame verstedelijking moet worden toegepast. Aan BRO is verzocht om de regionale behoefte en effecten van de beoogde horeca en het tankstation en een aantal opties voor de bedrijfsruimte te onderzoeken. Dit rapport beschrijft het onderzoek en de toetsing aan de Ladder.

2. ONTWIKKELINGSKADER HORECA

Dit hoofdstuk beschrijft de ruimtelijk-functionele structuur van het plangebied en de relevante regio voor het programma, het regionale en gemeentelijk beleid, de relevante plannen in de omgeving en de trends en ontwikkelingen t.a.v. horeca. Vanuit een SWOT-analyse beschrijven we het ruimtelijk-functionele ontwikkelingsperspectief voor het plangebied voor horeca. De overige geplande functies worden in hoofdstuk 4 belicht.

2.1 Ruimtelijk-functionele structuur

Ligging plangebied en ontsluiting

Het plangebied ligt aan afrit 14 van de snelweg A50 ten noordwesten van de kern Uden. De locatie ligt aan de rand van het stedelijk gebied aan de Rondweg en naast hotel Van der Valk Uden Veghel. Ziekenhuis Bernhoven bevindt zich iets meer oostelijk. In de directe omgeving is daarnaast een golfpark (De Leemskuilen) te vinden. Het gebied is een belangrijke entree naar het Provinciaal Landschap De Maashorst.

Figuur 2.1: Ligging plangebied



Figuur 2.2: Luchtfoto huidige situatie



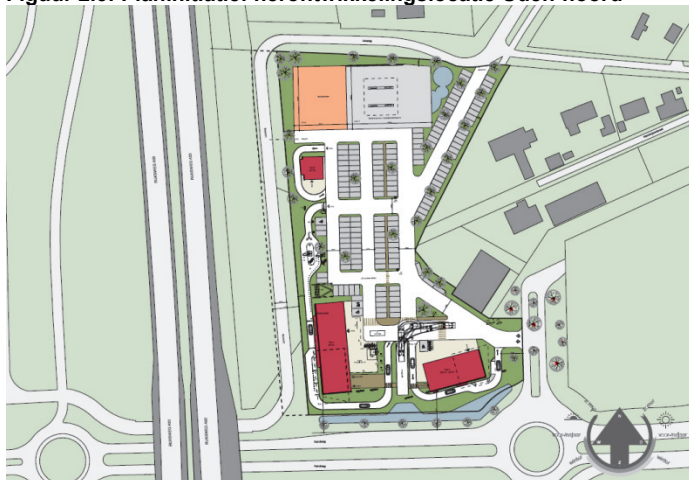
Het gebied kent momenteel vooral een agrarisch gebruik, met o.a. een woning en is nu enkel te bereiken via een secundaire weg. De planlocatie zal in de toekomst echter uitermate goed bereikbaar zijn per auto. Vanaf de A50 leidt een eigen afrit vanaf de bestaande de rotonde rechtstreeks naar het plangebied. Circa 300 meter oostelijk ligt een bushalte van lijn 305. Het foodcourt doorkruist de diagonaal lopende Looweg, die zal worden omgelegd.

De parkeerplaatsen behorende bij het foodcourt zijn te midden van de bebouwing beoogd. Er wordt met 152 plekken ruime parkeergelegenheid geboden.

Programma

De ontwikkelaar streeft naar een eigentijds en aantrekkelijk aanbod bestaande uit een clustering van diverse horecazaken met de nadruk op fastfoodrestaurants. Het foodcourt richt zich zowel op automobilisten die onderweg snel en makkelijk een maaltijd of versnapering willen nuttigen als op de inwoners uit Uden en omgeving. Deze keuze is mede ingegeven vanwege het gunstige bereikbaarheidsprofiel van de locatie. De ruimtelijke inrichting van het gebied zal voldoen aan hoge kwaliteitseisen.

Figuur 2.3: Planinitiatief herontwikkelingslocatie Uden-noord¹



Het programma omvat horeca, een tankstation en een nader in te vullen bedrijfsfunctie. Conform de thans vastgestelde planvorming is het programma als volgt:

- 2 fastservicerestaurants (McDonald's en KFC; ca. 1.100 m² bvo);
- Lunchroom (Subway; ca. 110 m² bvo);
- Tankstation (Tinq);
- Bedrijfsruimte, met bestemming "snelweggerelateerde bedrijvigheid, waaronder uitsluitend bandenservice, auto- en motorservice, glasservice, pick-up-point niet-dagelijkse artikelen" (750 m² bvo, gebruiker nog onbekend).

2.2 Beleid horeca

Provincie Noord-Brabant

De Provincie Noord-Brabant beschikt niet over een specifiek horecabeleid. Wel heeft het Bestuurlijk Provinciaal Handhavingsoverleg (BPHO) in 2013 het Brabants alcohol- en horecasanctiebeleid vastgesteld. In dit beleid worden sanctiemaatregelen beschreven voor de meest voorkomende overtredingen bij alcoholverstrekkers. Het is primair gericht op handhaving en voor het doel van deze rapportage niet relevant.

Gemeente Uden

De gemeente Uden heeft in 2005 haar horecabeleid vastgesteld. Het horecabeleidsplan schetst de lange termijn van de ontwikkeling van de horeca in Uden. De gemeente heeft haar ambitie als volgt vertaald:

"Handhaven en verbeteren van de kwaliteit van de horeca in Uden, Volkel, Odiliapeel en het tot stand brengen van een evenwicht tussen levendigheid, leefbaarheid en veiligheid. Doel is een florierende horeca en goede samenwerking tussen alle (centrum) voorzieningen opdat Uden haar regionale centrumfunctie optimaal kan vervullen."

¹ Bron: Reggestede Invest, juli 2015

Dit beleid is voor het centrum nog steeds actueel. De actuele ontwikkeling van de snelweglocatie was destijds nog niet voorzien. Hiervoor is het beleid ontwikkeld in het Masterplan Uden Noord (vastgesteld in de gemeenteraad juni 2012). Hierin is weergegeven dat door de combinatie van de ligging in Uden-Noord aan de A50, dicht bij de Maashorst en de aanwezigheid van hotel Van der Valk de locatie interessant is voor de vestiging van horecagelegenheden, bijvoorbeeld voor fastfoodketens die nadrukkelijk de verbinding zoeken met de A50.

2.3 Plannen in de regio

In de regio zijn de volgende plannen, gerelateerd aan horeca, bekend. Tot de regio Uden behoren in dit kader naast Uden de gemeenten Bernheze, Landerd, Veghel en Boekel. Zie ook par. 3.1.

Gemeente Uden

- In de gemeente Uden zijn geen ingrijpende plannen bekend op het gebied van horeca.

Regio Uden

- Veghel: Aan de Noordkade verrijst een Cultuur- en Foodcluster in de oude CHV-fabrieksgebouwen. Het industrieel erfgoed biedt door haar robuuste, monumentale karakter en de ligging aan het water een uniek gebiedsprofiel voor bijzondere, deels hoogwaardige horeca en leisure. Inmiddels zijn een bioscoop, poppodium, brouwerij, cultuurcentrum en diverse horecazaken geopend.

2.4 Algemene trends in horeca

In deze paragraaf beschrijven we de belangrijkste trends in de horeca, voor zover van invloed op het ruimtelijk-functionele ontwikkelingsperspectief voor plangebied Uden-noord.

2.4.1 Horeca algemeen

Er hebben zich de afgelopen jaren veel ontwikkelingen voorgedaan in de horeca, zowel aan de vraag- als de aanbodzijde.

Horeca verlevendigt gebieden

Er zijn in Nederland bijna 43.000 horecazaken, waaronder ruim 17.000 drankverstrekkers, 11.150 fastservice-zaken (snackbars, etc.) en ruim 11.300 restaurants. In 2014 realiseerde de restauratieve horeca (dus excl. hotels) een omzet van **ca. 12,6 miljard euro** (incl. btw). Wel staat de sector de afgelopen jaren economisch onder druk, door

kritische consumenten, de opkomst van alternatieve aankoopplaatsen (zondagopening supermarkten), stijgende kosten en nieuwe wet- en regelgeving. Met name zaken die zich niet goed weten te profileren of onderscheiden, ondervinden negatieve effecten. Toch zijn er ook anno 2016 nog legio kansen voor de sector, mits zaken zich sterk en onderscheidend profileren. Opvallend is de recente opkomst van (soms grootschalige) buffetrestaurants en tapasformules.

Vrijwel elke Nederlander bezoekt tegenwoordig wel eens een horecazaak, in welk verband en met welk motief dan ook. In toenemende mate wordt het **economisch en sociaal-maatschappelijk belang** van een sterke horecasector erkend, ook door overheden. Horeca richt zich steeds meer op **vermaak en beleving** en moderne zaken zijn actief bezig met productontwikkeling, marketing en organisatie van activiteiten en arrangementen. Sterke horeca zet een gebied op de kaart, ook voor bovenlokale bezoekers.



Dit heeft ook effecten op de ruimtelijke eisen en structuur van de sector. De belangrijkste zijn:

- **Multifunctionaliteit:** horecabedrijven bieden een steeds bredere menukeuze, met per dagdeel verschillende doelgroepen. Ook worden vaker culturele en recreatieve activiteiten georganiseerd.
- **Hoofdfunctie vervaagt:** traditioneel baseerden bestemmingsplannen zich primair op hoofdfuncties als verstrekken van alcoholvrije dranken dan wel bereide kleine etenswaren. Mede door de toenemende multifunctionaliteit zien we steeds meer combinatievormen (lunchroom, konditorei, Bagels&Beans).
- **Schaalvergroting:** zaken worden groter, vanwege de gewenste multifunctionaliteit en/of omzeteisen.
- **Vervlechting horeca en detailhandel:** In steeds meer winkels kun je iets eten of drinken. Vooral dagelijkse winkels ontplooiën steeds meer horeca-activiteiten; belegde broodjes, snacks, koffie/thee, verse sappen, etc. Andersom wenst de horeca ook producten die zij serveert te verkopen; olie, wijn, receptenboek, etc. Cross-selling heeft de toekomst.
- **Industrieel erfgoed:** De wat ongepolijste uitstraling, beschikbare ruimte en parkeerterrein bieden bijzondere kansen voor horeca en aanverwante activiteiten.
- **Opkomst specialistische koffieformules:** opvallende ketenvorming, met ook op lokaal niveau veel initiatieven. Bekende spelers zijn Starbucks en Coffeecompany. Voor jongeren en ZZP-ers hebben deze zaken vaak een belangrijke ontmoetingsfunctie.

- **Afname monofunctionele drankverstrekkers:** het traditionele (kleine) café verdwijnt geleidelijk uit het straatbeeld. Het traditionele café wordt eetcafé of brasserie, met ruimere openingstijden. Oorzaak is vooral de combinatie afnemende bestedingen en verhoogde kosten.
- **Sterke afname discotheken,** met als belangrijke oorzaken de groeiende concurrentie van festivals, het rookverbod in de horeca en de verhoogde minimumleeftijd voor alcoholgebruik.
- De **jeugd gaat minder en later uit** dan vroeger; in veel uitgaansgebieden leidt dit tot minder overlast, maar soms wel op latere tijdstippen. Daar staat tegenover dat oudere doelgroepen veel meer dan vroeger de horeca bezoeken, zij het vaak overdag.



2.4.2 Horeca en traffic-locaties

Het is een internationale trend dat doelgericht bezochte horecaketens gericht op fastservice en casual dining, maar ook formules gericht op 'vers en gezond', zich oriënteren op gezamenlijke vestiging op lokaal en regionaal goed bereikbare locaties met ruime parkeergelegenheid. De redenen voor clustering liggen zowel in kostenbesparing (gezamenlijke ontwikkeling, beheer en parkeervoorzieningen) als omzetmaximalisatie (combinatiebezoeken, gezamenlijke profilering en promotie). Horeca heeft baat bij voldoende kritische massa: 'massa is kassa'.

De horeca in binnensteden en hoofdcentra richt zich daarentegen steeds meer op kwaliteit, keuze en verblijfsklimaat ('fun') en profiteert van het lokale aanbod aan detailhandel, cultuur, evenementen en zakelijke bedrijvigheid. Beide vestigingsmilieus hebben hun eigen bezoekmotieven, bezoekgedrag en doelgroepen en vullen elkaar daarom goed aan. Gemeenten bieden vaak verschillende vestigingsmilieus.



De meest aansprekende voorbeelden van gecombineerde nieuwe horecaconcepten op traffic-locaties in Nederland, nabij grote bedrijventerreinen, zijn The Food Spot in Utrecht

en de Foodstrip in Amsterdam Zuidoost. De Food Spot langs de A2 in Utrecht omvat tien restaurants en totaal 1.700 zitplaatsen, met o.a. New York Pizza, Wok to Go en Subway. Ook beschikt de Food Spot over kinderspeelvoorzieningen en een vestiging van Suit-Supply. Als service wordt gratis Wi-Fi aangeboden, maar ook het parkeren is gratis. De Amsterdamse Foodstrip omvat drie grote horecaformules (twee fastservicezaken en een wokrestaurant). Een ander, al wat ouder voorbeeld van een grootschalige horecaontwikkeling op een traffic-locatie is het Brugrestaurant A4 te Hoofddorp met een ruime keuze aan fastservicezaken en zelfbedieningsrestaurants. Ook het Duitse concept *Autohof* is een goed voorbeeld: een grote parkeerplaats (ook voor vrachtauto's) met tankstation (goedkoper dan langs de snelweg en daarom vaak een trekker) en vaak meerdere horecaformules, meestal op korte afstand van de snelweg gesitueerd en rustiger en veiliger dan de meeste Autobahn restaurants.

Wat kleinere horecaclusters zijn er onder meer in Waardenburg (afrit A2), het Knooppunt Joure en stadion De Geusselt en omgeving te Maastricht. Vaak ontstaat dit soort clusters rond een zakenhotel. Overigens bieden ook steeds meer stations en vliegvelden goede voorbeelden van horecaclusters gericht op reizigers en zakenlieden.

2.5 SWOT analyse

Uit de analyse komen vanuit het perspectief van de horeca zowel (relatief) sterke punten c.q. kansen als zwakten/bedreigingen naar voren van de beoogde ontwikkelingslocatie in haar omgeving.

Sterke aspecten en kansen	Zwakke aspecten en bedreigingen
• Onderscheidend, eigentijds en complementair concept door clustering • Aantrekkelijk voor een brede doelgroep • Veel fysieke ruimte beschikbaar • Goede bereikbaarheid auto, direct aan afslag A50 en Rondweg • Ruime eigen parkeergelegenheid • Nabij Hotel Van der Valk en regionaal ziekenhuis Bernhoven • Nabij natuurgebied De Maashorst • Versterkt regionale verzorgingsfunctie Uden • Geen vergelijkbare, concurrerende concepten in de regio • Positieve omzettrend in de horecasector • Geen concurrerende plannen in de regio	• Enige afstand tot dichtstbijzijnde bushalte (Uden Rondweg, ca. 400 meter) • Toenemende horecafunctie bij tankstations langs snelwegen (buiten de regio)

We constateren dat het beoogde programma voor het plangebied goed past binnen het ontwikkelingsperspectief. Essentieel is echter dat de horecazaken zich goed kunnen presenteren en ook zichtbaar zijn vanaf de A50. Vanwege de beperkte zichtbaarheid van de horeca vanaf de A50 is een verwijsmast noodzakelijk voor de attentiewaarde.

3. REGIONALE BEHOEFTE HORECA

In dit hoofdstuk ramen we de economische marktruimte voor horeca op de beoogde ontwikkelingslocatie. We benadrukken dat een (behoefte)onderzoek ter onderbouwing van de Ladder voor duurzame verstedelijking geen betrekking mag hebben op economische ordening (economische behoefte, marktvraag of effecten). Zie paragraaf 5.1. De reden dat wij hier de marktruimte desalniettemin indicatief ramen is, dat het ontbreken daarvan indirect zou kunnen leiden tot ruimtelijke effecten elders (waaronder leegstand) dan wel effecten op het woon-, leef- en ondernemersklimaat elders.

3.1 Vraagpotentieel

Positieve bevolkingsontwikkeling gemeente

In de gemeente Uden kent een inwonertal van 41.247 per 1 januari 2016². Naar aanleiding van de bevolkingsprognose van de Provincie Noord-Brabant wordt een stijging van 4% van de bevolking voorzien tot 2025. Het aantal inwoners groeit naar verwachting tot 42.595.

Ook groei in de regio

Tot de regio Uden behoren in dit kader naast Uden de gemeenten Bernheze, Landerd, Veghel en Boekel. De keuze voor deze begrenzing is gebaseerd op de geografische ligging van de locatie en het primaire verzorgingsgebied van de beoogde horeca. Dit is gebruikelijk bij toetsing van plannen aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Bezoekers van buiten deze regio zullen zich vooral op hun eigen voorzieningen (blijven) oriënteren. Eventuele effecten zullen hier verspreid over een zeer groot gebied optreden en nauwelijks meetbaar zijn.

De oostelijker gelegen gemeente Mill en Sint-Hubert is niet meegenomen, omdat zij een meer excentrische ligging heeft ten opzichte van de planlocatie. In dit geval is bewust niet gekozen voor de COROP-regio (zoals soms gebeurt), omdat het verzorgingsgebied en de effecten van het beoogde horecaprogramma een geheel eigen, afwijkende begrenzing kennen.

De regio telt inclusief Uden zelf per 1 januari 2016 in totaal 134.762 inwoners. Net als de gemeente Uden kent ook de regio een bescheiden positieve bevolkingsprognose. Naar verwachting groeit de regio tot 2020 met +1,3% tot ruim 136.500 inwoners en tot 2025 met +3% (138.750 inwoners).

² Bron: CBS Statline, bevolkingsgegevens januari 2016

Tabel 3.1: Bevolkingsprognose regio Uden, afgerond

Gemeente	Aantal inwoners ³	Prognose ⁴	
		2020	2025
Bernheze	29.880	30.410	30.960
Boekel	10.254	10.405	10.650
Landerd	15.303	15.195	15.010
Uden	41.247	41.930	42.595
Veghel	38.078	38.620	39.535
Totaal regio Uden	134.762	136.560	138.750

3.2 Aanbodanalyse horeca

Aanbodstructuur gemeente

De gemeente Uden heeft in verhouding tot haar inwonertal in algemene zin een opvallend groot verzorgingsgebied. Deze positie is mede te danken aan het relatief omvangrijke, sterke en recent gemoderniseerde hoofdwinkelcentrum van Uden en de belangrijke uitgaansfunctie. Het centrum heeft een regionale aantrekkingskracht voor recreatief winkelen. Daarnaast is er een woonboulevard (Industrielaan), een groot streekziekenhuis en zijn er diverse moderne hotels. De gemeente Uden is in de afgelopen decennia expansief gegroeid en ligt in een relatief uitgestrekt landelijk gebied met vooral kleinere kernen met een relatief bescheiden aanbod van voorzieningen. De enige uitzondering is Veghel, dat echter een minder grote verzorgingsfunctie heeft als Uden.

Ook specifiek voor horeca vervult de gemeente een regionale functie. De gemeente Uden heeft 37 drankverstrekkers, 34 fastservicezaken en 20 restaurants⁵. Het belangrijkste concentratiegebied is het centrum, waar met name aan de Markt en in de Sint Jansstraat en de Kerkstraat een gevarieerd horeca-aanbod is gevestigd. De horeca is hier in hoge mate ondersteunend aan de detailhandel en het culturele aanbod in het centrum en heeft een belangrijke, regionale uitgaansfunctie. Het accent ligt bij deze horeca dan ook op kwaliteit, sfeer en synergie met andere functies (combinatiebezoek) en veel minder op een goede bereikbaarheid per auto en functionaliteit, zoals op de planlocatie Uden-Noord.

Aanbodstructuur regio

De gehele regio Uden beschikt over 123 drankverstrekkers, 102 fastservicezaken en 58 restaurants⁶. De plaatsen met het ruimste aanbod van horeca zijn, naast Uden, Veghel, Heeswijk-Dinther, Heesch en Nistelode. De laatste drie plaatsen hebben hierin vooral een lokale verzorgingsfunctie. De horeca is kwalitatief in grote lijnen nogal traditioneel

³ Bron: CBS Statline, bevolkingsgegevens januari 2016

⁴ Bron: De bevolkings- en woningbehoefteprognose Noord-Brabant, actualisering 2014

⁵ Bron: HorecaDNA / CBS. Daarnaast zijn er nog 8 hotels en 5 partycaterers in de gemeente Uden

⁶ Daarnaast zijn er nog 11 hotels en 16 partycaterers in de overige regio

qua product en uitstraling. Bijzondere formules of concepten zijn slechts beperkt aanwezig.

De Poort van Veghel, op 300 meter van de dichtstbijzijnde afrit van de A50 (10, Eerde), is primair een retailcluster met grootschalige winkels. De horeca is hier met twee relatief kleine lunchrooms/broodjeszaken (Subway, El Greco, beide 80 à 100 m² bvo) en een Wokrestaurant relatief bescheiden en ondersteunend aan de retailfunctie. Bovendien is het horecaprogramma gericht op specifieke doelgroepen, zoals bezoekers van de naastgelegen winkels, werkers op het naastgelegen grootschalige bedrijventerrein De Dubbelen en vrachtwagenchauffeurs. Het ontbeert de brede horecafunctie zoals die in Uden-Noord wordt beoogd, met bijvoorbeeld veel soorten fastfood gericht op een 'tussendoortje'. De Veghelse vestiging van McDonald's ligt op ruim een kilometer van de Poort van Veghel en heeft dus geen synergie in de zin dat de zaken elkaar versterken als horecabestemming. Overigens is deze horeca wel meegenomen in de raming van de marktruimte.

De Veghelse Noordkade ontwikkelt zich met zowel cultuur als een grote Jumbo Foodmarkt, diverse dagelijkse speciaalzaken en horeca geleidelijk tot een veelzijdige bestemming met als overkoepelend thema Food. Het betreft hier primair een recreatieve attractie inclusief een grootschalige Jumbo Foodmarkt waar mensen vooral komen voor de keuze, sfeer en inspiratie en relatief lang verblijven. Daarmee wijkt het sterk af van de ontwikkeling in Uden-Noord, waar bezoekers vooral doelgericht komen om 'efficiënt' (snel) iets te eten of drinken en relatief kort verblijven. Gemak en bereikbaarheid zijn hier belangrijker dan bijvoorbeeld sfeer of verblijfskwaliteit.

3.2.1 Gemeente Uden en de regio

Tabel 3.2 vergelijkt het horeca-aanbod van Uden in kwantitatieve zin met enige referentiegemeenten. Het horeca-aanbod is het totaal van de dranken-, fastservice-, en restaurantsector, dus exclusief hotels en partycaterers. De referentiegemeenten hebben ruwweg een vergelijkbaar inwonertal als Uden, liggen in een landelijk gebied en hebben een relatief belangrijke regionale verzorgingsfunctie. In bijlage 1 is een overzicht te vinden van de horeca voorzieningen uitgesplitst naar de sectoren drank, fastservice en restaurant. Zowel het aantal zaken als het aantal zaken per 10.000 inwoners is weergegeven.

De belangrijkste conclusies zijn:

- Het aanbod in de referentiegemeenten is redelijk vergelijkbaar met Uden. Het aantal horecazaken loopt uiteen van 83 tot 102 met uitzondering van Etten-Leur (slechts 63 horecazaken).
- In absolute aantallen heeft Uden meer horecazaken (93) ten opzichte van de concurrentie (86). Ook in relatieve zin loopt het aanbod in Uden met gemiddeld 25,9 horecazaken per 10.000 inwoners iets voor op de referentie (22,6). Hierin is de belangrijke regionale, consumentgerichte verzorgingsfunctie van Uden zichtbaar.

- Voor beide uitkomsten geldt echter dat Etten-Leur het gemiddelde fors omlaag haalt.
- Uitgesplitst naar sector (drank, fastservice en restaurant) valt op dat het aanbod van restaurants in Uden achterblijft ten opzichte van de referentie (21 tegen 24).
- Het aandeel filiaal- en ketenbedrijven in de horeca in de gemeente Uden bedraagt 12%. In Uden gevestigde ketens zijn Dönerix, Subway, Bestaria, Kwalitaria, Hampshire, Brownies & Downies, McDonald's, New York delivery, Humphrey's, Domino's Pizza, restaurant Van der Valk en La Place.
- In de regio Uden zijn daarnaast de volgende aanvullende formules gevestigd: Big snack, Plaza, Anytime, Burger King, Snackpoint en de Pannenkoekenbakker.
- Veel voorkomende horecaketens (excl. hotels) die wel in referentiegemeenten zijn gevestigd maar niet in de regio Uden zijn: AC Restaurant, Bufkes, La Cubanita, Ola Happiness en Bagels & Beans.

Tabel 3.2: Horeca-aanbod⁷ in Uden en referentiegemeenten

	Inwonertal ⁸	Aantal horecazaken	Aantal horecazaken per 10.000 inwoners
Uden	41.247	91	22
<i>Referentiegemeenten (inwonertal)</i>			
Etten-Leur	42.832	63	15
Harderwijk	45.966	102	22
Venray	43.291	99	23
Waalwijk	47.021	95	20
Wageningen	37.837	83	22
Gemiddelde referentie	43.032	88	21

3.3 Marktruimte horeca

In deze paragraaf maken we een indicatieve raming van de marktruimte voor horeca in de gemeente Uden en de regio.

Behoefte aan horeca in de regio

Op basis van de landelijke omzetcijfers van de horeca kunnen we de gemiddelde besteding per inwoner ramen. De gesommeerde bestedingen voor een plaats of regio noemen we het 'bestedingspotentieel'. Dit potentieel bedraagt in de hier afgebakende regio € 99,9 mln. per jaar (alle bedragen incl. BTW)⁹:

- Drinkverstrekkers: € 24,3 mln. per jaar;
- Fastservicezaken: € 26,4 mln. per jaar;
- Restaurants: € 49,2 mln. per jaar.

⁷ Bron: HorecaDNA / CBS, 2014 (zonder hotels en partycaterars)

⁸ Bron: CBS Statline, bevolkingsgegevens januari 2016

⁹ Gebaseerd op het inwonertal van regio Uden zoals gehanteerd (133.981 inwoners) en de meest actuele cijfers van HorecaDNA / CBS (over 2014).

Deze cijfers zijn nadrukkelijk indicatief en alleen beschikbaar op landelijk en niet op regionaal niveau. De hier geraamde gemiddelde besteding per Nederlander houdt geen rekening met inkomende en uitgaande horecabestedingen naar/vanuit Nederland. Cijfers hierover ontbreken. Als een gebied per saldo meer horecabestedingen aantrekt dan dat er afvloeien (zoals in toeristische steden of regio's) resulteert dat in een hoger bestedingspotentieel en dus meer ontwikkelingskansen voor de gevestigde horeca.

In de analyse van de regionale behoefte heeft BRO zich beperkt tot het primaire verzorgingsgebied van het foodcluster. Door de ligging aan de A50 en de Rondweg is de bereikbaarheid vanuit de regio én van daarbuiten evenwel zonder meer gunstig. De horeca zal met formules als McDonald's, KFC en Subway, zo blijkt in de praktijk, veel klanten trekken. Een groot deel van deze klanten zal van buiten de regio komen; 'toevallig' passerende automobilisten over de A50 of inwoners van buiten de regio die de horeca doelgericht bezoeken omdat deze formules in hun woonomgeving ontbreken. Klanten van het nieuwe tankstation (Tinq), ook voor een belangrijk deel afkomstig van buiten de regio, zullen eveneens deels de horeca bezoeken.

Omzetclaim gevestigde horeca

Het totale horeca aanbod in de regio Uden omvat 283 horecazaken, waarvan 123 drankverstrekkers, 102 fastservicezaken en 58 restaurants. Wanneer we hierop de gemiddelde Nederlandse omzetcijfers per branche/vestiging toepassen bedraagt de totale horeca omzet in de regio Uden € 84,1 mln.¹⁰: de regionale omzetclaim.

Marktruimte

De totale horecabestedingen door inwoners uit de regio Uden als hier gedefinieerd omvatten als vermeld ca. € 99,9 mln. per jaar. Dit bedrag ligt duidelijk hoger dan de voor een goed functioneren benodigde 'claim' van het gevestigde aanbod (€ 84,1 mln.) Per saldo is er dus sprake van een uitstroom van horecabestedingen vanuit de primaire regio ad. € 15,8 mln per jaar¹¹. Dit is 15% van de totale horecabestedingen in de regio en derhalve relatief veel voor een gebied met totaal bijna 135.000 inwoners.

De relatief grote (netto) afvloeiing van horecabestedingen vanuit de regio impliceert een duidelijke kwantitatieve marktruimte voor nieuw aanbod van horeca. De horeca in Uden Noord is bovendien in hoge mate complementair aan het bestaande aanbod. De nieuwe horeca als omschreven in par. 1.1 zal naar alle waarschijnlijkheid geen wezenlijke verstoring van de verzorgingsstructuur van de primaire regio betekenen.

¹⁰ Normcijfers gemiddelde omzet per zaak naar branche (inclusief BTW, meest recente cijfers over 2014): drankverstrekkers € 179.000,-. Fastservice € 298.000,- en restaurants € 547.000,-. Bron: HorecaDNA / CBS.

¹¹ € 99,9 mln. -/- € 84,1 mln.

Kwalitatieve effecten

De horecasector stond jarenlang economisch sterk onder druk, maar vertoont sinds enige jaren landelijk weer opvallend positieve cijfers. In algemene zin onderscheiden horecazaken zich echter nog steeds onvoldoende van elkaar. Het is 'teveel van hetzelfde', ook in Uden en de regio. Voor onderscheidende horecaformules (in het hogere én lagere segment), die creatief inspelen op de eigen gebiedskwaliteiten en consumententrends bestaat altijd toekomstperspectief.

De beoogde horecaformules op de planlocatie zijn in wezen een mengvorm tussen fast-service en restaurants en zijn landelijk en zelfs internationaal bekend bij een breed publiek en zeker bij de jongere leeftijdsgroepen. De opvallende (inter)nationale expansie van deze ketens is een direct gevolg van deze populariteit. Bereikbaarheid per auto en parkeergelegenheid in de directe omgeving wordt bij dit bedrijfstype voor consumenten een steeds belangrijker keuzemotief. Vanuit dit perspectief is de planlocatie zeer kansrijk voor het beoogde aanbod. De locatie kan hiermee beeldbepalend worden voor Uden. De gehele regio en ook de centra kunnen profiteren van de extra bezoekers.

4. REGIONALE BEHOEFTE TANKSTATION EN BEDRIJFSRUIMTE

4.1 Tankstation

Deze paragraaf beschrijft de belangrijkste conclusies uit de marktverkenning en effecten van een tankstation op de planlocatie. Voor de motivering en achterliggende cijfers verwijzen we naar bijlage 4.

Op basis van de confrontatie tussen vraag en aanbod in de markt van motorbrandstoffen binnen het onderzochte verzorgingsgebied concluderen we dat in de markt anno 2015 (het onderzoeksjaar) in kwantitatieve zin sprake is van een **bruto** vraagoverschot naar motorbrandstoffen van 5,8 miljoen liter en een **netto** vraagoverschot van ca. 800.000 liter (alle cijfers op jaarbasis). Op basis van de bevolkingsprognoses (provincie Noord-Brabant) groeit het bruto vraagoverschot motorbrandstoffen tot 2030 bovendien nog naar 11,7 miljoen liter bruto vraag-overschot. Netto, dus rekening houdende met afvloeiing en toevloeiing van de vraag, bestaat er in 2030 ruim 4,6 miljoen liter vraagoverschot.

Wanneer rekening gehouden wordt met de komst van een onbemand tankstation (Tinq) op de onderzoekslocatie in Uden-noord, resteert anno 2015 nog altijd een bruto vraagoverschot van 4,2 miljoen liter oplopend naar ca. 10,1 miljoen liter in 2030. Netto is dan (incl. het nieuwe station) nog sprake van 800.000 liter vraagoverschot in 2015 oplopend naar 3 miljoen liter netto vraagoverschot in 2030. Conclusie is dan ook dat de levensvatbaarheid van de reeds aanwezige tankstations binnen het verzorgingsgebied Uden en directe omgeving niet in onevenredige mate wordt aangetast door de vestiging van een tankstation op de onderzoekslocatie.

Bovendien veronderstelt de marktverkenning dat het tankstation 100% van de volumeclaim trekt uit het onderzochte verzorgingsgebied. In de praktijk zal een groot (maar onbekend) omzetaandeel van buiten de regio komen, omdat het nieuwe tankstation (mede door het relatief lage prijsniveau) ook veel klandizie zal krijgen van doorgaand verkeer op de rijksweg A50. Dit betekent dat de effecten op het bestaande regionale aanbod naar alle waarschijnlijkheid lager zullen uitvallen dan hier geraamd.

In kwalitatieve zin is het aanbod aan verkooppunten voor motorbrandstoffen goed verspreid binnen het onderzochte verzorgingsgebied, maar vooral gericht op de afzonderlijke kernen. Opvallend is dat langs het tracé van de A50 tussen Eindhoven en de aansluiting met de A59 slechts 1 rijksweggebonden tankstation gevestigd, namelijk aan de westzijde bij Son. Deze locatie ligt echter op 21 kilometer van de onderzoekslocatie en is uitsluitend bereikbaar voor verkeer in zuidelijke rijrichting. Dat betekent dat de onderzoekslocatie Uden-Noord naast een regionale behoeftevoorziening tevens kan voorzien in een

behoefte voor de doelgroep doorgaand verkeer op de rijksweg A50. Zeker in combinatie met de Food Court, zal op de onderzoekslocatie naar verwachting een essentieel onderdeel van het volume motorbrandstoffen afkomstig zijn van verkeer op de A50.

4.2 Bedrijfsruimte

De planologisch mogelijkheden voor invulling van de bedrijfsruimte (max. 750 m² bvo) zijn relatief strak afgebakend middels de bestemming “snelweggerelateerde bedrijvigheid, waaronder uitsluitend bandenservice, auto- en motorservice, glasservice, pick-up-point niet-dagelijkse artikelen”. De potentiële ruimtelijke effecten van deze functies zijn in de Ladder-onderbouwing als zodanig geanalyseerd. De concrete invulling van de bedrijfsruimte is nog niet bekend. Bij de invulling kan worden aangesloten op de kernkwaliteiten van de planlocatie:

- zeer goed bereikbaar per auto (‘traffic locatie’);
- ruime parkeergelegenheid;
- vooral gericht op doelgericht en kortdurend bezoek (snel, ‘efficiënt’);
- functionele, efficiënte opzet en inrichting van het gebied;
- synergie met andere functies (tankstation, horeca).

Juist door haar functionele karakter en inrichting en uitstekende bereikbaarheid per auto onderscheidt de planlocatie zich nadrukkelijk van andere vestigingsplekken in de regio. Het is een echte ‘traffic-locatie’. De volgende invullingsopties voor de bedrijfsruimte zijn, binnen de bestemming, het meest kansrijk.

- Fastfitter/bandenservice, auto- en motorfietsservice en/of glasservice;
- Pick-Up-Point t.b.v. niet-dagelijkse artikelen.

We beschrijven hieronder de belangrijkste kenmerken en ontwikkelingen per invullings-optie.

Fastfitter/bandenservice

De zogenaamde fastfitters (ook wel genoemd carfitters, SBI-code: 45.11) en bedrijven voor bandenservice en glasreparatie hebben deels overlappende activiteiten. Kenmerkend is dat ze relatief eenvoudige servicebeurten, vervangingen en reparaties uitvoeren voor personenauto's, van welk merk ook. Vaak zijn deze bedrijven goedkoper dan de reguliere autodealers, wat deels hun populariteit verklaart. De grootste spelers in Nederland zijn Kwik-Fit (180 zaken), Profile (156 zaken) en Glasgarage (125 zaken). Het totale aantal zaken van dit type bedraagt in Nederland ongeveer 700 à 800; gemiddeld 1 zaak per 22.500 inwoners. Dit is exclusief formules die extra worden aangeboden door bijvoorbeeld autodealers of schadebedrijven. De trend is dat waarschijnlijk nog een beperkte groei zal plaatsvinden en de grotere bedrijven steeds meer marktaandeel verwerven.

In de regio zijn in totaal 5 zelfstandige zaken in deze branche gevestigd. Uitgaande van het regionale inwonertal (134.000) bestaat er dus indicatief nog ruimte voor een extra bedrijf. Dit bedrijfstype moet vooral goed bereikbaar zijn vanuit het stedelijk gebied, waar immers de meeste vraag bestaat. Zowel vanuit de locatie (uitstekend bereikbaar vanuit de regio) als het feit dat in Uden Noordwest geen vergelijkbare voorziening bestaat, zien wij voldoende regionale behoefte voor deze voorziening. Ruimtelijke effecten of leegstand van enige importantie door deze ontwikkeling liggen niet in de verwachting.

Relocatie van thans minder gunstig gevestigde bedrijven, die passen binnen de bestemming, elders in de regio (bijvoorbeeld vanwege overlast of ligging nabij woonwijken) naar Uden-Noord is eveneens goed denkbaar.

Afhaalpunten

Er was in de afgelopen jaren sprake van een opzienbarende groei van online aankopen. Op steeds meer locaties ontstaan afhaalpunten voor deze artikelen. Zelfstandige, grotere afhaalpunten worden doorgaans gevestigd op locaties die goed bereikbaar zijn vanuit de regio. In de regio zijn deze echter niet in zelfstandige vorm aanwezig. De onderhavige locatie voldoet vanuit ruimtelijk-functioneel perspectief goed aan dit profiel.

Afhaalpunten voor dagelijkse artikelen mogen zich in de gemeente Uden alleen vestigen aansluitend aan bestaande winkelgebieden. De planlocatie biedt echter ook een geschikte vestigingsplaats voor een afhaalpunt voor niet-dagelijkse artikelen, primair gericht op (veelal doorgaand) autoverkeer op de A50. Ruimtelijke effecten dan wel leegstand elders in de regio is hierbij dan ook niet aan de orde. Over de relevante SBI-code voor afhaalpunten bestaat landelijk discussie, maar 52.1 lijkt het meest toepasselijk.

5. LADDER VOOR DUURZAME VERSTEDELIJKING

5.1 Introductie Ladder voor Duurzame Verstedelijking

In verband met bestemmingsplanwijzigingen is een gedegen ruimtelijk-functionele onderbouwing tegenwoordig gewenst, mede omdat binnen de ruimtelijke ordening steeds meer de nadruk komt te liggen op zorgvuldig ruimtegebruik. In verband hiermee is in oktober 2012 de 'Ladder voor Duurzame Verstedelijking' geïntroduceerd (art 3.1.6 Besluit ruimtelijke ordening (Bro)). De Ladder is een motiveringsinstrument dat verplicht toegepast moet worden bij bestemmingsplannen of projectafwijkingbesluiten die een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk maken. Wat er onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling valt, is in art. 1.1.1 Bro bepaald:

“De ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.”

Bij de toepassing van de Ladder dienen de volgende treden doorlopen te worden:

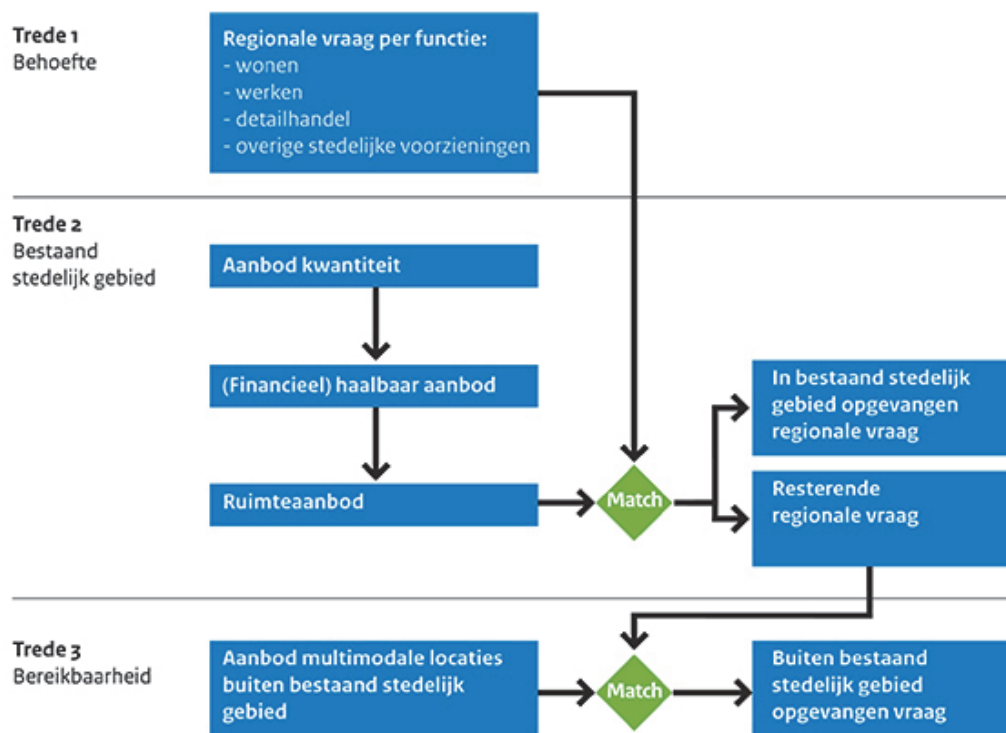
- a) *Er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte.*
- b) *Indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins.*
- c) *Indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.*

Actuele regionale behoefte

Specifiek voor de eerste trede geldt dat deze slechts tot doel heeft na te gaan of de vestiging van een functie *in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening; het onderzoek mag geen betrekking hebben op economische ordening (economische behoefte, de marktvraag of de beoordeling van de mogelijke of actuele economische gevolgen)*. Hoewel dit in het kader van de Europese regelgeving met betrekking tot vrije vestiging al lang vast ligt, is het toch nog eens expliciet verwoord in een vierde lid dat per 1 juli 2014 aan art. 3.1.6. van het Bro is toegevoegd.

Uit de toelichting en de handreiking bij de Ladder komt naar voren dat de behoefte zowel kwantitatief als kwalitatief van aard kan zijn. Verder is aangegeven dat het begrip 'actueel' niet letterlijk opgevat moet worden, het gaat in feite om de toekomstige vraag. Over

de afbakening van de regio wordt vermeld dat die aan moet sluiten op het (te verwachten) verzorgingsgebied van de ontwikkeling.



Aandacht voor leegstand

Relevant bij de toepassing van de Ladder voor horeca is dat aandacht besteed wordt aan de leegstand. Kan het initiatief redelijkerwijs ook in bestaande lege panden gehuisvest worden en heeft het initiatief geen onaanvaardbare effecten op de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving in het algemeen? Bij dit laatste gaat het in het bijzonder ook om de invloed van (structurele) leegstand. Uit de jurisprudentie komt naar voren dat hierbij met name de gevolgen voor het woon-, leef- en ondernemersklimaat centraal staan. Het belang van aandacht voor de leegstand wordt nog eens geïllustreerd door enkele recente uitspraken van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State met betrekking tot de toepassing van de Ladder¹².

Vernieuwing en marktruimte

In de recente uitspraak over de vestiging van Ikea op de locatie Zuiderhout te Zaanstad (ABRS 7 mei 2014, nr. 201307684/1) onderschrijft de Afdeling dat juist in een situatie waar weinig marktruimte is, vernieuwing en versterking nodig is om het aanbod aan de veranderende vraag aan te passen. Hiermee is het belang van vernieuwing als kwalitatief

¹² Onder meer ABRS 26 maart 2014 (ECLI:RVS:2014:1101), BRS 18 september 2013 (201208105/1/R2) en ABRS 18 juni 2014 (201309201/1/A1)

argument bij de toepassing van de Ladder nog eens bevestigd, want eerder kwam dit ook al in een uitspraak naar voren¹³.

5.2 Toetsing programma horeca aan de Ladder

Trede 1: Een samenhangend en doelgroepgericht concept

Twee van de beoogde horecaformules op de planlocatie Uden-Noord (McDonald's en KFC) zijn een zeer eigentijdse mengvorm tussen een fastservicezaak en een restaurant. Ze hebben een bijzondere aantrekkingskracht op automobilisten in algemene zin en op jongere leeftijdsgroepen in het bijzonder, met een sterke voorkeur voor landelijk bekende horecaformules ('merken'). De opvallende expansie van de beoogde ketens is een direct gevolg van deze populariteit. De ontwikkeling speelt in op de toenemende behoefte van consumenten om op 'traffic-locaties' (op stations, vliegvelden, langs snelwegen, etc.) doelgericht, voordelig en 'efficiënt' (snel) iets te eten en te drinken. Gemak en bereikbaarheid zijn hier belangrijker dan bijvoorbeeld sfeer of verblijfskwaliteit. Men verblijft veelal kort op deze locaties. Hiermee onderscheidt de locatie zich nadrukkelijk van bijvoorbeeld de hoofdwinkelcentra in de regio of een locatie als de Veghelse Noordkade, waar sfeer en verblijfskwaliteit veel belangrijker zijn en mensen doorgaans aanzienlijk langer blijven. Het locatieprofiel van Uden-Noord is complementair hieraan.

Door de uitstekende bereikbaarheid per auto en de ruime parkeergelegenheid, een steeds belangrijker keuzemotief voor consumenten, is de planlocatie zeer geschikt voor het beoogde aanbod. De horeca zal door de (ruimtelijke) opzet en uitstraling bijdragen aan de eisen van een aantrekkelijke bestemming met een hoge ruimtelijke kwaliteit.

Trede 1: Voldoende regionale behoefte

Er bestaat een duidelijke regionale behoefte voor de beoogde horeca op de beschreven locatie en configuratie. De totale horecabestedingen in de regio overstijgen met jaarlijks € 99,9 mln duidelijk de 'claim' van het gevestigde aanbod (€ 84,1 mln.) Per saldo is er dus een uitstroom van € 15 mln per jaar. Dit is 15% van de totale regionale horecabestedingen; relatief veel voor een deels verstedelijkte regio (Uden-Veghel) als deze.

De toekomstige ontwikkeling van vraag en aanbod in de horeca is moeilijk voorspelbaar, al is de trend in de vraagontwikkeling landelijk duidelijk positief, zeker de laatste jaren. In dit onderzoek is dan ook uitgegaan van de huidige situatie, wat in wezen een zeer behoudende aanname is. Immers: in de afgebakende regio wordt tot 2025 een bevolkingsgroei verwacht van +3,6% (138.750 / 133.981; zie par. 3.1). De marktruimte (behoefte) zal de komende tien jaar naar alle verwachting dus nog beduidend toenemen.

Vanuit kwalitatief oogpunt constateren we dat het horeca-aanbod in de horeca sector in de regio in grote lijnen nogal traditioneel is qua product en uitstraling, met relatief weinig

¹³ ABRS 17 februari 2014 (201310222/2/R6)

formulegebonden bedrijven. Ook bevindt het overgrote deel van de horeca zich in de centrumgebieden, met (zeker in Uden en Veghel) een relatief groot accent op een recreatief verblijfsklimaat t.b.v. winkelen en uitgaan en minder op een optimale ontsluiting voor auto's en parkeergelegenheid. Het geboden locatietype in Uden-Noord onderscheidt zich door haar uitstekende bereikbaarheid per auto, functionele karakter en efficiënte inrichting nadrukkelijk van de centra en is dan ook complementair hieraan. Dit is overigens ook een belangrijke reden dat McDonald's bewust kiest voor een tweede vestiging in Uden, op een ander locatietype, waarbij men tevens een *drive thru lane* (voor bestellingen vanuit de auto) in het plan kan en zal implementeren. Ook KFC en Subway gaan gebruik maken van een *drive thru lane*. Ook de gemiddelde verblijfsduur en bestedingen zullen op de planlocatie door de aard en omvang van het aanbod aanmerkelijk lager liggen dan in de centra. Een vergelijkbare locatie bestaat er in de regio niet.

Trede 2: Versterking en vernieuwing op een goede locatie

Vestiging van de beoogde horecafuncties in het plangebied kunnen in theorie leiden tot sluiting van één of enkele (kleinere) voorzieningen die niet tijdig hebben ingespeeld op de veranderende marktomstandigheden. Vaak betreft het echter voorzieningen op solitaire locaties, waarbij sluiting niet of nauwelijks (ruimtelijke) effecten genereert op de omgeving dan wel het woon-, leef- en ondernemersklimaat ter plekke aantast.

De lokale en regionale aanbod- en verzorgingsstructuur van horecavoorzieningen wordt door de ontwikkeling van het foodcourt per saldo versterkt. Naast productvernieuwing krijgen consumenten immers een ruimere keuze uit horeca formules. Er komt iets nieuws bij, op een onderscheidende locatie. Bovendien zullen door de snelweglocatie relatief veel bezoekers van buiten de regio komen. Deze deels nieuwe doelgroepen kunnen middels een actieve en gerichte marketing deels ook worden verleid om andere bestemmingen, winkel- en uitgaanscentra in de regio te bezoeken.

Trede 2: Geen geschikte locatie beschikbaar binnen bestaand stedelijk gebied

De locatie Uden-Noord biedt qua ligging, bereikbaarheid vanaf de hoofdwegen, zichtbaarheid en beschikbare ruimte de beste vestigingsoptie voor het onderhavige initiatief. Er is, zo blijkt uit een uitgebreide verkenning van BRO, in de regio en binnen het bestaand stedelijk gebied geen geschikte locatie en/of alternatief vastgoed beschikbaar voor de beschreven ontwikkeling met de gewenste omvang en bereikbaarheid. Een dergelijke locatie kan, realistisch beschouwd, ook niet worden gerealiseerd in het bestaande stedelijk gebied middels herontwikkeling, transformatie of anderszins.

De enige andere locatie in/nabij het stedelijk gebied van Uden die qua bereikbaarheidsprofiel in enige mate vergelijkbaar is met Uden-Noord is de directe omgeving van afrit 13 Volkel van de A50. Hier ontbreken evenwel de ruimtelijke mogelijkheden en herontwikkeling of transformatie is hier niet realistisch. Bovendien bestaat op deze locatie geen synergie qua bezoekgedrag met grote publiekstrekkers als ziekenhuis Bernhoven en hotel-restaurant Van der Valk. Dit is op de planlocatie nadrukkelijk wel het geval.

Trede 3: Locatie multimodaal ontsloten

De planlocatie ligt aan de rand van het stedelijk gebied en is goed ontsloten voor bezoekers per auto, fiets, openbaar vervoer of te voet. Mede door de recente vestiging van (boven)regionale voorzieningen als Hotel-restaurant Van der Valk en ziekenhuis Bernhoven ontwikkelt de zone zich overigens steeds meer tot een stedelijk gebied.

Vanaf de regionaal belangrijke hoofdwegen A50 en de Rondweg leidt een eigen afrit vanaf de bestaande de rotonde rechtstreeks naar het plangebied. Ook voor fietsers en voetgangers uit Uden en de regio bestaat zo een directe en veilige ontsluiting. Circa 300 meter oostelijk van de locatie ligt de bushalte Rondweg, zodat ook de bereikbaarheid per openbaar vervoer is gewaarborgd.

5.3 Toetsing tankstation en bedrijfsruimte aan de Ladder

Trede 1 Tankstation en Bedrijfsruimte: Voldoende regionale behoefte

Er bestaat zelfs na realisatie van een nieuw tankstation in Uden-Noord nog een beduidend vraagoverschot naar motorbrandstoffen in de regio, dat de komende jaren bovendien nog geleidelijk toeneemt. Dit betekent dat de onderhavige ontwikkeling niet zal leiden tot negatieve ruimtelijke effecten of leegstand van enige importantie elders in de regio.

Voor de beoogde bedrijfsruimte (ca. 750 m² bvo) is de invulling nog niet in concreto bekend, maar de planologisch mogelijkheden zijn relatief strak afgebakend middels de bestemming “snelweggerelateerde bedrijvigheid, waaronder uitsluitend bandenservice, auto- en motorservice, glasservice, pick-up-point niet-dagelijkse artikelen”.

Juist door haar ‘functionele’ karakter, inrichting en bereikbaarheid per auto onderscheidt de planlocatie zich nadrukkelijk van en is het complementair aan andere locatieprofielen in de regio, waaronder de centra. Er moet worden aangesloten op deze kernkwaliteiten (zie par. 2.5) en het gemeentelijk beleid. Overigens is sprake van een relatief beperkte omvang voor een bedrijfsruimte binnen het vermelde profiel. BRO heeft in de regio geen bedrijfslocaties kunnen traceren die een vergelijkbaar locatieprofiel hebben als Uden-Noord.

Voor de bedrijfsruimte zijn de volgende concrete invullingsopties onderzocht.

Voor een zogenaamde **fastfitter** (carfitter) en bedrijven voor bandenservice en/of glasreparatie bestaat voldoende regionale behoefte. Dit met name vanwege de locatie (uitstekend bereikbaar vanuit de regio) als het feit dat in Uden Noordwest geen vergelijkbare voorziening bestaat.

In steeds meer regio's worden zelfstandige, grotere **afhaalpunten** gevestigd op goed bereikbare locaties. Momenteel ontbreekt in de regio een dergelijk afhaalpunt in zelfstandige vorm. De planlocatie biedt een geschikte vestigingsplaats voor een afhaalpunt voor niet-dagelijkse artikelen. Afhaalpunten voor dagelijkse artikelen zijn alleen wenselijk in aansluiting op bestaande winkelgebieden.

Trede 2 Tankstation en Bedrijfsruimte: Het meest optimale locatieprofiel

Het onderscheidende en complementaire karakter van deze locatie is voor het tankstation vooral, dat deze ligt op een vanuit verkeerskundig oogpunt belangrijke locatie tussen de A50 en de noordelijke rondweg in Uden. Langs het tracé van de A50 tussen Eindhoven en de aansluiting met de A59 is slechts één rijksweg tankstation gevestigd (aan de westzijde bij Son), die bovendien alleen vanaf één rijrichting bereikbaar is. Een alternatieve, beter geschikte vestigingsplek met synergie voor andere functies (in dit geval horeca en bedrijfsruimte) is niet voorhanden in de regio.

Doordat er voldoende regionale behoefte bestaat voor de bedrijfsruimte (de onderzochte functies), zijn negatieve ruimtelijke effecten of leegstand van enige importantie door deze ontwikkeling niet te verwachten. Er is in de regio geen geschikte alternatieve locatie beschikbaar met een vergelijkbare synergie met andere snelweggerelateerde bedrijvigheid, zoals in Uden-Noord.

Trede 3 Tankstation en Bedrijfsruimte: Locatie multimodaal ontsloten

Voor het tankstation is de bereikbaarheid per auto, motoren en bromfietsen (in dit geval de essentiële doelgroepen) vanuit Uden en omgeving uitstekend.

Ook voor de bedrijfsruimte is de bereikbaarheid per auto, fiets, openbaar vervoer en te voet vanuit Uden en de regio een belangrijke kwaliteit.

5.4 Conclusie

De beoogde ontwikkeling is zowel kwalitatief als kwantitatief goed te onderbouwen. Het gaat bij Ladder voor duurzame verstedelijking bovendien in essentie om de kwalitatieve en *ruimtelijke* effecten. Een nieuwe ontwikkeling kan de voorzieningenstructuur een kwaliteits- en vernieuwingsimpuls geven door het bieden van een ontbrekend marktsegment, productformule of een oriëntatie op nieuwe doelgroepen. Met name in de horecasector creëert sterk, marktgericht aanbod in praktijk vrijwel altijd extra behoefte. Dit is ook in Uden nadrukkelijk het geval.

In de ruimtelijke ordening in algemene zin is belangrijk of het *consumentenbelang* op langere termijn wordt gediend, op basis van ruimtelijk relevante argumenten. Een verslechterde concurrentiepositie voor individuele bedrijven is daarbij niet relevant, zeker niet als het 'verouderd' aanbod op (vanuit de structuur geredeneerd) ongeschikte locaties

betreft. De consument vraagt in bepaalde branches om modern aanbod, met een bijpassend bereikbaarheidsprofiel. Dit is ook in Uden-Noord nadrukkelijk het geval.

Voor de ontwikkeling is voldoende kwalitatieve en kwantitatieve marktruimte (regionale behoefte) beschikbaar. Aan trede 1 van de Ladder voor duurzame verstedelijking is derhalve voldaan. Wel is de marktruimte altijd gebaseerd op diverse aannames. Het gaat immers om toekomstige ontwikkelingen en die kunnen nimmer exact worden voorspeld. De kwantitatieve uitkomsten zijn daarom altijd indicatief en richtinggevend.

Voor trede 2 is relevant, dat binnen het bestaand stedelijk gebied in de regio geen geschikte locatie en/of alternatief vastgoed beschikbaar is voor de beschreven ontwikkeling, gegeven de benodigde ruimte en het bereikbaarheidsprofiel. Ook middels herontwikkeling, transformatie of anderszins valt een dergelijke locatie niet te realiseren.

De planlocatie ligt aan de rand van het stedelijk gebied en is goed ontsloten voor bezoekers per auto, fiets, openbaar vervoer of te voet. De zone ontwikkelt zich overigens vanwege de diverse gevestigde (boven)regionale voorzieningen steeds meer tot een stedelijk gebied. Hiermee wordt voldaan aan trede 3 van de Ladder.

BIJLAGEN

Bijlage 1. Horeca-aanbod naar branche Uden en referentiegebieden

Tabel 1.1: Horeca-aanbod naar branche absoluut

	Drankensector	Fastservicesector	Restaurantsector	Totaal ¹⁴
<i>Uden</i>	37	34	20	91
<i>Referentiegemeenten</i> <i>(inwonertal)</i>				
Etten-Leur	20	25	18	63
Harderwijk	33	40	29	102
Venray	47	31	21	99
Waalwijk	30	32	33	95
Wageningen	37	29	17	83
<i>Gemiddeld referentie</i>	33	31	24	88

Tabel 1.2: Horeca-aanbod naar branche relatief (per 10.000 inwoners)

	Drankensector	Fastservicesector	Restaurantsector
<i>Uden</i>	9,0	8,2	4,8
<i>Referentiegemeenten</i> <i>(inwonertal)</i>			
Etten-Leur	4,7	5,8	4,2
Harderwijk	7,2	8,7	6,3
Venray	10,9	7,2	4,9
Waalwijk	6,4	6,8	7,0
Wageningen	9,8	7,7	4,5
<i>Gemiddeld referentie</i>	7,7	7,2	5,4
Gemiddeld Nederland	5,6	6,4	6,7
Gemiddeld Noord-Brabant	6,4	6,7	5,9

¹⁴ Exclusief hotels en partycaterers

Bijlage 2. Horeca-aanbod naar branche regio Uden

Tabel 2.1: Horeca-aanbod naar branche absoluut

	Drankensector	Fastservicesector	Restaurantsector	Totaal*
Bernheze	30	23	10	63
Boekel	8	4	4	16
Landerd	15	10	6	31
Uden	37	34	20	91
Veghel	33	31	18	82
Regio Uden	123	102	58	283

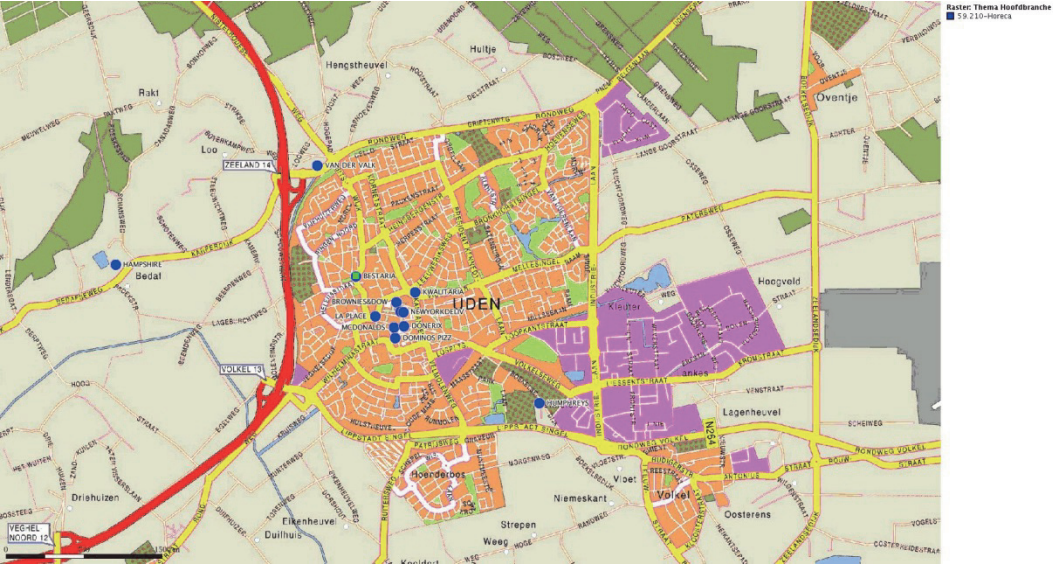
* excl. hotels en partycateraaars

Tabel 2.2: Horeca-aanbod naar branche relatief (per 10.000 inwoners)

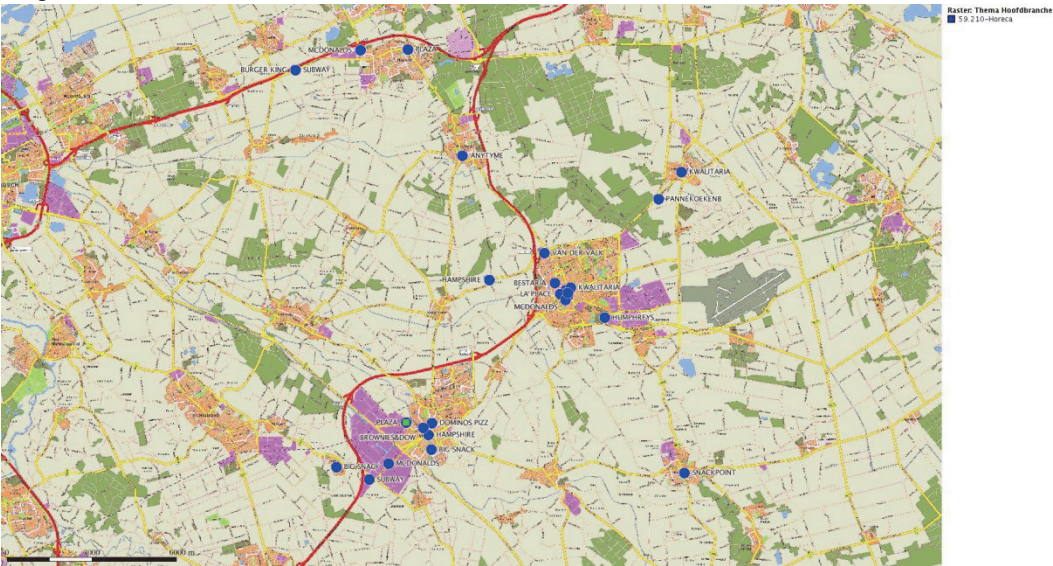
	Drankensector	Fastservicesector	Restaurantsector
Bernheze	10	7,7	3,3
Boekel	7,8	3,9	3,9
Landerd	9,8	6,5	3,9
Uden	9	8,2	4,8
Veghel	8,7	8,1	4,7
<i>Gemiddeld regio</i>	<i>9,1</i>	<i>7,6</i>	<i>4,3</i>
Gemiddeld Nederland	5,6	6,4	6,7
Gemiddeld Noord-Brabant	6,4	6,7	5,9

Bijlage 3. Horeca keten- en filiaalbedrijven Uden en regio Uden naar locatie

Gemeente Uden



Regio Uden



Bijlage 4. Rapportage Marktverkenning tanklocatie Uden-Noord

Dit deelonderzoek is uitgevoerd door Bureau Starline.

DISTRIBUTIEF PLANOLOGISCH ONDERZOEK TANKLOCATIE “UDEN-NOORD”

Project 2151237 d.d. 29-09-2016
i.o.v. Gemeente Uden

Uitgevoerd door:
Yvonne W. G. Schutrup smp



BUREAU
STARLINE[®]
MARKTONDERZOEK TANKSTATIONS

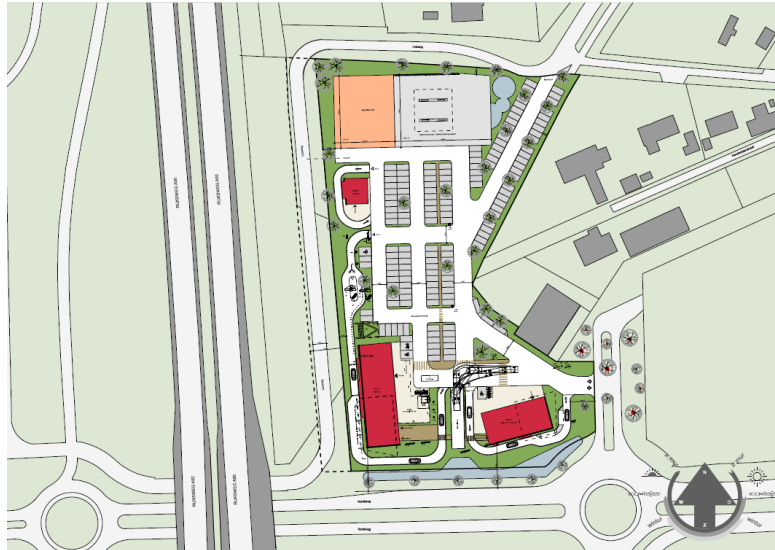
Bureau Star Line
Polderlaan 33
3241 SK Middelharnis
Tel.: 0187-487706
Fax: 0187-489130
E-mail: info@bureau-starline.nl
Website: www.bureau-starline.nl
KvK Rotterdam 28067373

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
Hoofdstuk 1 Inleiding	3
Hoofdstuk 2 Marktanalyse	4
2.1 Kaarten verzorgingsgebied onderzoekslocatie	4
2.2 Marktgebied onderzoekslocatie (aanbodzijde)	5
2.2.1 Prijzen en kortingen	5
2.2.2 Tankstations gemeente Uden	6
2.2.3 Tankstation buiten gemeente Uden, tracé A50 en Rondweg	12
2.3 Doorzetclaim motorbrandstoffen verzorgingsgebied	14
2.3.1 Mate van invloed tankstations	14
2.3.2 Berekening doorzetclaim	15
Hoofdstuk 3 Demografische gegevens en ruimtelijke ontwikkelingen	19
3.1 Demografische en economische gegevens	19
3.2 Toekomstvisie Uden (2012)	20
3.3 Toekomstprognoses verzorgingsgebied	20
Hoofdstuk 4 Verkeer en infrastructuur	22
4.1 Rijksweg A50	22
4.2 Infrastructuur rondom onderzoekslocatie	22
Hoofdstuk 5 Volumepotentieelberekening motorbrandstoffen	24
5.1 Volumepotentieelberekening vraagzijde verzorgingsgebied	24
5.2 Confrontatie vraag en aanbod in motorbrandstoffen	26
Hoofdstuk 6 Conclusies en aanbevelingen	29

1 INLEIDING

In opdracht van BRO / Gemeente Uden is door Bureau Star Line een Distributief Planologisch Onderzoek (DPO) opgesteld ten behoeve van een nieuw op te richten tankstation in Uden-noord. Het tankstation maakt onderdeel uit van het zogeheten “food court Uden”, dat aan de Rondweg in Uden komt, tussen de rijksweg A50 en het Van der Valk Hotel Uden-Veghel (kaart 1). Het foodcourt is goed bereikbaar vanaf de snelweg A50, afslag 14. Naast de fast food vestigingen van McDonalds, KFC en Subway komen er een TinQ tankstation en een oplaadpunt voor elektrische auto's. De verwachting is dat de restaurants open gaan in het voorjaar van 2017. De te onderzoeken tanklocatie wordt in dit onderzoek verder aangeduid als ‘onderzoekslocatie’.



Kaart 1 Situering onderzoekslocatie Uden-noord Bron: Reggestede Invest

Het DPO heeft ten eerste tot doel de markt voor motorbrandstoffen in Uden en direct bereikbare omgeving rondom de onderzoekslocatie 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 Uden en directe omgeving niet in onevenredige mate wordt aangetast door de vestiging van een tankstation op de onderzoekslocatie.

Het voorliggende DPO omvat in hoofdstuk 2 een bepaling van het marktgebied, een marktanalyse van reeds aanwezige verkooppunten voor motorbrandstoffen en carwash 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 ontwikkelingen Ruimtelijke Ordening (hoofdstuk 3) en Infrastructuur (hoofdstuk 4). Op basis van de verzamelde gegevens in hoofdstuk 3 en 4 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.

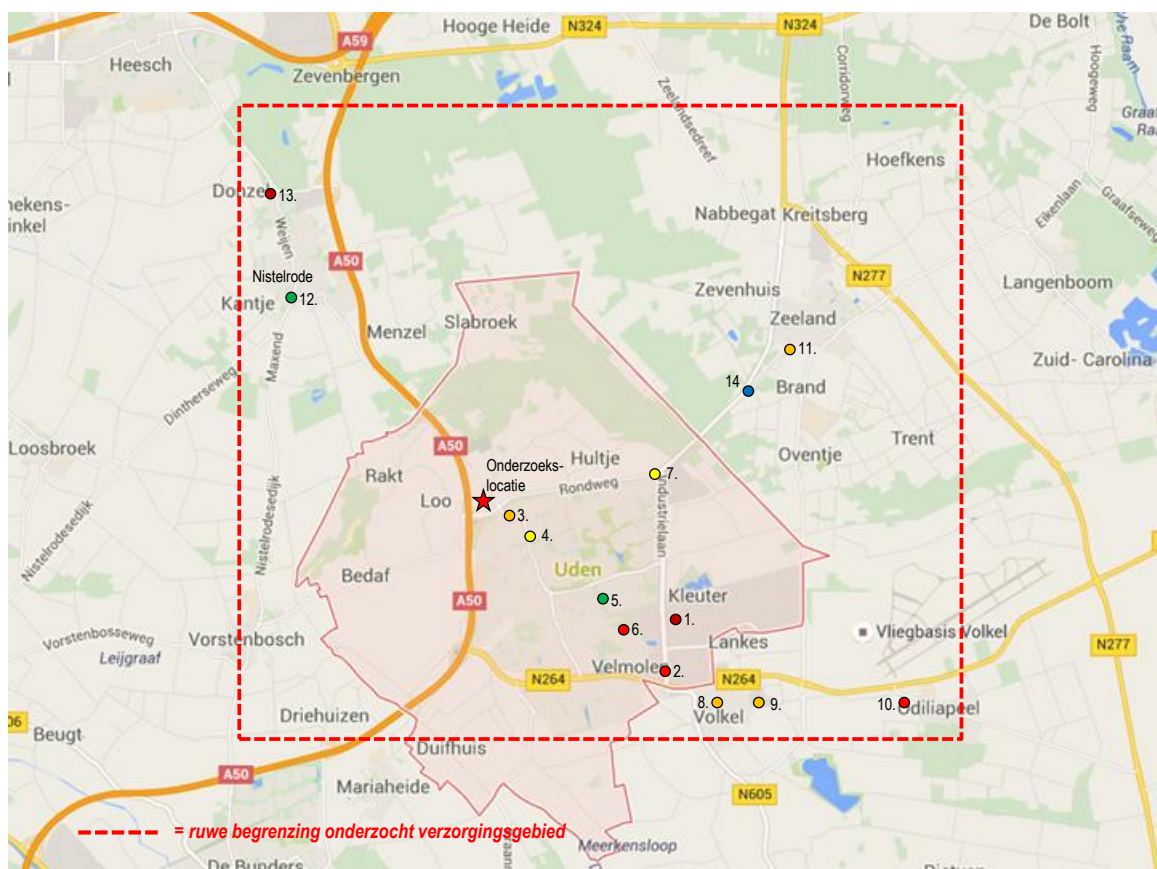
2. MARKTANALYSE

In de marktanalyse is een onderscheid gemaakt naar tankstations binnen het directe verzorgingsgebied van de gemeente Uden (maximale afstand tot onderzoekslocatie is 10 kilometer) en naar tankstations buiten de gemeente die qua ligging min of meer in connectie staan met afrit 14 van de rijksweg A50 "Uden-noord". Het totaal onderzochte marktgebied is als volgt afgebakend:

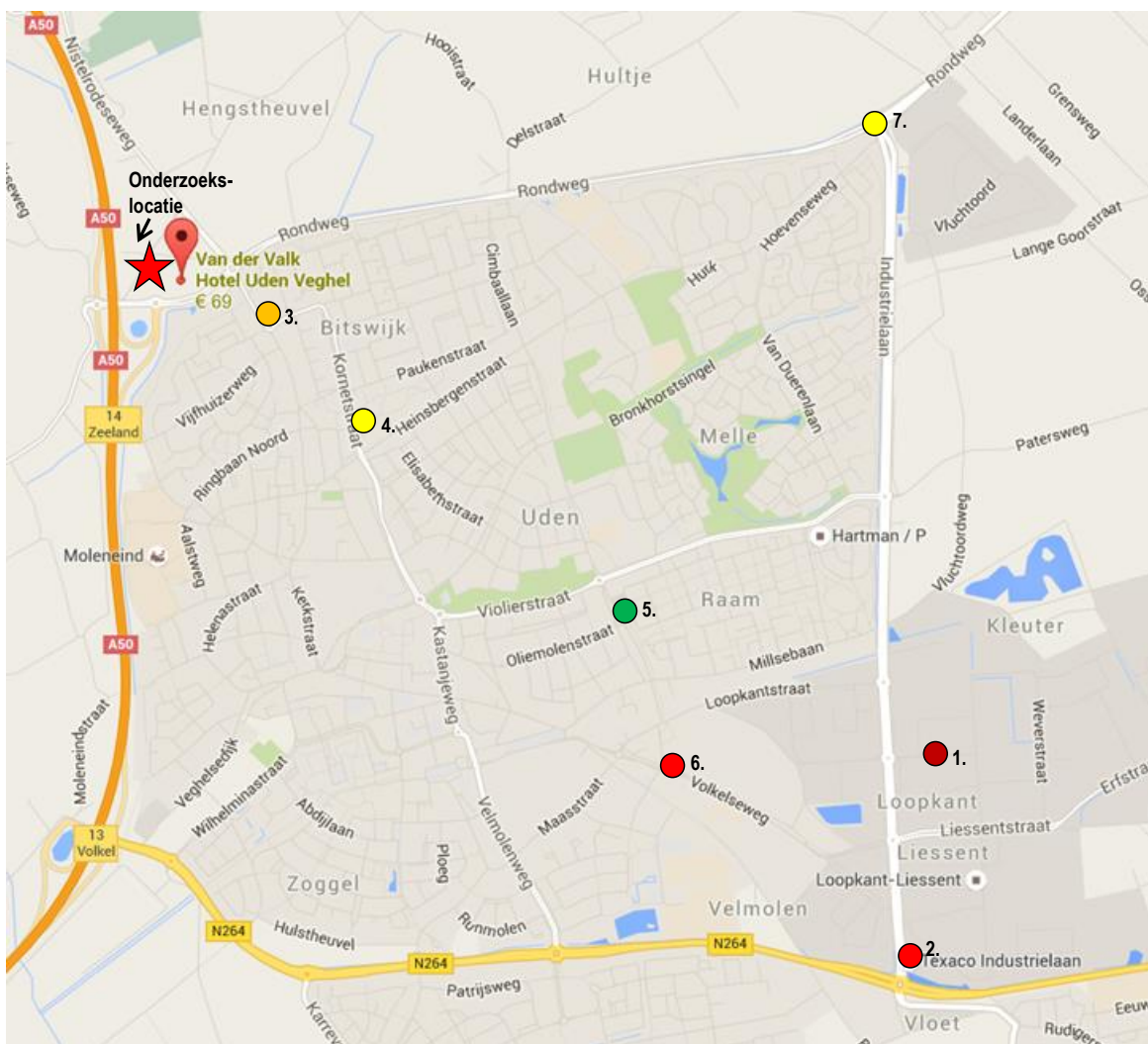
- aan de noordzijde door de provincialeweg N324 en rijksweg A59;
- aan de oostzijde door de provincialeweg N277;
- aan de zuidzijde door de provincialeweg N264 inclusief Volkel en Odiliapeel en
- aan de westzijde door het tracé van de rijksweg A50 inclusief Nistelrode.

2.1 Kaarten verzorgingsgebied onderzoekslocatie

De kaarten 1 en 2 geven de ligging van de onderzoekslocatie binnen het onderzochte marktgebied weer. De nummers op de kaart verwijzen naar de onderzochte tanklocaties in paragraaf 2.2 en 2.3.



Kaart 1 Ligging onderzoekslocatie ten opzichte van concurrentie binnen onderzocht verzorgingsgebied



Kaart 2 Ligging onderzoekslocatie ten opzichte van concurrentie binnen kern Uden

2.2 Marktgebied onderzoekslocatie (aanbodzijde)

Binnen de gemeente Uden zijn zeven tankstations in de kern Uden gevestigd, twee stations in Volkel en 1 station in Odiliapeel. Deze in totaal 10 tankstations voorzien gezamenlijk en afhankelijk van de ligging in de behoefte van de huidige markt voor motorbrandstoffen binnen het onderzochte verzorgingsgebied van de onderzoekslocatie. Omdat de onderzoeklocatie specifiek gericht is op de particuliere markt en kleine bedrijfswagenmarkt, zijn de 'stand alone' Truck Diesel stations niet in het onderzoek opgenomen. In het onderzoek is rekening gehouden met de dubbele ontsluitingsstructuur van de gemeente Uden op de rijksweg A50, namelijk via de provincialeweg N264 ten zuiden van Uden en de Rondweg in Uden-noord.

2.2.1 Prijzen en kortingen

Tabel 1 laat de pompprijzen zien, zoals deze op 4 november 2015 binnen het onderzochte marktgebied van de plaats Uden genoteerd werden, teneinde een indruk van de lokale prijsconcurrentie te krijgen. De pompprijzen in Volkel en Odiliapeel zijn niet bekend. In de laatste kolom staan de landelijke referentie-prijzen van Shell d.d. 4 november 2015 genoteerd.

Pompprijzen marktgebied Uden

	Hopmans Uden (ad 1)	Texaco Uden (ad 2)	Avia Uden (ad 3)	Shell Uden (ad 4)	Sch Uden (ad 5)	BP Uden (ad 6)	Tex.Xpr. Uden (ad 7)	Shell VI. Uden (ad 8)	Shell land. ref.prijs
Euro 95	1,479	1,539	1,499	1,489	1,489	1,509	1,489		1,599
Diesel	1,169	1,219	1,179	1,179	1,179	1,199	1,179		1,279
LPG	x	0,539	x	x	0,539	x	nb		0,799

x = product wordt niet verkocht

Tabel 1 Pompprijzen d.d. 5 november 2015 Uden

Euro per liter

Op basis van de genoteerde pompprijzen uit tabel 1, geeft tabel 2 een overzicht van de verstrekte kortingen aan de pomp. De kortingen zijn eveneens gebaseerd op de landelijke referentieprijzen van Shell.

Kortingen marktgebied Uden

	Hopmans Uden (ad 1)	Texaco Uden (ad 2)	Avia Uden (ad 3)	Shell Uden (ad 4)	Sch Uden (ad 5)	BP Uden (ad 6)	Tex.Xpr. Uden (ad 7)	Shell VI. Uden (ad 8)	Shell land. ref.prijs
Euro 95	0,120	0,060	0,100	0,110	0,110	0,090	0,110		1,599
Diesel	0,110	0,060	0,100	0,100	0,100	0,080	0,100		1,279
LPG	x	0,260	x	x	0,260	x	nb		0,799

x = product wordt niet verkocht; nvt = prijs is niet van toepassing (kaartliters Truckdiesel)

Tabel 2 Kortingen d.d. 5 november 2015 Uden

Euro per liter

Uit tabel 2 is af te lezen dat de prijsconcurrentie in Uden redelijk hoog is. Er wordt gemiddeld zo'n 10 cent korting verstrekt op benzine en 9 cent op diesel. Het aanbod in tankstations in Uden bestaat uit vijf bemande A-merken en 2 onbemande merken, waarvan alleen Hopmans (ad 1) met 12 cent op benzine en 11 cent op diesel iets hogere kortingen verstrekt dan de overige tankstations.

2.2.2 Tankstations gemeente Uden

Binnen het verzorgingsgebied van de onderzoekslocatie binnen de gemeente Uden zijn de volgende tankstations nader onderzocht:

1. Hopmans aan de Handelslaan 3 te Uden

Type en ligging station: onbemand, bedrijventerrein "Loopveld-Liessent"
Uden-zuidoost
Brandstoffen: benzine, diesel en CNG
Voorterrein: ruim voorterrein met 4 opstelplaatsen
Extra voorzieningen: CNG 100% Groengas en AdBlue
Openingstijden: 24/7
Afstand tot onderzoekslocatie: 5,3 km
Infrastructuur: volledige cross over



Foto 1 Hopmans Uden

Bron: <http://www.hopmans.nl>

2. Texaco aan de Industrielaan 2 te Uden

Type en ligging station:	bemand full service, hoofdontsluitingsweg in Uden-zuid waaronder industrieterrein;
Brandstoffen:	benzine, diesel en LPG
Voorterrein:	ruim voorterrein met 8 opstelplaatsen waarvan 2 LPG en 1 Truckdiesel
Extra voorzieningen:	shop, carwash roll over en 3 wasboxen, aanhangwagenverhuur
Openingstijden:	ma-vrij: 6-21, zat: 8-21, zon: 9-21, buitenpaal 24/7
Afstand tot onderzoekslocatie:	5,1 km
Infrastructuur:	volledige cross over



Foto 2 Texaco Uden

Google Maps



Foto 3 Texaco Uden

Google Maps

3. Avia aan de Bitswijk 4 te Uden

Type en ligging station:	bemand full service, wijkontsluitingsweg Bitswijk in Uden-noord
Brandstoffen:	benzine en diesel
Voorterrein:	voorterrein met 6 opstelplaatsen
Extra voorzieningen:	shop, aanhangwagenverhuur
Openingstijden:	ma-vrij: 6-21, zat: 8-21, zon: 9-21, buitenpaal
Afstand tot onderzoekslocatie:	600 meter
Infrastructuur:	volledige cross over, rijrichting Rondweg



Foto 4 Avia Uden

Google Maps



Foto 5 Avia Uden

Google Maps

4. Shell “Schimmel” aan de Kornetstraat 62 te Uden

Type en ligging station:	bemand full service, ontsluitingsweg in Uden-Noord richting centrum;
Brandstoffen:	benzine en diesel
Voorterrein:	ruim voorterrein, 6 opstelplaatsen
Extra voorzieningen:	moderne shop met Perszè bakery, carwash roll over
Openingstijden:	ma-zat.: 6-24, zon: 7-24, buitenpaal
Afstand tot onderzoekslocatie:	1,3 km.
Infrastructuur:	centrumgebied dorp, rijrichting Rondweg



Foto 6 Shell “Schimmel” Uden

Google Maps

5. BP “Ramelle” aan de President Kennedylaan 24 te Uden

Type en ligging station:	wijkverbindingsweg oostelijk deel Uden
Brandstoffen:	benzine, diesel en LPG
Voorterrein:	ruim voorterrein met 6 opstelplaatsen
Extra voorzieningen:	shop, carwash roll-over
Openingstijden:	ma-vrij: 6-24, zat: 7-24, zon: 8-24
Afstand tot onderzoekslocatie:	2,9 km.
Infrastructuur:	volledige cross over



Foto 7 BP Uden

Google Maps

Foto 8 BP Uden

Google Maps

6. Texaco Xpress aan de Volkelseweg 28 te Uden

Type en ligging station:	onbemand, verbindingsweg (parallelweg) woongebied en industrieterrein in Uden-zuid
Brandstoffen:	benzine en diesel
Voorterrein:	1 pompeiland met 4 opstelplaatsen
Extra voorzieningen:	autobedrijf Van den Elsen
Openingstijden:	buitenpaal
Afstand tot onderzoekslocatie:	3,7 km.
Infrastructuur:	ligging aan parallelweg, bereikbaar via hoofdweg
Bijzonderheden & acties:	's zondags benzine korting 15 en diesel 11 cent



Foto 9 Texaco Xpress Uden

Google Maps

7. Shell “Vluchtoord” aan de Industrielaan 31 te Uden

Type en ligging station:	bemand full service, gebiedsontsluitingsweg Uden Noord-Oost
Brandstoffen:	benzine, diesel en LPG
Voorterrein:	ruim voorterrein met 6 opstelplaatsen
Extra voorzieningen:	shop, carwash, aanhangwagenverhuur
Openingstijden:	ma-vrij: 6-22:30, zat: 7-22:30, zon: 8-22:30
Afstand tot onderzoekslocatie:	3 km.
Infrastructuur:	rand bebouwde kom Uden, kruising Rondweg / Industrielaan
Bijzonderheden & acties:	nieuwe vestiging Carwash Uden



Foto 10 Shell Vluchtoord Uden

Google Maps



Foto 11 Carwash Uden

www.carwashuden.nl

8. Snel tank aan de Rudigerstraat 35 te Volkel

Type en ligging station:

onbemand centrum Volkel

Brandstoffen:

benzine en diesel

Voorterrein:

stoepomp met 2 opstelplaatsen (2 pompen)
zonder luifel

Extra voorzieningen:

autobedrijf Nuland

Openingstijden:

24/7 buitenpaal

Afstand tot onderzoekslocatie:

7 km.

Infrastructuur:

centrum Volkel



Foto 12 Snel tank Volkel

Google Maps



Foto 13 Snel tank Volkel

Google Maps

9. Tinq aan de St. Antoniusstraat 48 te Volkel

Type en ligging station:	onbemande dorpspomp bedrijventerrein Volkel
Brandstoffen:	benzine en diesel
Voorterrein:	klein voorterrein met 4 opstelplaatsen
Extra voorzieningen:	geen
Openingstijden:	buitenpaal 24/7
Afstand tot onderzoekslocatie:	7,6 km.



Foto 14 Tinq Volkel

Bron: Tinq.nl

10. Esso aan de Oudedijk 6 te Odiliapeel

Type en ligging station:	uitvallend dorp richting N264
Brandstoffen:	benzine, diesel en LPG
Voorterrein:	ruim voorterrein met 4 opstelplaatsen
Extra voorzieningen:	shop, carwash
Openingstijden:	24/7 met buitenpaal
Afstand tot onderzoekslocatie:	10 km.



Foto 15 Esso Odiliapeel

Google Maps

2.2.3 Tankstations buiten gemeente Uden, tracé A50 en Rondweg

Buiten het verzorgingsgebied van de gemeente Uden maar langs het tracé van de rijksweg A50 of langs het tracé van de Rondweg, zijn de volgende tankstations nader onderzocht die min of meer binnen de invloedlijn van de onderzoekslocatie liggen:

11. De Fakkel aan de Brand 9 in Zeeland

Type en ligging station:	onbemande dorpspomp, rand bebouwde kom
Brandstoffen:	benzine en diesel
Voorterrein:	ruim voorterrein met 4 opstelplaatsen
Extra voorzieningen:	autobedrijf
Openingstijden:	24/7 buitenpaal
Afstand tot onderzoekslocatie:	6,4 km
Infrastructuur:	aan inkomende zijde Zeeland vanuit Rondweg Uden



Foto 16 Fakkel Zeeland

Google Maps

12. BP van Duijnhoven aan de Maxend 20 te Nistelrode

Type en ligging station:	bemande dorpspomp, rand bebouwde kom
Brandstoffen:	benzine, diesel en LPG
Voorterrein:	hoekligging met 8 opstelplaatsen
Extra voorzieningen:	shop, carwash roll over
Openingstijden:	niet bekend
Afstand tot onderzoekslocatie:	6 km
Infrastructuur:	via parallelweg A50 richting Uden-noord



Foto 17 BP Nistelrode

Google Maps

13. Hopmans aan de Heescheweg 19 te Nistelrode

Type en ligging station:	onbemand, inkomend dorp vanaf A50 (afrit 15)
Brandstoffen:	benzine en diesel
Voorterrein:	ruim voorterrein met 4 opstelplaatsen
Extra voorzieningen:	geen
Openingstijden:	24/7 buitenpaal
Afstand tot onderzoekslocatie:	7,2 km
Infrastructuur:	nabij afrit A50 Nistelrode, rand bebouwde kom



Foto 18 Tamoil Nistelrode

Google Maps

14. Tinq aan De Bergmaas 2 in Zeeland

Type en ligging station:	onbemande pomp, rand bebouwde kom
Brandstoffen:	benzine en diesel
Voorterrein:	ruim voorterrein met 8 opstelplaatsen
Extra voorzieningen:	geen
Openingstijden:	24/7 buitenpaal
Afstand tot onderzoekslocatie:	4,7 km
Infrastructuur:	uitvallend Zeeland richting Uden



Foto 19 Tinq Zeeland

Google Maps

2.3 Doorzetclaim motorbrandstoffen (aanbod) verzorgingsgebied

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

2.3.1 Mate van invloed tankstations

De mate van invloed van de onderzoekslocatie op de onderzochte tankstations in paragraaf 2.2.2 en 2.2.3 is per locatie uiteraard verschillend, omdat de ene locatie nu eenmaal verder en langs andere infrastructuur gelegen is van de onderzoekslocatie dan de andere locatie. Daarom is ten behoeve van de marktconfrontatie per concurrerend tankstation bepaald in welke mate deze meegewogen wordt, omdat de invloed van de onderzoekslocatie op een nabijgelegen tankstation in Uden-noord aanmerkelijk groter is dan bijvoorbeeld op een verder gelegen tanklocatie elders binnen of buiten de gemeente. Het onderzochte verzorgingsgebied is bepaald op basis van de ligging van de onderzoekslocatie en omliggende infrastructuur. Dat betekent dus dat bijvoorbeeld wijkstations of de tankstations in de kleinere kernen een geheel andere omvang (veelal kleiner) van het verzorgingsgebied voor hun rekening nemen. Dat wil dus zeggen dat het onderzochte verzorgingsgebied specifiek is afgestemd op de ligging van uitsluitend de onderzoekslocatie. Ter illustratie: wanneer om iedere tanklocatie een cirkel getrokken wordt met het desbetreffende eigen verzorgingsgebied, dan ontstaat een kaart met grotendeels overlappende cirkels, maar ook gebieden die daarbuiten liggen.

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

- Uden wordt als hoofd centrumgebied / voorzieningengebied gerekend voor de gehele gemeente Uden en omliggende kernen Nistelrode en Zeeland inclusief buitengebied. Omliggende kernen trekken vooral ook naar Veghel en Oss en op grotere afstand richting Nijmegen, 's-Hertogenbosch en Helmond;
- Het noordelijk deel van de gemeente Uden (ten noorden van de lijn Mellesingel / Violierstraat) wordt in dit DPO verondersteld hoofdzakelijk via de Rondweg richting A50 ontsloten te worden (A50, afrit 14 "Uden-noord"). De aanwezige tankstations binnen dit deel van Uden worden – gelet op hun ligging ten opzichte van de onderzoekslocatie - voor 100% meegewogen in de marktconfrontatie;
- Het zuidelijk deel van de kern Uden (ten zuiden van de lijn Mellesingel / Violierstraat) wordt in dit DPO verondersteld hoofdzakelijk via de N264 richting A50 ontsloten te worden (A50, afrit 13 "Volkel"). De aanwezige tankstations binnen dit deel van Uden worden – gelet op hun ligging ten opzichte van de onderzoekslocatie - voor 90% meegewogen in de markt-confrontatie;
- Het overige kernen van de gemeente Uden (Volkel en Odiliapeel) worden in dit DPO verondersteld eveneens via de N264 richting A50 ontsloten te worden (A50, afrit 13 "Volkel"). De aanwezige tankstations binnen dit deel van de gemeente Uden worden – mede gelet op de afstand ten opzichte van de onderzoekslocatie voor 50% meegewogen in de marktconfrontatie;
- De onderzochte kernen buiten de gemeente Uden (Nistelrode en Zeeland (gedeeltelijk)) worden in dit DPO verondersteld via Uden-noord in verbinding te staan met de kern Uden. De onderzochte tankstations binnen dit deel van het onderzoeksgebied worden – mede gelet op de afstand ten opzichte van de onderzoekslocatie voor 50% meegewogen in de marktconfrontatie.

Een tankstation dat dus slechts voor 90% of 50% wordt meegewogen houdt dus feitelijk in dat het desbetreffende tankstation in mindere mate in de invloedssfeer ligt van de onderzoekslocatie en relatief ook meer volume en concurrentie van elders buiten het verzorgingsgebied van de onderzoekslocatie heeft. Het is immers niet reëel te veronderstellen ieder onderzocht tankstation binnen het onderzochte verzorgingsgebied van de onderzoekslocatie dezelfde claim op dit specifieke verzorgingsgebied heeft.

Ter illustratie: het Texaco station aan de Industrielaan (ad 2) zal zeer aannemelijk ook volume trekken van doorgaand verkeer vanaf de N264 en relatief weinig volume trekken van bijvoorbeeld Nistelrode; de tankstations in Volkel en Odiliapeel (ad 8, 9 en 10) zijn vooral gericht op de desbetreffende kernen (dus veel kleiner verzorgingsgebied dan de onderzoekslocatie) en de achterliggende dorpen en buurten die via de N605 en Oudedijk/N277 richting de N264 rijden en zullen zeer aannemelijk weinig volume trekken vanuit bijvoorbeeld Zeeland.

Alle overige tankstations in de wijde regio van de onderzoekslocatie in Uden-noord zijn niet in het DPO opgenomen omdat deze te ver weg liggen (> 10 km) van het onderzochte verzorgingsgebied en zelf ruim voldoende direct verzorgingsgebied binnen de eigen omgeving hebben (waaronder omgeving Veghel). Een tweede reden waarom overige tankstations in de wijde regio niet opgenomen zijn in het DPO, is dat deze nabij andere voorzieningenniveaus en/of hoofdinfrastructuur gevestigd zijn, zoals bijvoorbeeld de N277 (bv. de oostelijk gelegen tanklocaties in Zeeland, de N324 en de A59). Het is dan ook niet aannemelijk te veronderstellen dat de overige tankstations in de wijde regio van de onderzoekslocatie nadelig beïnvloed zullen worden door de komst van de onderzoekslocatie.

2.3.2 Berekening doorzetclaim

Teneinde de doorzetclaim (aanbod) motorbrandstoffen voor het onderzochte marktgebied van de onderzoekslocatie te bepalen is gebruik gemaakt van de Toolbox 'benzinemarkt' van het Ministerie van Economische Zaken. De Toolbox is in 2003 door het Ministerie van Economische Zaken opgesteld en is bedoeld om belanghebbenden op de benzinemarkt (overheden, ondernemers) inzicht te geven in aspecten van het benzinebeleid. Op basis van landelijk onderzoek zijn in de Toolbox kengetallen vastgesteld, die regelmatig worden geactualiseerd en aangevuld. De gemiddelde doorzet per opstelplaats voor een bepaald type tankstation is grotendeels gebaseerd op cijfers uit de Toolbox 'benzinemarkt' van het Ministerie van Economische Zaken.

Een Distributief Planologisch onderzoek (DPO) is juridisch en beleidsmatig gezien geen noodzakelijk onderzoek voor een goede ruimtelijke onderbouwing voor de vestiging van een tankstation, echter om de economische uitvoerbaarheid van een plan te beoordelen wordt in de praktijk doorgaans wel een DPO uitgevoerd. Hiervoor wordt door overheden veelal de Toolbox die het ministerie van Economische Zaken beschikbaar heeft gesteld geraadpleegd. Via de Toolbox wordt de gemiddelde omzet van verschillende categorieën tankstations weergegeven. Omdat de cijfers van de Toolbox gebaseerd zijn op landelijke gemiddelden, worden deze 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 20 jaar praktijkervaring in de retailbranche voor motorbrandstoffen en feitelijke lokale marktcijfers.

Binnen de gemeente Uden zijn tien verkooppunten voor motorbrandstoffen gevestigd (exclusief truckdiesel stations, omdat deze tankstations specifiek gericht zijn op kaartliters truckdiesel en niet op de consumentenmarkt). Buiten de gemeente Uden zijn nog drie tankstations in het onderzoek opgenomen die verondersteld worden gedeeltelijk dezelfde doelgroepen te bedienen als op de onderzoekslocatie beoogd wordt. In paragraaf 2.2.4 is toegelicht in welke mate de onderzochte tankstations zijn toegerekend tot het verzorgingsgebied van de onderzoekslocatie.

De gemiddelde doorzet per tankstation varieert per type tankstation. De grotere, goed uitgeruste tangent tankstations 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 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. Dit zou in principe kunnen gelden voor de beide Hopmans locaties in Uden (ad 1) en Nistelrode (ad 13) en de Texaco Express (ad 6), echter qua prijsstelling zijn beide locaties minimaal afwijkend ten opzichte van de concurrentie en wordt als zodanig niet zwaarder meegewogen in de doorzetclaim van het onderzochte verzorgingsgebied.

Alle tanklocaties in het onderzochte marktgebied liggen binnen de bebouwde kom of aan de rand daarvan. Binnen de bebouwde kom varieert de gemiddelde doorzet per pomp grofweg van 300.000 liter per opstelplaats op een buurt- of wijkstation tot 600.000 liter per opstelplaats bij een groot tangent tankstation of een onbemand tankstation (mits voldoende prijsconcurrerend). In algemene zin zijn buurtstations gelegen in de wijk of langs wijkontsluitingswegen met een relatief lage verkeersintensiteit. Hierbij dient echter ook rekening gehouden te worden met het aantal tankstations in een woonkern. 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 en de kleinere tangent stations in kleinere kernen als Uden.

Binnen het onderzochte marktgebied zijn bijna alle tankstations gerekend tot de wijkstations of langs een verbindende/ontsluitende weg tussen wijken, zijnde Texaco (ad 2), Avia (ad 3), Shell Schimmel (ad 4), BP (ad 5), Texaco Xpress ad 6), Shell Vluchtoord (ad 7), Esso Odiliapeel (ad 10) en Hopmans (ad 13) met een gemiddelde doorzet van circa 400.000 liter per opstelplaats per jaar. Gelet op de ligging en omvang van de overige tankstations zijn deze locaties gerekend tot buurt tankstations met een gemiddelde doorzet per opstelplaats van 300.000 liter.

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 verzorgingsgebied, hetzij binnen de regio. Dit heeft alles met marktwerking te maken, zoals prijskortingen, merk, spaarsystemen en vooral ook persoonlijke service en merkkracht.

In de volumeclaimberekening in tabel 3 is binnen het verzorgingsgebied gerekend met 4 opstelplaatsen en een gemiddelde doorzet van 400.00 liter per opstelplaats. Daarnaast is gerekend met een 100% volumeclaim voor de onderzoekslocatie. In de praktijk zal dit percentage lager liggen omdat – gelet op de ligging van de onderzoekslocatie – de onderzoekslocatie zeer aannemelijk een belangrijk deel van haar volume motorbrandstoffen zal halen van de rijksweg A50. In welke mate dat zal zijn is op dit moment nog niet te bepalen. Factoren als bijvoorbeeld prijsstelling, bereikbaarheid en zichtbaarheid zijn daarin essentieel.

Kort samengevat blijkt uit de berekeningen in tabel 3 dat de huidige (2015) netto volumeclaim motorbrandstoffen voor het onderzochte marktgebied van de onderzoekslocatie in totaal 19 miljoen liter op jaarbasis bedraagt. Met de eventuele realisatie van de onderzoekslocatie zal de volumeclaim toenemen naar bijna 20,7 miljoen liter op jaarbasis, uitgaande van 100% volumeclaim op het verzorgingsgebied van de onderzoekslocatie, hetgeen in de praktijk dus om eerder genoemde reden zeer waarschijnlijk lager uit zal vallen.

Gemiddelde doorzet motorbrandstoffen per tankstation anno 2015

Tankstation	Gemiddelde doorzet opstelplaats	Aantal opstelplaatsen	Bruto volume claim tanklocatie	% volume-claim vzgb*	Netto volume-claim tanklocatie	
<u>Uden:</u>						
Ad 1. Hopmans	300.000	4	1.200.000	90 %	1.080.000	
Ad 2. Texaco	400.000	8	3.200.000	90 %	2.880.000	
Ad 3. Avia	400.000	6	2.400.000	100 %	2.400.000	
Ad 4. Shell	400.000	6	2.400.000	100 %	2.400.000	
Ad 5. BP	400.000	6	2.400.000	90 %	2.160.000	
Ad 6. TexacoXp	400.000	4	1.600.000	90 %	1.440.000	
Ad 7. Shell	400.000	6	2.400.000	100 %	2.400.000	+
Totaal kern Uden		40	15.600.000		14.760.000	
Ad 8. Sneltank	300.000	2	600.000	50%	300.000	
Ad 9. Tinq	300.000	4	1.200.000	50%	600.000	
Ad 10. Esso	400.000	4	1.600.000	50%	800.000	+
Totaal gem. Uden overig		4	3.400.000		1.700.000	
Ad 11. Fakkel	300.000	4	1.200.000	50%	600.000	
Ad 12. BP	300.000	8	2.400.000	50%	1.200.000	
Ad 13. Hopmans	400.000	4	1.600.000	50%	800.000	
Ad 14. Tinq	300.000	8	2.400.000	50%	1.200.000	+
Totaal buiten gem. Uden		4	7.600.000		3.800.000	
Totaal verzorgingsgebied excl.***			26.600.000 liter		20.260.000	
Onderzoekslocatie	400.000	4	1.600.000	100%**	1.600.000	
Totaal verzorgingsgebied incl.***			28.200.000 liter		21.860.000	
<u>Gemiddelde doorzet opstelplaats</u> = gemiddeld verkocht aantal liters motorbrandstof per opstelplaats <u>Effectief aantal opstelplaatsen</u> = feitelijk aantal opstelplaatsen dat op het tankstation in gebruik is <u>Bruto volumeclaim tanklocatie</u> = bruto aanwezige volumecapaciteit dat tankstations in verzorgingsgebied bieden (= bruto aanbod 2015) <u>Netto volumeclaim tanklocatie</u> = aanwezige volumecapaciteit die tankstations in verzorgingsgebied bieden voor uitsluitend de tankende klanten uit verzorgingsgebied van de onderzoekslocatie (= netto aanbod 2015)						
* vzgb = verzorgingsgebied						
**in de volumeclaim binnen het verzorgingsgebied is gerekend met 100% volumeclaim voor de onderzoekslocatie. In de praktijk zal dit percentage lager liggen omdat – gelet op de ligging van de onderzoekslocatie – de onderzoekslocatie zeer aannemelijk een deel van haar volume motorbrandstoffen zal halen van de rijksweg A50.						
***Totaal verzorgingsgebied excl/incl. = totale volumeclaim tankstations verzorgingsgebied exclusief en inclusief de onderzoekslocatie.						

Tabel 3 Gemiddelde doorzet motorbrandstoffen aanbodzijde verzorgingsgebied onderzoekslocatie 2015 liters p/jr

3. DEMOGRAFISCHE GEGEVENS EN RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

De onderzoekslocatie is gesitueerd binnen de gemeente Uden. De gemeente Uden telt op 31 maart 2015 in totaal 41.145 inwoners (bron: CBS), waarvan ca. 35.000 in de plaats Uden. Naast de kern Uden vallen de dorpen Volkel en Odiliapeel binnen de gemeentegrenzen alsmede een 24-tal kleine buurtschappen.

3.1 Demografische en economische gegevens

Op 1 januari 2015 telt de gemeente Uden in totaal 41.089 inwoners, waarvan 35.495 in de kern Uden. Het totale onderzochte verzorgingsgebied bestaat naast Uden verder uit de hoofdkernen Volkel (3.425 inwoners), Odiliapeel (1.990 inwoners), Nistelrode incl. Vorstenbosch (gemeente Bernheze, totaal 7.685 inwoners) en Zeeland incl. buitengebied Zeeland (gemeente Landerd, 4.860 inwoners). Het totale onderzochte verzorgingsgebied inclusief buurten en buitengebied telt daarmee per 1 januari 2015 in totaal 53.634 inwoners. De overige kernen binnen onder andere de gemeenten Bernheze en Landerd zijn grotendeels op andere infrastructuur en/of grotere kernen geconcentreerd, met eigen ontsluitingen op het hoofdwegennet, en om die reden niet in het onderzochte verzorgingsgebied opgenomen.

In tabel 4 is een opsomming gegeven van de demografische gegevens van het onderzochte verzorgingsgebied van de onderzoekslocatie. De gemeentegegevens zijn op basis van de CBS-gegevens "Statline", Oozo.nl en op basis van data van de gemeente Uden, Bernheze en Landerd tot stand gekomen. De cijfers worden als input gehanteerd voor de volume-potentieelberekening motorbrandstoffen van het verzorgingsgebied in hoofdstuk 5.

Verzorgingsgebied Tanklocatie Uden-noord 2015	aantal inwoners	aantal huishoudens	aantal personen wagens	aantal kleine bedrijfs- wagens*
Uden	35.495	15.430	18.900	2.014
Volkel	3.425	1.370	1.825	413
Odiliapeel	1.990	735	1.065	199
Buitengebied Uden	179	100	357	79
Totaal Gemeente Uden:	41.089	17.635	22.147	2.705
Nistelrode	6.085	2.340	3.085	496
Vorstenbosch	1.600	600	825	148
Deel gemeente Bernheze:	7.685	2.940	3.910	644
Zeeland	4.685	1.865	2.565	203
Buitengebied Zeeland	175	50	80	23
Deel gemeente Landerd:	4.860	1.915	2.645	226
Totaal verzorgingsgebied	53.634	22.490	28.702	3.575

**Indicatie op basis van aandeel kleine bedrijfswagens per gemeente t.o.v. totaal aantal gemotoriseerde bedrijfswagens per gemeente. Totaal % kleine bedrijfswagens bedraagt voor de gemeente Uden 75%, voor Bernheze 80% en voor Landerd 76,5%..*

Tabel 4 Demografische gegevens verzorgingsgebied tanklocatie Uden-noord
Bron: CBS Statline, Oozo.nl & gemeente Uden, Bernheze en Landerd

3.2 Toekomstvisie Uden (2012)

In maart 2012 heeft de gemeente Uden de Toekomstvisie Uden vastgesteld. Uit deze visie worden in deze paragraaf de meest relevante punten aangehaald met betrekking tot dit onderzoek.

De aanleg van de A50 vormde een nieuwe impuls voor de (economische) ontwikkeling van Uden en betekende het einde van de relatief geïsoleerde ligging. Anno 2015 is Uden een middelgrote plaats in het hart van Noordoost-Brabant tussen grote steden als Eindhoven, 's-Hertogenbosch en Nijmegen. Uden heeft als woon-, winkel- en zorggemeente een hoog voorzieningenniveau en een regiofunctie met regionale trekkers. Er zijn diverse woonmilieus met veel ruimte en groen. Met name het midden- en kleinbedrijf is sterk ontwikkeld. In de regio Noordoost-Brabant participeert de gemeente Uden in een aantal regionale samenwerkingsverbanden met Veghel, Oss, Landerd, Boekel en Bernheze.

Naar aanleiding van de bevolkingsprognose van de Provincie Noord-Brabant wordt een stijging van 4% van de bevolking voorzien tot 2025. Het aantal inwoners groeit naar verwachting tot 42.595. Uit de provinciale prognose blijkt tevens dat de Udenese bevolking tot 2030 in aantal stijgt tot ca. 43.430 inwoners. Daarna is sprake van een lichte groei met max 0,4%. In de periode 2030-2040 vlakt de bevolkingsgroei zichtbaar af, maar is er nog geen sprake van een daling. Deze wordt pas na 2040 verwacht. Net als in de meeste gemeenten in Nederland zal ook in Uden het aandeel ouderen in de samenleving stijgen. Met name de groep tussen de 15 en 45 jaar wordt kleiner. Het aantal jongeren onder de 15 jaar blijft relatief stabiel, maar is qua omvang kleiner dan de groep ouderen. Kortom: de gemiddelde leeftijd van de Udenaar wordt hoger en de totale omvang van de bevolking zal na 2040 langzaam gaan dalen.

De Udenaren zien in de toekomstvisie voor Uden een belangrijke plaats in de regio weggelegd, zo blijkt uit diverse suggesties die door hen zijn gedaan. Dat sluit goed aan bij de opvatting van het gemeentebestuur van Uden en van de regio zelf. De regio Noordoost Brabant heeft het gebied Uden-Noord (Zorgpark Uden) aangewezen als één van de vijf regionale toplocaties. Ligt het accent in Uden daarbij op Zorg en Health, in Veghel is dat Food en in Oss Farma. De samenwerking met Veghel en Schijndel op economisch gebied geeft voldoende aanleiding de banden met zowel A50 als Noordoost-Brabant te versterken. Daarnaast draagt het provinciaal landschap de Maashorst bij aan een aantrekkelijk (regionaal) woon- en leefklimaat. Het stedelijk gebied en de landelijke omgeving versterken elkaar via de centrale ligging van Uden. De goede bereikbaarheid en de voorzieningen langs de A50 zijn een stimulans voor versterking van de agro-logistieke keten, ecologische ontwikkeling in de Maashorst, mogelijkheden binnen de zorgeconomie en nieuwe toeristisch-recreatieve ontwikkelingen.

3.3 Toekomstprognoses verzorgingsgebied

Tabel 5a geeft een overzicht van de bevolkingsprognoses van de provincie Noord-Brabant voor de gemeente Uden tot 2030. Tabel 5a laat helder zien dat het aantal huishoudens verhoudingsgewijs harder groeit dan het aantal inwoners, waarmee de landelijke trend van gemiddeld steeds minder inwoners per huishouden gevolgd wordt.

Uden	Inwoners		Aantal huishoudens		Inwoners per huishouden	
	Aantal	Index	Aantal	Index	Aantal	Index
2015 (actueel)	41.089	100	17.635	100	2,33	100
2020	41.930	102	18.560	105,2	2,26	97
2025	42.595	103,7	19.180	108,8	2,22	95,2
2030	43.110	104,9	19.640	111,4	2,19	94

Tabel 5a Bevolkings- en huishoudensprognose 2015-2030 gemeente Uden

Bron: provincie Noord-Brabant

Tabel 5b geeft een overzicht van de bevolkingsprognoses van de provincie Noord-Brabant voor de gemeente Bernheze tot 2030.

Bernheze	Inwoners		Aantal huishoudens		Inwoners per huishouden	
	Aantal	Index	Aantal	Index	Aantal	Index
2015 (actueel)	26.690	100	11.520	100	2,32	100
2020	30.410	114	12.390	107,5	2,45	105,6
2025	30.960	116	13.005	112,9	2,38	102,3
2030	31.395	117,6	13.450	116,7	2,33	100,4

Tabel 5b Bevolkings- en huishoudensprognose 2015-2030 gemeente Bernheze

Bron: provincie Noord-Brabant

Tabel 5c tot slot geeft een overzicht van de bevolkingsprognoses van de provincie Noord-Brabant voor de gemeente Landerd tot 2030.

Landerd	Inwoners		Aantal huishoudens		Inwoners per huishouden	
	Aantal	Index	Aantal	Index	Aantal	Index
2015 (actueel)	15.290	100	5.840	100	2,62	100
2020	15.195	99,3	6.185	105,9	2,46	93,9
2025	15.010	98,2	6.300	107,9	2,38	90,8
2030	14.700	96,1	6.295	107,8	2,33	88,9

Tabel 5c Bevolkings- en huishoudensprognose 2015-2030 gemeente Landerd

Bron: provincie Noord-Brabant

De indexcijfers op gemeenteniveau zijn gehanteerd om de toekomstprognoses voor het onderzochte verzorgingsgebied te berekenen, zoals weergegeven in tabel 6. Daarbij is voor de gemeenten Bernheze en Landerd gerekend met uitsluitend het aandeel dat de gemeente heeft binnen het onderzochte verzorgingsgebied (zie tabel 4).

Prognoses verzorgingsgebied	aantal inwoners*	aantal huis-houdens**	aantal personen wagens***	aantal kleine bedrijfs wagens
Tanklocatie Uden-Noord 2014-2030				
2015 (zie tabel 4)	53.634	22.490	28.702	3.575
2020	55.517	23.749	30.358	niet bekend
2025	56.283	24.565	31.399	niet bekend
2030	56.817	25.135	35.123	niet bekend

* op basis van groei index 'inwoners gemeente Uden, Bernheze en Landerd (zie tabellen 5)

** op basis van groei index 'huishoudens' gemeente Uden, Bernheze en Landerd (zie tabellen 5)

*** op basis van groei index 'huishoudens' gemeente Uden, Bernheze en Landerd (zie tabellen 5) x gemiddeld aantal personenwagens binnen verzorgingsgebied anno 2015, zijnde 1,26 voor gemeente Uden, 1,32 voor deel gemeente Bernheze en 1,38 voor deel gemeente Landerd.

Tabel 6 Prognoses verzorgingsgebied gemeenten Uden, deel gemeente Bernheze en deel gemeente Landerd

4. VERKEER EN INFRASTRUCTUUR

De onderzoekslocatie is pal naast de aansluiting 'Uden-noord' van de rijksweg A50 gesitueerd. De A50 en de provinciale weg N264 worden hieronder kort omschreven in relatie tot de onderzoekslocatie.

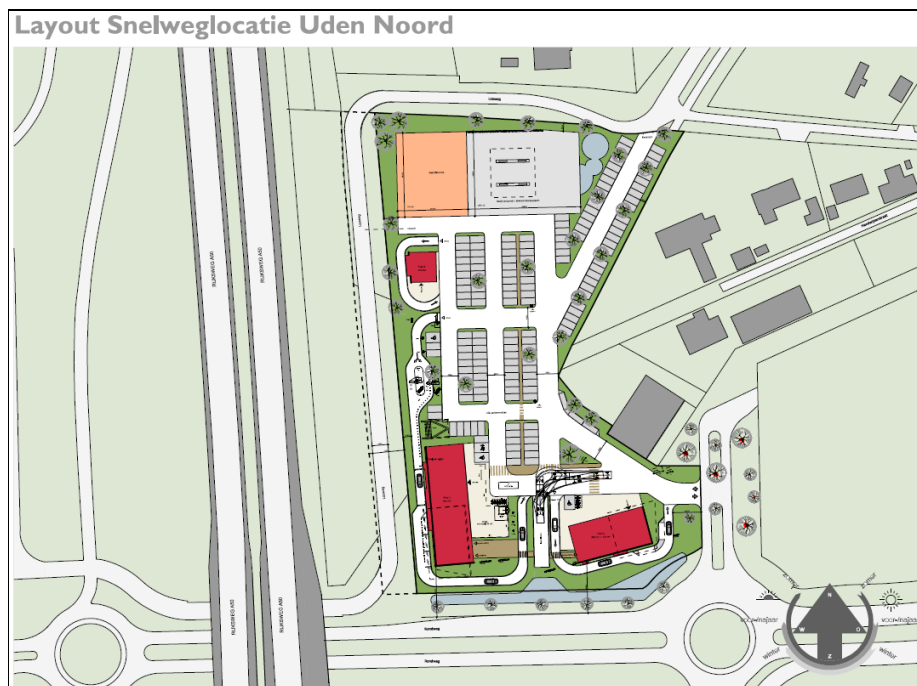
4.1 Rijksweg A50

De Rijksweg 50, bestaande uit de A50 en N50 loopt van het knooppunt Ekkersweijer bij Eindhoven naar knooppunt Hattermerbroek bij Zwolle. De A50 begint op het knooppunt Ekkersweijer, aan de noordkant van Eindhoven. Bij het knooppunt Paalgraven voegt de A59 uit Den Bosch in op de weg. Langs dit tracé, het meest zuidelijkste en tevens nieuwste deel van de A50, passeert de A50 onder meer de kern Uden aan de westzijde. De aanleg van het tracé tussen Eindhoven en de A59 is voornamelijk begin jaren 2000 uitgevoerd en de meeste trajecten werden in 2003 en 2004 opgeleverd. Het laatste stukje opende in 2006 tussen Nistelrode en knooppunt Paalgraven. Ter hoogte van Uden-noord reden in 2014 dagelijks 65.500 motorvoertuigen per gemiddelde werkdag op de A50 (vice versa).

4.2 Infrastructuur rondom onderzoekslocatie

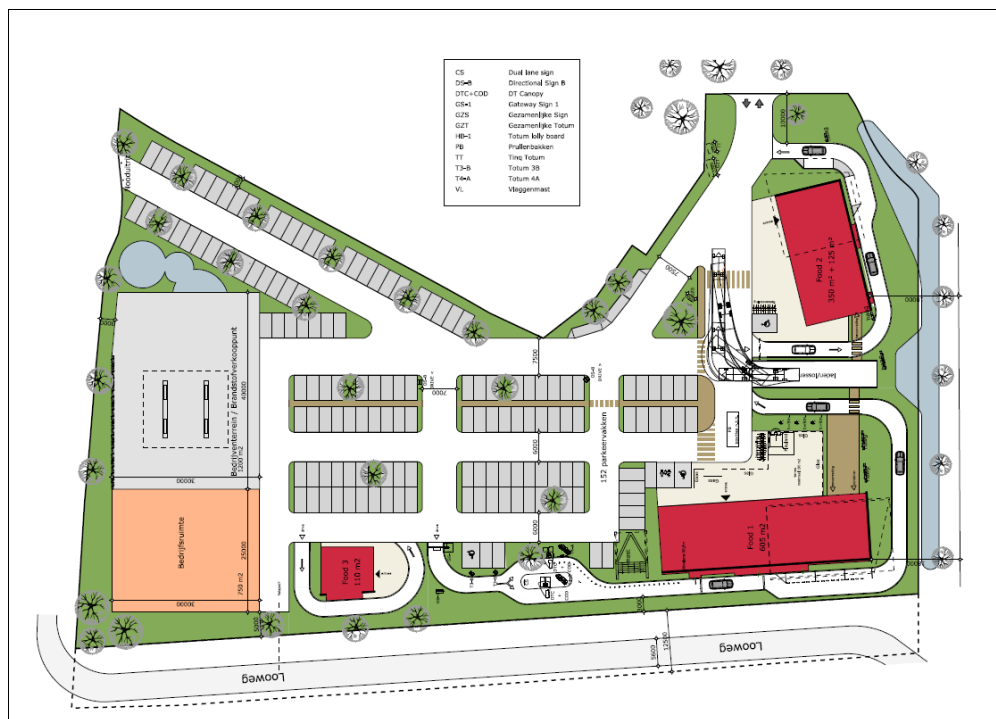
De onderzoekslocatie ligt onder aan afrit 14 van de snelweg A50 ten noordwesten van de kern Uden. De locatie ligt aan de noordrand van Oss aan de Rondweg en ten westen van hotel Van der Valk Uden Veghel. Verder liggen in de directe omgeving het Ziekenhuis Bernhoven, een golfpark en het Provinciaal Landschap De Maashorst. Vanaf de A50 leidt een eigen afrit vanaf de bestaande rotonde rechtstreeks naar de onderzoekslocatie.

Onderstaande plantekeningen geven een impressie van de nieuwe verkeerssituatie ter hoogte van de onderzoekslocatie.



Kaart 3 Infrastructuur rondom onderzoekslocatie Uden-noord

Bron: Reggestede Invest



Kaart 4 Lay-out rondom onderzoekslocatie Uden-nord Bron: Reggestede Invest



Kaart 5 Aanzicht Food Court Uden, Bron: Reggestede Invest



Kaart 6 Tankstation Uden-nord, Bron: Reggestede Invest

5. VOLUMEPOTENTIEELBEREKENING MOTORBRANDSTOFFEN

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

5.1 Volumepotentieelberekening vraagzijde verzorgingsgebied

In 2015 beschikt het onderzochte verzorgingsgebied van de onderzoekslocatie in totaal over 53.634 inwoners en 22.490 particuliere huishoudens (tabel 4, hoofdstuk 3.1). Het totaal aantal geregistreerde particuliere personenwagens binnen het onderzochte verzorgingsgebied bedraagt in 2015 in totaal 28.702 wagens. Daarnaast stonden in 2015 binnen het onderzochte verzorgingsgebied in totaal 4.696 gemotoriseerde bedrijfswagens geregistreerd waarvan 3.575 gemotoriseerde kleine bedrijfswagens. In dit onderzoek wordt ervan uitgegaan dat alle kleine bedrijfswagens op diesel rijden. Grote bedrijfswagens (waaronder vrachtwagens) zijn in dit onderzoek buiten beschouwing gelaten om eerdere genoemde redenen.

Tabel 7 geeft het overzicht van het volumepotentieel motorbrandstoffen van het onderzochte verzorgingsgebied weer voor personenwagens en kleine bedrijfswagens per productsoort anno 2015 inclusief prognoses voor 2020, 2025 en 2030. Bij gebrek aan prognoseaantallen voor de bedrijfswagenmarkt is in de berekeningen uitgegaan van een gelijkblijvend aantal kleine bedrijfswagens. Waarschijnlijk zal dit aantal in de praktijk wel toenemen.

Brandstofsoort	Volumepotentieel motorbrandstoffen 2015 voor verzorgingsgebied tanklocatie Uden-noord			
	2015	2020	2025	2030
Benzines	17.426.082	18.431.502	19.063.533	21.324.516
Diesel pers.wagens	5.880.038	6.219.294	6.432.559	7.195.476
LPG	2.933.137	3.102.368	3.208.751	3.589.317
	----- +	----- +	----- +	----- +
Totaal pers.wagens	26.239.257	27.753.165	28.704.843	32.109.309
Diesel bedrijfswagens	6.174.808	6.174.808*	6.174.808*	6.174.808*
	----- +	----- +	----- +	----- +
Bruto volume potentie**	32.414.065	33.927.973	34.879.652	38.284.117
Afvloeiing 35%	11.344.922	11.874.790	12.207.878	13.399.441
	----- -/-	----- -/-	----- -/-	----- -/-
Netto volume potentie***	21.069.143	22.053.183	22.671.774	24.884.676

*volume potentie kleine diesel bedrijfswagens anno 2015 is bij gebrek aan toekomstprognoses gehandhaafd voor 2020, 2025 en 2030.

**bruto volume potentie = de totaal aanwezige vraag naar motorbrandstoffen op basis van aantal geregistreerde motorvoertuigen binnen gemeente Uden exclusief toe- en afvloeiing.

***netto volume potentie = de totaal aanwezige vraag naar motorbrandstoffen op basis van aantal geregistreerde motorvoertuigen binnen gemeente Uden inclusief toe- en afvloeiing;

Tabel 7 Volumepotentieel verzorgingsgebied tanklocatie Uden-noord 2015 - 2030

Wanneer de bevolkingscijfers inclusief het aantal personenwagens en kleine bedrijfswagens (diesel) worden doorberekend naar het volumepotentieel motorbrandstoffen voor personen- en bedrijfswagens voor het onderzochte verzorgingsgebied van de onderzoekslocatie Uden-noord, komt Bureau Star Line voor het jaar 2015 (actuele markt) uit op een bruto aanwezig volumepotentieel motorbrandstoffen van ca. 32,4 miljoen liter en een netto potentieel van circa 21 miljoen liter motorbrandstof op jaarbasis.

In tabel 7 is af te lezen dat de netto volumepotentie motorbrandstoffen voor het onderzochte verzorgingsgebied van de onderzoekslocatie tot 2030 met circa 3,8 miljoen liter op jaarbasis toeneemt. Daar dienen enkele opmerkingen bij geplaatst te worden:

- Ten eerste zijn, zoals ook eerder opgemerkt, de toekomstprognoses van de provincie voor de gemeenten Bernheze en Landerd verhoudingsgewijs doorberekend naar het aandeel binnen het onderzochte verzorgingsgebied. In de praktijk kan het echter zo zijn dat eventuele groei of krimp elders in de desbetreffende gemeente plaatsvindt. Omdat het aandeel binnen beide gemeenten relatief laag is, zal de eventuele impact daarvan op het totale volumepotentieel echter zeer gering zijn, omdat het overgrote deel van het volumepotentieel afkomstig is uit de gemeente Uden;
- Ten tweede is in de berekeningen uitgegaan van een gelijkblijvend aantal bedrijfswagens binnen het onderzochte verzorgingsgebied, omdat toekomstprognoses in deze sector thans niet voorhanden zijn. Mede gelet op de ontwikkelingen in Uden-noord is het echter aannemelijk te veronderstellen dat vanuit de kleine bedrijfswagensector extra volumepotentie motorbrandstoffen voor de onderzoekslocatie verwacht mag worden.

Bovengenoemde opmerkingen tegen elkaar afwegende, mag aangenomen worden dat de toekomstprognoses voor het onderzochte verzorgingsgebied van de onderzoekslocatie in tabel 7 acceptabel en realistisch zijn.

Afvloeiing motorbrandstoffen

Uit landelijk onderzoek van het Ministerie van EZ blijkt dat er altijd sprake is van een grotere afvloeiing naar het omliggende wegennet (snelwegen, provinciale wegen binnen bebouwde kom, wegen buiten bebouwde kom) dan toevloeiing vanuit omliggende gebieden. Deze afvloeiing ligt doorgaans tussen de 30% en 40%, afhankelijk van het aantal snelwegen in en om de gemeente. In de gemeente Uden wordt uitgegaan van een afvloeiing van 35%, omdat de rijksweg A50 op minimale afstand van de kern Uden ligt. 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. Voor de gemeente Uden is dit naar zowel omgeving Nijmegen als ook richting 's-Hertogenbosch en Helmond.

Toevloeiing motorbrandstoffen

De vraag naar brandstoffen wordt mede bepaald door het aantal toeristen, regionale bezoekers (bv. voor het winkelaanbod en andere voorzieningen) en forensen (bedrijfventerrein met regionale functie). Volgens het ministerie van EZ is het niet mogelijk gebleken om het verband tussen toeristen en forensen en doorzet te kwantificeren. Daarom wordt in de Toolbox gewerkt met een bandbreedte van 10%.

Omdat het verzorgingsgebied voor de onderzoekslocatie in Uden-noord zodanig is opgebouwd dat ook rekening is gehouden met omliggende kernen buiten de gemeente Uden die aannemelijk gezien op basis van ligging en infrastructuur ook (gedeeltelijk) op Uden-noord aangewezen zijn, is verder geen rekening gehouden met extra toevloeiing vanuit de regio.

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

5.2 Confrontatie vraag en aanbod in motorbrandstoffen

Door het vergelijken van de vraag naar motorbrandstoffen (paragraaf 5.1) met het aanbod in motorbrandstoffen (hoofdstuk 2, paragraaf 2.3) is de marktpotentie voor de markt van motorbrandstoffen binnen het onderzochte verzorgingsgebied van de onderzoekslocatie 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) binnen het onderzochte verzorgingsgebied van de onderzoekslocatie bedraagt in 2015 in totaal ca. 32,4 miljoen liter op jaarbasis (tabel 7). Het bruto aanbod aan volume capaciteit op de aanwezige tankstations in het onderzochte verzorgingsgebied bedraagt in 2015 in totaal ca. 26,6 miljoen liter op basis van de Toolbox berekeningen (tabel 3). Inclusief de komst van de onderzoekslocatie zou de bruto claim oplopen naar 28,2 miljoen liter op jaarbasis.

Het netto aanwezige volumepotentieel motorbrandstoffen voor motorbrandstoffen (vraag) binnen het onderzochte verzorgingsgebied van de onderzoekslocatie bedraagt in 2015 in totaal circa 21 miljoen liter op jaarbasis (tabel 7). Het netto aanbod aan volume capaciteit op de aanwezige tankstations in het onderzochte verzorgingsgebied bedraagt in 2015 in totaal circa 20,2 miljoen liter op basis van de Toolbox berekeningen aan de aanbodzijde.

Inclusief de komst van de onderzoekslocatie zou de netto claim oplopen naar 21,8 miljoen liter op jaarbasis, waarbij is uitgegaan van 100% claim van de onderzoekslocatie op het verzorgingsgebied. Gelet op de ligging direct naast de rijksweg A50 zal in de praktijk die claim naar verwachting lager uitpakken omdat het aannemelijk is te veronderstellen dat de onderzoekslocatie ook volume van buiten het onderzochte verzorgingsgebied zal realiseren, namelijk van doorgaand verkeer op de A50.

Op basis van de voorgaande berekeningen kan geconcludeerd worden dat de huidige (2015) bruto doorzetclaim (aanbod) van de brandstofverkooppunten binnen het onderzochte verzorgingsgebied van het onderzochte verzorgingsgebied circa 5,8 miljoen liter lager ligt dan de bruto vraag naar motorbrandstoffen binnen het onderzochte verzorgingsgebied, ofwel een bruto vraagoverschot van circa 5,8 miljoen liter op jaarbasis in de huidige markt anno 2015. Inclusief de komst van de onderzoekslocatie zou het bruto vraagoverschot anno 2015 nog 4,2 miljoen liter op jaarbasis bedragen.

Wanneer rekening wordt gehouden met de afvloeiingspercentages en netto omzetclaim van de aanwezige tankstations binnen het onderzochte verzorgingsgebied, dan kan op basis van de voorgaande berekeningen geconcludeerd worden dat de huidige netto doorzetclaim (aanbod) van de brandstofverkooppunten binnen het onderzochte verzorgingsgebied van de onderzoekslocatie circa 800.000 liter lager ligt dan de netto vraag naar motorbrandstoffen in het verzorgingsgebied, ofwel een netto vraagoverschot van circa 800.000 liter op jaarbasis oplopend naar 4,6 miljoen liter vraagoverschot in 2030. Met de komst van de onderzoekslocatie zou het netto vraagoverschot nog ca. 800.000 liter op jaarbasis minder dan het aanbod bedragen, oplopend naar een vraagoverschot van ca. 3 miljoen liter op jaarbasis tot aan 2030.

De tabellen 8a en 8b geven de resultaten van de marktconfrontatie tussen de bruto vraag en het bruto aanbod in de markt van motorbrandstoffen binnen het onderzochte verzorgingsgebied van de onderzoekslocatie exclusief (tabel 8a) en inclusief (tabel 8b) de onderzoekslocatie weer.

Marktconfrontatie bruto vraag en aanbod motorbrandstoffen verzorgingsgebied onderzoekslocatie Uden-noord exclusief onderzoekslocatie

Jaar:	2015	2020	2025	2030
Bruto volumepotentieel (vraag, tabel 7)	32.414.065	33.927.973	34.879.652	38.284.117
Bruto volumeclaim (aanbod, tabel 3)	26.600.000	26.600.000	26.600.000	26.600.000
	----- -/-	----- -/-	----- -/-	----- -/-
Bruto Vraagoverschot	5.814.065	7.327.973	8.279.652	11.684.117

Tabel 8a

Marktconfrontatie bruto exclusief onderzoekslocatie in liters per jaar, periode 2015 - 2030

Marktconfrontatie bruto vraag en aanbod motorbrandstoffen verzorgingsgebied onderzoekslocatie Uden-noord inclusief onderzoekslocatie

Jaar:	2015	2020	2025	2030
Bruto volumepotentieel (vraag, tabel 7)	32.414.065	33.927.973	34.879.652	38.284.117
Bruto volumeclaim (aanbod, tabel 3)	28.200.000	28.200.000	28.200.000	28.200.000
	----- -/-	----- -/-	----- -/-	----- -/-
Bruto Vraagoverschot	4.214.065	5.727.973	6.679.652	10.084.117

Tabel 8b

Marktconfrontatie bruto inclusief onderzoekslocatie in liters per jaar, periode 2015 - 2030

De tabellen 9a en 9b geven de resultaten van de marktconfrontatie tussen de netto vraag en het netto aanbod in de markt van motorbrandstoffen binnen het onderzochte verzorgingsgebied van de onderzoekslocatie weer.

Marktconfrontatie netto vraag en aanbod motorbrandstoffen verzorgingsgebied onderzoekslocatie Uden-noord exclusief onderzoekslocatie

Jaar:	2015	2020	2025	2030
Netto volumepotentieel (vraag, tabel 7)	21.069.143	22.053.183	22.671.774	24.884.676
Netto volumeclaim (aanbod, tabel 3)	20.260.000	20.260.000	20.260.000	20.260.000
	----- -/-	----- -/-	----- -/-	----- -/-
Netto Vraagoverschot	809.143	1.793.183	2.411.774	4.624.676

Tabel 9a

Marktconfrontatie netto exclusief onderzoekslocatie in liters per jaar, periode 2015 - 2030

Marktconfrontatie netto vraag en aanbod motorbrandstoffen verzorgingsgebied onderzoekslocatie Uden-noord inclusief onderzoekslocatie

Jaar:	2015	2020	2025	2030
Netto volumepotentieel (vraag, tabel 7)	21.069.143	22.053.183	22.671.774	24.884.676
Netto volumeclaim (aanbod, tabel 3)	21.860.000	21.860.000	21.860.000	21.860.000
	----- -/-	----- -/-	----- -/-	----- -/-
Netto Vraagoverschot	- 790.857	193.183	811.774	3.024.676

Tabel 9b

Marktconfrontatie netto inclusief onderzoekslocatie in liters per jaar, periode 2015 - 2030

6. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Op basis van de confrontatie tussen vraag en aanbod in de markt van motorbrandstoffen binnen het onderzochte verzorgingsgebied van de onderzoekslocatie in Uden-noord, mag geconcludeerd worden dat in de markt anno 2015 in kwantitatieve zin sprake is van een bruto vraagoverschot naar motorbrandstoffen van 5,8 miljoen liter op jaarbasis en een netto vraagoverschot van ca. 800.000 liter op jaarbasis. Op basis van de bevolkingsprognoses van de provincie Noord-Brabant voor de gemeente Uden, groeit het bruto vraagoverschot motorbrandstoffen tot 2030 naar ca. 11,7 miljoen liter bruto vraag-overschot op jaarbasis en ruim 4,6 miljoen liter netto vraagoverschot op jaarbasis.

Wanneer rekening gehouden wordt met de komst van een onbemand tankstation op de onderzoekslocatie in Uden-noord, resteert anno 2015 nog altijd een bruto vraagoverschot van 4,2 miljoen liter op jaarbasis oplopend naar ca. 10,1 miljoen liter in 2030. Netto is inclusief de onderzoekslocatie in 2015 nog sprake van aanbodoverschot van ca. 800.000 liter oplopend naar een vraagoverschot van 3 miljoen liter netto vraagoverschot in 2030. Daarin is rekening gehouden met een 100% volumeclaim van de onderzoekslocatie op het onderzochte verzorgingsgebied. In de praktijk mag er vanuit gegaan worden dat die claim lager uit zal pakken, omdat op de onderzoekslocatie – gelet op de gunstige ligging onder aan de rijksweg A50 – verwacht mag worden dat het toekomstige tankstation ook volume zal genereren dat afkomstig is van doorgaand verkeer op de rijksweg A50, dus afkomstig van buiten het onderzochte verzorgingsgebied. Geconcludeerd wordt dan ook dat de levensvatbaarheid van de reeds aanwezige tankstations binnen het verzorgingsgebied Uden en directe omgeving niet in onevenredige mate wordt aangetast door de vestiging van een tankstation op de onderzoekslocatie.

In de berekeningen van de volumepotentie motorbrandstoffen voor het onderzochte verzorgingsgebied is opgemerkt dat de toekomstprognoses van de provincie voor de gemeenten Bernheze en Landerd verhoudingsgewijs zijn doorberekend naar het aandeel binnen het onderzochte verzorgingsgebied. In de praktijk kan het dus zo zijn dat eventuele groei of krimp elders in de desbetreffende gemeente plaatsvindt en niet specifiek in de deelgebieden die in het onderzochte verzorgingsgebied zijn opgenomen. Omdat echter het aandeel binnen beide gemeenten relatief laag is, zal de eventuele impact daarvan op het totale volumepotentieel zeer gering zijn, omdat het overgrote deel van het volumepotentieel afkomstig is uit de gemeente Uden.

Verder is in de berekeningen uitgegaan van een gelijkblijvend aantal (kleine) bedrijfs-wagens binnen het onderzochte verzorgingsgebied, omdat toekomstprognoses in deze sector thans niet voorhanden zijn. Mede gelet op de ontwikkelingen in Uden-noord is het echter aannemelijk te veronderstellen dat vanuit de kleine bedrijfswagensector extra volumepotentie motorbrandstoffen voor de onderzoekslocatie verwacht mag worden. Bovengenoemde opmerkingen tegen elkaar afwegende, mag aangenomen worden dat de toekomstprognoses voor het onderzochte verzorgingsgebied van de onderzoeks-locatie acceptabel en realistisch zijn.

In kwalitatieve zin mag verder geconcludeerd worden dat het aanbod aan verkooppunten voor motorbrandstoffen binnen het onderzochte verzorgingsgebied goed verspreid is over de afzonderlijke kernen en vooral ook sterk gericht is op de afzonderlijke kernen. Opvallend echter is dat langs het tracé van de rijksweg A50 tussen Eindhoven en de aansluiting met de A59 slechts 1 rijksweg tankstation gevestigd (aan de westzijde bij Son). Deze locatie ligt echter op 21 kilometer van de onderzoekslocatie en is uitsluitend bereikbaar voor verkeer in zuidelijke rijrichting. Dat betekent dat de onderzoekslocatie naast een regionale behoeftevoorziening tevens kan voorzien in een behoefte voor de doelgroep doorgaand verkeer op de rijksweg A50.

Zeker in combinatie met het concept van Food Court Uden en de gunstige ligging van het concept direct naast de aansluiting met de rijksweg A50, zal op de onderzoekslocatie naar verwachting een essentieel aandeel van het volume motorbrandstoffen afkomstig zijn van verkeer op de A50. Het merk Tinq staat met haar onbemande concept bekend om 'goedkoop tanken', hetgeen met name voor rijkswegverkeer een interessante optie blijkt om net naast de snelweg te tanken in plaats van bij rijkswegstations. Een trend die landelijk al enige jaren waarneembaar is. In dat opzicht heeft de centrale ligging van de onderzoekslocatie een voorsprong op de concurrerende tankstations en bereikt de onderzoekslocatie daarmee een deels andere doelgroep dan de concurrerende tankstations binnen het onderzochte verzorgingsgebied. De onderzoekslocatie ligt onder aan de afrit 'Uden-noord' van de rijksweg A50 en is voor zowel verkeer van en naar Uden als verkeer op de rijksweg A50 zeer goed bereikbaar.

Juridisch kader motorbrandstoffen

Op grond van uitspraken van de afdeling van bestuursrechtspraak van de Raad van State van 15 december 2004 in zaak nummer 200305561/1 en 19 november 2008 in zaak nummer 200801926/1 vormt concurrentieverhouding bij een planologische afweging geen in aanmerking te nemen belang, tenzij zich een duurzame ontwrichting van het voorzieningenpatroon zal voordoen die niet door dwingende redenen kan worden gerechtvaardigd. Over een duurzame ontwrichting heeft de afdeling van bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak gedaan op 24 juni 2009 in zaak nummer 20086342/1/H1. Hierin wordt aangegeven dat het vooral van belang is dat de inwoners van de gemeente op aanvaardbare afstand van hun woonplaats hun geregelde inkopen kunnen doen. Uit jurisprudentie blijkt verder dat het feit dat door het realiseren van een nieuw verkooppunt de omzet van één of meerdere aanbieders (benzine-verkooppunten) in de omgeving afneemt, of dat een aanbieder zijn exploitatie moet stoppen, nog niet wil zeggen dat sprake is van duurzame ontwrichting van het in het verzorgingsgebied aanwezige voorzieningenpatroon. Slechts indien de uitbreiding van het aanbod leidt tot een aanbod dat substantieel (meer dan 25%) groter is dan het gewenste aanbod (situatie markt in evenwicht), waardoor meerdere aanbieders uit de markt worden gedrukt en/of de spreiding of de variatie van het voorzieningenaanbod in een gebied substantieel verandert, is sprake van duurzame ontwrichting van het in het verzorgingsgebied aanwezige voorzieningenpatroon.

Uit bovenstaande jurisprudentie mag geconcludeerd worden dat een nieuwe vestiging van een tankstation op de onderzoekslocatie in zijn geheel niet zal leiden tot duurzame ontwrichting van de lokale en regionale markt binnen het onderzochte verzorgingsgebied van de onderzoekslocatie.

Economisch kader motorbrandstoffen

In het onderzoek is rekening gehouden met het feit dat al enige jaren sprake is van een autonome krimp van de algemene vraag naar motorbrandstoffen door:

- structurele lagere economische groei dan in het verleden;
- een toenemend zuiniger voertuigpark (zowel personenauto's als bestel- en vrachtwagens);
- toenemende rol van alternatieve brandstoffen (CNG en LNG) en de opkomst van elektrische aandrijftechnieken (hybriden & Full Electric plug in en brandstofcel-waterstof). Het aandeel daarvan in de totale motorbrandstoffenmarkt is thans echter nog marginaal en in dit onderzoek daarom buiten beschouwing gelaten;
- veranderingen in de mobiliteitsbehoefte van de consument (invloed van 'het Nieuwe Werken').

Deze dalende trend is in de huidige markt al een paar jaar zichtbaar. Door de economische crisis in relatie tot hoge brandstofprijzen enerzijds, en het stimuleringsbeleid ten aanzien van groenere auto's anderzijds, wordt landelijk in absolute zin minder getankt. In 2014, 2013 en 2012 was reeds een afname te zien. Toen werd in een paar jaar tijd een daling van ongeveer vijf procent genoteerd. Daarbij dient tegelijkertijd wel opgemerkt te worden dat de markt anno 2015 weer licht aan het herstellen is. In 2015 lijkt voorlopig een einde te komen aan de dalende cijfers. Althans, voor benzine. Tot en met juli van dit jaar werd er zo'n dertig miljoen liter méér verkocht, dan in de eerste zeven maanden vorig jaar.

Voor diesel is de totale verkoop in 2015 wel lager dan in de eerste zeven maanden van 2014. Dit wordt vooral veroorzaakt door een fikse daling in januari. Sindsdien blijft de dieselaflzet redelijk gelijke tred houden met vorig jaar. Eerder dit jaar was ook al enkele maanden achter elkaar een stijging te zien in de verkoop van benzine. Die was in februari, maart en april drie maanden achter elkaar hoger dan in dezelfde periode vorig jaar. Voor diesel was destijds twee maanden op rij een toename te zien. Dat was toen voor het eerst sinds 2011. Oorzaken van de stijging worden vooral gezocht in de toegenomen economische bedrijvigheid, waardoor er meer woonwerk-verkeer is en er transportgerelateerde kilometers worden gemaakt. Ook lijkt het verkoopverlies door het grenseffect zich enigszins te stabiliseren (Bron; TankPro).

BIJLAGE I: INFORMATIEBRONNEN

Rapportages/ boekwerken:

- CBS Maatwerk 'Gemeente op maat', gemeente Uden,
- CBS Statline 2014: gemeente Uden
- "Tankstations in cijfers", editie 11-12, door Bovag BBT 2012;
- "Layout Snelweglocatie Uden-noord", schetsontwerp projectnr 2104 d.d. 17 juli 2015 door Reggestede Invest;
- "Toekomstvisie Uden, Udenaar de toekomst", door gemeente Uden d.d. maart 2012;
- "De bevolkings- en woningbehoefteprognose Noord-Brabant, actualisering 2014", door Provincie Noord-Brabant, vastgesteld d.d. okt. 2014;

Mondelinge / schriftelijke informatie + internet:

- Toolbox 'benzinemarkt' van Ministerie van Economische Zaken;
- Site: <http://www.reggestedeinvest.nl/109/project/Foodcourts.html>;
- Site: <http://www.uden.nl/inwoners/nieuws/2015/09/11/kfc-mcdonalds-en-subway-komen-naar-uden-noord>;
- <http://www.tankpro.nl/brandstof/2015/10/22/verkoop-brandstoffen-stijgt-drie-maanden-op-rij/>; inzake landelijke cijfers CBS motorbrandstoffen d.d. 22 oktober 2015
- Gemeentesites Uden, Bernheze en Landerd:
- Wikipedia site: <https://nl.wikipedia.org/wiki/Uden>
- Wegenwiki site: http://www.wegenwiki.nl/A50_%28Nederland%29.

