Ruimte. Mensen. Toekomst.

Ruimtelijke onderbouwing KFC-restaurant Trivium 170, Etten-Leur

Gemeente Etten-Leur

Definitief

BRO

colofon

projectnaam
Ruimtelijke onderbouwing KFC-restaurant Trivium 170, Etten-Leur

datum
15 oktober 2024

projectnummer
P06250

opdrachtgever
Collins Foods Netherlands Operations B.V.

BRO
projectleider
JRi

projectteam
JCa, AVi, KTj

bron kaft
BRO

review
KTj

Willemsplein 2
5211 AK ’s-Hertogenbosch
+31 (0)411 850 400
info@bro.nl
www.bro.nl

BRO



Inhoudsopgave

1 Inleiding 5
1.1 Aanleiding 5
1.2 Ligging en begrenzing projectgebied 5
1.3 Vigerend bestemmingsplan 5
1.4 Procedure 6
1.5 Leeswijzer 6

2 Planbeschrijving 7
2.1 Huidige situatie 7
2.2 Toekomstige situatie 7

3 Beleidskader 11
3.1 Rijksbeleid 11
3.1.1 Nationale Omgevingsvisie 11
3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening 11
3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking 11
3.2 Provinciaal beleid 12
3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Brabant 12
3.2.2 Interim omgevingsverordening Noord-Brabant 12
3.3 Gemeentelijk beleid 13
3.3.1 Omgevingsvisie Etten-Leur 13
3.3.2 Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan 2019-2023 14
3.3.3 Gemeentelijk waterplan 2024-2028 14

4 Omgevingsaspecten 15
4.1 Verkeer en parkeren 15
4.1.1 Toetsingskader 15
4.1.2 Onderzoek Verkeer 15
4.1.3 Onderzoek Parkeren 17
4.1.4 Conclusie 19
4.2 Geluid 19
4.2.1 Toetsingskader 19
4.2.2 Onderzoek 19
4.2.3 Conclusie 19
4.3 Luchtkwaliteit 19
4.3.1 Toetsingskader 19
4.3.2 Onderzoek 20
4.3.3 Conclusie 20
4.4 Bedrijven en milieuzonering 20
4.4.1 Toetsingskader 20
4.4.2 Onderzoek 21
4.4.3 Conclusie 21
4.5 Externe veiligheid 21
4.5.1 Toetsingskader 21
4.5.2 Onderzoek 21
4.5.3 (Beperkte) verantwoording groepsrisico 22
4.5.4 Conclusie 24
4.6 Flora en Fauna 24
4.6.1 Toetsingskader 24
4.6.2 Onderzoek 25
4.6.3 Conclusie 26
4.7 Bodem 26
4.7.1 Toetsingskader 26
4.7.2 Onderzoek 27
4.7.3 Conclusie 27
4.8 Water 27
4.8.1 Toetsingskader 27
4.8.2 Onderzoek 28
4.8.3 Conclusie 29
4.9 Archeologie 29
4.9.1 Toetsingskader 29
4.9.2 Onderzoek 29
4.9.3 Conclusie 30
4.10 Cultuurhistorie 30
4.10.1 Toetsingskader 30
4.10.2 Onderzoek 30
4.10.3 Conclusie 31
4.11 Stikstof 31
4.11.1 Toetsingskader 31
4.11.2 Onderzoek 31
4.11.3 Conclusie 31
4.12 M.e.r.-beoordeling 31
4.12.1 Toetsingskader 31
4.12.2 Onderzoek 31
4.12.3 Conclusie 31

5 Uitvoerbaarheid 33
5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 33
5.1.1 Omgevingsdialoog 33
5.1.2 Vooroverleg 33
5.1.3 Tervisielegging 33
5.1.4 Beroep / hoger beroep 33
5.1.5 Belangen van derden 33
5.2 Economische uitvoerbaarheid 34

Bijlage 1 - Ladderonderbouwing

Bijlage 2 - Verkeersonderzoek

Bijlage 3 - Parkeeronderzoek

Bijlage 4 - Quickscan flora en fauna

Bijlage 5 - Stikstofonderzoek

Bijlage 6 - Waterparagraaf

Bijlage 7 - Archeologie

Bijlage 8 - M.e.r. aanmeldnotitie

Bijlage 9 - Omgevingsdialoog

Bijlage 10 - Welstand Advies

Bijlage 11 - Advies Brandweer

Bijlage 12 - Correspondentie Ruimtelijke Commissie

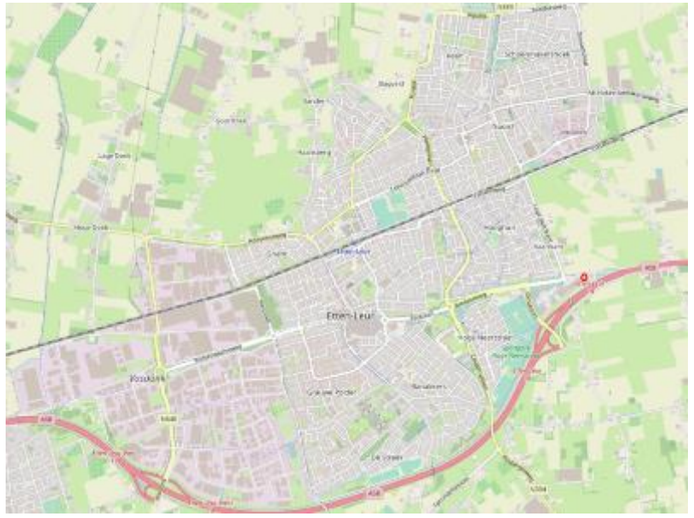
Bijlage 13 - Adviesbrief Ruimtelijke Commissie

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De initiatiefnemer van dit plan is voornemens een KFC-restaurant te realiseren aan het Trivium 170 te Etten-Leur. Het planvoornemen voorziet in de realisatie van een KFC-restaurant met toebehoren, (fiets-)parkeerplaatsen en een bijbehorende 'drive-through'. Het beoogde restaurant kent een grondoppervlak van circa 310 m². Op het projectgebied is momenteel bebouwing aanwezig. Het betreft een pand met een oppervlakte van circa 1.631 m² bvo. Dit pand wordt in de huidige situatie gebruikt als evenementenlocatie. Deze bestaande bebouwing zal worden gesloopt om plaats te maken voor het beoogde KFC-restaurant.

De gemeente Etten-Leur heeft aangegeven bereid te zijn voor het beoogde planvoornemen af te wijken van het bestemmingsplan, onder een aantal voorwaarden. Om de voorgenomen ontwikkeling mogelijk te maken moet van het planologische regime worden afgeweken. De gemeente Etten-Leur heeft aangegeven op basis van artikel 2.12 lid 1 sub a, onder 3, Wabo, af te wijken van het bestemmingsplan indien de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat. Voor deze procedure dient een ruimtelijke onderbouwing opgesteld te worden en zullen enkele omgevingsonderzoeken uitgevoerd dienen te worden.



Figuur 1: Globale ligging (projectgebied rood omcirkeld)

1.2 Ligging en begrenzing projectgebied

Het projectgebied staat kadastraal bekend als gemeente Etten-Leur, sectie P, nummers 3088 en 3089. De perceeloppervlakten zijn respectievelijk 2.081 m² en 837 m². In totaal gaat het om circa 2.918 m².
Het projectgebied ligt ten oosten van de kern van Etten-Leur nabij de A58. Op figuur 1 is de globale ligging van het projectgebied in groter verband weergegeven. Op figuur 2 is een luchtfoto afgebeeld waarop de ligging van het projectgebied in zijn omgeving te zien is.



Figuur 2: Luchtfoto (projectgebied aangeduid met rood icoon)

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse van het beoogde bouwplan vigeert het bestemmingsplan 'bestemmingsplan 'Parklaan – Oost', (d.d. 21 juni 2002). Het plangebied is gelegen in het deelgebied 'Trivium'. Op de planlocatie geldt de bestemming: 'gemengde doeleinden' (zie figuur 3).

De voor 'gemengde doeleinden' aangewezen gronden zijn krachtens artikel 4.1 bestemd voor:

- kantoren (zakelijke dienstverlening);
- groothandel;
- bouwmarkt;
- grootschalige detailhandel in meubelen en woninginrichting;
- educatie en training;
- hotel-restaurant;
- restaurant;
- bardancing/discotheek al dan niet in combinatie met een dansschool;
- recreatieve doeleinden m.u.v. seksinrichtingen en automatenhallen;
- sportdoeleinden;
- persoonlijke dienstverlening;
- wegen en bevoorradingsstraten;
- parkeervoorzieningen;
- groenvoorzieningen;
- nutsvoorzieningen;
- waterhuishoudkundige voorzieningen.

In artikel 3 worden in hoofdlijnen de doeleinden van het bestemmingsplan aangegeven en de wijze waarop realisering van deze doeleinden wordt nagestreefd. Uit artikel 3.4, genaamd de 'functionele en programmatische structuur' volgen nadere voorwaarden met betrekking tot de functie 'horeca'. Enkele hiervan zijn hieronder uitgelicht:

- Artikel 3.4 onder f 'Horeca' lid 1: "*In het plan zijn uitsluitend toegestaan de vestiging van één hotel - restaurant, maximaal twee restaurants en maximaal één bar-dancing/discotheek al dan niet in combinatie met een dansschool (zie artikel 1. Begripsomschrijvingen)".*

- Artikel 3.4 onder f ‘Horeca’, lid 3: “*De restaurants uitsluitend mogen worden gevestigd binnen bouwvlak B van de bestemming “Gemengde doeleinden” waarbij de bedrijfsvloeroppervlakte per restaurant niet meer dan 1000 m² en de gezamenlijke bedrijfsvloeroppervlakte niet meer dan 1500 m² mag bedragen”.*
- Artikel 3.4 onder f ‘Horeca’, lid 4: “*Vanwege het functieondersteunend karakter in elk geval één restaurant wordt opgenomen in het gebouw voor grootschalige detailhandel in meubels en woninginrichting”.*
- Artikel 3.4 onder f ‘Horeca’, lid 7: *“Burgemeester en wethouders kunnen in afwijking van het bepaalde onder 4. met toepassing van een vrijstelling zoals bedoeld in artikel 4.5. toestaan de uitoefening van een horecabedrijf als ondergeschikte activiteit ten dienste van recreatie en sportieve recreatie binnen bouwvlak B van de bestemming “Gemengde doeleinden” (artikel 3.4. lid g. onder 2.) met dien verstande dat de bedrijfsvloeroppervlakte voor de uitoefening van het horecabedrijf per gebouw niet meer mag bedragen dan 100 m²”.*



Figuur 3: Uitsnede bestemmingsplan incl. uitsnede legenda

Uit bovenstaande regels komt naar voren dat binnen de bestemming “Gemengde doeleinden”, binnen bouwvlak B, maximaal twee restaurants en één bar-dancing/discotheek mogen worden gevestigd. Daarbij geldt dat van de twee toegestane restaurants er in ieder geval één restaurant functie-ondersteunend dient te zijn aan grootschalige detailhandel in meubels en wooninrichting.

De huidige vestiging van McDonalds (gevestigd op Trivium 180 te Etten-Leur) betreft één restaurant dat niet functie-ondersteunend is aan een grootschalige detailhandel in meubels en wooninrichting. Daarnaast is er in 2019 een omgevingsvergunning verleend voor het oprichten van een tennishal, waarbij gebruik is gemaakt van de in artikel 3.4, onder f, lid 7 bedoelde afwijkingsmogelijkheid om ondergeschikte horeca toe te staan ten dienste van recreatie en sportieve recreatie in plaats van grootschalige detailhandel in meubels en woninginrichting.

Dus, hoewel binnen de bestemming, krachtens artikel 4.1, een restaurantfunctie is toegestaan, past het bouwplan niet binnen het geldende bestemmingsplan. Dit heeft er mee te maken dat het plan geen bar-dancing/discotheek betreft en er reeds twee restaurants zijn gevestigd binnen de bestemming “Gemengde doeleinden”, binnen bouwvlak B, van bestemmingsplan Trivium. Dit aantal is krachtens artikel 3.4, onder f, lid 1 ook het maximum aantal. Met de komst van een KFC-restaurant zal er sprake zijn van drie restaurants binnen de bestemming. Hierdoor voldoet het bouwplan niet aan het geldende bestemmingsplan. Wel past het bouwplan qua bouwregels binnen het bestemmingsplan. De afwijking betreft dus louter een functionele.

1.4 Procedure

De gemeente Etten-Leur heeft, onder voorwaarden, aangegeven bereid te zijn af te wijken van het bestemmingsplan om onderhavig planvoornemen mogelijk te maken.

Op basis van artikel 2.12 lid 1 sub a, 3e, Wabo, kan van het bestemmingsplan afgeweken worden, mits de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat. Voor deze procedure dient een ruimtelijke onderbouwing opgesteld te worden en zullen enkele omgevingsonderzoeken uitgevoerd dienen te worden. Deze procedure staat ook wel bekend als projectafwijkingsbesluit.

Verklaring van geen bedenkingen

Bij een projectafwijkingsbesluit is het college van B&W verplicht een verklaring van geen bedenkingen te vragen aan de Gemeenteraad. Een verklaring van geen bedenkingen is een instemming van een ander bestuursorgaan, in dit geval de Gemeenteraad, voor het verlenen van de omgevingsvergunning. Wanneer de aanvraag omgevingsvergunning is ingediend zal deze verklaring van geen bedenkingen aan de Gemeenteraad gevraagd worden.

1.5 Leeswijzer

In deze ruimtelijke onderbouwing wordt het initiatief beschreven en verantwoord, waardoor wordt aangetoond dat het totale initiatief voldoet aan het vereiste van een goede ruimtelijke ordening. De ruimtelijke onderbouwing beschrijft het planvoornemen en de motivering van het plan op verschillende aspecten. In hoofdstuk 2 wordt het project omschreven. De beleidsanalyse wordt in hoofdstuk 3 weergegeven. Het project is getoetst aan alle relevante milieutechnische aspecten in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 is de uitvoerbaarheid opgenomen.

2 Planbeschrijving

2.1 Huidige situatie

Het projectgebied waarop voorliggende ruimtelijke onderbouwing van toepassing is, betreft een locatie aan de oostkant van de woonplaats Etten-Leur. De gemeentegrens met de gemeente Breda ligt op iets meer dan 1,5 kilometer ten oosten van het projectgebied.

Het projectgebied wordt aan de noordzijde omsloten door de Bredaseweg, aan de oostzijde bevindt zich een parkeerplaats met daarachter een McDonald's-restaurant, aan de zuidzijde ligt de achterweg 'Trivium', en aan de westzijde bevindt zich andere aaneengesloten bebouwing.

Op het projectgebied is momenteel bebouwing aanwezig. Het betreft een pand met een oppervlakte van circa 1.631 m² bvo. Dit pand wordt in de huidige situatie gebruikt als evenementenlocatie. Deze bestaande bebouwing zal worden gesloopt om plaats te maken voor het beoogde KFC-restaurant.



Figuur 4: Vooraanzicht huidige situatie met bestaande bebouwing

2.2 Toekomstige situatie

De initiatiefnemer is voornemens om op het projectgebied een KFC-restaurant te vestigen. Het restaurant kent een grondoppervlak van ca. 310 m². In de toekomstige situatie bevindt zich naast het restaurant met diverse (fiets-)parkeerplaatsen ook een 'drive-through'. Op het terrein wordt ook groen toegevoegd. Aan de voorzijde wordt een terras gerealiseerd van ca. 55 m² met 32 terrasplekken. Verder wordt aan de achterzijde van het restaurant een vetvangput en afvalverzamelpunt gerealiseerd. Ten behoeve van de 'drive-through' wordt een toegangspoort, hoogtedetector, twee menuborden en een bestelkiosk geplaatst en twee wachtparkeerplekken. Ten behoeve van het programma worden er vier extra parkeerplaatsen gerealiseerd ten opzichte van de huidige situatie. In totaal zijn binnen het plangebied na ontwikkeling 55 reguliere parkeerplaatsen gerealiseerd en 6 fietsrekken.

Herbouw gevel sportschool

De oostgevel van de naastgelegen sportschool op Trivium 166 zal met de beoogde sloop vervangen dienen te worden met een nieuwe gevel. Gezien deze nieuwe gevel planologisch niet zal afwijken ten opzichte van wat toegestaan is volgens het bestemmingsplan, wordt dit aspect niet verder toegelicht.

Duurzaamheidsbeleid KFC

KFC Nederland is voornemens drastische verandering door te voeren om de afvalstroom te verkleinen. Zo wordt gekeken naar alternatieven voor herbruikbaar servies en plasticvrije bekers en buckets. Naast deze verandering, is KFC Nederland bezig om de verpakkingen duurzamer te maken. De kartonnen doosjes van de burgers worden bijvoorbeeld vervangen door papieren wrappers. Bovendien is de nieuwe vuilnisbak zo ontworpen, dat het nog makkelijker wordt voor de gasten en medewerkers om vuilnis in de vuilnisbak te gooien. Daarnaast worden de restaurant-teams aangestuurd om voedselverspilling te minimaliseren en wordt gewerkt met innovatieve planningssystemen om de restaurant-teams optimaal hierin te faciliteren.



Figuur 5: Zijaanzicht huidige situatie (v.l.n.r. McDonald's-restaurant, parkeerplaats, bestaande bebouwing

Stedenbouwkundige opzet van het plan

Door het paviljoen vrij te plaatsen binnen de contouren van het bestaande volume staat het op zichzelf. Hierdoor onttrekt de KFC zich aan het grote volume en zoekt het aansluiting bij de bestaande McDonalds. Het rechthoekige gebouwvolume opent zich aan de voorzijde richting de gasten. De ondersteunende functies van het restaurant bevinden zicht in het gesloten deel van het gebouw. De loketten onderscheiden zich in vorm en materiaal als signaalfunctie voor de gasten die gebruik maken van de 'drive-through'. Navolgend zijn enkele afbeeldingen van het ruimtelijk initiatief weergegeven.

Welstand

Het planvoornemen is op 19 september 2023 voorgelegd aan de commissie ruimtelijke kwaliteit van de gemeente Etten-Leur. Vanuit de commissie is advies afgegeven, de commissie gaat akkoord met het voorgestelde gebouw. De volledige rapportage is opgenomen in de bijlage van de motivering. Hieronder de belangrijkste conclusies.

In het advies is aangegeven dat het voorgestelde reclame-totem wellicht problematisch is in combinatie met de bestaande reclamezuil van McDonalds.

Tevens merkt de commissie op dat de bestaande stalen truss-constructie nu eindigt ter hoogte van het bestaande gebouw (discotheek) aan. Door het slopen van het bestaande gebouw komt de stalen truss-constructie in zijn geheel los te staan en heeft geen relatie met het nieuw op te richten losstaande volume, de commissie is van mening dat deze truss-constructie, verlengd dient te worden tot de nieuwe gevel (hoek) van het “trivium-gebouw”. Daardoor kan de reclame-uiting richting de A58 meer naar het pand worden geschoven.

In reactie heeft de initiatiefnemer aangegeven dat het doortrekken van deze truss bar naar het bestaande pand optisch niet gewenst is. De commissie heeft aangegeven graag aanvullende visualisaties te willen ontvangen.

Initiatiefnemer heeft meerdere contactmomenten gehad met de commissie over de aanwezige truss-constructie. Dit is gedocumenteerd en bijgevoegd als bijlage 12 van voorliggende motivering. Op d.d. 10 juni 2024 is hier akkoord op gegeven door de commissie ruimtelijke kwaliteit van de gemeente Etten-Leur. De adviesbrief is bijgevoegd als bijlage 13 van deze motivering.



Figuur 6: Zijaanzicht toekomstige situatie



Figuur 7: Vooraanzicht toekomstige situatie



Figuur 8: Voor-achter, linker- en rechtergevel toekomstige situatie



Figuur 9: Bovenaanzicht toekomstige situatie planvoornemen

3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie

In het kader van de invoering van de Omgevingswet, heeft het Rijk de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) opgesteld. Op die manier wordt invulling gegeven aan de verplichting tot het opstellen van zo'n visie zoals die is vastgelegd in art. 3.1 lid 3 Ow.

Inhoudelijk gezien bevat de NOVI een langetermijnvisie op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De intentie van het Rijk is om met de NOVI een perspectief te bieden om grote maatschappelijke opgaven aan te pakken. Bij die opgaven kan worden gedacht aan grote en complexe opgaven met betrekking tot klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw.

Een centraal aspect van de NOVI is de focus op een nieuwe aanpak van vraagstukken in de fysieke leefomgeving. Werken op basis van integraliteit met betrekking tot verschillende vraagstukken in plaats van sectorale aanpakken voor individuele vraagstukken vormt de kern van deze nieuwe aanpak.

Het streven naar integraliteit dat onderdeel is van de NOVI valt samen in vier verschillende prioriteiten waartussen een onderscheid wordt gemaakt in de NOVI, te weten:

- ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- duurzaam economisch groeipotentieel;
- sterke en gezonde steden en regio's;
- toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Binnen de NOVI worden drie afwegingsprincipes gehanteerd om te komen tot weloverwogen beleidskeuzes. Die zouden moeten helpen bij het afwegen en prioriteren van verschillende belangen en opgaven:

- Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies.
- Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal.
- Afwentelen wordt voorkomen.

Doorwerking projectgebied

Ter plaatse van het projectgebied is geen sprake van nationale belangen waarmee in het bestemmingsplan rekening moet worden gehouden.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De AMvB Ruimte wordt in juridische termen aangeduid als Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het besluit is op 30 december 2011 in werking getreden en nadien zijn nog enkele wijzigingen in werking getreden. In de AMvB zijn de nationale belangen die juridische borging vereisen opgenomen. De AMvB Ruimte is gericht op doorwerking van de nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen.

De onderwerpen in het Barro betreffen: Rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote Rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Natuurnetwerk Nederland, erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en het IJsselmeergebied.

Doorwerking projectgebied

Geen van de bovengenoemde belangen is bij de ontwikkeling in het projectgebied in het geding. De beoogde ontwikkeling is kortom niet in strijd met de beleidsregels zoals deze zijn opgenomen in het Barro.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen is per 1 oktober 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 Bro) opgenomen. De ladder ziet toe op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. De ladder is een motiveringsinstrument dat verplicht moet worden toegepast bij elk ruimtelijk besluit dat een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk maakt. Wat er onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt verstaan, is in artikel 1.1.1 Bro bepaald: "*De ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen*." Uit de jurisprudentie komt naar voren dat het wel een nieuwe stedelijke ontwikkeling van enige omvang moet zijn.

Per 1 juli 2017 is een gewijzigde Ladder in werking getreden. Hierin is de tekst van de Ladder teruggebracht naar de essentie, namelijk de noodzaak om aan te geven dat de voorgenomen nieuwe stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte plus een motivering indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd: "*De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien*." (artikel 3.1.6 lid 2 Bro).

Doorwerking projectgebied

De beoogde ontwikkeling is daarom getoetst aan de Ladder voor duurzame verstedelijking. Deze rapportage is opgenomen in de bijlage 1. Onderstaand wordt ingegaan op de belangrijkste conclusies uit dit rapport.

Mede op basis van analyses en beleidskaders, is het plan voor de permanente vestiging van een KFC-restaurant te Etten-Leur, vanuit de uitgangspunten van de Ladder voor duurzame verstedelijking beoordeeld.

<u>Kwalitatieve behoefte leidend</u>

Vanuit de doelstellingen van de Ladder voor duurzame verstedelijking zijn er globaal twee soorten behoeften:

- Kwalitatieve behoefte komt voort uit trends en ontwikkelingen, beleidskaders en de meerwaarde en het onderscheidend vermogen van een ontwikkeling vanuit bijvoorbeeld concept, bijzondere kwaliteiten, doelgroepen, relatie met planlocatie en omgeving, etc..
- Kwantitatieve behoefte komt voort uit cijfermatige modelberekeningen van vraag en aanbod en zijn altijd gebaseerd op diverse aannames.

In de ruimtelijke ordening is de kwalitatieve behoefte het meest bepalend, mede omdat de kwantitatieve (cijfermatige) behoefte/marktruimte veelal wordt beschouwd als element van de reguliere marktwerking. Met dit laatste heeft de overheid in principe geen bemoeienis, tenzij extra leegstand van enige omvang wordt verwacht of de markt door een specifieke ontwikkeling duurzaam ontwricht dreigt te raken, met wezenlijke negatieve ruimtelijke, economische of maatschappelijke effecten.

Ruime behoefte voor KFC in Etten-Leur

De beoogde vestiging van een KFC restaurant op de locatie Trivium te Etten-Leur voorziet in een duidelijke behoefte, zowel kwalitatief als kwantitatief. Het verbreedt het regionale horeca-aanbod en levert een positieve bijdrage aan de verzorgingsfunctie voor lokale en regionale inwoners, autopassanten via de A58 en toeristisch-recreatieve bezoekers.

Relatief veel horeca in de regio is wat ‘traditioneel’ qua opzet, inrichting en uitstraling. Bijzondere, moderne en/of innovatieve concepten zijn matig vertegenwoordigd. De horeca bevindt zich vooral in de centra. De toevoeging van een modern horecaconcept op een ‘trafficlocatie’ als Trivium biedt meerwaarde aan de bestaande horecastructuur en trekt nieuwe doelgroepen naar Etten-Leur.

Ook in kwantitatief opzicht bestaat voldoende marktruimte voor de nieuwe horecazaak. Te meer omdat een belangrijk deel van de bezoekers van KFC autopassanten via de A58 zal betreffen. Zij komen veelal van (ver) buiten de regio en vormen dus feitelijk extra vraagpotentieel voor de horeca.

Effecten positief en aanvaardbaar

De onderhavige ontwikkeling is onderscheidend en complementair aan de gevestigde horeca in gemeente en regio. Ook t.o.v. het naastgelegen McDonald’s heeft KFC vanwege haar accent op kipproducten een duidelijk eigen profiel en doelgroepen. Ten dele zullen er ook combinatiebezoeken plaatsvinden.

Mede omdat voldoende behoefte is aangetoond verwachten we geen substantiële (negatieve) effecten op de leegstand in de regio. De effecten zijn kortom aanvaardbaar.

Passend in beleidskaders

De ontwikkeling speelt goed in op de behoefte van de lokale en provinciale overheid, zoals omschreven in diverse beleidsdocumenten. Horeca heeft een belangrijke meerwaarde voor de economische, toeristisch-recreatieve en maatschappelijke functie van de gemeente Etten-Leur en de overige regio (ontmoeting, ontspanning, vernieuwing).

Conclusie

De vestiging van KFC te Etten-Leur wordt vanuit de doelstellingen en kaders van de Ladder voor duurzame verstedelijking positief beoordeeld.

De ontwikkeling heeft zowel een lokale als (boven)regionale verzorgingsfunctie en er is voldoende behoefte aanwezig, zowel vanuit kwalitatief als kwantitatief perspectief. Het versterkt de verzorgingsfunctie van Etten-Leur in algemene zin en van de werklocatie Trivium in het bijzonder.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Brabant

Provinciale Staten hebben op 14 december 2018 de Brabantse Omgevingsvisie ‘De kwaliteit van Brabant’ vastgesteld. De Brabantse Omgevingsvisie voegt daar ambities aan toe voor vier hoofdopgaven: de energietransitie, een klimaat-proof Brabant, Brabant als slimme netwerkstad en een concurrerende, duurzame economie. Voor elk van deze opgaven geeft de omgevingsvisie aan wat de ambities op lange termijn zijn. Daarbij staat de basisopgave centraal: een veilige en gezonde leefomgeving met een goede omgevingskwaliteit.

Doorwerking projectgebied

De basisopgaven waarin een veilige en gezonde leefomgeving met een goede omgevingskwaliteit centraal staat wordt in acht genomen. Dit is verder uitgewerkt in hoofdstuk 4.

3.2.2 Interim omgevingsverordening Noord-Brabant

Op 25 oktober 2019 is de Interim omgevingsverordening vastgesteld en op 15 april 2022 geconsolideerd. De Interim Omgevingsverordening vormt het toetsingskader voor nieuwe ontwikkelingen in de provincie Noord-Brabant. De provincie wil met haar regels aansluiten op de werkwijze van de Omgevingsvisie en de Omgevingswet. Daarom is er gekozen om de verschillende provinciale verordeningen voor de fysieke leefomgeving samen te voegen tot een interim Omgevingsverordening. Het is een ‘interim’ Omgevingsverordening om zo te benadrukken dat dit een tussenstap is naar de ‘definitieve’ omgevingsverordening gebaseerd op de Omgevingswet. De Interim Omgevingsverordening is gebaseerd op de huidige wetgeving en moet aan de wettelijke bepalingen van die wetgeving voldoen. Dat betekent dat nieuwe mogelijkheden uit de Omgevingswet en de voorwaarden voor een omgevingsverordening nog niet allemaal zijn verwerkt in de Interim Omgevingsverordening. De Interim omgevingsverordening (IOV) betreft een samenvoeging van verschillende regelingen op provinciaal niveau met betrekking tot de fysieke leefomgeving. Dit betekent dat de regels betrekking hebben op milieu, natuur, ruimtelijke ordening, water, bodem en wegen. De Interim omgevingsverordening is daarbij een eerste stap op weg naar een definitieve omgevingsverordening, die op grond van de op handen zijnde Omgevingswet moet worden vastgesteld en die verplicht is voor provincies (per 1-1-2024 ingegaan).

De IOV is opgesteld vanuit een doelgroepenbenadering. Dit is ook het systeem dat de Omgevingswet, en de daaronder liggende wetgeving, hanteert. Dit betekent dat de regels in de IOV zijn gegroepeerd in hoofdstukken waarbij de doelgroep van de regel, de zogenaamde normadressaat, leidend is. Binnen een hoofdstuk is een verdeling gemaakt naar relevante beleidsthema's waarbij per hoofdstuk zoveel mogelijk eenzelfde volgorde is gekozen. Voor ruimtelijke ontwikkelingen is met name hoofdstuk 3 van belang. Hierin zijn namelijk de instructieregels opgenomen die gemeenten moeten toepassen bij de uitvoering van hun bevoegdheden in het kader van de Wet ruimtelijke ordening.

Voor elke ruimtelijke ontwikkeling geldt dat toepassing moet worden gegeven aan de basisprincipes voor een evenwichtige toedeling van functies, die zijn opgenomen paragraaf 3.1.2 van de IOV. Voor het overige dient getoetst te worden aan de regels die van toepassing zijn op het werkingsgebied waar een projectgebied in is gelegen. In dit geval is het projectgebied, conform de kaart met daaraan gekoppeld de instructieregels voor gemeenten uit hoofdstuk 3 van de IOV, gelegen binnen 'Stedelijk gebied' en 'concentratiegebied'.

Voor onderhavige ontwikkeling is artikel 3.42 'Duurzame stedelijke ontwikkeling' van belang. Hierin wordt het volgende gesteld:

Artikel 3.42 Duurzame stedelijke ontwikkeling
Lid 1
Een bestemmingsplan dat voorziet in de ontwikkeling van een locatie voor wonen, werken of voorzieningen ligt binnen Stedelijk gebied en bevat een onderbouwing dat:

a. de ontwikkeling past binnen de regionale afspraken, bedoeld in afdeling 5.4 Regionaal samenwerken;
b. het een duurzame stedelijke ontwikkeling is.

Lid 2
Een duurzame stedelijke ontwikkeling voor wonen, werken of voorzieningen:

a. bevordert een goede omgevingskwaliteit met een veilige en gezonde leefomgeving;
b. bevordert zorgvuldig ruimtegebruik, waaronder de transformatie van verouderde stedelijke gebieden;
c. geeft optimaal invulling aan de mogelijkheden voor productie en gebruik van duurzame energie;
d. houdt rekening met klimaatverandering, waaronder het tegengaan van hittestress en voldoende ruimte voor de opvang van water;
e. geeft optimaal invulling aan de mogelijkheden voor duurzame mobiliteit;
f. draagt bij aan een duurzame, concurrerende economie.

In de artikelen over regionaal samenwerken (afdeling 5.4 IOV) is onder andere aangegeven dat 'De uitwerking van de gezamenlijke ambities en hoofdopgaven in integrale gebiedsontwikkelingen en concrete programmering vindt plaats op een schaal die past bij de ruimtelijk-functionele relaties van de opgave zoals opgenomen in de Regionale omgevingsagenda' (artikel 5.20). De afspraken over duurzame verstedelijking in de zin van ontwikkeling, herbestemming en/of transformatie van locaties voor wonen, werken en voorzieningen:

- maken duidelijk hoe het (sub-)regionale woningbouwprogramma en de behoefte aan werklocaties, zowel in kwantitatieve, kwalitatieve als ruimtelijke zin, de komende jaren worden ingezet;
- zijn gericht op zorgvuldig ruimtegebruik en op een realistische, flexibele en vraaggerichte planning en programmering van woningbouw, werklocaties en voorzieningen;
- zijn er op gericht overprogrammering te voorkomen en gaan waar nodig in op deprogrammering;
- worden gemaakt, rekening houdend met (toekomstige) binnenstedelijke transformatieopgaven en het aanpakken en voorkomen van leegstand.

Doorwerking projectgebied
Er wordt voldaan aan de voorwaarden als gesteld in artikel 3.42. In hoofdstuk 4 wordt toegelicht dat er sprake is van een veilige en gezonde leefomgeving. Voorgenomen planinitiatief betreft de sloop van de bestaande bebouwing aanwezig op het perceel om ruimte te bieden voor het voorstaand planinitiatief. Hiermee wordt het principe van zorgvuldig ruimtegebruik in acht genomen. Tevens wordt hiermee leegstand voorkomen. De voorgenomen ontwikkeling betreft de realisatie van een KFC. In paragraaf 3.1.3 is middels de Ladder voor Duurzame Verstedelijking aangetoond dat er sprake is van een behoefte, zowel kwalitatief als kwantitatief. De realisatie van de KFC zal dan ook niet leiden tot overprogrammering. Tevens wordt in paragraaf 4.8 toegelicht dat de ontwikkeling hydrologisch neutraal wordt gerealiseerd. Tot slot zullen de mogelijkheden wat betreft duurzame maatregelen onderzocht worden. Dit zal worden besproken, in het kader van de omgevingsvergunning bouwen, met de gemeente. Het plan is hiermee in lijn met de Interim Omgevingsverordening.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Etten-Leur

De omgevingsvisie van Etten-Leur is 11 juli 2022 vastgesteld. De omgevingsvisie bevat een beschrijving van wat de gemeente belangrijk vindt voor de fysieke leefomgeving. De omgevingsvisie gaat in op opgaven, ambities, doelen en de samenhang tussen de onderdelen van onze leefomgeving.
De omgevingsvisie van Etten-Leur is als volgt opgebouwd; allereerst is er een beschrijving gegeven van de huidige stand van zaken van Etten-Leur. Vervolgens is de koers beschreven, welke vervolgens wordt vertaald naar gebiedsgerichte visies.

De gebiedsgerichte visies zijn gericht op de vier in de gemeente te onderscheiden gebieden:

- de woongebieden;
- het buitengebied;
- het centrumgebied;

- de werkgebieden.

Doorwerking projectgebied
Het projectgebied valt binnen het gebiedstype ‘werkgebied’. De voor de ontwikkeling relevante thema’s binnen dit gebied zijn:

- *Meer ruimte voor groen, natuur en water:* De meeste werkgebieden kennen relatief veel bebouwd oppervlak en verharding. De risico’s van hittestress en toenemende kans op wateroverlast of langdurige perioides van droogte zijn reëel.
- *Transformatie naar energieneutraal bedrijventerrein:* Bedrijven zullen moeten overschakelen naar nieuwe energiebronnen (zowel bij de productieprocessen als bij de verwarming van gebouwen).

Met onderhavig planvoornemen wordt voorzien in een restaurant dat aansluit op bovengenoemde doelen. Er wordt voorzien in een planvoornemen waarbij sprake is van reductie van het bebouwd oppervlak. Dit komt de reductie van hittestress en kans op wateroverlast ten goede. Ook is bij het restaurant ruimte voor groenvoorzieningen. De initiatiefnemer volgt de regelgeving betreffende BENG normering, bouwbesluit regelgeving en overige wettelijke bepalingen. Om hieraan te voldoen worden er zonnepanelen toegepast evenals een gedeeltelijke WTW-unit (“warmteterugwinning”) op het ventilatiesysteem.

3.3.2 Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan 2019-2023

De gemeenteraad heeft het Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan op 4 februari 2019 vastgelegd. Hierin zijn het rioolbeleid en bijbehorende maatregelen vastgesteld voor de komende periode. Met dit plan is invulling gegeven aan de gemeentelijke zorgplicht voor grondwater, het inzamelen en verwerken van hemelwater en het inzamelen en transporteren van stedelijk afvalwater. In de komende jaren wordt op een aantal locaties het hemelwater losgekoppeld van het vuilwater. Etten-Leur zet met dit rioleringsplan in op een doelmatig en duurzaam beheer van de gemeentelijke riool- en watervoorzieningen om het (afval)watersysteem toekomstbestendig te maken.

Doorwerking projectgebied
In hoofdstuk 4 bij de paragraaf 4.8 ‘water’ wordt verder ingegaan op het aspect ‘water’ binnen het plan. De voorgenomen ontwikkeling sluit aan bij het in het gemeentelijk rioleringsplan geformuleerde beleid.

3.3.3 Gemeentelijk waterplan 2024-2028

In het Waterplan 2024-2028 gaat de gemeente in op de uitvoering van de zorgtaken voor afvalwater, hemelwater en het grondwater. Het document geeft daarnaast ook inzicht in de ontwikkelingen en kosten van de beoogde klimaat maatregelen. Het gemeentelijk Waterplan is de opvolger van het verbreed gemeentelijk Rioleringsplan 2019-2023.

Een belangrijk onderdeel van het Waterplan is het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie. Daarin staan alle projecten en maatregelen die ervoor gaan zorgen dat Nederland in 2050 waterrobuust en klimaatbestendig is ingericht. Waterschap Brabantse Delta zorgt voor een waterveilige omgeving. De gemeente Etten-Leur past het openbaar gebied aan en werkt aan het watersysteem. Alle maatregelen samen dragen bij aan het behalen van de doelen uit het Deltaplan. Ook is vanaf 2023 de Hemelwaterverordening van kracht. Het basisprincipe van de verordening is hemelwater bergen en vertraagd afvoeren. Tot slot sluit het Waterplan ook aan op de Visie Klimaatadaptatie.

Doorwerking projectgebied
In hoofdstuk 4, paragraaf 4.8 wordt verder ingegaan op het aspect ‘water’ binnen het plan. De voorgenomen ontwikkeling sluit aan bij het gemeentelijk waterplan 2024-2028.

4 Omgevingsaspecten

In dit hoofdstuk vindt een verantwoording plaats van verschillende planologische aspecten, die in het kader van ‘een goede ruimtelijke ordening’ in acht genomen moeten worden.

4.1 Verkeer en parkeren

4.1.1 Toetsingskader

Verkeer

Een toename of wijziging van functies zorgt voor een verandering in de verkeersgeneratie. Met behulp van de CROW-publicatie 381 kan de verkeersgeneratie van een bepaalde functie worden berekend. Een eventuele toename mag niet voor negatieve effecten zorgen met betrekking tot de verkeersdrukte en –veiligheid.

Parkeren

Op basis van het parkeerbeleid van de gemeente Etten-Leur (Nota Parkeren in beweging) wordt wat betreft parkeernormen aangesloten bij de richtlijnen van het CROW. De kencijfers van het CROW bestaan uit een bandbreedte. De gemeente Etten-Leur maakt gebruik van het gemiddelde van de bandbreedte.

4.1.2 Onderzoek Verkeer

In opdracht van BRO is door het onderzoeksbureau Mobycon een verkeersonderzoek uitgevoerd (november 2023). Het volledige onderzoeksrapport is opgenomen in bijlage 2. Hieronder worden de belangrijkste resultaten beschreven.

Voor het berekenen van de verkeersaantrekkende werking van een ontwikkeling wordt over het algemeen gebruikgemaakt van landelijk erkende kencijfers van het CROW, zoals genoemd in publicatie 381: ‘Toekomstbestendig parkeren en verkeersgeneratie – Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie’. Voor fastfoodrestaurants biedt het CROW geen specifieke kencijfers die afhankelijk zijn van het normgebied, de stedelijkheidsgraad en de grootte van de ontwikkeling. Het CROW biedt enkel een generiek kencijfer van de verkeersaantrekkende werking voor een gemiddelde vestiging. Dit betreft 2.285 motorvoertuigbewegingen per weekdagetmaal.

Daarbij moet worden opgemerkt dat in CROW-publicatie 381 in paragraaf 1.3 wordt aangegeven dat de kencijfers verkeersgeneratie uitgaan “van een situatie met een ‘normaal’ draagvlak”, waarbij “is uitgegaan van een zodanige concurrentiepositie dat er sprake is van ‘gewone’ bezoekersaantallen”. Te betwijfelen valt of bij deze voorziene KFC sprake zal zijn van ‘gewone’ bezoekersaantallen, omdat met de naastgelegen McDonald’s sprake is van een behoorlijke concurrentie.

Om de verkeersaantrekkende werking specifieker voor dit voorziene KFC-restaurant in Etten-Leur te kunnen bepalen, hebben we gebruikgemaakt van twee methodes. Daarmee hebben we aangetoond in hoeverre sprake is van een ‘gemiddelde vestiging’ zoals het CROW het hanteert en in hoeverre het 1-op-1 toepassen van het CROW-kencijfer in deze situatie te rechtvaardigen is. Het betreft de volgende methodes waarmee we het te verwachten aantal verkeersbewegingen hebben berekend:

1. aan de hand van de omzetprognose van de KFC in Etten-Leur ten opzichte van de landelijk gemiddelde omzet van KFC;
2. aan de hand van referentiestudies, waarin voor diverse KFC ’s een inschatting van het aantal verkeersbewegingen is gemaakt aan de hand van aangeleverde gegevens, aannames en CROW-richtlijnen.

Methode 1

In deze methode is gebruikt gemaakt van de gemiddelde omzet van KFC in Nederland om te bepalen wat de gemiddelde omzet is van een vestiging. Tevens is hierbij de omzetprognose gebruikt van de voorziene KFC in Etten-Leur. Uit deze analyse blijkt dat de omzetprognose van de voorziene KFC in Etten-Leur 20% lager ligt dan de gemiddelde omzet van KFC in Nederland. Discussie daarbij is of 20% minder omzet ook inhoudt dat er 20% minder verkeersbewegingen per etmaal zullen zijn. In dat geval zou de verkeersaantrekkende werking ((100% - 20%) x 2.285 =) 1.828 motorvoertuigbewegingen per weekdagetmaal bedragen. Door middel van de tweede methode achterhalen we in hoeverre hier sprake van kan zijn.

Methode 2

In de afgelopen jaren zijn diverse verkeersonderzoeken uitgevoerd naar de verkeersaantrekkende werking van en verkeersafwikkeling als gevolg van nieuwe KFC ’s in Nederland. In al deze onderzoeken is op vergelijkbare manier en met vergelijkbare gegevens een inschatting gemaakt van de verkeersaantrekkende werking van hun KFC. Daarbij is gebruik gemaakt van aangeleverde gegevens, aannames en CROW-richtlijnen. Voor de voorziene KFC in Etten-Leur is dezelfde berekening doorlopen met de gegevens die beschikbaar waren, aangevuld met aannames die we hebben bepaald naar aanleiding van de referentiestudies.

Bij de KFC in Etten-Leur is op basis van de bekende aangeleverde gegevens, aangevuld met aannames, sprake van een kencijfer voor verkeersaantrekkende werking van:

- 209 motorvoertuigbewegingen per 100 m2 BVO, met in totaal op basis van een oppervlakte van 310,21 m2 BVO:
  - 646 mvt per weekdagetmaal;
  - 559 mvt per werkdagetmaal, waarvan 67 mvt in het drukste uur;
  - 875 mvt per weekenddagetmaal, waarvan 111 mvt in het drukste uur.

Mee te rekenen verkeersaantrekkende werking

De berekende verkeersaantrekkende werking vanuit de referentiestudies ligt beduidend lager dan het CROW kencijfer van 2.285 motorvoertuigbewegingen per weekdagetmaal voor een gemiddelde vestiging. Het CROW

kencijfer is daardoor erg hoog te noemen. De berekende 646 motorvoertuigbewegingen per weekdagetmaal ligt daarnaast ook beduidend lager dan het gecorrigeerde CROW-kencijfer op basis van de omzetprognose (1.828 motorvoertuigbewegingen per weekdagetmaal). Daarmee kan met redelijke zekerheid worden geconcludeerd dat het CROW-kencijfer te hoog is voor deze vestiging.

De verkeersaantrekkende werking waarmee wordt gerekend is 1.828 motorvoertuigbewegingen per etmaal met 146 pae[1] in het drukste ochtendspitsuur en met 165 pae in het drukste avondspitsuur (voor verdere onderbouwing, zie rapportage).

Verdeling verkeersaantrekkende werking

Het verkeer wordt ontsloten via de Bredaseweg. Vanwege het beperkte belang van de Bredaseweg ten oosten van de ontwikkeling gaan we ervan uit dat al het verkeer van/naar het westen rijdt. Er wordt verwacht dat er twee hoofdstromen zullen zijn van en naar de KFC, namelijk:

- van/naar de snelweg, om bij de KFC een tussenstop te maken;
- van/naar het centrum van Etten-Leur.

Om te rekenen met een worstcasescenario wordt gerekend met 100% over de Bredaseweg en Lage Vaartkant.

Toetsing toekomstige situatie

Voor het toetsen van de verkeersafwikkeling op erftoegangswegen is de afwikkeling op de wegvakken maatgevend. Ook van de gebiedsontsluitingswegen en industriewegen heeft Mobycon alsnog de afwikkeling op wegvakniveau in beeld gebracht. Op de gebiedsontsluitingswegen zijn geen (beginnende) knelpunten te zien. Op de Bredaseweg tussen de Lage Vaartkant en de KFC (ingericht als industrieweg) is te zien dat in 2040 inclusief de voorgenomen ontwikkeling er geen (beginnende) knelpunten op basis van de uitganspunten ontstaat. Wel is de waarde hoger dan de ambitie gesteld door de gemeente Etten-Leur. Mobycon gaat ervan uit dat er geen sprake is van een daadwerkelijk knelpunt, wel is het goed dat de gemeente de situatie blijft monitoren, eventueel in combinatie met het al dan niet aanleggen van de oostelijke randweg.

Prognose verkeerssituatie 2040 op kruispuntniveau

De verkeersafwikkeling voor 2040 na oplevering is benaderd. Het belangrijkste kruispunt hierbij is de verkeersregelinstallatie Bredaseweg – Lage Vaartkant – Trivium. Echter, aan de Bredaseweg, Lage Vaartkant en Trivium bevinden zich ook enkele in-/uitritten. Van belang is om aan te tonen in hoeverre verkeer van/naar deze uitritten voldoende tijd heeft om in/uit te voegen.

Kruispunt Bredaseweg – lage Vaartkant – Trivium

Aan de hand van de bekende intensiteiten van de Lage Vaartkant en de Bredaseweg (west) en de door Mobycon ingeschatte intensiteiten van Trivium en de Bredaseweg (oost), is er geconstateerd dat in het drukste ochtendspitsuur na ontwikkeling voor het jaar 2040 een cyclustijd van 71 seconden is berekend in het drukste avondspitsuur van 95 seconden. Dit levert dus geen knelpunten op. Wel is deze berekening gebaseerd op vele aannames betreft de intensiteiten van de verschillende takken en richtingen. Voor meer zekerheid dat er geen knelpunten optreden, heeft Mobycon de resultaten met de resultaten van de verschillende scenario's van de Plan-MER vergeleken, zoals getoetst door Goudappel.

Er is gebruik gemaakt van de tabel uit de Plan-MER met de cyclustijden in ochtend- en avondspits voor elk scenario. Zie onderstaande tabel 1.

Tabel 1: Cyclustijd in seconden per scenario voor kruispunt Bredaseweg – Lage Vaartkant – Trivium, jaartal 2030

Scenario	Cyclustijd in seconden	
	Ochtendspits	Avondspits
Referentie	70	90
A	68	88
B	68	85
C	73	89
D	68	89
E	67	87
F	67	88
G	67	87
H	67	88
I	67	88
J	90	148

Uit de tabel blijkt dat enkel wanneer zowel de oostelijke randweg wordt aangelegd als dat ruim 600 woningen gerealiseerd worden aan de Lage Vaartkant, de cyclustijd te lang wordt. In werkelijkheid zijn nu 200 woningen op die locatie beoogd, maar voor deze onderbouwing verkeer is dat niet relevant. Feit is dat geconstateerd kan worden dat wanneer er wel voor 600 extra woningen aan de Lage Vaartkant was gekozen er alsnog geen knelpunten op zouden treden op het kruispunt volgens de Plan-MER. Redelijkerwijs kan worden aangenomen dat 600 woningen een grotere verkeersaantrekkende werking hebben dan de toekomstige KFC,

[1] In de context van verkeersberekeningen staat de afkorting 'pea' voor 'persoonseenheid auto'. Dit is een maatstaf die wordt gebruikt om de capaciteit en intensiteit van verkeer uit te drukken in termen van de belasting die een gemiddelde auto op het verkeersnetwerk legt, vermenigvuldigd met het aantal personen in die auto. Het wordt vaak gebruikt bij het modelleren van verkeer en verkeersstromen om te bepalen hoeveel personen er gemiddeld per kilometer worden vervoerd in een bepaald gebied.

en daardoor een grotere druk op het kruispunt leggen dan de toekomstige KFC gaat doen. Aangezien ook met 600 woningen de cyclustijd niet te lang wordt, kan met redelijke zekerheid worden geconcludeerd dat de toekomstige KFC geen knelpunten op het kruispunt Bredaseweg – Lage Vaartkant – Trivium gaat opleveren.

In-/uitritten Bredaseweg, Lage Vaartkant en Trivium
Na oplevering ontwikkeling in het jaar 2040 bevinden zich op de Bredaseweg ten oosten van het VRI-kruispunt met de Lage Vaartkant en Trivium in het drukste uur (tijdens de werkdagavondspits) in beide richtingen samen (5.685 x 9% =) 512 motorvoertuigbewegingen. Op de Bredaseweg ten westen van dit VRI-kruispunt betreft het (15.485 x 9% =) 1.394 motorvoertuigbewegingen. Op de Lage Vaartkant gaat het om (14.585 x 9% =) 1.313 motorvoertuigbewegingen. Tot slot betreft het op het Trivium (3.400 x 9% =) 306 motorvoertuigbewegingen.

Uitgaand van een gelijkmatige verdeling over dit uur, gaat het daarmee om afgerond respectievelijk 9, 23, 22 en 5 motorvoertuigbewegingen per minuut. Dit is dus nooit meer dan 1 auto per 2 à 3 seconden. In principe moet dit volgende tijd zijn om vanaf een uitrit in te kunnen voegen op de hoofdrijbaan. Mogelijk zal op sommige momenten iets langer gewacht moeten worden voor voldoende ruimte tussen twee auto's, maar dat kan als acceptabel worden geacht in het drukste uur van de werkdag.

<u>Prognose verkeerssituatie 2040 als gevolg van drive-through</u>
Van belang is om ook te toetsen in hoeverre wachtende auto's voor de drive-through eventueel voor verkeersveiligheids- en doorstromingsproblemen kunnen zorgen op de Bredaseweg. Op basis van de aangeleverde data van Collins Foods, is de verwachting dat 31,7% van alle bezoekers gebruik zal maken van de drive-through.

Op basis van het drukste uur en uitgaand van 31,7% van de verkeersbewegingen dat van de drive-through gebruikmaakt, zijn in de drive-through in het drukste uur (31,7% x 165 =) 52 motorvoertuigbewegingen te verwachten. Dit komt neer op ongeveer (52 / 60 =) 1 auto per minuut. Stel dat in het slechtste geval een auto 5 minuten moet wachten voor het bestelpunt, bij het betaalpunt of bij het ophaalpunt, betekent dit dat er maximaal een rij van 5 auto's zal ontstaan. Dit aantal zal niet leiden tot terugslag op de Bredaseweg, dus zorgt niet voor verkeersveiligheids- en doorstromingsproblemen op de Bredaseweg.

Conclusie Verkeer
Op basis van de omzetprognose van de voorziene KFC in Etten-Leur ten opzichte van de gemiddelde omzet van alle KFC-vestigingen in Nederland en op basis van referentiesstudies, is de verkeersaantrekkende werking van de voorziene KFC berekend op basis van de omzetprognose van de voorziene KFC. Deze is 20% lager dan het CROW-kencijfer voor fastfood-restaurants. De verkeersaantrekkende werking neemt daarmee toe met 1.828 motorvoertuigbewegingen per etmaal, met 146 pae in het drukste ochtendspitsuur en met 165 pae in het drukste avondspitsuur.

Op basis van de berekende toekomstige intensiteiten is geconstateerd dat zowel op wegvakniveau als op kruispuntniveau geen knelpunten te verwachten zijn als gevolg van de komst van de ontwikkeling. Wel is het goed dat dat de gemeente de situatie op de Bredaseweg tussen de Lage Vaartkant en de KFC goed blijft monitoren – eventueel in combinatie met het al dan niet aanleggen van de oostelijke randweg – omdat de verhouding tussen de intensiteit en grenswaarde hoger is dan de ambitie van de gemeente Etten-Leur. Daarmee valt te concluderen dat het aspect verkeer de ontwikkeling niet in de weg staat.

4.1.3 Onderzoek Parkeren
Het onderzoeksbureau Mobycon heeft een onderbouwing opgesteld voor het aspect Parkeren (november 2023). De volledige rapportage is opgenomen in bijlage 3. Hieronder worden de belangrijkste resultaten beschreven.

Voorgenomen initiatief gaat gepaard met een toename in parkeerbehoefte. Er is gekeken wat de parkeervraag is die wordt verwacht na de realisatie van de nieuwe KFC en wat dit betekent voor de parkeerdruk in de omgeving.

Kencijfers CROW en gebruik ervaringscijfers

Aspect	Uitgangspunt
Stedelijkheidsgraad gemeente Etten-Leur	Sterk stedelijk (o.b.v. data CBS Statline)
Gebiedstype locatie	Rest bebouwde kom (o.b.v. 'Parkeernormen Etten-Leur'[1])
Bandbreedte kencijfer	Gemiddelde (o.b.v. 'Parkeernormen Etten-Leur')
Kencijfer	13,0 parkeerplaatsen per 100 m^2 BVO
Functie CROW	Restaurant

Tabel 2: Aspecten met bijbehorende uitgangspunten voor berekening parkeervraag

In het vigerende beleidsdocument 'Parkeernormen Etten-Leur' zijn geen parkeernormen voor een fastfood-restaurant opgenomen. Het beleidsdocument verwijst voor onder andere de functiegroep 'Horeca en recreatie' naar de landelijk erkende kencijfers van het CROW. Het CROW geeft aan dat voor fastfood-restaurants de kencijfers voor de functie 'restaurant' kunnen worden gehanteerd. De parkeervraag hiervan is echter in sterke mate afhankelijk van het aantal zitplaatsen en het autogebruik van de bezoekers. Het kencijfer van het CROW is dus slechts globaal toepasbaar.

Mobycon heeft vanuit Collins Food referentiecijfers ontvangen van het gebruik van een gemiddeld KFC-restaurant. Deze heeft Mobycon gebruikt om de parkeervraag specifieker te kunnen berekenen. Tevens is daarnaast de parkeervraag berekend aan de hand van de CROW-kencijfers. Beide resultaten zijn met elkaar vergeleken (gezien beide methodes niet een volledig betrouwbaar resultaat opleveren).

Het referentiecijfer bedraagt in totaal 34 parkeerplaatsen op het maatgevende moment (zondagmiddag) aan de hand van de aangeleverde referentie cijfers van Collins Food. Op basis van de CROW-kencijfers is de

parkeervraag 41 parkeerplaatsen op het maatgevende moment (zaterdag-avond). Er is gebruik gemaakt van het worstcasescenario 41 parkeerplaatsen in de analyse. Aan de hand van de volgende uitgangspunten:
De extra parkeervraag is niet op elk moment gelijk. Immers niet op alle momenten zijn alle gebruikers van de functie aanwezig. De 'Parkeernormen Etten-Leur' hanteert daarom voor acht momenten zogenaamde aanwezigheidspercentages. Deze heeft Mobycon gebruikt om de parkeervraag per moment te bepalen. De volgende tabel (nr. 3) toont de aanwezigheidspercentages voor de functie 'restaurant'.

Functie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koop-avond	Werkdag-nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Restaurant	30%	40%	90%	95%	0%	70%	100%	100%

Tabel 3: Aanwezigheidspercentages

Berekening extra parkeervraag

De normatieve parkeervraag van de KFC is naar boven afgerond (310,21 x 13,0 =) 41 parkeerplaatsen. Dit resulteert in een parkeervraag per aanwezigheid moment van (zie tabel 4):

Functie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koop-avond	Werkdag-nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Restaurant	13	17	37	39	0	29	41	41

Tabel 4: Parkeervraag per aanwezigheidsmoment op basis van gemiddelde CROW-parkeerkencijfers

Voor verschillende functies gelden verschillende maximale acceptabele loopafstanden van de parkeerplaats naar de functie. Het parkeerbeleid van de gemeente gaat hier niet op in. Echter in de CROW-publicatie 381 geldt voor de hoofdfunctie 'ontspanning', waar ook horeca onder valt, een maximale acceptabele loopafstand van 600 meter geldt.

De daadwerkelijk acceptabele loopafstand hangt onder andere af van:
- de aantrekkelijkheid van de looproute;
- de parkeerordening en prijsstelling;
- de concurrentiekracht van de alternatieven.

Om een beeld te vormen van de parkeerdruk in de huidige situatie, is op verschillende momenten een telmoment uitgevoerd, dit betreft de volgende data en tijden (zie tabel 5):

Tabel 5: Telmomenten parkeerdruk huidige situatie

Dag	Tijdstip
Vrijdag 24 maart	18:00 en 22:00
Zaterdag 25 maart	13:00, 18:00 en 22:00
Zondag 26 maart	13:00, 18:00 en 22:00

Maximaal wenselijke parkeerdruk

Het gemeentelijke parkeerbeleid beschikt niet over maximale acceptabele parkeerdruk in de openbare ruimte. Er is daarom uitgegaan van de richtlijnen van het CROW.

Voor kort parkeren en verspreid liggende voorzieningen geldt dat de maximaal wenselijke parkeerdruk 80% bedraagt. Bij lang parkeren met geconcentreerd liggende voorzieningen is dit 90%. Wanneer de parkeerdruk de maximaal wenselijke parkeerdruk overschrijdt, kan er een problematische toename in zoekverkeer worden verwacht. Zolang echter de 100% niet wordt bereikt, is dan nog geen sprake van een feitelijk parkeerprobleem. Bij kort parkeren kan worden gedacht aan een parkeerduur van circa 30 minuten tijdens een bezoek aan de supermarkt. Lang parkeren kan worden gezien als een parkeerduur van een dagdeel voor bijvoorbeeld visite of een bezoek aan een museum. In dit geval zal er vooral sprake zijn van relatief korte parkeerduren. Het parkeerterrein van het planvoornemen is dermate overzichtelijk en ruim opgezet dat ondanks het kort parkeren Mobycon het realistisch heeft geacht om uit te gaan van een wenselijke parkeerdruk van 90%.

Resultaten parkeerdrukonderzoek

Onderstaande tabel 6 geeft de resultaten van het parkeerdrukonderzoek beknopt weer. De hoogste druk is gemeten op vrijdagavond om 18 uur. Er is hier een parkeerdruk gemeten van 66%.

Tabel 6: Resultaten parkeerdruk onderzoek

Telmoment	Capaciteit	Bezetting	Parkeerdruk
Vrijdag 18:00	133	86	66 %
Vrijdag 22:00	133	27	21 %
Zaterdag 13:00	133	46	35 %
Zaterdag 18:00	133	64	49%
Zaterdag 22:00	133	24	18 %
Zondag 13:00	133	29	22 %
Zondag 18:00	133	67	51 %
Zondag 22:00	133	22	17 %

Toekomstige situatie

Ten opzichte van de huidige situatie zijn er enkele wijzigingen in capaciteit op het parkeerterrein. De toekomstige parkeercapaciteit stijgt met 4 naar 137 parkeerplaatsen.

Mobycon heeft de capaciteit in de nieuwe situatie afgezet tegen de te verwachten parkeerdruk in de nieuwe situatie, uitgaande van een maximaal wenselijke parkeerdruk van 90%. Uit deze berekening is gebleken dat er op de meeste momenten voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn om onder de maximaal wenselijke parkeerdruk te blijven. Uit de berekening blijkt dat op de koopavond de parkeervraag groter is dan de maximaal wenselijke parkeerdruk van 90%.

Echter betreft dit een minimale overschrijding, met een percentage van 90%. Op deze koopavond treedt er mogelijk zoekverkeer op, dit is geen officieel tekort aan parkeerplaatsen.



Figuur 10: Nieuw en te vervallen parkeerplaatsen

Conclusie parkeren

Op basis van een inschatting aan de hand van referentiecijfers neemt als gevolg van de ontwikkeling de parkeervraag toe met 34 parkeerplaatsen. Op basis van CROW-kencijfers is de extra parkeervraag 41 parkeerplaatsen. Om met een worstcasescenario te rekenen, is Mobycon uitgegaan van de resultaten van de CROW-kencijfers.

Op basis van het uitgevoerde parkeerdrukonderzoek is geconstateerd dat in de meeste momenten er voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn om onder de maximaal wenselijke parkeerdruk van 90% te blijven.

Op de koopavond (vrijdag 18:00) is de parkeervraag groter dan de maximaal wenselijke parkeerdruk. Dit betekent dat op koopavond mogelijk zoekverkeer optreedt. Dit verschil is met 2 parkeerplaatsen boven de maximaal wenselijke parkeerdruk echter marginaal te noemen, waardoor geen parkeerproblemen te verwachten zijn.

4.1.4 Conclusie

Het aspect “Verkeer en parkeren” vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.2 Geluid

4.2.1 Toetsingskader

In de Wet geluidhinder (Wgh) is vastgesteld dat, indien in het projectgebied geluidgevoelige functies (zoals woningen) zijn voorzien binnen de invloedssfeer van (rail- en weg)verkeerslawaai, akoestisch onderzoek uitgevoerd dient te worden. Dit geldt voor alle straten en wegen, met uitzondering van:

- wegen die in een als ‘woonerf’ aangeduid gebied liggen;
- wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt.

4.2.2 Onderzoek

Wegverkeer kan overlast bij geluidsgevoelige functies veroorzaken. In de Wet geluidhinder zijn daarom geluidsnormen en voorkeursgrenswaarden opgenomen.

Er is van rechtswege een zone gelegen langs iedere weg, met uitzondering van woonerven en 30 km gebieden. Voor alle woningen en geluidgevoelige bestemmingen die binnen de zone van die weg liggen, moet de geluidbelasting als gevolg van verkeerslawaai berekend worden.

Een restaurant, is ingevolge de Wet geluidhinder geen geluidgevoelige bestemming. Het uitvoeren van een akoestisch onderzoek naar de effecten van wegverkeerslawaai op het projectgebied is daarom niet noodzakelijk.

4.2.3 Conclusie

Het aspect ‘Geluid’ vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.3 Luchtkwaliteit

4.3.1 Toetsingskader

De hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen staan beschreven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm). Hierin zijn grenswaarden opgenomen voor luchtvervuilende stoffen. Voor ruimtelijke projecten zijn fijn stof (PM10 en PM2,5) en stikstofdioxide (NO2) de belangrijkste stoffen.

Een project is toelaatbaar als aan één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- Er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde.
- Het project leidt per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit.
- Het project draagt alleen niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging.
- Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een regionaal programma van maatregelen.

Om te bepalen of een project "niet in betekenende mate" bijdraagt aan de luchtkwaliteit is een algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en een ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) vastgesteld waarin de uitvoeringsregels zijn vastgelegd. Een project kan in twee situaties NIBM bijdragen aan de luchtkwaliteit:

- Het project behoort tot de lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) die is opgenomen in de Regeling NIBM.
- Het project heeft een toename van minder dan 3% van de jaargemiddelde concentratie NO2 en PM10 (1,2µg/m3).

4.3.2 Onderzoek

De ontwikkeling realiseert een toename aan verkeersbewegingen. Ten behoeve van de realisatie is een verkeersonderzoek uitgevoerd door Mobycon (zie paragraaf 4.1). Op basis van de CROW-kencijfers is de verkeersaantrekkende werking van een gemiddeld fastfoodrestaurant 2.285 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Om uit te gaan van een worstcasescenario is er voor gekozen om de hogere verkeersgeneratie te hanteren voor de NIBM berekening, in plaats van de verkeersgeneratie zoals onderbouwd in paragraaf 4.1 waar er 20% van het totaal is afgetrokken.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

Jaar van planrealisatie	2025
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	2285
Aandeel vrachtverkeer	0,5%
Maximale bijdrage extra verkeer NO_2 in µg/m^3	**1,17**
PM_{10} in µg/m^3	**0,34**
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m^3	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig	

Figuur 11: NIBM-tool berekening planvoornemen op de luchtkwaliteit

Met de NIBM-tool is een berekening gemaakt om te bepalen of het plan 'niet in bekende mate bijdraagt' aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze is ingevoerd in de NIBM-tool, met jaar van planrealisatie 2025 en met een aandeel van vrachtverkeer van 0.5%.

Aan de hand van de berekening blijkt dat deze verkeerstoename zorgt voor een toename van het gehalte stikstof in de lucht van 1,17 µg/m³ en de concentratie fijnstof 0,34 µg/m³. De grenst voor "Niet in Betekenende Mate" is 1,2 µg/m³. Het planinitiatief overschrijdt deze waarde niet. Nader-onderzoek is dan ook niet noodzakelijk.

Invloed van de luchtkwaliteit op het plan

Ook moet gekeken worden naar de huidige luchtkwaliteit ter plaatse van het projectgebied. De achtergrondwaarden van stikstof en fijnstof in de lucht, kunnen worden achterhaald via de CIML-kaart. In navolgende tabel nr.7 zijn de achtergrondwaarden ter plaatse van Trivium 170 weergegeven.

Tabel 7: Achtergrondwaarden CIML-kaart projectgebied

Locatie	NO2	PM10	PM10 Overschrijdingsdagen	PM2,5	Jaar
x: 105110 y: 398340	22,38	15,97	6	8,69	2021
x: 105122 y: 398324	26.81	16.54	6	8.92	2021
x: 105021 y: 398282	20.82	15.78	6	8.61	2021
x: 105297 y: 398432	24.52	16.24	6.01	8.80	2021
EU-NORM	40	40	-	25	-

Geconcludeerd wordt dat de waarden ruim onder de norm liggen. Om deze reden kan geconcludeerd worden dat sprake is van een goed woon- en leefklimaat in het kader van de luchtkwaliteit.

4.3.3 Conclusie

Het aspect 'Luchtkwaliteit' vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.4 Bedrijven en milieuzonering

4.4.1 Toetsingskader

Onder milieuzonering wordt verstaan het waar nodig zorgen voor een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds bedrijven of overige milieubelastende functies en anderzijds milieugevoelige functies zoals woningen. Bij de planontwikkeling dient rekening te worden gehouden met milieuzonering om de kwaliteit van het woon- en leefmilieu te handhaven en te bevorderen en daarnaast bedrijven voldoende zekerheid te bieden dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitvoeren.

Richtafstanden

Bij de milieuzonering wordt gebruik gemaakt van de door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) opgestelde publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'[2]. In de publicatie is een lijst opgenomen met bedrijfstypen. Voor de bedrijfstypen zijn indicatieve (richt)afstanden bepaald voor de milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De richtafstanden vormen een indicatie van de aanvaardbaarheid in de situatie dat gevoelige functies in de nabijheid van milieubelastende functies worden gesitueerd. Indien bekend is welke activiteiten concreet worden beoogd of aanwezig zijn, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting (in plaats van de richtafstanden).

Omgevingstype

De richtafstanden zijn afgestemd op de omgevingskwaliteit zoals die wordt nagestreefd in een rustige woonwijk of een vergelijkbaar omgevingstype (zoals een rustig buitengebied, een stiltegebied of een natuurgebied). Een rustige woonwijk is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van

[2] 'Bedrijven en Milieuzonering', Uitgave VNG, Den Haag, 2009.

functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven en kantoren) voor. Binnen gemengde gebieden heeft men te maken met milieubelastende en milieugevoelige functies die op korte afstand van elkaar zijn gesitueerd. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Voorbeelden van gebieden met functiemenging zijn horecaconcentratiegebieden, stadscentra, winkelcentra en winkelgebieden van dorpskernen, woon-werkgebieden met kleinschalige ambachtelijke bedrijvigheid, gebieden langs stadstoegangswegen met meerdere functies en lintbebouwing in het buitengebied met veel agrarische en andere bedrijvigheid.

4.4.2 Onderzoek

Invloed van het initiatief op de omgeving

Het plan voorziet in een KFC-restaurant incl. ‘drive-through’. Het restaurant past binnen de bouwbepalingen van het geldende bestemmingsplan maar niet binnen de gebruiksregels. Het betreft geen bar/dancing/discotheek en aangezien er reeds twee restaurants zijn gevestigd binnen de bestemming “Gemengde doeleinden”, bouwvlak B, van bestemmingsplan Trivium, voldoet het bouwplan niet aan het geldende bestemmingsplan. Onderhavig plan betreft derhalve geen grote structurele wijzigingen t.o.v. van wat mogelijk is volgens het bestemmingsplan gezien de functie al met een maximum van twee restaurants toegestaan was. De omliggende bestemmingen worden daarom niet nadelig beïnvloed.

Daarnaast kent een restaurant een richtafstand van 30 meter in verband met het aspect geluid. Dit houdt in dat 30 meter afstand gehouden moet worden tot geluidsgevoelige functies. Binnen 30 meter bevinden zich geen geluidsgevoelige functies zoals woningen.

Invloed van de omgeving op het initiatief

Rondom het projectgebied ligt met name de bestemming ‘gemengde doeleinden’. Hier zijn o.a. kantoren, groothandel of bijvoorbeeld een bouwmarkt toegestaan. Daarnaast bevinden zich enkele bedrijfsbestemmingen rondom het projectgebied. Er worden hierbij geen richtafstanden overschreden.

4.4.3 Conclusie

Het aspect ‘Bedrijven en milieuzonering’ vormt geen belemmering voor de realisatie van het plan.

4.5 Externe veiligheid

4.5.1 Toetsingskader

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van de opslag van of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is landelijke wet- en regelgeving van toepassing.

In de landelijke wet- en regelgeving zijn kwaliteitseisen en normen op het gebied van externe veiligheid geformuleerd. Doel is om bepaalde risico's, waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld, tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Deze bedoelde risico's hangen vooral samen met:

- activiteiten met gevaarlijke stoffen in inrichtingen;
- transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het water.

Ook zijn er onder meer landelijke regels voor de opslag en verkoop van vuurwerk. Verder wordt bij de plaatsing van windmolens ook de externe veiligheid in ogenschouw genomen.

De risico's voor externe veiligheid komen tot uitdrukking via het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico kan op de kaart worden weergeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde plaatsgebonden risico. Via het plaatsgebonden risico wordt een basisbeschermingsniveau gewaarborgd. Bij het groepsrisico wordt wel beoordeeld hoeveel personen zich, redelijkerwijs, feitelijk in de omgeving kunnen bevinden. Voor het groepsrisico geldt geen grenswaarde, maar een oriëntatiewaarde. Dit is een ijkwaarde waaraan veranderingen getoetst kunnen worden. Deze oriëntatiewaarde mag overschreden worden, mits goed beargumenteerd door het bevoegd gezag. Samen met de hoogte van groepsrisico moet andere kwalitatieve aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Deze argumentatie is een onderdeel van de verantwoording van het groepsrisico. Onderdeel van deze verantwoording is overleg met (advies vragen aan) de regionale brandweer.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans, per jaar, op overlijden van een onbeschermd individu ten gevolge van ongevallen met gevaarlijke stoffen. De aanwezigheid van een persoon is fictief. Niet wordt beoordeeld hoe groot de kans op de aanwezigheid van een persoon feitelijk is.

Groepsrisico

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans per jaar dat een groep van bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen het slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico wordt ook beschouwd als een maat voor de maatschappelijke ontwrichting.

4.5.2 Onderzoek

Navolgend wordt in gegaan op risicovolle transportroutes, buisleidingen en inrichtingen. Voor de beschouwing hiervan is gebruik gemaakt van de professionele Risicokaart (zie figuur 12).

Transportroutes

Ten zuiden van het projectgebied, op ca. 90 meter van het projectgebied vindt er transport van gevaarlijke stoffen plaats over de A58. Het gaat conform de referentieaantallen om de volgende stoffen: LF1, LF2, LT1, LT2, GF1, GF2, GT3 en GT4. Het projectgebied valt voor enkelen van deze

stoffen in het invloedsgebied. Verder kent de A58 een plasbrandaandachtsgebied (PAG) van 30 meter. Het projectgebied valt buiten dit gebied. Aangezien het projectgebied binnen het invloedsgebied ligt is een verantwoording van het groepsrisico nodig. Daarnaast ligt op ca. 1,1 kilometer ten noorden van het projectgebied een spoorroute waarover gevaarlijke stoffen (A, B2, C3, D3, D4) worden vervoerd. Het projectgebied valt enkel voor stof D4 in het invloedsgebied.

Buisleidingen
Op ca. 1 kilometer afstand ten oosten van het projectgebied ligt een buisleiding van de Gasunie. Het gaat om een aardgasleiding (NEN 3650-leiding).
De gasleiding kent een maximale werkdruk van 40,00 bar en een uitwendige diameter van 15,98 inch. Dit betekent dat er een 1% - letaliteitsafstand van 170 meter. Door de geruime afstand vindt er geen invloed plaats op het projectgebied.

Verder ligt op ca. 1.1. kilometer afstand ten noorden van het projectgebied een buisleiding van de Gasunie. Het gaat om een aardgasleiding (NEN 3650-leiding). De gasleiding kent een maximale werkdruk van 40,00 bar en een uitwendige diameter van 8,62 inch. Dit betekent dat er een 1% - letaliteitsafstand van 120 meter. Door de geruime afstand vindt er geen invloed plaats op het projectgebied.

Risicovolle inrichtingen
Op ca. 580 meter ten westen van het projectgebied is een tankstation gevestigd. Dit tankstation kent zowel een brandaandachtsgebied als een explosieaandachtsgebied. Het projectgebied valt buiten beide aandachtsgebieden en ligt op geruime afstand van het tankstation.
Op ca. 1,2 kilometer en 1,4 kilometer liggen een tweetal tankstations. Beide tankstations kennen zowel een brandaandachtsgebied als een explosieaandachtsgebied. Het projectgebied valt buiten deze aandachtsgebieden en ligt op geruime afstand van de tankstations.



Figuur 12: Risicokaart (projectgebied aangeduid middels licht blauwe cirkel

4.5.3 (Beperkte) verantwoording groepsrisico

Een (beperkte) verantwoording van het groepsrisico is voor dit plan nodig. Het plan ligt namelijk binnen het invloedsgebied van de Rijksweg A58 en binnen de spoorlijn in het noorden (traject Etten-Leur – Breda). Echter zorgt dit plan ervoor dat het aantal personen dat gelijktijdig aanwezig is op de locatie afneemt. De voormalig evenementenlocatie van ca. 1.631 m2 bvo wordt namelijk gesloopt en een nieuw KFC-restaurant met een bvo van ca. 310 m2 wordt gerealiseerd. Aangezien het aantal personen niet toeneemt is een RBMII-berekening niet noodzakelijk. Het groepsrisico kan beperkt verantwoord worden.

Met de verantwoordingsplicht wordt antwoord gegeven op de vraag in hoeverre externe veiligheidsrisico's in het projectgebied worden geaccepteerd en welke maatregelen zijn getroffen om het risico zoveel mogelijk te beperken. Het invullen van de verantwoordingsplicht is een taak van het bevoegd gezag. Door de verantwoordingsplicht worden gemeenten verplicht het externe veiligheidsaspect mee te laten wegen bij het maken van ruimtelijke keuzes. Deze verantwoording is kwalitatief en bevat verschillende onderdelen die aan bod kunnen of moeten komen.

Het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) geeft de regionale brandweer/Veiligheidsregio een wettelijke adviestaak bij het invullen van de verantwoordingsplicht. Het advies van de regionale brandweer/Veiligheidsregio gaat vooral over het groepsrisico en mogelijkheden om een ramp of zwaar ongeval te voorkomen of de omvang ervan te beperken en de zelfredzaamheid van personen te vergroten.

Het Bevt geeft de regionale brandweer/Veiligheidsregio een wettelijke adviestaak bij het invullen van de verantwoordingsplicht. De adviestaak omvat de mogelijkheden om een ramp of zwaar ongeval te voorkomen of de omvang ervan te beperken en de zelfredzaamheid van personen te vergroten. Voor zover mogelijk wordt in deze paragraaf invulling gegeven aan de verantwoordingsplicht. De aanvullende adviezen van de regionale brandweer/ Veiligheidsregio dient de gemeente Etten-Leur mee te wegen in haar besluitvorming. In artikel 7 en 8 van het Bevt is opgenomen wanneer sprake is van het verantwoorden van het groepsrisico. In onderhavige situatie is sprake van een beperkte verantwoordingsplicht.

In een beperkte verantwoording worden de volgende aspecten beschouwd:
a. mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval;
b. zelfredzaamheid ten aanzien van nog niet gerealiseerde (beperkt) kwetsbare objecten.

Als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en het spoor, dient binnen de projectgebied rekening te worden gehouden met de volgende scenario’s.

BLEVE-scenario

Een BLEVE is een afkorting voor “Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion” (kokende vloeistof-gasexpansieexplosie). Er bestaat een koude en een warme BLEVE. Bij een koude BLEVE explodeert de tank meteen. Bij een warme BLEVE explodeert de tank als gevolg van een brandhaard.

Toxisch scenario

Toxische vloeistoffen en gassen kunnen vrijkomen als de tankwagon/tankwagen met toxische stoffen het begeeft als gevolg van bijvoorbeeld een incident. Hierbij komen de toxische stoffen vrij in de vorm van een plas of een wolk. Een toxische plas zal vervolgens (gedeeltelijk) verdampen, waarbij een toxische wolk wordt gevormd. Afhankelijk van de windrichting en de weersomstandigheden kan de toxische wolk richting het projectgebied drijven.

Bestrijdbaarheid van de omvang van een ramp of zwaar ongeval

De beheersbaarheid is afhankelijk van de inzetbaarheid van hulpverleningsdiensten. De brandweer moet in staat zijn om haar taken goed uit te kunnen voeren om daarmee verdere escalatie van een incident te voorkomen. Hierbij kan gedacht worden aan het voldoende/ adequaat aanwezig zijn van aanvalswegen en bluswatervoorzieningen, maar ook de brandweerzorgnorm wordt hier onder geschaard. Hierbij hanteert de brandweer richtlijnen zoals beschreven in de publicatie “Handleiding bluswatervoorziening en bereikbaarheid” van brandweer Nederland.

In een dichtbevolkt gebied is het, vanwege de beperkte ruimte, onvermijdelijk dat nieuwe bestemmingen, hun plaats krijgen binnen de invloedssfeer van risicobronnen, zoals wegen en bedrijven. Wat de initiatiefnemer kan doen, is maatregelen treffen om de effecten van eventuele incidenten te beperken.
Te denken valt aan:

- het situeren van nooduitgangen van de risicobron af;
- het aanbrengen van brandwerende gevels of het realiseren van opstelplaatsen voor hulpdiensten.

Dit betreft voornamelijk maatregelen om de bereikbaarheid van bestemmingen, de inzet van hulpdiensten en de zelfredzaamheid van mensen te verbeteren.

Binnen het project zijn de volgende maatregelen genomen:

- in drie van de vier gevels is een nooduitgang gesitueerd, één van deze nootuitgangen is van de “risicobron” af gesitueerd (de A58).
- Gevels zijn voorzien van materialisering conform het RED designpakket.

Voor het project is ook de veiligheidsregio Midden- en West-Brabant advies gewonnen. Het advies is opgenomen in bijlage 11.

Zorgnorm

De brandweerzorgnorm is een aanbevolen opkomsttijd die afhankelijk is van het soort object en de risico’s voor de aanwezige personen. De opkomsttijd bestaat uit een optelsom van de uitruktijd en de aanrijdtijd. De uitruktijd betreft de tijd die men heeft vanaf het alarmeren totdat men gereed is om te vertrekken naar het plaats van het incident. De uitruktijd voor een beroepskorps ligt lager dan die van een vrijwillig korps, omdat de beroepsmedewerkers zich in de directe nabijheid van de kazerne bevinden.

Bestrijdbaarheid per scenario

Een koude BLEVE is niet te bestrijden omdat de tankwagon of -container meteen explodeert. Gezien de snelle ontwikkeltijd zijn er geen mogelijkheden voor bronbestrijding en primaire effectbestrijding. De effectbestrijding zal daarom gericht zijn op het bestrijden van secundaire branden. Voor het voorkomen van een warme BLEVE dient een aangestraalde tankwagon, -wagen of -container tijdig te worden gekoeld en de brandhaard te worden geblust. Hiervoor dient voldoende bluswater nabij de risicobron aanwezig te zijn.

Bij een ongeval met toxische gassen en vloeistoffen kan de brandweer, afhankelijk van de stofintensiteit en het groeiscenario, optreden door de gaswolk neer te slaan of te verdunnen/op te nemen met water. Hiertoe dienen voldoende bluswatervoorzieningen nabij de risicobron aanwezig te zijn. De aanwezigheid van bluswatervoorzieningen binnen het projectgebied is met het oog op een toxisch scenario niet relevant. Ook ten aanzien van de bereikbaarheid is bij een toxisch scenario met name de bereikbaarheid van de risicobron maatgevend. De inrichting van het projectgebied heeft geen invloed op de bereikbaarheid en de bluswatervoorzieningen ter plaatse van de risicobron.

Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid is het zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar, zonder daadwerkelijke hulp van hulpverleningsdiensten. De mogelijkheden voor zelfredzaamheid bestaan globaal uit schuilen en ontvluchten.

Mobiliteit van de aanwezigen

Binnen het projectgebied zullen doorgaans geen minder zelfredzame personen aanwezig zijn. Indien dit incidenteel wel het geval is, wordt ervan uitgegaan dat zij met behulp van valide personen in veiligheid kunnen worden gebracht.

Mogelijkheden voor ontvluchting/schuilen

Bij incidenten zal een afweging gemaakt moeten worden tussen schuilen of vluchten. Binnen het invloedsgebied van een BLEVE-scenario is vluchten het uitgangspunt waarbij gerealiseerd dient te worden dat indien daadwerkelijk een BLEVE dreigt, de vluchttijd bijzonder kort is. In geval van een calamiteit is een vroegtijdige alarmering van levensbelang om ervoor te zorgen dat de aanwezigen veilig kunnen vluchten. De mogelijkheden om op eigen kracht te kunnen vluchten nemen toe door (nood)uitgangen en vluchtroutes zoveel mogelijk loodrecht van de weg af te richten. Op die

manier worden vluchtende personen afgeschermd door de bebouwing binnen het projectgebied alsmede de andere aanwezige bebouwing tussen projectgebied en de risicobron.

Bij een toxische wolk kunnen mensen komen te overlijden als gevolg van blootstelling aan de toxische stof. Of mensen daadwerkelijk komen te overlijden is afhankelijk van de dosis, die bestaat uit de blootstellingsduur en de concentratie waaraan de persoon is blootgesteld. Aangenomen wordt dat personen die zich binnen in een van de buitenlucht afgesloten ruimte bevinden een 10 keer zo lage kans hebben te overlijden als personen die zich buiten bevinden.

Het beste advies bij het vrijkomen van een toxische wolk als gevolg van een incident is te schuilen, mits ramen, deuren en ventilatie gesloten kunnen worden. Om personen goed te kunnen beschermen tegen de effecten van een giftige gaswolk dienen ramen en deuren dan ook goed gesloten te kunnen worden. Eventueel aanwezige luchtbehandelingsinstallaties dienen met één handeling uitgeschakeld te worden.

Indien desalniettemin bij een toxische wolk wordt besloten het gebied te ontruimen, is het van belang dat personen haaks op de wolk kunnen vluchten. Hiervoor is het nodig dat er haaks op elkaar staande vluchtwegen beschikbaar zijn, die van de bron af gericht zijn. Deze wegen mogen niet doodlopend zijn. Op basis van het bestaande wegennet kan afzijdig van de bron gevlucht worden.

Risicocommunicatie

In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat de zelfredzaamheid kan worden verbeterd door maatregelen zoals een waarschuwings- en alarmeringssysteem en risicocommunicatie (hoe te handelen bij een incident, gebaseerd op het eerdergenoemde scenario). In geval van een calamiteit is het van levensbelang dat de aanwezigen tijdig gewaarschuwd worden. Vluchtroutes dienen zichtbaar en duidelijk te worden aangeduid. De invulling van de risicocommunicatie dient conform de Wet veiligheidsregio's door het bestuur van de Veiligheidsregio's uitgevoerd te worden. De Veiligheidsregio ondersteunt en adviseert de gemeenten hierin in voorbereiding op een alarmering bij rampen.

Advies Veiligheidsregio

Een advies van de Veiligheidsregio is noodzakelijk. Dit advies wordt opgevraagd en zal te zijner tijd worden toegevoegd aan deze ruimtelijke onderbouwing.

4.5.4 Conclusie

Afhankelijk van het advies van de Veiligheidsregio wordt een conclusie getrokken ten aanzien van externe veiligheid. Het groepsrisico neemt af aangezien het aantal personen in het projectgebied ook afneemt. Het groepsrisico is beperkt verantwoord. Vooralsnog worden er geen belemmeringen verwacht.

4.6 Flora en Fauna

4.6.1 Toetsingskader

De bescherming van de natuur is vastgelegd in de Wet natuurbescherming (Wnb). De Wnb geeft het wettelijke kader voor de bescherming van natuurgebieden en voor soortenbescherming. Bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan dient onderzocht te worden of de Wnb ten aanzien van de bescherming van dier- en plantensoorten en gebieden de uitvoering van het plan niet in de weg staan. De provincie is bevoegd gezag voor de toetsing van handelingen met mogelijke gevolgen voor beschermde dier- en plantensoorten (de soortenbeschermingsbepalingen) én voor Natura 2000-gebieden (de gebiedenbeschermingsbepalingen). Alleen bij ruimtelijke ingrepen waarmee grote nationale belangen zijn gemoeid, blijft het Rijk bevoegd gezag.

Daarnaast vindt beleidsmatige gebiedsbescherming plaats door middel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Ook in dit kader zijn de provincies het bevoegd gezag.

Gebiedsbescherming vanuit de Wet natuurbescherming

De Wnb heeft voor wat betreft gebiedsbescherming, betrekking op de Europees beschermde Natura 2000-gebieden. Als er naar aanleiding van projecten, plannen en activiteiten, afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten, mogelijkerwijs significante effecten optreden, dienen deze bij de voorbereiding van een bestemmingsplan in kaart te worden gebracht en beoordeeld.

Natura 2000-gebieden hebben een externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden en verstoring kunnen veroorzaken, moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats. Een ruimtelijk plan dat significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied kan alleen worden vastgesteld indien uit een passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten. Indien deze zekerheid niet is verkregen, kan het plan worden vastgesteld, indien wordt voldaan aan de volgende drie voorwaarden:

1. Alternatieve oplossingen zijn niet voorhanden.
2. Het plan is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard.
3. De noodzakelijke compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Natura 2000-netwerk bewaard blijft.

Projecten, plannen en activiteiten die mogelijk een negatief effect hebben op de beschermde natuur in een Natura 2000-gebied zijn vergunningplichtig.

Gebiedsbescherming vanuit provinciaal beleid

Het Natuurnetwerk Nederland is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. Het netwerk wordt gevormd door kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingszones met als doel natuurgebieden beter met elkaar en met het omringende agrarisch gebied te verbinden.



Figuur13: Ligging NNN gebieden ten opzichte van voorgenomen projectgebied (rood omlijnd)

Conform artikel 1.12 van de Wnb dragen gedeputeerde staten in hun provincie zorg voor de totstandkoming en instandhouding van een samenhangend landelijk ecologisch netwerk, genaamd 'Natuurnetwerk Nederland'. Zij wijzen daartoe in hun provincie gebieden aan die tot dit netwerk behoren. De planologische begrenzing en beschermingsregimes van het Natuurnetwerk Nederland loopt via het traject van de provinciale ruimtelijke structuurvisies en verordeningen. Voor deze gebieden geldt een planologisch beschermingsregime. Activiteiten in deze gebieden zijn alleen toegestaan als ze geen negatieve effecten hebben op de wezenlijke kenmerken of waarden of als deze kunnen worden tegengegaan met mitigerende maatregelen.

Soortenbescherming

De Wnb onderscheidt beschermingsregimes voor soorten op grond van internationale verdragen, aangevuld met soorten die vanuit een nationaal oogpunt beschermd worden. Hierdoor zijn er in de Wnb drie verschillende verbodsartikelen per categorie soorten;

- soorten van de Vogelrichtlijn (artikel 3.1);
- soorten van de Habitatrichtlijn en de verdragen van Bern en Bonn (artikel 3.5);
- andere soorten (artikel 3.10).

Per beschermingsregime is aangegeven welke verboden er gelden en onder welke voorwaarden ontheffing of vrijstelling kan worden verleend door het bevoegd gezag. Volgens artikel 3.31 zijn de verboden, bedoeld in de artikelen 3.1, 3.5 en 3.10 niet van toepassing op handelingen die zijn beschreven in en aantoonbaar worden uitgevoerd overeenkomstig een door het Ministerie van Economische Zaken goedgekeurde gedragscode en die plaatsvinden in het kader van bestendig beheer, bestendig gebruik, of ruimtelijke ontwikkeling of inrichting.

4.6.2 Onderzoek

Er is door BRO een quickscan naar Flora en Fauna uitgevoerd (zie bijlage 4). In de quickscan zijn de gevolgen van de ruimtelijke ingreep afgezet tegen potentieel aanwezige natuurwaarden die vanuit de Wet natuurbescherming en provinciaal beleid zijn beschermd. Deze werkwijze vloeit voort uit de brochure 'Soortenbescherming bij ruimtelijke ingrepen' van het Ministerie van Economische Zaken van december 2016. Hieronder volgen de belangrijkste conclusies.

<u>Toetsing gebiedsbescherming</u>

Wettelijke gebiedsbescherming

Het projectgebied is niet gelegen binnen de grenzen van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000-gebied. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied, "Ulvenhoutse Bos", bevindt zich op circa 9 kilometer afstand ten oosten van het projectgebied. Indien er sprake zou zijn van een effect, betreft dit een extern effect als gevolg van storingsfactoren als toename van geluid, licht of depositie van stikstof. Mede gezien de afstand tot het projectgebied zijn externe effecten als gevolg van aspecten als licht, geluid en trillingen uitgesloten.

Daar de voorgenomen ontwikkeling van de realisatie van een nieuw bedrijfspand betreft, is een toename aan stikstofuitstoot te verwachten. Een toename van stikstofdepositie op een Natura 2000-gebied is niet uit te sluiten. Hiertoe is een onderzoek in de vorm van een AERIUS-berekening voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase uitgevoerd om uit te wijzen of er een toename van stikstofdepositie plaatsvindt. Zie hiervoor paragraaf 4.11 en bijlage 5.

Gebiedsbescherming vanuit provinciaal beleid

Het projectgebied is niet gelegen binnen het NNB (zie figuur 13). Het dichtstbijzijnde onderdeel van het NNB ligt ongeveer 388 meter ten zuidoosten van het projectgebied. Gezien de aard van de voorgenomen plannen zullen de omgevingscondities redelijkerwijs gelijk blijven, waardoor de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNB niet worden aangetast. Vervolgonderzoek in het kader van het NNB wordt dan ook niet noodzakelijk geacht.

<u>Toetsing beschermde houtopstanden</u>

Aangezien binnen het projectgebied geen (onderdelen van) houtopstanden aanwezig zijn is toetsing aan het onderdeel houtopstanden conform de Wet natuurbescherming bij dit plan niet aan de orde.

<u>Toetsing soortenbescherming</u>

Vogels

Bij uitvoering van de plannen gaan geen nestlocaties van soorten met een jaarrond beschermde status verloren. Bij de werkzaamheden kunnen wel nesten verloren gaan die niet jaarrond zijn beschermd. Voor de betreffende vogelsoorten geldt dat, indien het verwijderen van het opgaand groen buiten het broedseizoen wordt uitgevoerd, er redelijkerwijs geen overtredingen plaats zullen vinden met betrekking tot broedvogels. In de

Wet natuurbescherming wordt geen vaste periode gehanteerd voor het broedseizoen. Globaal kan voor het broedseizoen de periode maart tot half augustus worden aangehouden. Geldend is echter de aanwezigheid van een broedgeval op het moment van ingrijpen. Bij twijfel over de aan/afwezigheid van een vervroegd of verlaat broedgeval (bijvoorbeeld van een houtduif) dient een controle hieromtrent zekerheid te bieden. De voorgenomen plannen zullen geen afname van essentieel broedhabitat veroorzaken van een vogelsoort, inbreuk op de gunstige staat van instandhouding van lokale populaties is dan ook uitgesloten.

Vleermuizen
Het te slopen gebouw bevat verder geen geschikte rust- en verblijfplaatsen voor een vleermuizensoort in de vorm van open stootvoegen en andere openingen naar ruimtes onder het dak of in de spouw. Bij de sloopwerkzaamheden is de kans op dat er één of meerdere verblijfplaatsen van een vleermuissoort verloren gaan dan ook nihil. Het opgaand groen en oppervlaktewater rond het projectgebied kan mogelijk dienen als foerageergebied en/of vliegroutes voor een of meerdere soorten vleermuizen. Licht gericht of uitstralend op hierop dient te worden vermeden, zowel tijdens de werkzaamheden als in de toekomstige situatie.

Grondgebonden zoogdieren
Met de ontwikkeling binnen het projectgebied gaan geen verblijfplaatsen van niet-vrijgestelde soorten verloren. Ook gaat er geen (essentieel) leefgebied van een grondgebonden zoogdiersoort verloren. Inbreuk op de gunstige staat van instandhouding van lokale populaties van soorten en overtreding van de Wnb is niet aan de orde. In het kader van de zorgplicht is het echter wel noodzakelijk om voldoende zorg te dragen voor (incidenteel) aanwezige individuen.

Reptielen
Negatieve effecten en overtredingen ten aanzien van reptielen zijn op voorhand uitgesloten.

Amfibieën
De voorgenomen plannen zullen geen afname van geschikt essentieel habitat van een amfibieënsoort veroorzaken, inbreuk op de gunstige staat van instandhouding van populaties en overtreding van de Wnb is dan ook uitgesloten. In het kader van de algemene zorgplicht is het wel noodzakelijk om voldoende zorg te dragen voor eventueel passerende individuen.

Vissen
Vanwege het ontbreken van oppervlaktewater binnen het projectgebied kan deze soortgroep buiten beschouwing worden gelaten.

Ongewervelde diersoorten
In de ruime omgeving van het projectgebied zijn waarnemingen bekend van grote vos en teunisbloempijlstaart. Beide soorten stellen echter zeer specifieke eisen aan hun habitat, die in het projectgebied niet aanwezig zijn.

Vaatplanten
In de directe omgeving van het projectgebied zijn waarnemingen bekend van de beschermde dreps. Deze soort stelt echter zeer specifieke eisen aan zijn standplaats. Gezien het aanwezige biotoop van het projectgebied is de aanwezigheid van dergelijk beschermde vaatplanten redelijkerwijs uitgesloten..

4.6.3 Conclusie
Gelet op de potentiële ecologische waarden kan het voorgenomen plan alleen in overeenstemming met de nationale natuurwetgeving en het provinciale natuurbeleid worden uitgevoerd, mits voorafgaand en tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden het bepaalde in de Wet natuurbescherming in acht wordt genomen:

- Een AERIUS-berekening dient de toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden door de werkzaamheden te berekenen.
- Ten aanzien van vleermuizen dient licht gericht of uitstralend op opgaand groen en oppervlaktewater te worden vermeden.
- Ten aanzien van broedvogels dienen, om overtreding op voorhand redelijkerwijs te voorkomen, de werkzaamheden buiten het broedseizoen te worden uitgevoerd, of een controle moet de aanwezigheid van een broedgeval kunnen uitsluiten.
- In het kader van de algemene zorgplicht is het noodzakelijk om voldoende zorg te dragen voor aanwezige individuen. Dit houdt in dat al het redelijkerwijs mogelijke gedaan dient te worden om het doden van individuen te voorkomen.

Het aspect ‘Flora en fauna’ vormt geen belemmering voor de realisatie van dit plan mits de onderzoekaanbevelingen in acht worden genomen. Een AERIUS berekening is reeds uitgevoerd, zie paragraaf 4.11.

4.7 Bodem
4.7.1 Toetsingskader
In het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 lid 1 onder d) is bepaald dat voor de uitvoerbaarheid van een plan rekening gehouden moet worden met de bodemgesteldheid in het projectgebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bepaald of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden bepaald of nader onderzoek en eventueel saneringen noodzakelijk zijn.

In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd. Hiervoor is dan een bodemonderzoek conform de NEN 5740 richtlijnen noodzakelijk.

4.7.2 Onderzoek

Met onderhavig planvoornemen wijzigt de bestemmingsklasse niet. Er is dus geen sprake van het planologisch mogelijk maken van een meer gevoelige bestemming. Een daadwerkelijk bodemonderzoek wordt derhalve niet noodzakelijk geacht in het kader van de planologische afwijkingsprocedure.

4.7.3 Conclusie

Het aspect ‘Bodem’ vormt geen belemmering voor de realisatie van het plan.

4.8 Water

4.8.1 Toetsingskader

In het kader van het Besluit ruimtelijke ordening is het sinds 1 november 2013 wettelijk verplicht om een watertoets (of waterparagraaf) te verrichten bij een ruimtelijk ontwikkelingsproject. De waterparagraaf beschrijft de invloed van het plan op het watersysteem en geeft aan welke eisen het watersysteem aan het besluit of plan oplegt. De waterparagraaf omschrijft daarnaast de waterhuishoudkundige consequenties van het plan of besluit en omvat het wateradvies en de gemaakte afwegingen. Om invulling te kunnen geven aan de waterparagraaf en de waterbelangen te waarborgen dient in deze situatie de watertoets te worden opgesteld. De watertoets vormt de basis voor het vastleggen van het wateraspect in het ruimtelijke plan.

Beleidskader

Europees beleid

De Europese Commissie verplicht alle lidstaten elke zes jaar over het watersysteem te rapporteren in een beheerplan per stroomgebied, het SGBP.

Provinciaal beleid

Naast het Europees en landelijk beleidskader is het Regionaal Water en Bodem Programma 2022-2027 (RWP) ook het toetsingskader voor de taakuitoefening van lagere overheden op het gebied van water opgenomen. Het RWP staat voor een klimaatadaptief Brabant met veilig, schoon en voldoende water en een vitale bodem. Om dit te realiseren, zijn er in Nederland diverse waterschappen actief die zich richten op een veilig en goed bewoonbaar land met gezonde, duurzame watersystemen. De waterbeheerders werken daarvoor integraal samen met gemeenten, die het beheer over de ruimtelijke ordening en openbare ruimte hebben, om deze doelstellingen te halen.

Waterschapsbeleid Brabantse Delta

Het projectgebied valt onder het beheergebied van Waterschap Brabantse Delta. Het waterschap Brabantse Delta is verantwoordelijk voor het waterbeheer in de gemeente op basis van de volgende wettelijke kerntaken: het zuiveringsbeheer, watersysteembeheer, beheer van dijken en beheer van vaarwegen. Het watersysteembeheer -waaronder grondwater- heeft daarbij twee doelen: zowel de zorg voor gezond water als de zorg voor voldoende water van voldoende kwaliteit.

Het beleid en de daarmee samenhangende doelen van het waterschap zijn opgenomen in het waterbeheerprogramma 2022-2027, wat tot stand is gekomen in samenspraak met de waterpartners. Het programma brengt op strategisch niveau samenhang tussen de verschillende kerntaken en draagt zo bij aan integraal waterbeheer en duurzame ontwikkeling in de regio.

Daarnaast heeft het waterschap waar nodig nog toegespitst beleid en beleidsregels op de verschillende thema’s/speerpunten uit het waterbeheerprogramma en heeft het waterschap een eigen verordening; De Keur en de legger. De Keur bevat gebods- en verbodsbepalingen met betrekking tot ingrepen die consequenties hebben voor de waterhuishouding en het waterbeheer. De legger geeft aan waar de waterstaatswerken liggen, aan welke afmetingen en eisen die moeten voldoen en wie onderhoudsplichtig is. Veelal is voor deze ingrepen een watervergunning van het waterschap benodigd. De Keur is onder andere te raadplegen via de site van waterschap Brabantse Delta.

Het waterschap hanteert bij nieuwe ontwikkelingen het principe van waterneutraal bouwen, waarbij gestreefd wordt naar het behoud of herstel van de ‘natuurlijke’ waterhuishoudkundige situatie. Vanwege dit principe wordt bij uitbreiding van verhard oppervlak voor de omgang met hemelwater uitgegaan van de voorkeursvolgorde infiltreren, bergen, afvoeren. De technische eisen en uitgangspunten voor het ontwerp van watersystemen zijn opgenomen in de ‘beleidsregel Afvoer hemelwater door toename en afkoppelen van verhard oppervlak, en de hydrologische uitgangspunten bij de keurregels voor afvoeren van hemelwater’.

Hemelwaterverordening Etten-Leur

Op 6 december 2022 heeft de gemeenteraad de 'Hemelwaterverordening Etten-Leur' vastgesteld. Deze verordening bevat regels en afspraken over het verplicht opvangen van hemelwater in een hemelwaterberging. In de verordening zijn eisen opgenomen waaraan de hemelwaterberging moet voldoen. De verordening is o.a. van toepassing bij de bouw van een nieuw gebouw en/of aanleg van nieuw verhard oppervlak waarvoor een Omgevingsvergunning nodig is. Uitgangspunt is het (tijdelijk) bergen van 60 liter water per m² verharding (dakoppervlak en bestrating). Voor een groen dak dat minimaal 30 liter water per m2 kan bergen is er een uitzondering en bedraagt de bergingseis 30 liter water per m2 verharding. Vanuit de hemelwaterberging mag 2 liter per m2 per uur naar het riool worden afgevoerd. Daarmee wordt voorkomen dat het riool bij een extreme bui ineens vol is. De berging moet daarbij goed worden onderhouden, zodat deze na vijf dagen weer volledig beschikbaar is. Alle details over de vereisten staan in de verordening en de toelichting.

Gemeentelijk Waterplan 2024-2028
Op 23 mei 2023 is het gemeentelijk waterplan 2024-2028 vastgesteld door de gemeenteraad. In het Waterplan 2024-2028 gaat de gemeente in op de uitvoering van de zorgtaken voor afvalwater, hemelwater en het grondwater. Het document geeft daarnaast ook inzicht in de ontwikkelingen en kosten van de beoogde klimaat maatregelen. Het gemeentelijk Waterplan is de opvolger van het verbreed gemeentelijk Rioleringsplan 2019-2023.

In de komende jaren wordt op een aantal locaties het hemelwater losgekoppeld van het vuilwater. Etten-Leur zet met dit rioleringsplan in op een doelmatig en duurzaam beheer van de gemeentelijke riool- en watervoorzieningen om het (afval)watersysteem toekomstbestendig te maken.

De afvoer van regenwater van nieuwe verharde oppervlakken die zijn aangelegd na 21 maart 2023 moet voldoen aan de hemelwaterverordening, waarbij er eisen worden gesteld aan het bergen van hemelwater op eigen terrein.

4.8.2 Onderzoek

Door ingenieursbureau Aeres milieu is een waterparagraaf opgesteld. Hieronder worden de belangrijkste conclusies weergegeven. Voor het gehele onderzoek wordt verwezen naar bijlage 6.

De onderzoekslocatie kent bijna geen hoogteverschil en ligt op circa 5-5,4 m +NAP. Door de bestaande hoogteligging wordt voldaan aan de benodigde ontwateringsdiepte. De huidige bebouwing ligt op ca 5,5 m +NAP door de koppeling met de westelijke aanbouw. Voor de nieuwbouw wordt een bouwpeil van 30 centimeter boven de kruin van de weg of minimaal 4,9-5 m +NAP geadviseerd om eventuele instroom te voorkomen. Ter plaatse dient rekening gehouden te worden met de aansluiting op het bestaande aflopende maaiveldniveau in oostelijke richting.

De onderzoekslocatie ligt niet in een (grond)waterbeschermingsgebied. Om verontreiniging van het toekomstig hemelwater te vermijden, dient er gebouwd te worden met niet-uitloogbare en duurzame bouwmaterialen. Toe te passen duurzame materialen zijn bijvoorbeeld:

- daken: dakpannen van natuurlijk, beton, keramisch materiaal of bekleed met EPDM rubber of vergelijkbaar;
- dakgoten en afvoerpijpen; PVC/PP/PE/ staal, aluminium, bij voorkeur ook geen gecoate materialen i.v.m. verwering;
- ontsluitingspaden / wegen / terrassen; voorzien van natuurlijk of niet-uitloogbare materialen zoals keramische of betonproducten.

Ter plaatse is reeds een gescheiden rioolstelsel aanwezig waarop de nieuwbouw aangesloten kan worden. Het verzamelde afvalwater op het perceel wordt separaat aangeboden op het gemeentelijk stelsel nabij de Bredaseweg. Gezien het huidig gebruik als evenementenlocatie is door de bouw van een restaurant slechts een beperkte toename van de totale afvalwaterafvoer te verwachten (en een lagere piekafvoer). Voor het restaurant is vanuit het activiteitenbesluit de plaatsing van een vetvanger noodzakelijk geacht. Het afvalwater van de nieuwbouw zal net als bestaand gescheiden gehouden worden op het DWA-stelsel op eigen perceel. Het afvalwater van de nieuwbouw zal net als bestaand gescheiden gehouden worden op het DWA-stelsel op eigen perceel. Voor een wijziging aan de rioolaansluiting dient te zijner tijd bij de gemeente Etten-Leur een aanvraag ingediend te worden.

De huidige verharding is vastgesteld op basis van (topografische) kaarten en satellietbeelden. Onderstaande tabel 8 geeft een overzicht van het huidig verhard oppervlak weer.

Bruto (verharde) oppervlakten	**Huidige situatie (m^2)**
Daken, circa	1.150
Weg, parkeren	675
Totaal verhard, circa	1.825

Tabel 8 Overzicht bestaand verhard oppervlak binnen het projectgebied

Door het planvoornemen met bijkomend groen en minder dakoppervlak zal het verhard oppervlak binnen het plangebied afnemen. Tabel 9 geeft een overzicht weer van de verwachte toekomstige verharding binnen de onderzoekslocatie.

Bruto (verharde) oppervlakten	**Toekomstige situatie (m^2)**
Daken, circa	310 en 19
Toegangswegen, parkeerplekken en terras, circa	1.196
Totaal verhard, circa	1.525

Tabel 9 Overzicht toekomstig verhard oppervlak binnen het projectgebied

De toekomstige verharding binnen het plangebied zal circa 1.525 m2 bedragen. Door de ontwikkeling met een verhardingsafname is er vanuit het waterschap geen verplichting tot de aanleg van bijkomende waterretentie. Door bijkomend groen aan te leggen, wordt de gevoeligheid voor hittestress en wateroverlast verder verminderd (lagere piekafvoer). Vanuit de hemelwaterverordening van de gemeente dient bij nieuwbouw op eigen terrein een hemelwaterberging van 60 mm aangelegd te worden. Dit komt neer op een waterberging van ca. 91,5 m3.

Naast het beperken van nieuwe gesloten verharding kan geopteerd worden voor aanvullende maatregelen toe te passen voor het hemelwater zoals bijvoorbeeld:

- Opvang en hergebruik als grijswatercircuit voor toiletspoeling, koeling,…
- Aanleg groendak: met een bergend vermogen van minimaal 20 mm wordt dit als onverhard oppervlak beschouwd.

- Daarnaast bieden groene daken extra isolerend vermogen, vermindert het hittestress en bevordert het de biodiversiteit. Wel dient rekening gehouden te worden met extra gewicht op de (dak)constructie. Dit kan bijvoorbeeld
- op het restaurant van ca. 310 m^2 aangelegd worden welke een reductie oplevert van ca. 12 m^3.
- Aanvullend lokaal verwerken middels bijvoorbeeld groene parkeerplaatsen,.. Uit het vooroverleg met de gemeente blijkt dat grasbetontegels als geheel verhard oppervlak worden gezien. Open verharding



Figuur 14: Indicatie mogelijke plaatsing IT-kratten ten behoeve van de waterberging.

mag altijd, maar het is vooralsnog dus geen bergingsmaatregel omdat dit afhankelijk is van de doorlatendheid van de bodemopbouw.

Insteek is om onder de parkeervakken een enkele laag IT-kratten onder de parkeervakken aan te leggen. Met kratten van een inhoud van 400 liter is een oppervlak van ca. 165 m^2 benodigd. Hiervoor is ruimte aanwezig, zie figuur 14.

Opgemerkt wordt dat binnen Trivium reeds een bestaande centrale hemelwaterverwerking plaatsvindt. Het bestaande pand heeft aan de noordzijde een aansluiting welke in westelijke richting naar de A-watergang stroomt waar de berging en vertraagde leegloop plaatsvindt. Mogelijk kan hiervan nog deels gebruik gemaakt worden (hiervoor is ooit berging aangelegd). Dit dient echter met de betreffende eigenaar en het bevoegd gezag afgestemd te worden. Hoeveel waterberging destijds aan het gebouw toegerekend is, is vooralsnog niet bekend en dient bij het voorgenomen gebruik van de bestaande waterberging nader onderzocht te worden.

Door rekening te houden met de genoemde aandachtspunten wordt hydrologisch gezien positief ontwikkeld en is geen verhoogd risico op wateroverlast te verwachten door de voorgenomen planontwikkeling.

4.8.3 Conclusie

Het aspect ‘Water’ vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling, mits rekening gehouden wordt met de genoemde aandachtspunten.

4.9 Archeologie

4.9.1 Toetsingskader

De bescherming van archeologisch erfgoed in Nederland is vastgelegd in de Erfgoedwet, die op 1 juli 2016 in werking is getreden. De Erfgoedwet is in de plaats gekomen van zes wetten en regelingen op het gebied van cultureel erfgoed, waaronder de Monumentenwet 1988. Onderdelen van de Monumentenwet die van toepassing waren op de fysieke leefomgeving gaan naar de Omgevingswet die op 1 januari 2024 van kracht wordt. Voor deze onderdelen is daartoe in de Erfgoedwet voor de periode tot inwerkingtreding van de Omgevingswet een overgangsregeling opgenomen.

De basis van de bescherming van archeologisch erfgoed in de Erfgoedwet is het verdrag van Valletta (ook wel het verdrag van Malta). De bescherming heeft als doel om archeologisch erfgoed zoveel mogelijk in situ, dus in de grond, te behouden. Dankzij het principe van “de verstoorder betaalt” uit het verdrag van Valletta worden meer archeologische resten in situ behouden.

Indien ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden dient te worden beoordeeld of archeologische waarden in het geding raken.

4.9.2 Onderzoek

Het projectgebied valt op de bestaande archeologische beleidskaart van de gemeente Etten-Leur in de zone ‘archeologische vindplaats’. Deze vindplaats is gebaseerd op een ARCHIS-waarneming. Zuidelijk van het projectgebied ligt een ARCHIS-waarneming. Dit betekent in geval het pro-



Figuur 15:: Uitsnede gemeentelijke archeologische beleidskaart gemeente Etten-Leur. Plangebied aangeduid middels rode cirkel.

jectgebied zich binnen de straal van 150 meter rond deze vindplaats gelegen is, het bevoegd gezag dient te bepalen of waarderend onderzoek noodzakelijk is. Verder valt het projectgebied, conform de archeologische beleidskaart, onder de categorie ‘verstoord’. Dit betekent dat er sprake zal zijn van een lagere gaafheid en eventuele oppervlakkige resten verstoord zullen zijn. Tevens is er al in de grond geroerd gezien de locatie reeds bebouwing kent.

De projectlocatie heeft aan de hand van de archeologische beleidskaart de categorie ‘hoog’. Voor deze waarde is het uitgangspunt is behoud ‘in situ’. In geval van planvorming in een planvorming in een plangebied groter dan 1000 m2 met bodemverstoringen dieper dan 40 cm – Mv dient vroegtuiging archeologisch onderzoek plaats te vinden. Afhankelijk van de aard van de verwachte vindplaatsen dient dit onderzoek te bestaan uit;

- jager-verzamelaars: bureauonderzoek en verkennend booronderzoek om bodemverstoring vast te stellen en verwachting te toetsen;
- landbouwers; bureauonderzoek en proefsleuvenonderzoek/oppervlakte kartering om de verwachting te toetsen en eventuele vindplaatsen op te sporen.

Bureauonderzoek inclusief booronderzoek (IVO, verkennende fase)
Gezien de ligging van het projectgebied binnen zone 3 ‘zones met een hoge kans op vindplaatsen en landbouwers en/of staatssamenlevingen’ van de archeologische beleidskaart is archeologisch onderzoek noodzakelijk. Het archeologisch onderzoek is noodzakelijk om vast te stellen of er archeologische waarden aanwezig kunnen zijn binnen het projectgebied en om te bepalen of deze door de voorgenomen bodemingrepen kunnen worden aangetast.

Er is een archeologisch bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek (IVO, verkennende fase) door middel van boringen uitgevoerd door het onderzoeksbureau Econsultancy. Dit onderzoek is uitgevoerd in september en oktober 2023. De volledige onderzoek rapportage is opgenomen in Bijlage 7. Hieronder zijn de belangrijkste conclusies opgenomen.

Bureauonderzoek
Volgens het bureauonderzoek heeft de top van het dekzand een middelhoge verwachting voor resten uit het Laat-Paleolithicum – Midden-Neolithicum. Resten uit het Laat-Neolithicum – Vroeg Middeleeuwen worden niet verwacht, omdat het gebied op dat moment is bedekt met veen. Archeologische resten worden alleen verwacht als het gebied voor de periode van veenvorming droog genoeg is geweest om podzolisatie te laten plaatsvinden en wanneer deze podzolbodem niet is afgetopt bij de ontginning van het gebied in de Middeleeuwen. Aan het maaiveld worden sporen van landgebruik uit de Late Middeleeuwen – Nieuwe tijd verwacht. De archeologische verwachting voor dit niveau is laag.

Veldonderzoek
Het veldonderzoek heeft aangetoond dat het projectgebied is opgehoogd met een 190 tot 290 cm dik zandpakket. De oorspronkelijke bodem is vermoedelijk alleen in boring 1 bereikt, op een diepte van 280 cm -mv (2,67 m NAP). De oorspronkelijke bodem bestaat hier uit leemafzettingen van de Formatie van Stramproy. Het is mogelijk dat op de leemafzettingen in boring 1 een 40 cm dik dekzandpakket is aangetroffen. Het dekzand is echter geroerd en bevat veel zwarte vlekken en roestvlekken, waardoor het niet met zekerheid is te zeggen. Wanneer er inderdaad geroerd dekzand is aangetroffen kan aangenomen worden dat het projectgebied niet droog genoeg is geweest voor de vorming van een podzolbodem of dat de podzolbodem volledig is verdwenen. In de andere boringen is enkel een ophoogpakket aangetroffen.

Conclusie/advies Econsultancy
Uit het vooronderzoek kan worden geconcludeerd dat de bodem in het projectgebied bestaat uit een ophoogpakket van 190 tot 290 cm. De oorspronkelijke bodem is vermoedelijk alleen in boring 1 (in het zuidwestelijke deel van het projectgebied) bereikt, op een diepte van 280 cm -mv (2,67 m NAP). De oorspronkelijke bodem bestaat hier uit leemafzettingen van de Formatie van Stramproy, met eventueel daarbovenop een 40 cm dik geroerd dekzandpakket. De verwachting kan daarmee voor alle perioden naar laag worden bijgesteld. Econsultancy adviseert om bij de wijziging van het bestemmingsplan het projectgebied vrij te geven voor de geplande werkzaamheden.

4.9.3 Conclusie
Aan de hand van het uitgevoerde archeologisch bureauonderzoek inclusief vooronderzoek verkennende fase kan de verwachting voor alle perioden naar ‘laag’ worden bijgesteld. Econsultancy adviseert om het projectgebied vrij te geven voor de geplande werkzaamheden. De gemeente Etten-Leur heeft een selectiebesluit genomen om in te stemmen met het advies van Econsultancy om geen vervolgonderzoek te laten uitvoeren (d.d. 5 februari 2024). Het aspect ‘Archeologie’ vormt geen belemmeringen voor het voorstaand planinitiatief.

4.10 Cultuurhistorie
4.10.1 Toetsingskader
Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6, tweede lid, onderdeel a Bro) dient in het plan rekening gehouden te worden met cultuurhistorie. Cultuurhistorie heeft onder andere betrekking op de historische stedenbouwkundige en historisch geografische waarden in het gebied. In het plan moet beschreven worden hoe met de in het gebied aanwezige waarden en de aanwezige of te verwachten monumenten wordt omgegaan. De Erfgoedwet bevat de wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed en archeologie in Nederland. Het is op basis hiervan verplicht om de facetten historische (steden)bouwkunde en historische geografie mee te nemen in de belangenafweging. Hierbij gaat het om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en structuren.

4.10.2 Onderzoek
Om de cultuurhistorische waarden ter plaatse van het projectgebied te achterhalen is gekeken naar de Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW-kaart) van Noord-Brabant. Op navolgende figuur 16 is een uitsnede van deze kaart ter weergegeven.

Op de afbeelding is te zien dat er geen cultuurhistorische waarden binnen het projectgebied liggen. Er bevinden zich geen monumentale gebouwen, bomen, landschappen of bouwwerken in het projectgebied. Ook is het projectgebied niet gelegen in een cultuurhistorisch waardevol landschap of een molenbiotoop. Daarentegen ligt wel parallel aan de Bredaseweg een cultuurhistorisch waardevol lijnelement. De gele lijn valt in de categorie: 'Lijn van redelijk hoge waarde'. Met het beoogde plan wordt geen wijziging in deze lijnstructuur beoogd. Van een negatief effect op deze waarde is geen sprake.

4.10.3 Conclusie

Het aspect 'Cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.11 Stikstof

4.11.1 Toetsingskader



Figuur 16: Uitsnede CHW-kaart van Noord-Brabant

Op 29 mei 2019 heeft de Raad van State bepaald dat het Programma Aanpak Stikstof (PAS) niet als basis voor toestemming mag worden gebruikt voor het onderdeel Natura 2000 (gebiedsbescherming) van de Wet natuurbescherming. Per plan dient aangetoond te worden dat er geen toename is van de stikstofdepositie.

Op 2 november 2022 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak geoordeeld dat de bouwvrijstelling stikstof niet voldoet aan het Europese natuurbeschermingsrecht. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft daardoor geconstateerd dat de bouwvrijstelling niet meer gebruikt mag worden bij bouwprojecten. Hierdoor dient naast de gebruiksfase ook de aanlegfase berekend te worden.

4.11.2 Onderzoek

Een stikstofdepositieonderzoek is uitgevoerd (d.d. 15 oktober 2024). Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 5. Hieronder worden de belangrijkste resultaten beschreven.

Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat er bij de gebruiksfase en de aanlegfase geen rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/j. Daarmee kunnen op voorhand negatieve effecten op Natura 2000-gebieden vanwege stikstofdepositie uitgesloten worden.

Omdat significant negatieve gevolgen zijn uitgesloten, hoeft voor de ontwikkeling geen passende beoordeling opgesteld te worden. Omdat er van het project geen significant negatieve gevolgen te verwachten zijn, geldt ook geen vergunningplicht van de Wet natuurbescherming.

4.11.3 Conclusie

Het aspect 'Stikstof' vormt geen belemmering voor uitvoering van het plan.

4.12 M.e.r.-beoordeling

4.12.1 Toetsingskader

Een milieueffectrapportage-beoordeling (m.e.r.-beoordeling) is een toets van het bevoegd gezag om te beoordelen of bij een project belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Wanneer uit de toets blijkt dat er belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden, moet er een m.e.r.-procedure worden doorlopen.

In het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is omschreven in welke gevallen een m.e.r. (beoordelings)procedure gevolgd moet worden. In onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. zijn activiteiten opgenomen waarvoor respectievelijk een m.e.r.-procedure of m.e.r.-beoordelingsprocedure doorlopen moet worden. Met betrekking tot stedelijke ontwikkelingsprojecten moet op grond van D11.2 bij het ruimtelijk plan een plan-MER opgesteld worden bij de stedelijke ontwikkelingsprojecten als de activiteit betrekking heeft op:

- een oppervlakte van 100 hectare of meer;
- een aaneengesloten gebied en 2000 woningen of meer;
- een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m2 of meer.

4.12.2 Onderzoek

Voor de beoogde ontwikkeling is een aanmeldingsnotitie en vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld. De aanmeldingsnotitie met vormvrije m.e.r.-beoordeling is opgenomen als separate bijlage nr. 8.

Het bevoegd gezag beslist of er een m.e.r.-plicht geldt. De conclusie van de m.e.r.-beoordeling is dat het plan geen belangrijke negatieve gevolgen zal hebben voor de kenmerken van het gebied en voor het woon- en leefmilieu in de omgeving. Er worden geen negatieve effecten verwacht vanwege de ligging van het projectgebied ten opzichte van gevoelige gebieden. Geconcludeerd wordt dat geen belangrijke nadelige milieugevolgen worden verwacht en dat het opstellen van een MER niet noodzakelijk wordt geacht.
In de notitie wordt het college van burgemeester en wethouders geadviseerd te besluiten dat er geen MER behoeft te worden vastgesteld.

4.12.3 Conclusie

In de aanmeldingsnotitie (zie hiervoor bijlage 8) wordt aanbevolen om een gemeentelijk besluit voor te bereiden waarin wordt aangegeven dat voor

de verdere planvorming van het onderhavig plan geen milieueffectrapportage wordt vereist.

5 Uitvoerbaarheid

5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De aanvraag om de omgevingsvergunning voor de realisatie van het restaurant betreft het afwijken van het huidige bestemmingsplan. Op de onderhavige aanvraag is artikel 2.12, eerste lid, aanhef onder a, onder 3 Wabo van toepassing. Het betreft hier de ‘uitgebreide procedure’ waartegen bezwaar en beroep open staat.

5.1.1 Omgevingsdialoog

In het kader van de planontwikkeling heeft overleg plaatsgevonden tussen de initiatiefnemer en belanghebbenden. Met de volgende belanghebbenden gevestigd op de volgende adressen hebben gesprekken plaatsgevonden in de periode tussen januari - maart 2023:

- Trivium 60 (Munnikenheide College);
- Trivium 152 (Praxis);
- Trivium 162 (Boerenbond Etten-Leur incl. de vastgoedeigenaar van Wijnen);
- Trivium 166 (Trivium Sport B.V.);
- Trivium 166 (CrossFit Etten-Leur B.V.);
- Trivium 180 (McDonald’s).

Van elk gesprek is een gespreksverslag opgemaakt en verstuurd richting de belanghebbenden. Veelal zijn in de gesprekken zorgen geuit omtrent zwerfafval en verkeers- en parkeerdruk. De documentatie van de omgevingsdialoog is opgenomen in bijlage 9.

De initiatiefnemer verwacht een realistisch beeld te kunnen weergeven van de verkeersafwikkeling en parkeerdruk door middel van een gedegen onderzoek van een verkeersbureau. Daarnaast is de initiatiefnemer voornemens een realistisch plan in samenwerking met de gemeente op te stellen om zwerfafval te voorkomen. Daarnaast maakt het schoonmaken van het terrein onderdeel uit van de dagelijkse bedrijfsexploitatie van de initiatiefnemer.

Gevelaanpassing Trivium 166

Met onderhavig plan wordt het huidige pand aan het Trivium 170 te Etten-Leur gesloopt. Dit leidt tot een gevelaanpassing bij het pand op Trivium 166. Door het slopen van het huidige pand zal de initiatiefnemer voor zijn rekening het buitenblad van de dan ontstane buitengevel van de sportschool herstellen. Onderling zullen over de uitvoering hiervan afspraken worden gemaakt.

5.1.2 Vooroverleg

In het kader van artikel 3.1.1 Bro worden de gebruikelijke vooroverlegginstanties om reactie gevraagd. Het gaat om instanties wiens belangen in het kader van het bouwproject in het geding kunnen zijn. Eventuele reacties van deze partijen worden samengevat en beantwoord en vervolgens in de onderbouwing verwerkt.

5.1.3 Tervisielegging

De ontwerp omgevingsvergunning wordt gedurende een periode van zes weken ter visie gelegd. De aanvraag, de bijlagen en de bijbehorende ruimtelijke onderbouwing zijn onderdeel van de (ontwerp) omgevingsvergunning. Gedurende de termijn van de ter visie legging kan eenieder een zienswijze indienen. Op basis van de zienswijzen neemt het college van burgemeester en wethouders een definitief besluit over het al dan niet afgeven van de omgevingsvergunning.

5.1.4 Beroep / hoger beroep

Na verlening van de omgevingsvergunning wordt deze voor de tweede maal voor een periode van zes weken ter visie gelegd. Gedurende deze periode kunnen belanghebbenden beroep instellen tegen de omgevingsvergunning bij de rechtbank en later in hoger beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Indien binnen de beroepstermijn geen beroep wordt ingesteld, is de omgevingsvergunning na het verstrijken van de beroepstermijn onherroepelijk. Belanghebbenden kunnen eventueel ook een voorlopige voorziening vragen tegen de omgevingsvergunning.

5.1.5 Belangen van derden

Naast de beoogde locatie voor het KFC-restaurant ligt een locatie van een bestaand McDonalds-restaurant. McDonalds Nederland B.V. is eigenaar van deze percelen, kadastraal bekend bij de gemeente Etten-Leur als sectie P, nummers 3085 en 3086 (Trivium 180).

Ten behoeve van de percelen van het McDonalds-restaurant en ten laste van het beoogde KFC-restaurant is een recht van opstal gevestigd. Er geldt namelijk onder andere de inhoudende plicht tot het aanbrengen van een schijngevel als verbindend element. Deze schijngevel bevindt zich boven de locatie van het McDonalds-restaurant en boven de locatie van het beoogde KFC-restaurant. De schijngevel gaat aan de achterzijde van het McDonalds-restaurant verder door naar het Westen.

Daarnaast is er een recht van erfdienstbaarheid ten behoeve van de percelen van McDonalds en ten laste van de beoogde KFC-locatie. Dit recht van erfdienstbaarheid is gevestigd in verband met de toegang tot de McDrive.

Tevens is een recht van erfdienstbaarheid parkeerplaatsen gevestigd ten behoeve en ten laste van de beoogde KFC-locatie en ten laste en ten behoeve van de aangrenzende bouwpercelen. Het gaat om de percelen ‘Disco’ en ‘Boerenbond’, deel uitmakende van de kadastrale percelen gemeente Etten-Leur sectie Q nummers 16 en 17, alsmede sectie M nummer 1203 gedeeltelijk (tot aan het perceel bestemd voor “Praxis”).

Dit recht houdt de verplichting in van de eigenaar van het dienende erf (de beoogde KFC-locatie) om te dulden dat de parkeerplaatsen op het dienende erf mede worden gebruikt door de bezoekers van de bedrijven op de heersende erven (de bouwpercelen van ‘Disco’ en ‘Boerenbond’). Tevens houdt deze erfdienstbaarheid in het verbod tot afsluiten van de toegang tot de parkeerplaatsen gelegen op het dienend erf en het verbod tot het oprichten van scheidsmuren. De eigenaar van het dienend erf heeft voorts de plicht tot onderhoud van de parkeerplaatsen annex terreinverharding en van de beplanting op het dienend erf.

Tot slot is nog een schoonhoudverplichting in verband met het opruimen en afvoeren van zwerfafval (met kettingbeding) ten behoeve van de gemeente Etten-Leur gevestigd.

5.2 Economische uitvoerbaarheid

Onderhavige ruimtelijke motivering maakt een bouwplan mogelijk dat is bedoeld in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Op grond daarvan is de gemeenteraad verplicht om voor het wettelijk kostenverhaal een exploitatieplan vast te stellen in de zin van artikel 6.12, lid 1 Wro. De raad kan besluiten daarvan af te zien wanneer het wettelijk kostenverhaal wordt verzekerd met een anterieure grond exploitatieovereenkomst zoals bedoeld in artikel 6.12 lid 2 Wro juncto artikel 6.24 Wro.

De uitvoering van de ontwikkeling is volledig voor rekening en risico van een particuliere initiatiefnemer. Met deze initiatiefnemer zal de gemeente een anterieure grondexploitatieovereenkomst sluiten zoals bedoeld in artikel 6.12 lid 2 Wro juncto artikel 6.24 Wro. Met die overeenkomst is verzekerd dat alle wettelijk te verhalen kosten die de gemeente maakt, worden verhaald op de initiatiefnemer. Eventuele kosten voor de inrichting en overige voorzieningen zijn voor rekening van de initiatiefnemer. Op grond daarvan kan de gemeenteraad afzien van het vaststellen van een exploitatieplan, omdat het verhaal van de kosten anderszins is verzekerd.

De economische uitvoerbaarheid is hiermee in voldoende mate aangetoond.

Bijlage 1 - Ladderonderbouwing



Ruimte. Mensen. Toekomst.

Ladderonderbouwing KFC Etten-Leur

Gemeente Etten-Leur

BRO

colofon

projectnaam
Ladderonderbouwing KFC Etten-Leur

datum
24 april 2023

projectnummer
P06250

opdrachtgever
Collins Food Europe

BRO
projectleider
jcjv

bron kaft
BRO

Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
+31 (0)411 850 400
info@bro.nl
www.bro.nl

BRO



Inhoudsopgave

1 Introductie 4
1.1 Ontwikkeling 4
1.2 Introductie Ladder duurzame verstedelijking 5
1.3 Opzet van het rapport 5

2 Trends en horecastructuur regio 6
2.1 Afbakening verzorgingsgebied 6
2.2 Trends in de horecasector 6
2.3 Behoefte horeca kwantitatief 8
2.4 Behoefte horeca kwalitatief 9
2.5 Plancapaciteit en relevante plannen 10
2.6 Toekomstperspectief horeca algemeen 10

3 Beleidskaders 11
3.1 Provincie 11
3.2 Gemeente 11

4 Toets Ladder voor duurzame verstedelijking 12

1 Introductie

1.1 Ontwikkeling

Achtergrond ontwikkeling

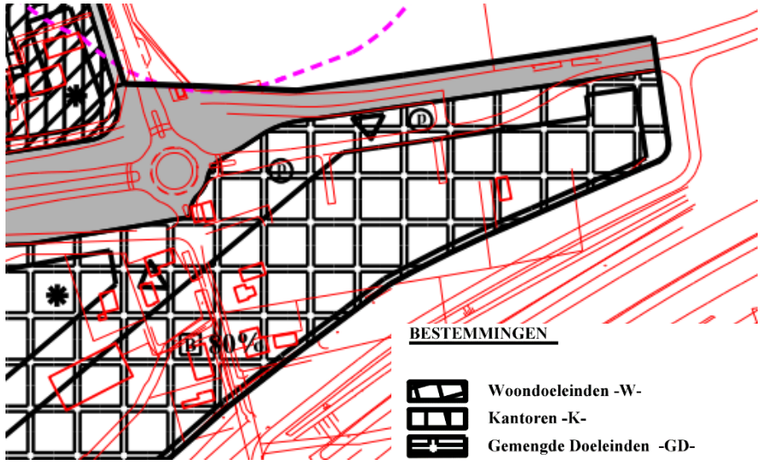
Collins Foods Europe is voornemens de realisatie van een KFC-restaurant aan het Trivium 170 te Etten-Leur. Collins Foods Europe is de Master franchise voor KFC (Kentucky Fried Chicken) in Nederland. Het planvoornemen voorziet in de realisatie van een KFC-restaurant met toebehoren, (fiets-)parkeerplaatsen en een bijbehorende 'drive-through'. Het voorgenomen restaurant bedraagt een grondoppervlak van circa 310 m2. Bij de voorgevel wordt een terras gerealiseerd van ca. 55 m² met 32 terrasplekken.

Op het voorgenomen plangebied is in de huidige situatie bebouwing aanwezig. Het pand gelegen op voorgenomen planlocatie bedraagt een oppervlak van circa 1.631 m2 bvo en wordt in de huidige situatie gebruikt als evenementenlocatie. De bestaande bebouwing zal worden gesloopt om plaats te maken voor het beoogde KFC-restaurant.

De gemeente Etten-Leur heeft aangegeven bereid te zijn voor het beoogde planvoornemen af te wijken van het bestemmingsplan, onder een aantal voorwaarden. Om de voorgenomen ontwikkeling mogelijk te maken moet van het planologische regime worden afgeweken en is onderhavige ladderonderbouwing opgesteld.



Figuur 1 Luchtfoto plangebied (rood icoon)



Figuur 2 Uitsnede bestemmingsplan incl. uitsnede legenda

Kentucky Fried Chicken

KFC is een fastfoodketen die kipproducten verkoopt. Momenteel telt KFC 87 vestigingen in Nederland (alle van franchisenemers) en behoort hiermee tot de belangrijkste vertegenwoordigers van de fastfoodrestaurants, naast McDonald's en Burger King. KFC is een zeer eigentijdse mengvorm tussen een fastservicezaak en een restaurant en heeft hiermee een bijzondere aantrekkingskracht op wegverkeer in algemene zin en op jongere leeftijdsgroepen in het bijzonder, met een voorkeur voor landelijk bekende horecaformules ('merken'). De opvallende expansie van KFC in Nederland is een direct gevolg van deze populariteit. KFC hecht veel belang aan maatschappelijke verantwoordelijkheid, met bijvoorbeeld veel aandacht voor voedselverspilling, duurzame verpakkingsmaterialen en dierenwelzijn.

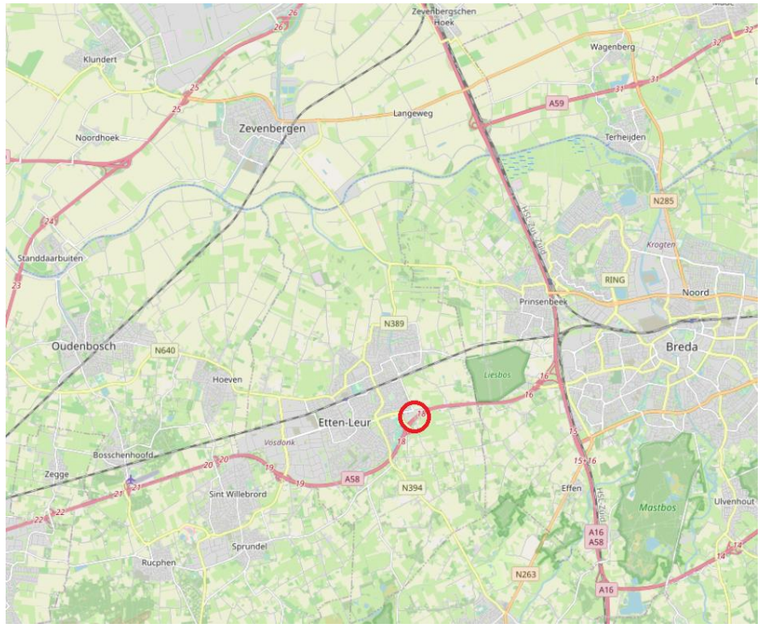
Op perifere locaties neemt het aantal KFC-vestigingen flink toe. Deze ontwikkeling speelt in op de toenemende behoefte van consumenten om op zichtbare 'traffic-locaties' (op stations, vliegvelden, langs snelwegen, etc.,) doelgericht, voordelig en 'efficiënt' (snel) iets te eten en te drinken. Gemak en (auto)bereikbaarheid zijn hier belangrijker dan bijvoorbeeld sfeer of verblijfskwaliteit. Op dit soort locaties is het bovendien meestal mogelijk om een 'drive thru lane' (voor bestellingen vanuit de auto) te realiseren. De verblijfsduur op dit soort locaties is meestal kort.
Bron: KFC, bewerkt door BRO.

In de directe omgeving van de planlocatie bevindt zich een McDonald's restaurant, enige grootschalige detailhandel (Pet's Place, Praxis), Trivium Sport (fitness), ZUITNL (tennis, squash, padel, bowling, etc.) alsmede enige dienstverlening. Op ca. 450 meter ligt Fletcher Wellness Hotel Trivium, met een eigen restaurant. Voor meer informatie verwijzen we naar de (bredere) ruimtelijke onderbouwing van onderhavige ontwikkeling.

Strijdigheid met vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse van het beoogde bouwplan vigeert het bestemmingsplan ‘bestemmingsplan Trivium’ (d.d. 21 juni 2002). Dit bestemmingsplan voorziet op de locatie in een ‘gemengde doeleinden’ bestemming, met o.a. een maximum van twee restaurants (zie figuur 2).

De ontwikkeling past niet binnen de gebruiksregels in het vigerende bestemmingsplan. Ook zijn er reeds twee restaurants (McDonald’s en ondergeschikte horeca t.b.v. sportcentrum ZUITNL) gevestigd binnen de bestemming “Gemengde doeleinden”, bouwvlak B, van bestemmingsplan Trivium. Het bouwplan voor KFC voldoet derhalve niet aan het vigerende bestemmingsplan en is van dusdanige omvang en betekenis dat een toetsing aan de Ladder voor duurzame verstedelijking noodzakelijk is (zie onder).



Figuur 3: Planlocatie

1.2 Introductie Ladder duurzame verstedelijking

De ontwikkeling van horeca als beschreven is niet toegestaan binnen het vigerende bestemmingsplan en deze moet dus worden gewijzigd. Daarbij is het doorlopen van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking (art. 3.1.6. lid 2 Bro) verplicht voor iedere ‘nieuwe stedelijke ontwikkeling’, als bedoeld in art. 1.1.1. van het Bro.

De Ladder voor duurzame verstedelijking (‘ladder’) heeft zorgvuldig ruimtegebruik als doel en geeft invulling aan het zorgvuldig en transparant afwegen van besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen. Daarom bevat de toelichting bij een bestemmingsplan, op basis van art. 3.1.6. lid twee, een beschrijving van:

- de behoefte aan de betreffende ontwikkeling binnen het verzorgingsgebied;
- de effecten op leegstand en het woon-, leef- en werkklimaat in de omgeving;
- indien de ontwikkeling plaatsvindt buiten het bestaand stedelijk gebied: een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Aangezien de nieuwe KFC binnen het stedelijk gebied ligt als bedoeld in de Ladder, behoeft in de ladderonderbouwing dit aspect dus niet te worden gemotiveerd.

1.3 Opzet van het rapport

In hoofdstuk 2 wordt de ontwikkeling van het nieuwe KFC-restaurant bezien in het licht van landelijke trends, het relevante aanbod en de behoefte in de relevante regio (kwantitatief en kwalitatief). Tevens wordt de relevante regio afgebakend. Hoofdstuk 3 beschrijft de essenties van het relevante overheidsbeleid.

Tot slot worden in hoofdstuk 4 de belangrijkste conclusies geformuleerd t.a.v. de toetsing van de horecafunctie aan de Ladder. Dit aan de hand van de beschreven analyses in dit rapport.

2 Trends en horecastructuur regio

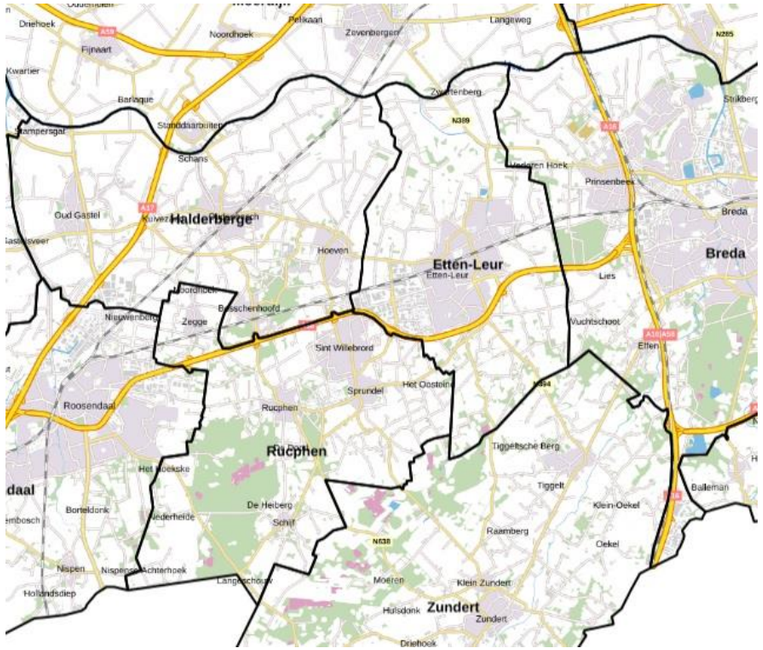
In dit hoofdstuk wordt de behoefte aan horeca als omschreven nader onderbouwd. Dit aan de hand van trends en een behoefte/marktverkenning van vraag en aanbod in het relevante verzorgingsgebied voor de onderhavige ontwikkeling.

KFC is in wezen een fastserviceformule, gericht op zowel consumptie ter plekke (binnen of buiten), afhalen als bezorgen aan huis (via externe bezorgformules). We gaan in dit onderzoek als referentie dan ook uit van de aanbod- en vraagstructuur in de fastservicesector in het relevante verzorgingsgebied.

2.1 Afbakening verzorgingsgebied

De relevante regio voor de ontwikkeling is gedefinieerd als het gebied van waaruit bezoekers in maximaal 10-15 minuten reistijd per auto (tijdens daluren) de locatie kunnen bereiken. Dit is voor een KFC-restaurant een realistische afstand, ook omdat afgehaalde warme kipproducten bij een grotere afstand te veel afkoelen.

We betrekken in de cijfermatige analyses alleen gehele gemeenten binnen het verzorgingsgebied, omdat alleen op dat niveau betrouwbare, recente cijfers over vraag(ontwikkeling) en aanbod bestaan. Op basis van de vermelde maximale reistijd zijn in dit kader alleen de gemeenten Etten-Leur en Rucphen relevant. Het grootste deel van de woonkernen valt hier binnen de contour. In de andere omliggende gemeenten woont slechts een beperkt deel van de bevolking binnen de 15-minuten contour, zoals in Breda. Het betreft hier overigens deelgebieden met een relatief beperkt horeca-aanbod; de binnenstad van Breda valt bijvoorbeeld buiten de contour.



Figuur 4: Begrenzing verzorgingsgebied (gemeenten Etten-Leur en Rucphen)

2.2 Trends in de horecasector

Vraagzijde

- Mensen eten en drinken steeds meer ‘buiten de deur’. Deze markt is goed voor ruim een derde van de consumentenbestedingen aan eten. Het gaat daarbij niet alleen om ‘reguliere’ horeca, maar ook om eten op evenementen, foodfestivals, het werk, etc. Bovendien laten mensen steeds vaker eten thuisbezorgen, vaak vanuit een horecazaak.
- Goede horeca is essentieel voor sterke centra en andere bestemmingen gericht op bewoners, recreanten, werkers en/of passanten. Het belichaamt als ‘gastheer’ immers de brede toegankelijkheid, gastvrijheid en belevingswaarde van gebieden.
- De consument gaat steeds meer op zoek naar een ‘unieke’ ervaring: producten, horecaformules en locaties met een bijzondere of emotionele lading. Elke doelgroep stelt daarbij haar eigen eisen aan de horeca, met verschillende criteria: gemak, prijs, kwaliteit, beleving, etc.
- Nederland ontwikkelt zich tot ‘leisureland’ waar wonen, werken en winkelen niet meer zonder horeca kunnen.
- De bestedingen in de horecasector groeiden t/m 2019 landelijk met opvallende cijfers. Dit geldt met name voor de fastservicebranche, restaurants (+35% tussen 2010 en 2019) en hotels. Alleen in de branche cafés bleef de groei wat achter (zie figuur 5 op de volgende pagina).
- In de ‘coronajaren’ 2020 en 2021 daalden de bestedingen in de horeca fors, vanwege de gedwongen sluiting van de sector in diverse perioden. Sinds 2022 stijgen de bestedingen weer in hoog tempo.

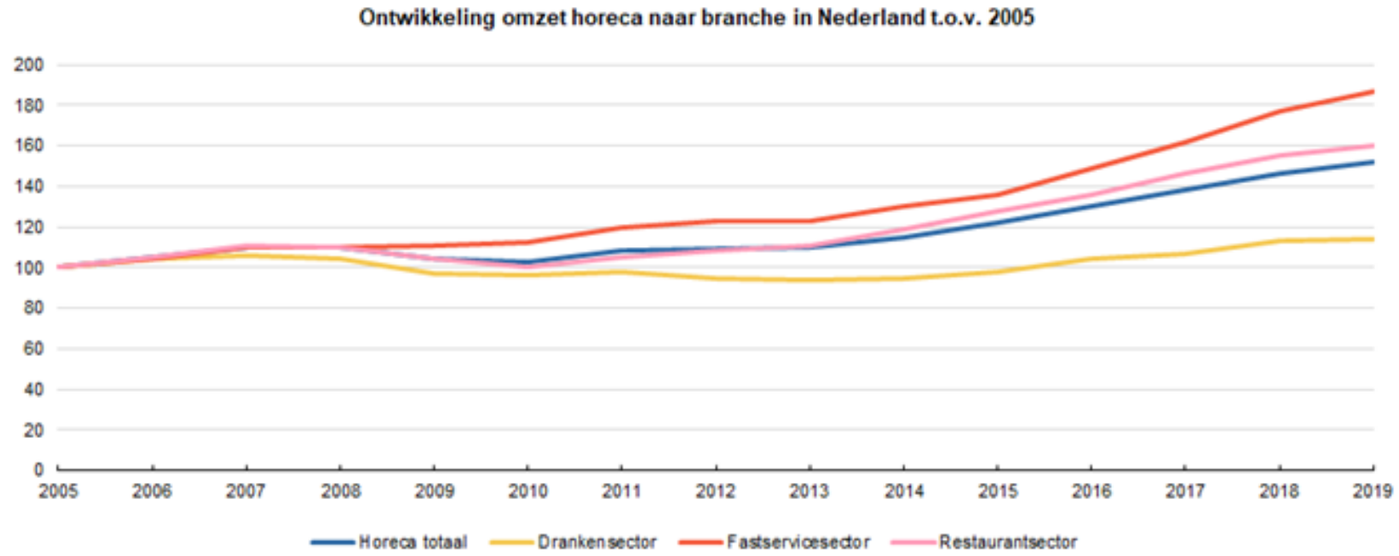
Aanbodzijde

- De horeca is een zeer veerkrachtige en in veel opzichten flexibele sector. Dat bleek tijdens de Coronapandemie, maar ook eerder al. De sector speelt van oudsher snel en creatief in op de continu veranderende consumentenbehoeften. Er komen nieuwe formules bij, er verdwijnen formules en veel horecazaken veranderen frequent hun inrichting.
- Voor onderscheidende horecaformules (in het hogere èn prijsvriendelijke segment), die creatief en klantgericht inspelen op lokale gebiedskwaliteiten en consumententrends bestaat altijd perspectief. Kwaliteit, onderscheidend vermogen en gastvrijheid zijn essentieel.
- Nieuwe horecazaken worden groter; vanwege omzeteisen en de behoefte aan multifunctionaliteit. Ze organiseren steeds vaker recreatieve activiteiten, verhuren zalen of doen aan catering. Hiervoor is ruimte nodig, die in binnensteden en andere centra vaak niet beschikbaar is.
- Horeca wordt steeds meer met andere functies gemixt, zoals detailhandel, cultuur, vermaak en recreatie. Soms is horeca de hoofdfunctie, soms niet.

- Horecazaken zijn vaak beeldbepalend voor gebieden en worden daarom soms doelbewust ingezet binnen gebiedsontwikkelingen, bijvoorbeeld ten behoeve van ‘placemaking’ van ontwikkellocaties.
- Het rendement van veel horecazaken staat al jarenlang zwaar onder druk. Er is in veel gebieden ‘teveel van hetzelfde’. Dit betreft vooral horecazaken met onvoldoende eigenheid/uniciteit, marketing, een gedateerde inrichting, uitstraling of menukeuze. Ze hebben vaak onvoldoende budget voor productvernieuwing.
- Waarschijnlijk leiden de coronapandemie, kostenstijgingen en personeelstekorten tot een versnelde sluiting van onrendabele horeca, maar de behoefte onder consumenten groeit nog steeds. Zie voor de verwachte effecten van het coronavirus par. 2.6.

Horeca op perifere locaties

- De horecasector kent verschillende vestigingsmilieus.
  - Horeca in binnensteden en hoofdcentra richt zich op kwaliteit, keuze en verblijfsklimaat (‘fun’) en profiteert van de gevestigde detailhandel, cultuur, evenementen, etc.
  - Doelgericht bezochte, vaak grootschalige horecazaken vestigen zich bij voorkeur op goed bereikbare (perifere) locaties met ruime parkeergelegenheid. Veel horecaformules hebben een voorkeur voor clustering, zowel vanwege kostenbesparing (gezamenlijke ontwikkeling, beheer, parkeervoorzieningen) als omzetmaximalisatie (combinatiebezoeken, gezamenlijke profilering en promotie).
  - Daarnaast zien we nog steeds veel solitaire horecazaken, bijvoorbeeld in wijken, recreatiegebieden of op andere locaties.
  - Alle vestigingsmilieus hebben hun eigen bezoekmotieven, bezoekgedrag en doelgroepen en vullen elkaar daarom veelal goed aan.
- Op perifere locaties (zoals in Etten-Leur) groeit het aanbod van horeca. Soms gecombineerd met leisure, grootschalige detailhandel, tankstations of andere bedrijven. Dit horecatype hecht vooral waarde aan:
  - Een optimale bereikbaarheid per auto.
  - Veel (eigen) parkeergelegenheid dicht bij de entree.
  - Ruime panden (dit horecatype kent relatief hoge piekbelastingen) met voldoende hoogte, soms inclusief verdieping.
  - Mogelijkheden voor een ‘drive through’.
  - Combinatiebezoek met andere detailhandel/leisure/horeca in het cluster (‘massa is kassa’).
  - Goede herkenbaarheid en zichtbaarheid vanaf de autoweg.



Figuur 5: Ontwikkeling omzet horeca naar branche in Nederland t/m 2019

2.3 Behoefte horeca kwantitatief

Een Ladderonderbouwing voor horeca is primair gericht op de kwalitatieve meerwaarde van de ontwikkeling (in brede zin) en de ruimtelijke effecten waaronder leegstand. Het omvat dus geen ‘traditioneel’, uitgebreid marktonderzoek voor de relevante activiteiten. Dit in aansluiting op de jurisprudentie rond de Ladder.

Er bestaat voor horeca als hier beoogd in wezen geen ‘vanzelfsprekende’ behoefte. De vraag wordt vooral bepaald door de aanbodkwaliteiten in brede zin, waarbij de combinatie tussen productconcept, onderscheidend vermogen, inrichting/vormgeving/uitstraling, doelgroepen, marktbenadering, locatie en (zeer belangrijk in de horeca) ondernemerschap en gastvrijheid centraal staan.

De marktomstandigheden zijn voor horeca bovendien zeer dynamisch, aan zowel de vraag- als aanbodzijde. De kwantitatieve behoefte wordt in dit kader dan ook slechts indicatief bepaald, met als doel de ruimtelijke effecten (waaronder leegstand) goed te kunnen inschatten. De beoordeling van de kwalitatieve aspecten is zoveel mogelijk geobjectiveerd door BRO.

Aanbodstructuur horeca in de regio

Er zijn in het afgebakende verzorgingsgebied (regio) momenteel 24 drankenverstrekkers (koffie/thee, alcoholhoudend, etc.), 57 fastservicezaken (snackbars, grillrooms, etc.) en 31 restaurants. Totaal biedt de regio dus 112 horecazaken. Het grootste deel ligt in het centrum van Etten-Leur en in mindere mate in de centra van Rucphen en Sint Willebrord. Deze horeca richt zich vooral op recreatief, impulsgericht horecabezoek en ‘een terrasje pakken’. Het betreft hier dan ook veelal restaurants, cafés en brasserieformules. Horeca gericht op fastservice (zoals KFC) bevindt zich in de regio vooral in de woonwijken. Deze zaken (snackbars, grillrooms) hebben primair een wijkverzorgende functie. Uitzondering is McDonald's, die zich juist naast de planlocatie van KFC bevindt.

Omgerekend per 10.000 inwoners is het totale aantal horecazaken in de regio met 16,6 zaken duidelijk lager dan gemiddeld. In geheel Noord-Brabant en landelijk zijn respectievelijk gemiddeld 25,4 en 22,3 horecazaken per 10.000 inwoners beschikbaar. Vooral het aantal drankenverstrekkers en restaurants is verhoudingsgewijs erg laag in de regio. Belangrijke reden is waarschijnlijk het ruime aanbod in de Bredase binnenstad. In de branche fastservice (waaronder KFC valt in deze indeling) is het aanbod eveneens beneden gemiddeld: er zijn gemiddeld 8,4 zaken per 10.000 inwoners beschikbaar (provinciaal 10,5 en landelijk 9 zaken).

Fastfoodrestaurants

Fastfoodrestaurants worden in de beschikbare horeca-data niet apart onderscheiden als branche. De horecaformules McDonald’s, Burger King en KFC worden algemeen beschouwd als de belangrijkste vertegenwoordigers hiervan. Het gemiddelde consumentendraagvlak per formule staat in tabel 1. De cijfers betreffen nadrukkelijk gemiddelden en zijn dus indicatief: in stedelijke gebieden zijn de vermelde horecaformules verhoudingsgewijs veelal sterker vertegenwoordigd dan in minder stedelijke gebieden. Onderhavige regio neemt wat dat betreft een tussenpositie in.

Tabel 1: Aanbod fastfoodrestaurants in Nederland 2023

	Vestigingen [1]	Gemiddeld aantal inwoners per zaak Nederland (afgerond)
McDonald's	255	70.000
Burger King	70	255.000
KFC	87	205.000

Na een forse groei in de afgelopen decennia neemt het aantal McDonald’s-vestigingen nog slechts bescheiden toe. Bij KFC is daarentegen nog wel sprake van een duidelijke groei, door het expansieve vestigingsbeleid in de afgelopen jaren. In de regio als afgebakend is alleen een McDonald’s restaurant gevestigd; pal naast de ontwikkellocatie. De Woonboulevard Breda biedt zowel een McDonald’s als een KFC-restaurant. Deze laatste zijn vooral ondersteunend aan de functie als woonboulevard en vanaf de snelwegen A16 en A58 veel minder goed bereikbaar als de locatie Trivium.

Vraagpotentieel horeca

Het inwonertal in het verzorgingsgebied (nu ca. 67.500 inwoners) neemt de komende jaren nog iets toe. Over 10 jaar (2033) worden circa 69.100 inwoners verwacht.[2] In Breda, deels gelegen binnen de vermelde 15-minutencontour vanaf de planlocatie, groeit het aantal inwoners de komende 10 jaar naar verwachting zelfs nog met bijna 12.000. Het consumentendraagvlak voor (extra) horeca groeit in het verzorgingsgebied dus nog.

We benadrukken dat bij het vermelde vraagpotentieel geen rekening is gehouden met de toeristisch-recreatieve en zakelijke vraag en stijgende bestedingen in de horeca in het algemeen (particulier, zakelijk). Deze toe-

[1] Eigen websites formules, januari 2023.
[2] PBL/CBS Regionale prognose 2019–2050.

Tabel 2: Indicatie marktruimte horeca regio Etten-Leur (bron bestedingen en omzetten: CBS)

	Vraagpotentieel vanuit Inwoners regio (mln. €)		Omzetclaim gevestigde horeca regio (mln. €)	Verschil (indicatie marktruimte, mln. €)	
	2023	**Toekomst (2033)**	**2023**	**2023**	**Toekomst (2033)**
Drankenverstrekkers	13,6	13,9	9,2	+4,4	+4,7
Fastservice	18,4	18,8	18,7	-0,3	+0,1
Restaurants	34,7	35,5	19,4	+15,3	+16,1
Totaal	**66,7**	**68,3**	**47,3**	**+19,4**	**+21,0**

name wordt wel voorspeld door banken, brancheorganisaties en toeristische netwerkorganisaties, ook postcorona. Figuur 5 toont aan dat de horecabestedingen in Nederland sinds het jaar 2005 geleidelijk verder stegen. De 'coronajaren' 2020, 2021 en 2022 zijn hier bewust niet opgenomen, vanwege de zeer disruptieve effecten van de pandemie. Inmiddels lijken de bestedingen weer ongeveer op het peil van 2019 (dus precorona) te zijn. Wel staan rendementen van horecazaken onder druk, vanwege de sterk gestegen kosten.

Raming marktruimte

In deze paragraaf is een indicatieve berekening opgesteld voor de marktruimte (behoefte) aan horeca in het relevante verzorgingsgebied. Zowel voor de huidige situatie (2023) als over 10 jaar (2033). We benadrukken dat 'modelmatige' ramingen van de marktruimte voor horeca altijd slechts indicatief zijn. De behoefte wordt bepaald door vele aspecten, zowel aan de aanbodzijde (kwaliteit, onderscheidend vermogen, ondernemerschap, marketing, etc.) als de vraagzijde (inkomensontwikkeling, economische conjunctuur, etc.).

In tabel 2 hebben we de globale marktruimte voor nieuwe horeca in het verzorgingsgebied geraamd, nu en in 2033. Op basis van de landelijke omzetcijfers (bron: CBS) ramen we per horecabranche de gemiddelde besteding per inwoner. De totale bestedingen in horecazaken vanuit een bepaald gebied noemen we het **vraagpotentieel**. Dit is het gemeentelijke inwonertal vermenigvuldiging met de gemiddelde besteding naar horecatype.[3] De bestedingen zijn gebaseerd op landelijke cijfers uit 2019, omdat 2020 en 2021 vanwege de coronapandemie en lockdowns niet representatief zijn. Cijfers over 2022 zijn nog niet beschikbaar.

Vermelde bestedingen zijn nadrukkelijk indicatief en alleen beschikbaar op landelijk en niet op regionaal niveau. De bestedingen houden bovendien geen rekening met de inkomende en uitgaande buitenlandse horecabestedingen naar/vanuit de regio. Als een gebied per saldo meer horecabestedingen aantrekt dan dat er afvloeien (zoals in toeristische regio's) resulteert dat in een hoger bestedingspotentieel en dus meer ontwikkelingskansen voor horeca.

Er zijn in de regio momenteel als vermeld 24 drankverstrekkers, 57 fastservicezaken (snackbars, grillrooms, etc.) en 31 restaurants. Wanneer we hierop de gemiddelde Nederlandse omzetcijfers voor deze horecatypen (conform de indeling van CBS en Kamer van Koophandel) toepassen, dan ontstaat de zogenaamde **omzetclaim** voor de regionale horeca[4]. Deze is eveneens weergegeven in onderstaande tabel.

De horecamarkt in de regio Etten-Leur biedt veel ruimte voor uitbreiding. De totale bestedingen in horeca door lokale inwoners bedragen momenteel circa € 66,7 mln. per jaar. Dit bedrag ligt ruim boven de 'claim' van het gevestigde aanbod (€ 47,3 mln.). Er bestaat dus nu reeds een indicatieve marktruimte van ruim € 19 mln. in het verzorgingsgebied. Het hier beoogde KFC-restaurant zal volgens de normcijfers een jaaromzet hebben van circa € 1,5 – € 2 mln. en past dus ruim binnen de marktruimte. De omzeteffecten zullen zelfs nog beduidend lager uitvallen, omdat een wezenlijk deel van de bezoekers van KFC passerend autoverkeer via de A58 betreft, die veelal van (ver) buiten de regio komen. Dit beperkt de omzeteffecten op het bestaande, relevante horeca-aanbod in de regio. De regionale marktruimte voor horeca zal de komende 10 jaar door de bevolkingsgroei bovendien nog toenemen met ca. € 1,5 mln.

De marktruimte is nadrukkelijk indicatief en behoudend en mede afhankelijk van het onderscheidende en innovatieve karakter van nieuwe zaken.

2.4 Behoefte horeca kwalitatief

De meeste horecazaken in de regio bevinden zich in de centra (restaurants, cafés) en de woonwijken (snackbars, cafés). De planlocatie is de enige goed bereikbare 'traffic-locatie' in de regio, geschikt voor horecaformules gericht op doelgericht bezoek, kortdurend verblijf en een laag prijsniveau (zoals KFC). Relatief veel horeca in de regio is in de beoordeling van BRO wat 'traditioneel' en soms zelfs gedateerd qua opzet, inrichting en uitstraling. Bijzondere, moderne en/of innovatieve concepten zijn matig

[3] Gebaseerd op het inwonertal van de regio in 2023 en 2033 (resp. 67.478 en 69.100) en de meest actuele cijfers van CBS / Kamer van Koophandel. Landelijk is de gemiddelde besteding per inwoner bij drankverstrekkers € 202,-, in fastservicezaken € 272,- en in restaurants € 514,- per inwoner per jaar (cijfers over 2019, incl. BTW).

[4] Normcijfer gemiddelde omzet per drankverstrekker € 384.000,-, fastservicezaak € 329.000,- en per restaurant € 625.000,- (cijfers over 2019, incl. BTW). Bron: CBS / Kamer van Koophandel.

vertegenwoordigd. Ook zijn er relatief weinig fastfoodzaken en restaurants in het verzorgingsgebied die qua locatie, inrichting en menukeuze goed gefaciliteerd zijn voor jongere leeftijdscategorieën, families met (jonge) kinderen en zakelijk autoverkeer. De beoogde KFC speelt nadrukkelijk in op deze behoeften.

KFC is een moderne fastservice formule met een groeiende populariteit onder een brede bevolkingsgroep, o.a. vanwege de gevarieerde vegetarische menukeuze. In tegenstelling tot de twee andere grote fastfoodrestaurantketens in Nederland (McDonald's en Burger King) biedt KFC alleen kipproducten.

2.5 Plancapaciteit en relevante plannen

Er zijn in de regio geen 'harde' plannen of plancapaciteit bekend met de aard, omvang, doelgroepen en het locatieprofiel van onderhavige ontwikkeling.

Er bestaan in het verzorgingsgebied weliswaar enige planologische opties (plancapaciteit) voor vestiging van (nieuwe) horeca, maar dit betreft vooral de centrumgebieden en buurt- en wijkcentra. Deze hebben veelal een bredere (flexibele) bestemming dan alleen horeca. Het vastgoed is meestal reeds ingevuld met horeca of verwante functies (retail, dienstverlening, etc.). De daadwerkelijke beschikbaarheid voor (nieuwe) horeca is dus beperkt.

Bovendien zijn de centra in de regio qua gebiedsprofiel, karakter en bezoekmotief niet vergelijkbaar met de onderhavige horecaontwikkeling en dus niet relevant in dit kader.

2.6 Toekomstperspectief horeca algemeen

Toekomstperspectief horeca algemeen

De komende jaren worden weliswaar extra faillissementen verwacht in de horecasector, maar aan de andere kant ook een verdere groei van bezoek en bestedingen. Meerdere bronnen verwachten dat de horecaomzet landelijk rond 2023 weer op het niveau van 'topjaar' 2019 zal zijn. De actuele situatie bevestigt deze prognose. De rendementen staan daarentegen (vanwege de forse kostenstijgingen) wel sterk onder druk. De effecten hiervan op langere termijn zijn vooralsnog onduidelijk. Personeelstekorten dwingen sommige zaken tot gedeeltelijke sluiting dan wel een kleinere afhankelijkheid van personeel, bijvoorbeeld door systematisering van bedrijfsprocessen ('systeemhoreca'). KFC is hiervan een goed voorbeeld.

Horeca is niet meer weg te denken uit het straatbeeld en heeft een belangrijke maatschappelijke functie. Er bestaat een enorme (voor iedereen herkenbare) behoefte aan buitenshuis eten, iets drinken en uitgaan. Mensen willen er weer op uit, anderen ontmoeten en iets 'beleven'. De horeca is van nature een zeer dynamische en veerkrachtige sector, die creatief inspeelt op veranderende trends, ontwikkelingen en marktomstandigheden. Dat zagen we ook na 2008 (kredietcrisis, recessie): vanaf 2013 nam de horecaomzet landelijk weer snel en vrij aanzienlijk toe. Ook in de coronaperiode was het aanpassingsvermogen van de horecasector goed zichtbaar (thuisbezorgen/afhalen, culinaire wandelingen, nieuwe terrasconcepten en -locaties). Opvallend is dat er overal in Nederland ook nu nog veel aanvragen komen voor nieuwe horecazaken.

3 Beleidskaders

Op het terrein van horeca is in de hier afgebakende regio nauwelijks specifiek of gebiedsgericht overheidsbeleid geformuleerd. We volstaan hier dan ook met de belangrijkste algemene beleidskaders.

3.1 Provincie

Omgevingsvisie

De Brabantse Omgevingsvisie (vastgesteld december 2018) zet in op duurzame verstedelijking. De focus ligt daarbij op herbestemmen en transformeren. Om Brabant in de toekomst welvarend, verbonden en klimaatproof te laten zijn, onderscheidt de provincie vier hoofdopgaven, die nauw met elkaar samenhangen:

- Werken aan de Brabantse energietransitie;
- Werken aan een klimaatproof Brabant;
- Werken aan de slimme netwerkstad;
- Werken aan een concurrerende, duurzame economie.

De visie doet geen letterlijke uitspraken over horeca inclusief hotels.

De provincie Noord-Brabant heeft ook geen specifiek horecabeleid geformuleerd. Wel stelt men in algemene zin te streven naar een goed, economisch levensvatbaar voorzieningenniveau. De primaire verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij gemeenten.

3.2 Gemeente

Omgevingsvisie Etten-Leur

De Omgevingsvisie “Etten-Leur doet het gewoon” is vastgesteld op 11 juli 2022. Etten-Leur wil zich duurzaam ontwikkelen, strevend naar een balans tussen:

- het lichamelijke en geestelijke welzijn van inwoners (de mensen);
- de veerkracht en kwaliteit van de natuur en het landschap (leefomgeving);
- een gezonde en vitale economische ontwikkeling (economie).

De komende decennia staan voor de gemeente in het teken van herstel van de balans met als belangrijkste opgaven:

- de energietransitie;
- het beperken van de nadelige gevolgen van de klimaatverandering;
- de omslag naar een circulaire economie.

De planlocatie is in de Omgevingsvisie gekenmerkt als ‘Werkgebied’ Oostpoort-Trivium. Belangrijke uitgangspunten voor deze gebieden zijn:

- ruimte bieden voor vernieuwing;
- bestaande werkgebieden toekomstbestendig maken;
- meer ruimte voor groen, natuur en water;
- transformatie naar energieneutraal bedrijventerrein;
- op weg naar een circulaire economie in 2050;
- een goede omgevingskwaliteit.

De gemengde functie van Trivium blijft ongewijzigd. De locatie Oostpoort blijft primair een kantorenpark, waar naast zakelijke dienstverlening ook andere maatschappelijke voorzieningen kunnen worden gevestigd.

Verder besteedt de Omgevingsvisie geen bijzondere aandacht aan horeca buiten de centra.

De gemeente Etten-Leur beschikt niet over een actuele Horecavisie.

4 Toets Ladder voor duurzame verstedelijking

Mede op basis van de beschreven analyses en beleidskaders, beoordelen we hieronder het plan voor de permanente vestiging van een KFC-restaurant te Etten-Leur vanuit de uitgangspunten van de Ladder voor duurzame verstedelijking.

Kwalitatieve behoefte leidend
Vanuit de doelstellingen van de Ladder voor duurzame verstedelijking zijn er globaal twee soorten behoeften:

- Kwalitatieve behoefte komt voort uit trends en ontwikkelingen, beleidskaders en de meerwaarde en het onderscheidend vermogen van een ontwikkeling vanuit bijvoorbeeld concept, bijzondere kwaliteiten, doelgroepen, relatie met planlocatie en omgeving, etc..
- Kwantitatieve behoefte komt voort uit cijfermatige modelberekeningen van vraag en aanbod en zijn altijd gebaseerd op diverse aannames.

In de ruimtelijke ordening is de kwalitatieve behoefte het meest bepalend, mede omdat de kwantitatieve (cijfermatige) behoefte/marktruimte veelal wordt beschouwd als element van de reguliere marktwerking. Met dit laatste heeft de overheid in principe geen bemoeienis, tenzij extra leegstand van enige omvang wordt verwacht of de markt door een specifieke ontwikkeling duurzaam ontwricht dreigt te ramen, met wezenlijke negatieve ruimtelijke, economische of maatschappelijke effecten.

Ruime behoefte voor KFC in Etten-Leur
De beoogde vestiging van een KFC restaurant op de locatie Trivium te Etten-Leur voorziet in een duidelijke behoefte, zowel kwalitatief als kwantitatief. Het verbreedt het regionale horeca-aanbod en levert een positieve bijdrage aan de verzorgingsfunctie voor lokale en regionale inwoners, autopassanten via de A58 en toeristisch-recreatieve bezoekers. De ontwikkeling draagt hiermee bij aan een goed woon- en leefklimaat (leefbaarheid), ook voor de eigen inwoners.

Relatief veel horeca in de regio is wat ‘traditioneel’ qua opzet, inrichting en uitstraling. Bijzondere, moderne en/of innovatieve concepten zijn matig vertegenwoordigd. De horeca bevindt zich vooral in de centra. De toevoeging van een modern horecaconcept op een ‘trafficlocatie’ als Trivium biedt meerwaarde aan de bestaande horecastructuur en trekt nieuwe doelgroepen naar Etten-Leur.

Ook in kwantitatief opzicht bestaat voldoende marktruimte voor de nieuwe horecazaak. Te meer omdat een belangrijk deel van de bezoekers van KFC autopassanten via de A58 zal betreffen. Zij komen veelal van (ver) buiten de regio en vormen dus feitelijk extra vraagpotentieel voor de horeca.

Effecten positief en aanvaardbaar
De onderhavige ontwikkeling is onderscheidend en complementair aan de gevestigde horeca in gemeente en regio. Ook t.o.v. het naastgelegen McDonald’s heeft KFC vanwege haar accent op kipproducten een duidelijk eigen profiel en doelgroepen. Ten dele zullen er ook combinatiebezoeken plaatsvinden.

Mede omdat voldoende behoefte is aangetoond verwachten we geen substantiële (negatieve) effecten op de leegstand in de regio. De effecten zijn kortom aanvaardbaar.

Passend in beleidskaders
De ontwikkeling speelt goed in op de behoefte van de lokale en provinciale overheid, zoals omschreven in diverse beleidsdocumenten. Horeca heeft een belangrijke meerwaarde voor de economische, toeristisch-recreatieve en maatschappelijke functie van de gemeente Etten-Leur en de overige regio (ontmoeting, ontspanning, vernieuwing).

Conclusie
De vestiging van KFC te Etten-Leur als omschreven in hoofdstuk 1 wordt vanuit de doelstellingen en kaders van de Ladder voor duurzame verstedelijking positief beoordeeld.

De ontwikkeling heeft zowel een lokale als (boven)regionale verzorgingsfunctie en er is voldoende behoefte aanwezig, zowel vanuit kwalitatief als kwantitatief perspectief. Het versterkt de verzorgingsfunctie van Etten-Leur in algemene zin en van de werklocatie Trivium in het bijzonder.

Ruimte. Mensen. Toekomst.

Amsterdam
Rhijnspoorplein 38
1018 TX Amsterdam
+31 (0)20 506 19 99

Boxtel
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
+31 (0)411 850 400

Venlo
Industriestraat 94
5931 PK Tegelen
+31 (0)77 373 06 01

info@bro.nl
www.bro.nl

BRO

Bijlage 2 - Verkeersonderzoek

MOBYCON

RAPPORT

In opdracht van:
Collins Foods Netherlands Operations B.V.

Projectnummer:
M07903-R1-E7

Datum:
3 juni 2024



Onderbouwing verkeer KFC Etten-Leur

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

1. INLEIDING 3

1.1 Aanleiding 3

1.2 Leeswijzer 3

2. INVENTARISATIE HUIDIGE SITUATIE 4

2.1 Infrastructureel onderzoeksgebied 4

2.2 Beleidsmatige kaders 4

2.3 Grenswaarden intensiteit 5

3. VERKEERSAANTREKKENDE WERKING 7

3.1 Context 7

3.2 Mee te rekenen verkeersaantrekkende werking 9

3.3 Verdeling verkeersaantrekkelijke werking 10

4. TOETSING TOEKOMSTIGE SITUATIE 12

4.1 Prognose verkeerssituatie 2040 op wegvakniveau 12

4.2 Prognose verkeerssituatie 2040 op kruispuntniveau 12

4.3 Prognose verkeerssituatie 2040 als gevolg van drive-through 14

5. CONCLUSIE 15

6. BIJLAGE(N) 16

6.1 Bijlage 1 – Uitgangspunten berekeningen 17

6.2 Bijlage 2 – Berekening verkeersaantrekkende werking o.b.v. referentiestudie 21

6.3 Bijlage 3 – Intensiteiten 2040 na oplevering ontwikkeling 23

6.4 Bijlage 4 – Verhouding intensiteit en grenswaarden 2023 en 2040 24

6.5 Bijlage 5 – Toetsing op basis van CROW-kencijfer zonder correctie 25

Colofon
Johan Eggink, Mobycon
Jasper Doeven, Mobycon

Copyright
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.
No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.

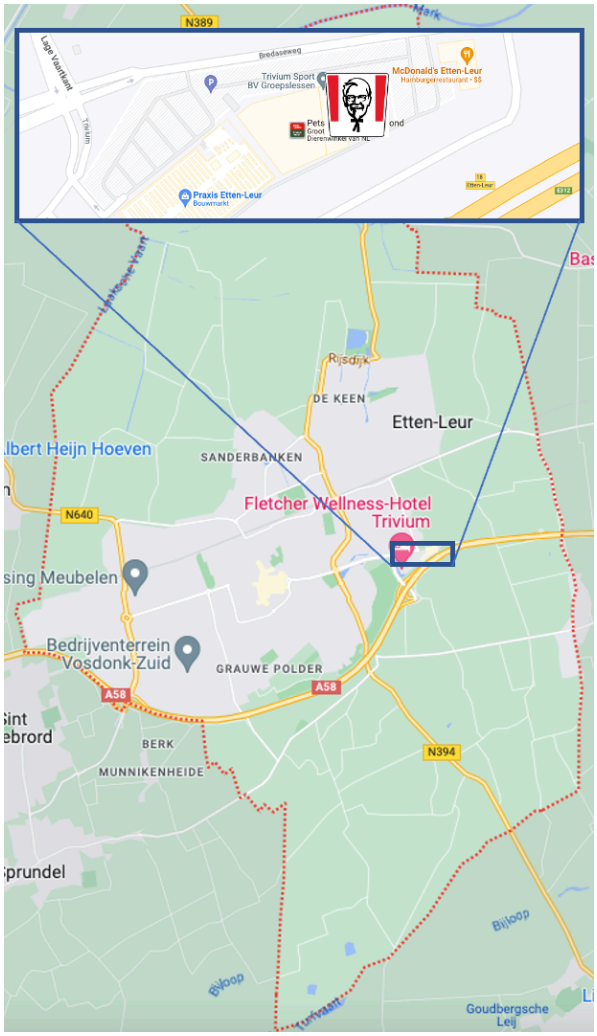
VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Collins Foods Europe werkt aan de ontwikkeling van een nieuwe KFC-vestiging aan de Bredaseweg te Etten-Leur op de locatie van het huidige Studio76. De ontwikkeling van deze KFC brengt een toename in verkeer met zich mee. In deze rapportage gaan we in op de toename in verkeer die kan worden verwacht na realisatie van de KFC-vestiging en wat dit betekent voor de verkeersafwikkeling in de omgeving.

Onderstaande figuur laat de ligging van de ontwikkeling binnen de gemeente Etten-Leur zien.



Figuur 1: Ligging ontwikkeling in de gemeente Etten-Leur

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 brengen we de huidige situatie in beeld. We kijken naar de inrichting van de wegen in het plangebied en brengen kaders vanuit beleid in kaart. In hoofdstuk 3 berekenen we de verkeersaantrekkende werking van de ontwikkeling. In hoofdstuk 4 gaan we in op wat deze toename in verkeer betekent voor het omliggende wegennet. We gaan in de hoofdstukken enkel in op de belangrijkste uitgangspunten en resultaten. Overige uitgangspunten en resultaten zijn opgenomen in de bijlagen.

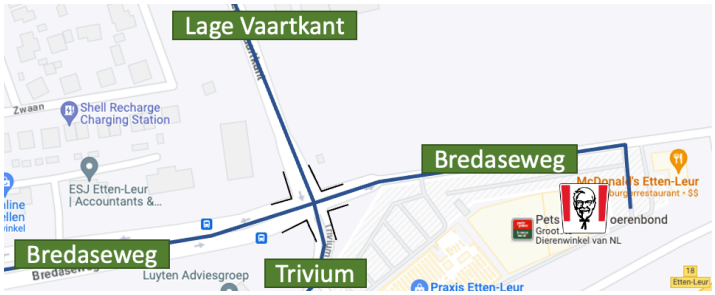
VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

2. INVENTARISATIE HUIDIGE SITUATIE

De eerste stap van het onderzoek bestaat uit het inventariseren van de huidige situatie. In dit hoofdstuk brengen we het onderzoeksgebied in kaart, gaan we in op relevante beleidskaders en geven we een indicatie van de maximale hoeveelheid verkeer die op elk van de wegvakken acceptabel is.

2.1 Infrastructureel onderzoeksgebied

Onderstaande figuur laat de ligging van de ontwikkeling zien met daarbij het onderzoeksgebied dat voor dit onderzoek relevant is.



Figuur 2: Onderzoeksgebied

2.2 Beleidsmatige kaders

We gaan in op de voor dit onderzoek relevante beleidsstukken en de kaders die deze stukken stellen voor ons onderzoek.

2.2.1 'Omgevingsvisie Etten-Leur; Etten-Leur doet het gewoon!' (2022)

De Omgevingsvisie van de gemeente Etten-Leur schetst onder andere een verkeerskundige visie van de gemeente. De gemeenteraad heeft in 2022 de Omgevingsvisie officieel vastgesteld. De gemeente is voornemens om onder andere een oostelijke randweg te realiseren. Deze randweg zou in het verlengde komen te liggen van de Bredaseweg waar de nieuwe KFC-vestiging beoogd is.

Deze oostelijke randweg heeft als gevolg dat de verkeersstromen binnen het onderzoeksgebied sterk wijzigen en de Bredaseweg ter hoogte van de KFC een hogere verkeersintensiteit zal krijgen. Echter, er is nog geen definitief besluit of de oostelijke randweg wordt aangelegd. Op 4 maart 2024 heeft de gemeenteraad de optie voor de oostelijke randweg besproken, waaruit blijkt dat eerst nog twee andere stappen nodig zijn en naar verwachting in 2026 een definitief besluit te nemen voor realisatie van de oostelijke randweg[1].

Bij verkeerskundige onderbouwingen als deze wordt doorgaans enkel rekening gehouden met ontwikkelingen waarvan de bestemmingsplanprocedure is doorlopen, omdat deze zeker gerealiseerd gaan worden en daarmee voor gewijzigde verkeersstromen zorgen. We laten daarom deze randweg en de impact hiervan op de verkeersstromen binnen het plangebied buiten beschouwing.

[1] *https://ettenleur.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Index/ea0d1208-9660-41a3-8769-7c55028173a9#d8ba3bb5-9367-4eee-8438-ce93f3c1c417*

2.2.2 'Plan-MER Omgevingsvisie Etten-Leur' (2021)

Naar aanleiding van de (toen nog niet vastgestelde) Omgevingsvisie is een Plan-MER (Plan-Milieu Effect Rapportage) opgesteld waarin onder andere de verkeerskundige effecten van een oostelijke randweg zijn doorgerekend. De verkeersintensiteiten per wegvak worden benoemd voor het basisjaar (2017) en de referentiesituatie (2030/2040). Er worden verschillende scenario's benaderd wat betreft gewijzigde infrastructuur en het realiseren van extra woningen. Ondanks het feit dat we geen rekening houden met de oostelijke randweg, maken we wel voor zover mogelijk gebruik van de prognoses uit deze studie.
We kijken naar het basisjaar en de referentiesituatie van 2030/2040 om zo de situatie exclusief ontwikkeling te inventariseren. In bijlage 1 gaan we verder in op de genomen rekenstappen om de intensiteiten in de juiste eenheden te bepalen.

2.2.3 'Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan: veilig, leefbaar en bereikbaar; "Etten-Leur doet het gewoon"' (2013)

In 2013 is het huidige gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) van de gemeente Etten-Leur vastgesteld. In het GVVP wordt voor erftoegangswegen binnen de bebouwde kom en zonder fietsvoorzieningen aangegeven welke intensiteit per etmaal maximaal acceptabel is. Voor erftoegangswegen met fietsvoorzieningen en voor gebiedsontsluitingswegen worden geen specifieke maximaal acceptabele intensiteiten benoemd. Daarvoor baseren we ons dus op landelijk erkende richtlijnen van het CROW.

Verder wordt in het GVVP benoemd dat de ambitie van de gemeente is om de verhouding tussen de intensiteit en de maximaal acceptabele intensiteit op alle wegvakken onder de 86% te houden. Deze waarde nemen we als uitgangspunt over in dit onderzoek.

2.3 Grenswaarden intensiteit

Bij het bepalen van de grenswaarden qua intensiteit van elk wegvak maken we onderscheid tussen de beleidsmatige wegencategorisering en naar hoe de weg op straat is ingericht. We bepalen de grenswaarden op basis van de daadwerkelijke inrichting.

We maken in het bepalen van de grenswaarden onderscheid tussen erftoegangswegen (ETW), gebiedsontsluitingswegen (GOW) en industriewegen. Alle wegen toetsen we echter als gebiedsontsluitingsweg (GOW) of industrieweg, omdat de feitelijke inrichting in geen enkel geval aansluit bij een erftoegangsweg.

Gebiedsontsluitingswegen (GOW) toetsen we op basis van verkeersveiligheid en doorstroming. Industriewegen toetsen we enkel op verkeersveiligheid. We gaan hierbij uit van een indicatieve grenswaarde per wegvak. Deze indicatieve grenswaarde biedt slechts een globaal inzicht in de toekomstige situatie. Knelpunten op gebiedsontsluitingswegen en in mindere mate op industriewegen treden namelijk vooral op kruispunten op.

Op de industriewegen hanteren we een andere grenswaarde dan in de vorige versie van het rapport, omdat er in de tussentijd nieuwe informatie beschikbaar is gekomen en daarnaast in het kader van een heroverweging. Op beide wegen die als industrieweg zijn ingericht is sprake van vrijliggende fietspaden en de wegen voldoen aan de inrichtingskenmerken van één van de drie mogelijke dwarsprofielen die genoemd staan in de nieuwe CROW-publicatie 'Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30'. Hoewel bij dit dwarsprofiel in de publicatie geen maximaal acceptabele intensiteit wordt benoemd, is uit de maximaal acceptabele intensiteit van de twee andere dwarsprofielen te herleiden dat deze zijn gebaseerd op figuur 3 van de notitie 'Aanbevelingen fiets- en kantstroken' van CROW-Fietsberaad. In dit document wordt voor het derde dwarsprofiel een maximaal acceptabele intensiteit van 20.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal gehanteerd.

In de volgende tabel tonen we de grenswaarden qua intensiteit per wegvak. ETW30 Bibeko voor ‘erftoegangsweg binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur’. GOW50 Bibeko staat voor ‘gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur’.

Weg	Beleidsmatige wegcategorie	Ingericht op straat als	Grenswaarde
Bredaseweg (oost)	ETW30 Bibeko	Industrieweg, met vrijliggend fietspad, 1x2 rijstroken.	20.000 mvt/etmaal[2] [3]
Lage Vaartkant	GOW50 Bibeko	GOW50 Bibeko, met vrijliggend fietspad en trottoir, 1x2 rijstroken.	1.092 pae/uur/richting[4]
Bredaseweg (west)	GOW50 Bibeko	GOW50 Bibeko, met vrijliggend fietspad en trottoir, 2x2 rijstroken.	2.184 pae/uur/richting[4]
Trivium	GOW50 Bibeko	Industrieweg, met vrijliggend fietspad en trottoir, 1x2 rijstroken.	20.000 mvt/etmaal[2] [3]

Tabel 1: Maximaal acceptabele intensiteiten

[2] *CROW, ‘Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30’, paragraaf 3.1.2 [2023]*

[3] *CROW-Fietsberaad, ‘Aanbevelingen fiets- en kantstroken’, hoofdstuk 3, figuur 3 [2015]*

[4] *Voor gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom wordt in de literatuur geen indicatie van de maximaal acceptabele intensiteit aangegeven. We hebben daarom aan de hand van de maximaal acceptabele intensiteit van een GOW80 Bubeko de maximaal acceptabele intensiteit van een GOW50 Bibeko bepaald. Dit hebben we gedaan naar aanleiding van het zogenaamde fundamenteel diagram dat aangeeft bij welke snelheid een bepaalde intensiteit verwerkt kan worden (zie verder CROW-publicatie 290: ‘Handboek verkeersmanagement’, module verkeersstroomtheorie, paragraaf 5.2).*

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

3. VERKEERSAANTREKKENDE WERKING

In dit hoofdstuk berekenen we de verkeersaantrekkende werking van de ontwikkeling. Deze delen we toe aan het bestaande verkeersnetwerk.

3.1 Context

3.1.1 Diverse methodes

Voor het berekenen van de verkeersaantrekkende werking van een ontwikkeling wordt over het algemeen gebruikgemaakt van landelijk erkende kencijfers van het CROW, zoals genoemd in publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren en verkeersgeneratie – Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Voor fastfoodrestaurants biedt het CROW geen specifieke kencijfers die afhankelijk zijn van het normgebied, de stedelijkheidsgraad en de grootte van de ontwikkeling. Het CROW biedt enkel een generiek kencijfer van de verkeersaantrekkende werking voor een gemiddelde vestiging. Dit betreft 2.285 motorvoertuigbewegingen per weekdagetmaal.

Daarbij moet worden opgemerkt dat in CROW-publicatie 381 in paragraaf 1.3 wordt aangegeven dat de kencijfers verkeersgeneratie uitgaan *"van een situatie met een 'normaal' draagvlak"*, waarbij *"is uitgegaan van een zodanige concurrentiepositie dat er sprake is van 'gewone' bezoekersaantallen"*. Te betwijfelen valt of bij deze voorziene KFC sprake zal zijn van 'gewone' bezoekersaantallen, omdat met de naastgelegen McDonald's sprake is van een behoorlijke concurrentie.

Om de verkeersaantrekkende werking specifieker voor dit voorziene KFC-restaurant in Etten-Leur te kunnen bepalen, hebben we gebruikgemaakt van twee methodes. Daarmee hebben we aangetoond in hoeverre sprake is van een 'gemiddelde vestiging' zoals het CROW het hanteert en in hoeverre het 1-op-1 toepassen van het CROW-kencijfer in deze situatie te rechtvaardigen is. Het betreft de volgende methodes waarmee we het te verwachten aantal verkeersbewegingen hebben berekend:

1. aan de hand van de omzetprognose van de KFC in Etten-Leur ten opzichte van de landelijk gemiddelde omzet van KFC;
2. aan de hand van referentiestudies, waarin voor diverse KFC's een inschatting van het aantal verkeersbewegingen is gemaakt aan de hand van aangeleverde gegevens, aannames en CROW-richtlijnen.

3.1.2 Methode 1: omzetprognose

Vanuit Collins Foods hebben we de gemiddelde omzet van KFC in Nederland ontvangen. Dit is nodig om te bepalen welke omzet hoort bij de 'gemiddelde vestiging', oftewel een gemiddelde van alle KFC-restaurants die in Nederland gevestigd zijn, zonder rekening te houden met lokale verschillen tussen de vestigingen.

Verder hebben we een omzetprognose voor de voorziene KFC in Etten-Leur ontvangen. Deze prognose is – zoals aangegeven door het Development Team – gebaseerd op de volgende variabelen:

- de omzetrange passend bij het betreffende marktgebied vanuit het Marktplan;
- het aantal inwoners binnen 5 minuten reistijd;
- het aantal inwoners binnen 10 minuten reistijd;
- het gemiddeld aantal voertuigen dat per week op de naastgelegen snelweg rijdt;
- twee vergelijkbare KFC-restaurants in Nederland, namelijk die in Veenendaal en Oosterhout;
- een schatting door het Development Team van Collins Foods Europe.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

In de cijfers wordt dus rekening gehouden met onder andere het marktgebied, en daarmee de concurrentiepositie. Uit deze analyse blijkt dat de omzetprognose van de voorziene KFC in Etten-Leur 20% lager ligt dan de gemiddelde omzet van KFC in Nederland. Doordat sprake is van minder omzet als gevolg van de genoemde aspecten, is redelijkerwijs aan te nemen dat daardoor ook de verkeersaantrekkende werking van deze specifieke KFC lager uit zal vallen dan van de 'gemiddelde vestiging'. De voorziene KFC in Etten-Leur is dus geen 'gemiddelde vestiging', waardoor te rechtvaardigen is om onderbouwd uit te gaan van een lagere verkeersaantrekkende werking dan het CROW aangeeft. Discussie daarbij is of 20% minder omzet ook inhoudt dat er 20% minder verkeersbewegingen per etmaal zullen zijn. In dat geval zou de verkeersaantrekkende werking ((100% - 20%) x 2.285 =) 1.828 motorvoertuigbewegingen per weekdagetmaal bedragen. Door middel van de tweede methode achterhalen we in hoeverre hier sprake van kan zijn.

3.1.3 Methode 2: referentiestudies

In de afgelopen jaren zijn diverse verkeersonderzoeken uitgevoerd naar de verkeersaantrekkende werking van en verkeersafwikkeling als gevolg van nieuwe KFC's in Nederland. Het betreffen onderzoeken van KFC's in Emmen[5], Zwolle[6] en Uden[7] die we nader hebben geanalyseerd.

In al deze onderzoeken is op vergelijkbare manier en met vergelijkbare gegevens een inschatting gemaakt van de verkeersaantrekkende werking van hun KFC. Daarbij is gebruikgemaakt van aangeleverde gegevens, aannames en CROW-richtlijnen. Voor de voorziene KFC in Etten-Leur hebben we dezelfde berekening doorlopen met de gegevens die beschikbaar waren, aangevuld met aannames die we hebben bepaald naar aanleiding van de referentiestudies. Bij de aannames zijn we – indien van verschillende waarden is uitgegaan bij de drie referentiestudies – uitgegaan van de hoogste waarde, om zo rekening te houden met een worstcasescenario. In bijlage 2 tonen we van de drie referenties en de KFC Etten-Leur de doorlopen berekening en van welke gegevens en aannames uit is gegaan.

Bij de drie referentie-KFC's is wel sprake van verschillen in ruimtelijke kenmerken (die in de berekening geen plaats hebben) ten opzichte van de voorziene KFC in Etten-Leur, die van belang zijn om te benoemen om een eerlijkere vergelijking te maken:

- Bij de KFC in Etten-Leur is sprake van een kleinere oppervlakte en minder zitplaatsen[8].
- Het aantal inwoners in Etten-Leur is groter dan in Uden, maar kleiner dan in Emmen en Zwolle[9].
- De intensiteit van de A58 ter hoogte van waar de KFC in Etten-Leur voorzien is, is hoger dan ter hoogte van de KFC's in Emmen en Uden, maar lager dan ter hoogte van de KFC in Zwolle[10].

Mogelijk ligt op basis van deze ruimtelijke kenmerken de daadwerkelijke verkeersaantrekkende werking rond het gemiddelde van de andere drie vestigingen. Een vergelijking maken met deze drie vestigingen waarbij verwacht kan worden dat de daadwerkelijke verkeersaantrekkende werking ergens in het midden kan liggen, vinden we daardoor realistisch.

---

[5] Goudappel, "Verkeerskundig onderzoek KFC-restaurant Emmen", 7 december 2017

[6] AGEL – adviseurs ruimte, infra, bouw, milieu, "Verkeersanalyse – Effect op omliggend wegennet Foodcourt De Vrolijkheid te Zwolle", 4 oktober 2016

[7] AGEL – adviseurs ruimte, infra, bouw, milieu, "Verkeer en parkeren – 'Foodcourt' te Uden", 5 oktober 2016

[8] KFC Emmen: 430 m² BVO en 110 zitplaatsen, KFC Zwolle: 650 m² BVO en 150 zitplaatsen, KFC Uden: 500 m² BVO en 131 zitplaatsen, KFC Etten-Leur: 310,21 m² BVO en 60 zitplaatsen

[9] Emmen: 58.000 inw. (2023), Zwolle: 132.000 inw. (2023), Uden: 37.000 inw. (2023), Etten-Leur: 45.000 inw. (2023)

[10] Intensiteit N391 Emmen: ca. 15.000 mvt/etmaal (2008) (bron: https://www.wegenwiki.nl/N391_(Nederland)), A28 Zwolle: ca. 114.000 mvt/etmaal (2022), A50 Uden: ca. 66.000 mvt/etmaal (2022), A58 Etten-Leur: ca. 89.000 (2022) (bron: https://maps.rijkswaterstaat.nl/gwproj55/index.html?viewer=Inweva.Webviewer)

Uit deze analyse en berekening is gebleken dat van het volgende kencijfer wat betreft verkeersaantrekkende werking is uitgegaan bij de referentiestudies:

- Bij KFC Emmen: 160 motorvoertuigbewegingen per 100 m^2 BVO, met in totaal op basis van een oppervlakte van 430 m^2 BVO:
  - 583 mvt per werkdagetmaal, waarvan 140 mvt in het drukste uur;
  - 957 mvt per weekenddagetmaal, waarvan 187 mvt in het drukste uur;
- Bij KFC Zwolle: 95 motorvoertuigbewegingen per 100 m^2 BVO, met in totaal op basis van een oppervlakte van 650 m^2 BVO:
  - 490 mvt per werkdagetmaal, waarvan 123 mvt in het drukste uur;
  - 860 mvt per weekenddagetmaal, waarvan 163 mvt in het drukste uur;
- Bij KFC Uden: 85 motorvoertuigbewegingen per 100 m^2 BVO, met in totaal op basis van een oppervlakte van 500 m^2 BVO:
  - 359 mvt per werkdagetmaal, waarvan 40 mvt in het drukste uur;
  - 586 mvt per weekenddagetmaal, waarvan 71 mvt in het drukste uur;
- Gemiddeld van deze drie vestigingen: 113 motorvoertuigbewegingen per 100 m2 BVO, met:
  - 477 mvt per werkdagetmaal, waarvan 140 mvt in het drukste uur;
  - 801 mvt per weekenddagetmaal, waarvan 140 mvt in het drukste uur.

Bij de KFC in Etten-Leur is op basis van de bekende aangeleverde gegevens, aangevuld met aannames, sprake van een kencijfer voor verkeersaantrekkende werking van:

- 209 motorvoertuigbewegingen per 100 m^2 BVO, met in totaal op basis van een oppervlakte van 310,21 m^2 BVO:
  - 648 mvt per weekdagetmaal;
  - 559 mvt per werkdagetmaal, waarvan 67 mvt in het drukste uur;
  - 875 mvt per weekenddagetmaal, waarvan 111 mvt in het drukste uur.

Het kencijfer voor het weekdagetmaal ligt daarmee een stuk hoger dan bij de KFC's in Emmen, Zwolle en Uden, maar die van het werkdagetmaal en weekenddagetmaal liggen hier tussenin. Op basis van de ruimtelijke kenmerken van de KFC in Etten-Leur is een aantal motorvoertuigbewegingen te verwachten dat grofweg rond het gemiddelde ligt van de drie genoemde vestigingen. Volgens de berekening van het aantal motorvoertuigbewegingen voor KFC Etten-Leur, ligt deze iets boven het gemiddelde, waardoor we verwachten dat de genoemde kencijfers kloppend zijn.

3.2 Mee te rekenen verkeersaantrekkende werking

De berekende verkeersaantrekkende werking vanuit de referentiestudies ligt beduidend lager dan het CROW-kencijfer van 2.285 motorvoertuigbewegingen per weekdagetmaal voor een gemiddelde vestiging. Het CROW-kencijfer is daardoor erg hoog te noemen. De berekende 646 motorvoertuigbewegingen per weekdagetmaal ligt daarnaast ook beduidend lager dan het gecorrigeerde CROW-kencijfer op basis van de omzetprognose (1.828 motorvoertuigbewegingen per weekdagetmaal). Daarmee kunnen we met redelijke zekerheid concluderen dat het CROW-kencijfer te hoog is voor deze vestiging. Aangezien de berekening op basis van de referentiecijfers daarentegen dan weer erg laag uitvallen ten opzichte van de prognose van KFC, rekenen we verder met de uitkomst op basis van de omzetprognose.

De verkeersaantrekkende werking waarmee we rekenen is daarmee 1.828 motorvoertuigbewegingen per weekdagetmaal. Bij de fastfoodrestaurants op de drie referentielocaties is te zien dat de verkeersaantrekkende werking op een weekenddag hoger is dan op een werkdag. Bestaande intensiteiten op het omliggend wegennet liggen in de regel echter op werkdagen hoger dan op weekenddagen. Bovendien werken we met een (gecorrigeerd) CROW-kencijfer, waarbij de systematiek van het CROW voor fastfoodrestaurants geen onderscheid maakt tussen werk- en weekdagen. We rekenen in deze onderbouwing daarom met de 1.828 motorvoertuigbewegingen per werkdag en in het drukste werkdagochtendspitsuur en het drukste werkdagavondspitsuur.

Ook voor de omrekening van de intensiteiten van werkdagetmaal in motorvoertuigbewegingen naar drukste ochtend- en avondspitsuur in pae hanteren we de CROW-systematiek (zie bijlage 1 voor de omrekenfactoren). De verkeersaantrekkende werking bedraagt 146 pae in het drukste ochtendspitsuur en 165 pae in het drukste avondspitsuur.

In bijlage 5 voeren we alsnog de toetsing uit op basis van het CROW-kencijfer van 2.285 extra motorvoertuigbewegingen per etmaal, om zo te laten zien hoe de verkeersafwikkeling wordt uitgaand van de hoogste waarde van alle verschillende doorrekenmogelijkheden. De verkeersaantrekkende werking is in dat geval 183 pae in het drukste ochtendspitsuur en 206 pae in het drukste avondspitsuur.

3.3 Verdeling verkeersaantrekkelijke werking

We verdelen de berekende verkeersaantrekkende werking over het omliggende wegennetwerk. We gaan hierbij uit van de routes die verkeer in de verschillende windrichtingen kan nemen volgens autonavigatie (bijvoorbeeld Google Maps).

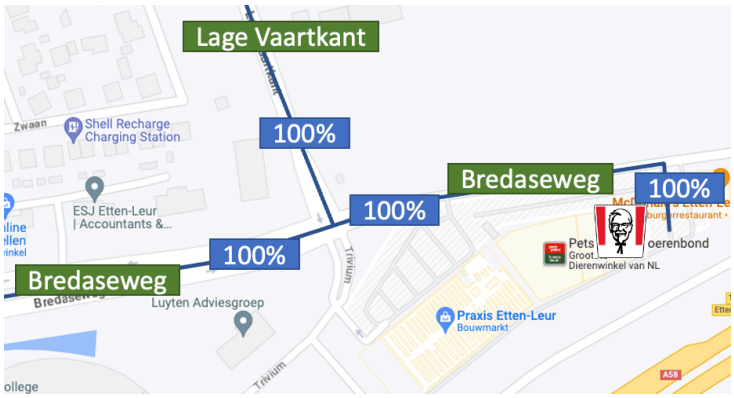
Het verkeer wordt ontsloten via de Bredaseweg. Vanwege het beperkte belang van de Bredaseweg ten oosten van de ontwikkeling gaan we ervan uit dat al het verkeer van/naar het westen rijdt. We verwachten dat er twee hoofdstomen zullen zijn van en naar de KFC, namelijk:

- van/naar de snelweg, om bij de KFC een tussenstop te maken;
- van/naar het centrum van Etten-Leur.

Op het kruispunt Bredaseweg – Lage Vaartkant – Trivium zal naar verwachting een deel van het verkeer van en naar de ontwikkeling van/naar de Lage Vaartkant komen/gaan en een deel van/naar de Bredaseweg ten westen van het kruispunt. De Lage Vaartkant is de route van/naar de noordelijke wijken van de stad en een binnenweg naar enkele wijken van Breda. We verwachten daarom dat deze route nog redelijk gebruikt zal worden. De Bredaseweg is de toegangsweg tot zowel de snelweg als het centrum van Etten-Leur.

Om in dit verkeerskundig onderzoek met een worstcasescenario te rekenen, rekenen we qua verdeling van het verkeer met een zogenaamde gevoeligheidsanalyse. Dit houdt in dat de zowel aan de Lage Vaartkant als aan de Bredaseweg ten westen van het kruispunt 100% van het verkeer van en naar de ontwikkeling toedelen. Zie hiervoor ook de toelichtende figuur.

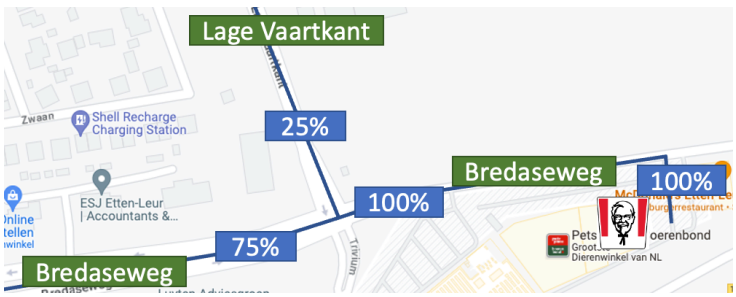
VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER



Figuur 3: Verdeling autoverkeer van en naar de ontwikkeling op basis van worstcase verdeling (gevoeligheidsanalyse)

Bij gebiedsontsluitingswegen benaderen we het verkeer per rijrichting. Dit is met name relevant wanneer er ’s ochtends bijvoorbeeld veel verkeer richting de ontwikkeling rijdt en ’s avonds vanaf de ontwikkeling. Bij een fastfoodrestaurant is dit niet het geval. Een bezoek aan een fastfoodrestaurant duurt niet lang: uit ervaringscijfers van KFC blijkt dat een bezoeker gemiddeld 20 minuten aanwezig is in geval van dine-in. Daardoor is het waarschijnlijk dat men tijdens hetzelfde uur nog via dezelfde route terug zal rijden. We delen het verkeer dus gelijkwaardig aan beide richtingen toe.

In (onder andere) het stikstofonderzoek is het hanteren van een worstcase verdeling ongewenst, maar heeft het hanteren van een realistische verdeling de voorkeur. We verwachten dat in de werkelijkheid de Bredaseweg de belangrijkste toegangsweg is en daardoor 75% van het verkeer te verwerken krijgt. Voor de Lage Vaartkant verwachten we een aandeel van 25%. We zullen in dit verkeerskundig onderzoek dus gebruikmaken van de gevoeligheidsanalyse, maar voor het stikstofonderzoek kan uitgegaan worden van deze verdeling. Zie ook de figuur.



Figuur 4: Verdeling autoverkeer van en naar de ontwikkeling op basis van realistische verdeling

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

4. TOETSING TOEKOMSTIGE SITUATIE

In dit hoofdstuk werken we de toekomstige verkeerssituatie uit om daarmee de toekomstige verkeersafwikkeling te toetsen. Om een duidelijk beeld te geven van de effecten van de ontwikkeling dient een prognose van in ieder geval tien jaar te worden gehanteerd. Er zijn gegevens van 2030 en 2040 bekend, wat betekent dat we gebruik hebben gemaakt van de cijfers van 2040 om minimaal tien jaar vooruit te kijken.

4.1 Prognose verkeerssituatie 2040 op wegvakniveau

Voor het toetsen van de verkeersafwikkeling op erftoegangswegen is de afwikkeling op de wegvakken maatgevend. Ook van de gebiedsontsluitingswegen en industriewegen hebben we alsnog de afwikkeling op wegvakniveau in beeld gebracht. Op geen van de wegvakken constateren we knelpunten.

4.2 Prognose verkeerssituatie 2040 op kruispuntniveau

We hebben voor de diverse kruispunten binnen het onderzoeksgebied de verkeersafwikkeling voor 2040 na oplevering ontwikkeling benaderd. Belangrijkste kruispunt hierbij is de verkeersregelinstallatie (VRI) Bredaseweg – Lage Vaartkant – Trivium. Echter, aan de Bredaseweg, Lage Vaartkant en Trivium bevinden zich ook enkele in-/uitritten. Van belang is om aan te tonen in hoeverre verkeer van/naar deze uitritten voldoende tijd heeft om in/uit te voegen.

4.2.1 VRI Bredaseweg – Lage Vaartkant – Trivium

Een maatgevende waarde om op te toetsen bij verkeersregelinstallaties is de cyclustijd. In Nederland is het gebruikelijk dat bij alle typen verkeerslichtenregelingen de cyclustijd op maximaal 120 seconden wordt ingesteld voor een geloofwaardige regeling. Zolang de cyclustijd deze tijd dus niet overschrijdt, kan worden gesteld dat geen sprake is van een doorstromingsknelpunt.

Aan de hand van de bekende intensiteiten van de Lage Vaartkant en de Bredaseweg (west) en de door ons ingeschatte intensiteiten van Trivium en de Bredaseweg (oost), constateren we In het drukste ochtendspitsuur na ontwikkeling voor het jaar 2040 een cyclustijd van 71 seconden en in het drukste avondspitsuur van 95 seconden. Dit levert dus geen knelpunten op.

Wel geven we aan dat we voor dit kruispunt vele aannames hebben moeten nemen wat betreft de intensiteiten van de verschillende takken en richtingen. Voor meer zekerheid dat er geen knelpunten optreden, vergelijken we daarom onze resultaten met de resultaten van de verschillende scenario's van de Plan-MER, zoals getoetst door Goudappel.

In de Plan-MER is dit kruispunt namelijk ook getoetst op cyclustijd, rekening houdend met woningbouw en/of extra infrastructuur afhankelijk van het scenario. Voor het begrip is van belang om te weten wat de scenario's inhouden:

- planvarianten A, D, E, G en I: geen ontwikkelingen met invloed binnen onderzoeksgebied;
- planvarianten B, F en H: 100 woningen aan de Lage Vaartkant;
- planvariant C: 600 woningen aan de Lage Vaartkant;
- planvariant J: 600 woningen aan de Lage Vaartkant en realisatie oostelijke randweg.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

De tabel uit de Plan-MER met de cyclustijd in ochtend- en avondspits voor elk scenario tonen we hieronder.

Scenario	ochtendspits	avondspits
	Cyclustijd in seconden	Cyclustijd in seconden
Ref	70	90
A	68	88
B	68	85
C	73	89
D	68	89
E	67	87
F	67	88
G	67	87
H	67	88
I	67	88
J	90	148

Tabel 2: Cyclustijd in seconden per scenario voor kruispunt Bredaseweg – Lage Vaartkant – Trivium, jaartal 2030

Uit de tabel blijkt dat enkel wanneer zowel de oostelijke randweg wordt aangelegd als dat 600 woningen gerealiseerd worden aan de Lage Vaartkant (scenario J), de cyclustijd te lang wordt. In werkelijkheid zijn nu 200 woningen op die locatie beoogd, maar voor deze onderbouwing verkeer is dat niet relevant. Feit is dat geconstateerd kan worden dat wanneer er wel voor 600 extra woningen aan de Lage Vaartkant was gekozen er alsnog geen knelpunten op zouden treden op het kruispunt volgens de Plan-MER. Redelijkerwijs kan worden aangenomen dat 600 woningen een grotere verkeersaantrekkende werking hebben dan de toekomstige KFC, en daardoor een grotere druk op het kruispunt leggen dan de toekomstige KFC gaat doen. Aangezien ook met 600 woningen de cyclustijd niet te lang wordt, kan met redelijke zekerheid worden geconcludeerd dat de toekomstige KFC geen knelpunten op het kruispunt Bredaseweg – Lage Vaartkant – Trivium gaat opleveren.

4.2.2 In-/uitritten Bredaseweg, Lage Vaartkant en Trivium

We beschouwen de diverse in-/uitritten op de Bredaseweg, Lage Vaartkant en Trivium door van de drie genoemde wegen in beeld te brengen hoeveel voertuigen grofweg per minuut kunnen worden verwacht in het drukste uur. Zo kunnen we bekijken hoeveel ruimte zich tussen twee voertuigen bevindt, om zo te constateren in hoeverre in-/uitvoegen van/naar deze in-/uitritten haalbaar is.

Na oplevering ontwikkeling in het jaar 2040 bevinden zich op de Bredaseweg ten oosten van het VRI-kruispunt met de Lage Vaartkant en Trivium in het drukste uur (tijdens de werkdagavondspits) in beide richtingen samen (5.685 x 9% =) 512 motorvoertuigbewegingen. Op de Bredaseweg ten westen van dit VRI-kruispunt betreft het (15.485 x 9% =) 1.394 motorvoertuigbewegingen. Op de Lage Vaartkant gaat het om (14.585 x 9% =) 1.313 motorvoertuigbewegingen. Tot slot betreft het op het Trivium (3.400 x 9% =) 306 motorvoertuigbewegingen. Uitgaand van een gelijkmatige verdeling over dit uur, gaat het daarmee om afgerond respectievelijk 9, 23, 22 en 5 motorvoertuigbewegingen per minuut. Dit is dus nooit meer dan 1 auto per 2 à 3 seconden. In principe moet dit volgende tijd zijn om vanaf een uitrit in te kunnen voegen op de hoofdrijbaan. Mogelijk zal op sommige momenten iets langer gewacht moeten worden voor voldoende ruimte tussen twee auto's, maar dat kan als acceptabel worden geacht in het drukste uur van de werkdag.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

Bij invoegen vanaf de hoofdrijbaan naar een inrit geldt dat dit enkel bij links afslaande bewegingen tot knelpunten kan leiden, omdat men dan afhankelijk is van de hoeveelheid verkeer in de andere richting. De gehanteerde intensiteiten zijn voor beide richtingen samen, dus kunnen we per richting grofweg uitgaan van de helft van het verkeer. Dit betekent dat er elke 4 à 6 seconden 1 auto in het drukste werkdagspitsuur rijdt, wat voldoende tijd is om af te slaan naar de inrit. We verwachten daardoor ook niet dat lang gewacht moet worden totdat afgeslagen kan worden, wat betekent dat er ook geen terugslag is te verwachten op de grotere kruispunten.

4.3 Prognose verkeerssituatie 2040 als gevolg van drive-through

Van belang is om ook te toetsen in hoeverre wachtende auto's voor de drive-through eventueel voor verkeersveiligheids- en doorstromingsproblemen kunnen zorgen op de Bredaseweg. Op basis van aangeleverde data van Collins Foods van een gemiddelde van KFC-restaurants, is de verwachting dat 31,7% van alle bezoekers (zowel dine-in, take-out als drive-through) gebruik zal maken van de drive-through.

We hadden al berekend dat de ontwikkeling op basis van verlaagde kencijfers van het CROW leidt tot een verkeersaantrekkende werking van 146 pae in het drukste ochtendspitsuur en 165 pae in het drukste avondspitsuur. Dit is gelijk aan respectievelijk 146 en 165 motorvoertuigbewegingen in het drukste ochtend- en avondspitsuur.

Op basis van het drukste uur en uitgaand van 31,7% van de verkeersbewegingen dat van de drive-through gebruikmaakt, zijn in de drive-through in het drukste uur (31,7% x 165 =) 52 motorvoertuigbewegingen te verwachten. Dit komt neer op ongeveer (52 / 60 =) 1 auto per minuut. Stel dat in het slechtste geval een auto 5 minuten moet wachten voor het bestelpunt, bij het betaalpunt of bij het ophaalpunt, betekent dit dat er maximaal een rij van 5 auto's zal ontstaan. Dit aantal zal niet leiden tot terugslag op de Bredaseweg, dus zorgt niet voor verkeersveiligheids- en doorstromingsproblemen op de Bredaseweg.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

5. CONCLUSIE

Op basis van de omzetprognose van de voorziene KFC in Etten-Leur ten opzichte van de gemiddelde omzet van alle KFC-vestigingen in Nederland en op basis van referentiesstudies, hebben we de verkeersaantrekkende werking van de voorziene KFC berekend op basis van de omzetprognose van de voorziene KFC. Deze is 20% lager dan het CROW-kencijfer voor fastfoodrestaurants. De verkeersaantrekkende werking neemt daarmee toe met 1.828 motorvoertuigbewegingen per etmaal, met 146 pae in het drukste ochtendspitsuur en met 165 pae in het drukste avondspitsuur.

Op basis van de berekende toekomstige intensiteiten hebben we geconstateerd dat zowel op wegvakniveau als op kruispuntniveau geen knelpunten te verwachten zijn als gevolg van de komst van de ontwikkeling.

Daarmee concluderen we dat het aspect verkeer de ontwikkeling niet in de weg staat.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

6. BIJLAGE(N)

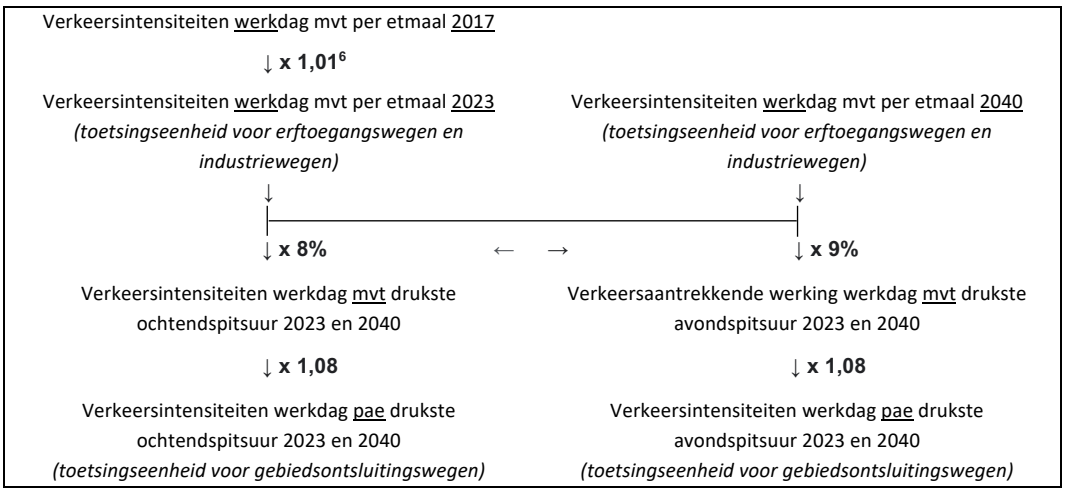
6.1 Bijlage 1 – Uitgangspunten berekeningen

Verkeersintensiteiten 2023 en 2040 exclusief ontwikkeling

Intensiteiten vanuit Plan-MER

We hebben voor zover mogelijk intensiteiten gebruikt vanuit een Plan-MER, zoals genoemd in paragraaf 2.2. De intensiteiten komen vanuit een verkeersmodel en zijn onder andere bekend van 2017 en de referentiesituatie in 2040. De gegevens zijn bekend van de Bredaseweg ten westen van het kruispunt met de Lage Vaartkant en van de Lage Vaartkant zelf.

De intensiteiten van de Bredaseweg en Lage Vaartkant zijn op etmaalbasis op werkdagen en voor beide richtingen gezamenlijk. Deze intensiteiten hebben we vervolgens omgerekend aan de hand van de hierna genoemde bewerkingen. De genoemde factoren en percentages zijn aan de hand van verkeerskundige vuistregels, CROW-kencijfers of eigen berekeningen. Zo is een autonome groei van het verkeer van 1% per jaar een verkeerskundige vuistregel, geeft het CROW in het ASVV 2021 aan dat 8% van het verkeer in een etmaal zich in het drukste ochtendspitsuur bevindt en 9% zich in de het drukste avondspitsuur bevindt en hebben we een pae-factor berekend om de intensiteiten van motorvoertuigbewegingen om te rekenen naar pae. Verderop benoemen we hoe we deze factor hebben bepaald.



Figuur 5: Omrekening intensiteiten

Ingeschatte intensiteiten

Van de overige wegen in het onderzoeksgebied (de Bredaseweg ten oosten van het kruispunt met de Lage Vaartkant en van het wegvak Trivium) hebben we een eigen inschatting moeten maken van de verkeersintensiteit. We hebben voor elk wegvak op basis van kencijfers van het CROW berekend hoeveel verkeer in theorie gebruik van zou kunnen maken. Het betreft dan de verkeersaantrekkende werking van de functies die ontsluiten via het betreffende wegvak. We hebben daarbij gebruikgemaakt van gemiddelde kencijfers en passend bij stedelijkheidsgraad ‘sterk stedelijk’ en normgebied ‘rest bebouwde kom’[11]. De oppervlaktes van de functies hebben we op basis van globale metingen in Google Maps ingeschat. Om schijnnauwkeurigheid te voorkomen hebben we de berekende verkeersaantrekkende werking van elk wegvak afgerond op honderdtallen.

[11] *Bepaald op basis van ‘Parkeernormen Etten-Leur’*

Inschatting Bredaseweg ten oosten van het kruispunt met de Lage Vaartkant

Het wegvak Bredaseweg (ten oosten van het kruispunt met de Lage Vaartkant) wordt in de situaties exclusief ontwikkeling gebruikt door bezoekers en medewerkers van de McDonald's, de Pets Place, de sporthal Trivium Sport, de Praxis en Studio76. De volgende aandachtspunten gelden:

- Wat betreft de verkeersbewegingen van en naar de McDonald's hebben we worstcase gekozen voor het CROW-kencijfer op basis van een gemiddeld fastfoodrestaurant.
- Het verkeer richting de Praxis zal in zijn geheel via de Bredaseweg rijden, omdat inrijden vanaf het Trivium niet is toegestaan. Het verkeer vanaf de Praxis zal dan weer in zijn geheel uitrijden via het Trivium, omdat uitrijden via de Bredaseweg niet is toegestaan.
- De verkeersbewegingen van en naar Studio76 zijn niet goed in te schatten, doordat dit een evenementenlocatie is en het aantal verkeersbewegingen en de momenten hiervan afhankelijk zijn van welke evenementen op welke tijden plaatsvinden. We hebben Studio76 daarom buiten beschouwing gelaten.

De verkeersaantrekkende werking is daarmee afgerond 3.400 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Inschatting Trivium

Het wegvak Trivium wordt in de situaties exclusief ontwikkeling gebruikt door bezoekers en medewerkers van de Praxis, van Luyten adviesgroep (commerciële dienstverlening), van een sportcentrum met een sporthal, tennishal en sportzaal, van het Fletcher hotel, van een bedrijfsverzamelgebouw en van het Munnikenheide College. De volgende aandachtspunten gelden:

- Het verkeer richting de Praxis zal in zijn geheel via de Bredaseweg rijden, omdat inrijden vanaf het Trivium niet is toegestaan. Het verkeer vanaf de Praxis zal dan weer in zijn geheel uitrijden via het Trivium, omdat uitrijden via de Bredaseweg niet is toegestaan.
- We gaan uit van 150 hotelkamers in het Fletcher hotel, gebaseerd op een gemeten voetafdruk van 1.000 vierkante meter, van 5 verdiepingen, dat 60% van de oppervlakte wordt gebruikt voor kamers en een oppervlakte per kamer van 20 vierkante meter.
- We gaan uit van 2.970 leerlingen op het Munnikenheide College, gebaseerd op een gemeten voetafdruk van 6.000 vierkante meter, van 3 verdiepingen, dat 1 leslokaal 100 vierkante meter beslaat en dat 1 leslokaal gemiddeld bestaat uit 16,5 leerlingen (CROW-kencijfer).

De verkeersaantrekkende werking is daarmee afgerond 3.400 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Overzicht intensiteiten 2023 en 2040 exclusief ontwikkeling

De volgende tabellen tonen de uiteindelijk tot stand gekomen intensiteiten voor het jaar 2023 en 2040 exclusief ontwikkeling. Opvallend is dat de intensiteit van de Lage Vaartkant in 2040 lager ligt dan in 2023. Dit hebben we echter overgenomen vanuit de Plan-MER.

Wegvak	Van	Naar	Soort weg	Werkdag-etmaal (mvt)	Drukste ochtend-spitsuur (pae)	Drukste avond-spitsuur (pae)
Bredaseweg	Lage Vaartkant <-> Uitrit KFC		Industrieweg	3.400	295	332
Trivium	Winkelcentrum <-> Bredaseweg		Industrieweg	3.400	295	332
Lage Vaartkant	Bredaseweg	Nachtegaal	GOW50 Bibeko	6.369	552	621
Lage Vaartkant	Nachtegaal	Bredaseweg	GOW50 Bibeko	6.369	552	621
Bredaseweg	Oostpoort	Lage Vaartkant	GOW50 Bibeko	5.891	511	575
Bredaseweg	Lage Vaartkant	Oostpoort	GOW50 Bibeko	5.891	511	575

Tabel 3: Intensiteiten 2023 exclusief ontwikkeling

Wegvak	Van	Naar	Soort weg	Werkdag-etmaal (mvt)	Drukste ochtend-spitsuur (pae)	Drukste avond-spitsuur (pae)
Bredaseweg	Lage Vaartkant <-> Uitrit KFC		Industrieweg	3.400	295	332
Trivium	Winkelcentrum <-> Bredaseweg		Industrieweg	3.400	295	332
Lage Vaartkant	Bredaseweg	Nachtegaal	GOW50 Bibeko	6.150	533	600
Lage Vaartkant	Nachtegaal	Bredaseweg	GOW50 Bibeko	6.150	533	600
Bredaseweg	Oostpoort	Lage Vaartkant	GOW50 Bibeko	6.600	572	644
Bredaseweg	Lage Vaartkant	Oostpoort	GOW50 Bibeko	6.600	572	644

Tabel 4: Intensiteiten 2040 exclusief ontwikkeling

Berekening pae-factor verkeersprognoses 2017 en 2040

De verhouding tussen de intensiteit en de grenswaarde qua intensiteit van een gebiedsontsluitingsweg wordt getoetst op basis van de personenauto-equivalent (pae). De personenauto-equivalent houdt rekening met de hoeveelheid licht, middelzwaar en zwaar gemotoriseerd verkeer en de ruimte die deze voertuigen innemen op de weg. Voor de industriewegen wordt op basis van het aantal motorvoertuigbewegingen getoetst. Om de hoeveelheid verkeer om te rekenen van het aantal motorvoertuigbewegingen naar het aantal pae is een pae-factor nodig. Deze factor is gebaseerd op de verhouding tussen de hoeveelheid licht verkeer, middelzwaar verkeer en zwaar verkeer.

Op basis van een tabel van CBS Statline[12] hebben we binnen de gemeente Etten-Leur achterhaald wat het aantal motorvoertuigbewegingen per categorie is. Hierbij hebben we de categorieën als volgt ingedeeld op basis van de site van het InfoMil[13] en voor speciale voertuigen op basis van de definitiepagina van speciale voertuigen in CBS Statline[14]. We hebben de volgende indeling gehanteerd:

- licht: personenauto, bestelauto, motorfiets en brommobiel;
- middelzwaar: vrachtauto (excl. trekker voor oplegger), speciaal voertuig en aanhangwagen;
- zwaar: trekker voor oplegger, bus en oplegger.

Vervolgens hebben we de waarden van elke categorie vermenigvuldigd met een specifieke pae-waarde. Voor licht verkeer hanteren we een pae-waarde van 1, voor middelzwaar verkeer van 1,5 en voor zwaar verkeer van 2,3. Dit is gebaseerd op de hoogste pae-waarde van de voertuigcategorie die binnen elke pae-categorie valt[15]. Door deze vermenigvuldiging hebben we het aantal pae per etmaal bepaald. Tot slot hebben we de som van het aantal pae van de categorieën gedeeld door de som van het aantal motorvoertuigbewegingen van de categorieën. Dit leverde de volgende pae-factor op:

Categorie	Mvt	Pae-waarde	Pae	Pae-factor
Licht	26.832	1	26.832	
Middelzwaar	2.849	1,5	4.274	
Zwaar	884	2,3	2.033	
Totaal	**30.565**		**33.139**	**1,08**

Tabel 5: Gehanteerde pae-factor voor verkeersprognoses 2017 en 2040

[12] *https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/37209hvv/table?dl=63BE1*

[13] *https://www.infomil.nl/onderwerpen/lucht-water/luchtkwaliteit/slag/monitoren-nsl/handleiding-monitoring-nsl/monitoringstool/bijlagen/rekenregels/*

[14] *https://www.cbs.nl/nl-nl/onze-diensten/methoden/begrippen/speciaal-voertuig*

[15] *NHTV, 'Verkeerslichtenregelingen op kruispunten', ir. A. Wilson, NHTV Hogeschool voor toerisme en verkeer, Breda, oktober 2000*

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

Berekening pae-factor verkeersaantrekkende werking

Bij de berekening van de verkeersaantrekkende werking hebben we een andere pae-factor gebruikt dan bij de prognose-intensiteiten. Zoals aangegeven in de hoofdtekst hebben we de verkeersaantrekkende werking van de KFC berekend op 1.828 motorvoertuigbewegingen per werkdagetmaal. Aangegeven door Collins Foods is dat gemiddeld 0,5 laad-en-losbewegingen per dag plaats zullen vinden. Oftewel, per werkdag is sprake van (2 x 0,5 =) 1 motorvoertuigbeweging zwaar verkeer en de overige motorvoertuigbewegingen zijn licht verkeer. Hier komt een pae-factor uit van 1,001.

Wegvaktoetsing

Voor de wegvaktoetsing delen we per wegvak de intensiteit door de grenswaarde qua intensiteit. Dit levert een bepaalde waarde op.

Zoals aangegeven in paragraaf 2.2 wordt in het GVVP van de gemeente Etten-Leur benoemd dat de ambitie van de gemeente is om op alle wegvakken een lagere waarde dan 86% te hebben. We hanteren daarom deze waarde als harde grenswaarde.

Ondanks dat op gebiedsontsluitingswegen feitelijk de kruispunten maatgevend zijn in de verkeersafwikkeling en minder de wegvakken, geven we toch ook een beeld van de verhouding tussen de intensiteit en grenswaarden op gebiedsontsluitingswegen. Ook daarvoor hanteren we 86% als grenswaarde, overeenkomstig de gemeentelijke ambitie.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

6.2 Bijlage 2 – Berekening verkeersaantrekkende werking o.b.v. referentiestudie

aangeleverde gegevens
aannames
aangenomen op basis van CROW-publicatie 272

Nr.	Gegeven	Formule	KFC Emmen	KFC Zwolle	KFC Uden	KFC Etten-Leur
	Aangeleverde gegevens en aannames					
A1	BVO		430	650	500	310,21
A2	Aantal bezoekers per week		5500	5000	3535	5307
A3	Aantal werknemers per dag		30	28	61	18
A4	Percentage bezoekers met de auto		85%	85%	80%	85%
A5	Percentage medewerkers met de auto		35%	15%	15%	10%
A6	Percentage bezoekers per werkdag		12%	11,3%	12%	12,3%
A7	Percentage bezoekers per weekenddag		20%	20%	20%	19,3%
A8	Percentage bezoekers in drukste uur werkdag		25%	25,6%	11,7%	12%
A9	Percentage bezoekers in drukste uur weekenddag		20%	19,2%	12,6%	12,7%
A10	Bezettingsgraad auto in aantal personen voor bezoekers		2	2	2	2
A11	Bezettingsgraad auto in aantal personen voor medewerkers		1	1	1	1
A12	Aantal motorvoertuigbewegingen per auto		2	2	2	2
A13	Percentage aankomsten		50%	50%	50%	50%
A14	Percentage vertrekken		50%	50%	50%	50%
	Berekeningen verkeer					
	Bezoekers					
B1	Aantal bezoekers per werkdag	A2 x A6	660	565	424	653
B2	Aantal bezoekers per weekenddag	A2 x A7	1100	1000	707	1024
B3	Aantal bezoekers per weekenddag met de auto	A4 x B2	935	850	566	871
B4	Aantal bezoekers per weekenddag met de fiets	(100% - A4) x B2	165	150	141	154
B5	Aantal auto's per week	A2 x A4 / A10	2338	2125	1414	2255
B6	Aantal auto's per werkdag	A6 x B5	281	240	170	277
B7	Aantal auto's per weekenddag	A7 x B5	468	425	283	435
B8	Aantal auto's drukste uur werkdag	A8 x B6	70	61	20	33
B9	Aantal auto's drukste uur weekenddag	A9 x B7	94	82	36	55
	Werknemers					
B10	Aantal werknemers met auto per dag	A3 x A5	10,5	4,2	9	2
B11	Aantal auto's werknemers per dag	B10 / A11	11	5	10	2
B12	Aantal auto's werknemers per week	B11 x 7	77	35	70	14
B13	Totaal aantal auto's drukste uur werkdag		0	0	0	0
B14	Totaal aantal auto's drukste uur weekenddag		0	0	0	0
	Totaal aantal auto's					
B15	Totaal aantal auto's per week	B5 + B12	2415	2160	1484	2269

Nr.	Gegeven	Formule	KFC Emmen	KFC Zwolle	KFC Uden	KFC Etten-Leur
B16	Totaal aantal auto's per werkdag	B6 + B11	292	245	180	279
B17	Totaal aantal auto's per weekenddag	B7 + B11	479	430	293	437
B18	Totaal aantal auto's drukste uur werkdag	B8 + B13	70	61	20	33
B19	Totaal aantal auto's drukste uur weekenddag	B9 + B14	94	82	36	55
	Verkeersbewegingen					
B20	**Verkeersgeneratie mvt per weekdagetmaal**	A12 x B15 / 7	**690**	**617**	**424**	**648**
B21	**Verkeersgeneratie mvt per werkdagetmaal**	A12 x B16	**583**	**490**	**359**	**559**
B22	**Verkeersgeneratie mvt per weekenddagetmaal**	A12 x B17	**957**	**860**	**586**	**875**
B23	**Verkeersgeneratie mvt per drukste uur werkdagetmaal**	A12 x B18	**140**	**123**	**40**	**67**
B24	**Verkeersgeneratie mvt per drukste uur weekenddagetmaal**	A12 x B19	**187**	**163**	**71**	**111**
B25	**Verkeersgeneratie pae per drukste uur werkdagetmaal**	B23 x 1,001				**67**
B26	**Verkeersgeneratie pae per drukste uur weekenddagetmaal**	B24 x 1,001				**111**
	Aankomsten avondspits werkdag	A13 x B23	**70**	**61**	**20**	**33**
	Vertrekken avondspits werkdag	A14 x B23	**70**	**61**	**20**	**33**
	Aankomsten avondspits weekenddag	B24 x A13	**94**	**82**	**36**	**55**
	Vertrekken avondspits weekenddag	B24 x A14	**94**	**82**	**36**	**55**
	Verkeersgeneratie weekdag per 100 m2 BVO	B20 / A1 x 100	**160**	**95**	**85**	**209**

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

6.3 Bijlage 3 – Intensiteiten 2040 na oplevering ontwikkeling

Wegvak	Van	Naar	Soort weg	Werkdag-etmaal (mvt)	Drukste ochtend-spitsuur (pae)	Drukste avond-spitsuur (pae)
Bredaseweg	Lage Vaartkant <-> Uitrit KFC		Industrieweg	5.228	441	496
Trivium	Winkelcentrum <-> Bredaseweg		Industrieweg	3.400	295	332
Lage Vaartkant	Bredaseweg	Nachtegaal	GOW50 Bibeko	7.064	607	682
Lage Vaartkant	Nachtegaal	Bredaseweg	GOW50 Bibeko	7.064	607	682
Bredaseweg	Oostpoort	Lage Vaartkant	GOW50 Bibeko	7.514	646	726
Bredaseweg	Lage Vaartkant	Oostpoort	GOW50 Bibeko	7.514	646	726

Tabel 6: Intensiteiten 2040 inclusief ontwikkeling

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

6.4 Bijlage 4 – Verhouding intensiteit en grenswaarden 2023 en 2040

Wegvak	Van	Naar	Soort weg	2023	2040 exclusief ontwikkeling	2040 inclusief ontwikkeling
Bredaseweg	Lage Vaartkant <-> Uitrit KFC		Industrieweg	17%	17%	26%
Trivium	Winkelcentrum <-> Bredaseweg		Industrieweg	17%	17%	17%

Tabel 7: Verhouding intensiteit en grenswaarden industriewegen werkdagetmaal

Wegvak	Van	Naar	Soort weg	2023	2040 exclusief ontwikkeling	2040 inclusief ontwikkeling
Lage Vaartkant	Bredaseweg	Nachtegaal	GOW50 Bibeko	51%	49%	56%
Lage Vaartkant	Nachtegaal	Bredaseweg	GOW50 Bibeko	51%	49%	56%
Bredaseweg	Oostpoort	Lage Vaartkant	GOW50 Bibeko	23%	26%	30%
Bredaseweg	Lage Vaartkant	Oostpoort	GOW50 Bibeko	23%	26%	30%

Tabel 8: Verhouding intensiteit en grenswaarden gebiedsontsluitingswegen drukste ochtendspitsuur

Wegvak	Van	Naar	Soort weg	2023	2040 exclusief ontwikkeling	2040 inclusief ontwikkeling
Lage Vaartkant	Bredaseweg	Nachtegaal	GOW50 Bibeko	57%	55%	62%
Lage Vaartkant	Nachtegaal	Bredaseweg	GOW50 Bibeko	57%	55%	62%
Bredaseweg	Oostpoort	Lage Vaartkant	GOW50 Bibeko	26%	29%	33%
Bredaseweg	Lage Vaartkant	Oostpoort	GOW50 Bibeko	26%	29%	33%

Tabel 9: Verhouding intensiteit en grenswaarden gebiedsontsluitingswegen drukste avondspitsuur

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

6.5 Bijlage 5 – Toetsing op basis van CROW-kencijfer zonder correctie

Ook wanneer we de toetsing uitvoeren op basis van het CROW-kencijfer 2.285 motorvoertuigbewegingen per etmaal, constateren we op wegvakniveau geen knelpunten.

Wegvak	Van	Naar	Soort weg	Werkdag-etmaal (mvt)	Drukste ochtend-spitsuur (pae)	Drukste avond-spitsuur (pae)
Bredaseweg	Lage Vaartkant <-> Uitrit KFC		Industrieweg	5.685	478	538
Trivium	Winkelcentrum <-> Bredaseweg		Industrieweg	3.400	295	332
Lage Vaartkant	Bredaseweg	Nachtegaal	GOW50 Bibeko	7.293	625	703
Lage Vaartkant	Nachtegaal	Bredaseweg	GOW50 Bibeko	7.293	625	703
Bredaseweg	Oostpoort	Lage Vaartkant	GOW50 Bibeko	7.743	664	747
Bredaseweg	Lage Vaartkant	Oostpoort	GOW50 Bibeko	7.743	664	747

Tabel 10: Intensiteiten 2040 inclusief ontwikkeling bij keuze CROW-kencijfer zonder correctie

Wegvak	Van	Naar	Soort weg	2023	2040 exclusief ontwikkeling	2040 inclusief ontwikkeling
Bredaseweg	Lage Vaartkant <-> Uitrit KFC		Industrieweg	17%	17%	28%
Trivium	Winkelcentrum <-> Bredaseweg		Industrieweg	17%	17%	17%

Tabel 11: Verhouding intensiteit en grenswaarden industriewegen werkdagetmaal bij keuze CROW-kencijfer zonder correctie

Wegvak	Van	Naar	Soort weg	2023	2040 exclusief ontwikkeling	2040 inclusief ontwikkeling
Lage Vaartkant	Bredaseweg	Nachtegaal	GOW50 Bibeko	51%	49%	57%
Lage Vaartkant	Nachtegaal	Bredaseweg	GOW50 Bibeko	51%	49%	57%
Bredaseweg	Oostpoort	Lage Vaartkant	GOW50 Bibeko	23%	26%	30%
Bredaseweg	Lage Vaartkant	Oostpoort	GOW50 Bibeko	23%	26%	30%

Tabel 12: Verhouding intensiteit en grenswaarden gebiedsontsluitingswegen drukste ochtendspitsuur bij keuze CROW-kencijfer zonder correctie

Wegvak	Van	Naar	Soort weg	2023	2040 exclusief ontwikkeling	2040 inclusief ontwikkeling
Lage Vaartkant	Bredaseweg	Nachtegaal	GOW50 Bibeko	57%	55%	64%
Lage Vaartkant	Nachtegaal	Bredaseweg	GOW50 Bibeko	57%	55%	64%
Bredaseweg	Oostpoort	Lage Vaartkant	GOW50 Bibeko	26%	29%	34%
Bredaseweg	Lage Vaartkant	Oostpoort	GOW50 Bibeko	26%	29%	34%

Tabel 13: Verhouding intensiteit en grenswaarden gebiedsontsluitingswegen drukste avondspitsuur bij keuze CROW-kencijfer zonder correctie

Aan de hand van de bekende intensiteiten van de Lage Vaartkant en de Bredaseweg (west) en de door ons ingeschatte intensiteiten van Trivium en de Bredaseweg (oost), constateren we – zonder correctie toe te passen – in het drukste ochtendspitsuur na ontwikkeling voor het jaar 2040 een cyclustijd van 71 seconden en in het drukste avondspitsuur van 95 seconden. Dit levert dus geen knelpunten op. Opnieuw vergeleken met de Plan-MER kan met redelijke zekerheid worden geconcludeerd dat de toekomstige KFC geen knelpunten op het kruispunt Bredaseweg – Lage Vaartkant – Trivium gaat opleveren.

Op basis van het drukste uur en uitgaand van 31,7% van de verkeersbewegingen dat van de drive-through gebruikmaakt, zijn in de drive-through in het drukste uur (31,7% x 206 =) 65 motorvoertuigbewegingen te verwachten. Dit komt neer op iets meer dan (65 / 60 =) 1 auto per minuut.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

Stel dat in het slechtste geval een auto 5 minuten moet wachten voor het bestelpunt, bij het betaalpunt of bij het ophaalpunt, betekent dit dat er maximaal een rij van 6 auto's zal ontstaan. Dit aantal zal niet leiden tot terugslag op de Bredaseweg, dus zorgt niet voor verkeersveiligheids- en doorstromingsproblemen op de Bredaseweg.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

MOBYCON

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

DELFT • 'S-HERTOGENBOSCH • ZWOLLE • OTTAWA

Postbus 2873 • 2601 CW Delft • t (015) 214 78 99 • info@mobycon.nl • www.mobycon.nl

Bijlage 3 - Parkeeronderzoek

MOBYCON

RAPPORT

In opdracht van:
Collins Foods Netherlands Operations B.V.

Projectnummer:
M07903-R2-E5

Datum:
20 maart 2024



Onderbouwing parkeren KFC Etten-Leur

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

1. INLEIDING 3

1.1 Aanleiding 3

1.2 Leeswijzer 3

2. BEREKENING EXTRA PARKEERVRAAG 4

2.1 Context 4

2.2 Uitgangspunten 4

2.3 Berekening extra parkeervraag 5

3. RESULTATEN PARKEERDRUKONDERZOEK 6

3.1 Onderzoeksgebied 6

3.2 Telmomenten 6

3.3 Maximaal wenselijke parkeerdruk 7

3.4 Resultaten parkeerdrukonderzoek 7

4. TOETSING TOEKOMSTIGE SITUATIE 8

4.1 Wijzigingen in capaciteit 8

4.2 Toekomstige situatie 8

5. CONCLUSIE 10

6. BIJLAGE(N) 11

6.1 Bijlage 1 – Berekening extra parkeervraag o.b.v. referentiecijfers 12

Colofon
Johan Eggink, Mobycon
Jasper Doeven, Mobycon

Copyright
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.
No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.

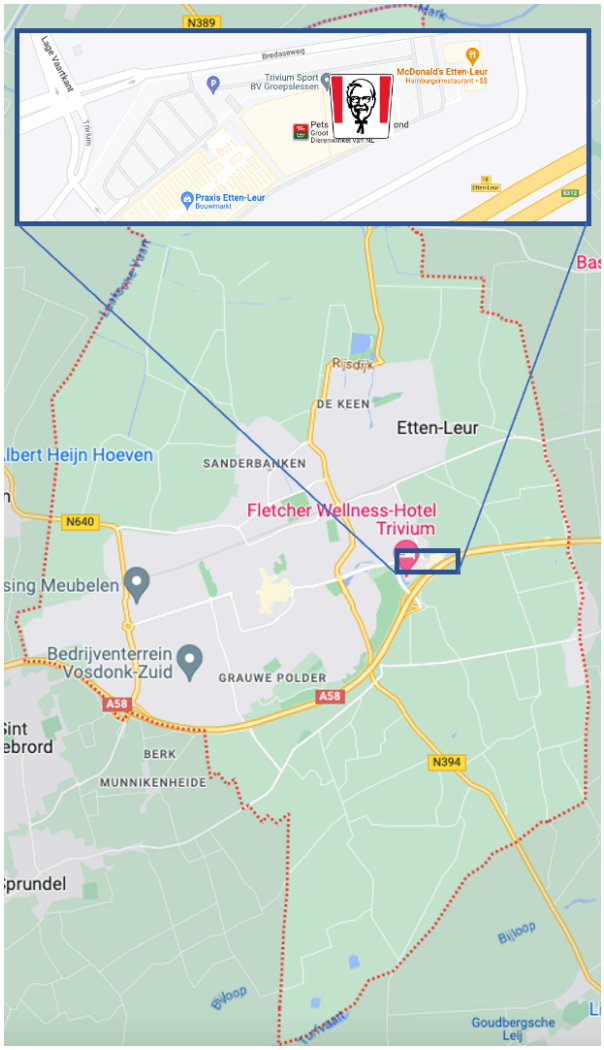
VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Collins Foods Europe werkt aan de ontwikkeling van een nieuwe KFC-vestiging aan de Bredaseweg te Etten-Leur op de locatie van het huidige Studio76 bevindt. De ontwikkeling van deze KFC brengt een toename in parkeervraag met zich mee. In deze memo gaan we in op de extra parkeervraag die kan worden verwacht na realisatie van de KFC-vestiging en wat dit betekent voor de parkeerdruk in de omgeving.

Onderstaande figuur laat de ligging van de ontwikkeling binnen de gemeente Etten-Leur zien.



Figuur 1: Ligging ontwikkeling in de gemeente Etten-Leur

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 berekenen we de extra parkeervraag als gevolg van de ontwikkeling. Hoofdstuk 3 gaat in op een uitgevoerd parkeerdrukonderzoek om te bepalen in hoeverre in de openbare ruimte restcapaciteit aanwezig is om deze extra parkeervraag op te vangen. In hoofdstuk 4 gaan we in op de toekomstige parkeersituatie na oplevering ontwikkeling. Hoofdstuk 5 bevat een korte conclusie.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

2. BEREKENING EXTRA PARKEERVRAAG

We starten met het berekenen van de parkeervraag.

2.1 Context

In het vigerende beleidsdocument 'Parkeernormen Etten-Leur' uit 2018 zijn geen parkeernormen voor een fastfood-restaurant opgenomen. Het beleidsdocument verwijst voor onder andere de functiegroep 'Horeca en recreatie' naar de landelijk erkende kencijfers van het CROW. De meest actuele CROW-publicatie met parkeerkencijfers is publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren en verkeersgeneratie'. Ook deze publicatie biedt geen aparte parkeerkencijfers voor een fastfood-restaurant. Wel geeft het CROW aan dat voor fastfood-restaurants de kencijfers voor de functie 'restaurant' kunnen worden gehanteerd. De parkeervraag van een restaurant is echter in sterke mate afhankelijk van het aantal zitplaatsen en het autogebruik van de bezoekers. Het kencijfer van het CROW is dus slechts globaal toepasbaar.

We hebben ook vanuit Collins Foods referentiecijfers ontvangen van het gebruik van een gemiddeld KFC-restaurant, aangevuld met onderbouwde aannames vanuit Mobycon. Deze cijfers hebben we gebruikt om de parkeervraag specifieker te kunnen berekenen. Daarnaast hebben we alsnog de parkeervraag berekend aan de hand van de CROW-kencijfers. Daarmee konden we beide resultaten vergelijken. Om rekening te houden met een worstcasescenario (gezien beide methodes niet een volledig betrouwbaar resultaat opleveren), hebben we ervoor gekozen om het resultaat dat de hoogste parkeervraag oplevert te gebruiken in de verdere analyse.

In bijlage 1 gaan we uitgebreider in op hoe we de parkeervraag aan de hand van de referentiecijfers hebben bepaald. Deze bedraagt in totaal 34 parkeerplaatsen op het maatgevende moment (zondagmiddag). Op basis van de CROW-kencijfers is de parkeervraag 41 parkeerplaatsen op het maatgevende moment (zaterdagavond). Aangezien de berekening op basis van de CROW-kencijfers de hoogste waarde oplevert, gebruiken we dit resultaat verder in onze onderbouwing. We tonen in de komende paragrafen hoe we de parkeervraag op basis van deze CROW-kencijfers hebben berekend.

2.2 Uitgangspunten

2.2.1 Rekening mee te houden aspecten

Om de goede berekening van de parkeervraag te maken, hebben we enkele uitgangspunten gekozen binnen specifieke aspecten. Zie hiervoor de volgende tabel.

Aspect	Uitgangspunt
Stedelijkheidsgraad gemeente Etten-Leur	Sterk stedelijk (o.b.v. data CBS Statline)
Gebiedstype locatie	Rest bebouwde kom (o.b.v. 'Parkeernormen Etten-Leur'[1])
Bandbreedte kencijfer	Gemiddelde (o.b.v. 'Parkeernormen Etten-Leur')
Kencijfer	13,0 parkeerplaatsen per 100 m² BVO
Functie CROW	Restaurant

Tabel 1: Aspecten met bijbehorende uitgangspunten voor berekening extra parkeervraag

[1] *Conform de 'Parkeernormen Etten-Leur' zou de ontwikkeling zich in het 'Buitengebied' bevinden. Echter, de gemeente heeft schriftelijk doorgegeven dat het totale Trivium binnen de kom ligt en daarmee sprake is van 'Rest bebouwde kom'.*

2.2.2 Aanwezigheidspercentages

De extra parkeervraag is niet op elk moment gelijk. Immers, niet op alle momenten zijn alle gebruikers van de functie aanwezig. De 'Parkeernormen Etten-Leur' hanteert daarom voor acht momenten zogenaamde aanwezigheidspercentages. Deze gebruiken we om de parkeervraag per moment te bepalen. Echter, voor de functie 'restaurant' heeft de gemeente Etten-Leur geen aanwezigheidspercentages. We hebben daarom de aanwezigheidspercentages geraadpleegd van CROW-publicatie 182 'Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering' en deze gebruikt om geschikte percentages te bepalen. Zo hebben we voor de zondagmiddag – in plaats van de door het CROW genoemde 40% – een aanwezigheidspercentage van 100% gehanteerd, omdat de verwachting is dat de zondag – net als de zaterdag – een drukke dag zal zijn. De volgende tabel toont alle aanwezigheidspercentages.

Functie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koop-avond	Werkdag-nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Restaurant	30%	40%	90%	95%	0%	70%	100%	100%

Tabel 2: Aanwezigheidspercentages

2.3 Berekening extra parkeervraag

De normatieve extra parkeervraag van de KFC is naar boven afgerond (310,21 / 100 x 13,0 =) 41 parkeerplaatsen. Per aanwezigheidsmoment is de parkeervraag als volgt:

Functie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koop-avond	Werkdag-nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Restaurant	13	17	37	39	0	29	41	41

Tabel 3: Parkeervraag per aanwezigheidsmoment op basis van gemiddelde CROW-parkeerkencijfers

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

3. RESULTATEN PARKEERDRUKONDERZOEK

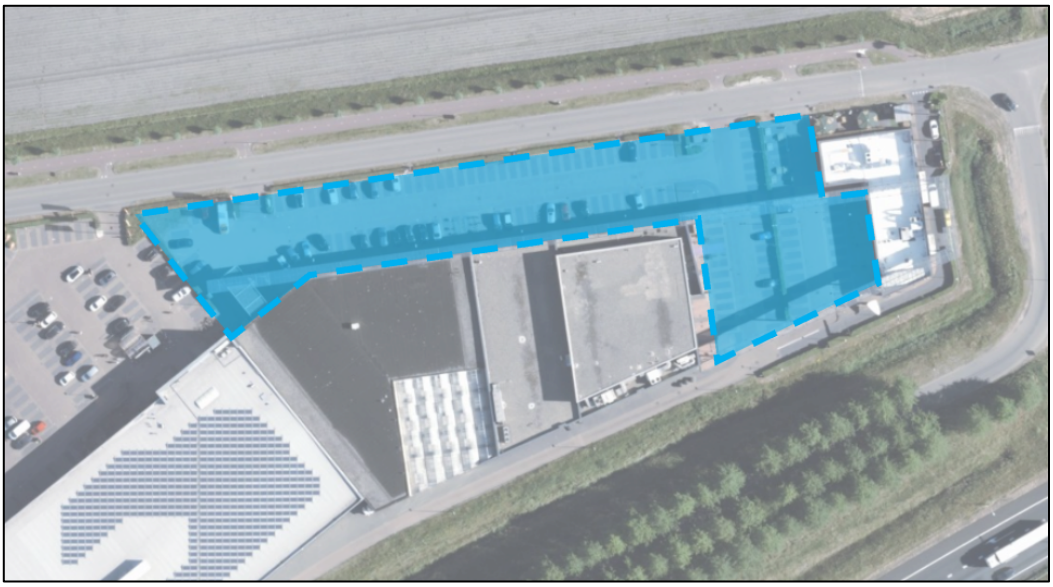
Om na te gaan in hoeverre er extra parkeerplaatsen dienen te worden aangelegd, brengen we de restcapaciteit in de openbare ruimte in beeld aan de hand van een parkeerdrukonderzoek. Vervolgens gaan we in hoofdstuk 4 na wat de toekomstige situatie is.

3.1 Onderzoeksgebied

Voor verschillende functies gelden verschillende maximale acceptabele loopafstanden van de parkeerplaats naar de functie. Het parkeerbeleid van de gemeente gaat hier niet op in. In paragraaf 7.1 van CROW-publicatie 381 maken we op dat voor de hoofdfunctie 'Ontspanning', waar ook horeca onder valt, een maximaal acceptabele loopafstand van 100 tot 600 meter geldt. De daadwerkelijk acceptabele loopafstand hangt onder andere af van:

- de aantrekkelijkheid van de looproute;
- de parkeerordening en prijsstelling;
- de concurrentiekracht van de alternatieven.

De looproute vanaf de parkeerplaats naar de ingang zal hoe dan ook over het parkeerterrein lopen en daarmee niet aantrekkelijk zijn. Parkeren is verder gratis, net als op de andere terreinen aan de Bredaseweg. Daardoor is ook geen sprake van een concurrentiekracht van alternatieve parkeervoorzieningen. We vinden het daarmee logisch dat de acceptabele loopafstand ergens tussen de 100 en 600 meter zal liggen. We gaan daarom alleen uit van parkeercapaciteit ten oosten van de Praxis. Onderstaande figuur laat het onderzoeksgebied zien.



Figuur 2: Onderzoeksgebied parkeerdrukonderzoek

3.2 Telmomenten

Om een goed beeld te krijgen van de parkeerdruk op de verschillende momenten hebben we deze op een vrijdag (koopavond), zaterdag en zondag in kaart gebracht. We zijn uitgegaan van de volgende telmomenten:

- vrijdag 24 maart 18:00;
- vrijdag 24 maart 22:00;
- zaterdag 25 maart 13:00;
- zaterdag 25 maart 18:00;
- zaterdag 25 maart 22:00;
- zondag 26 maart 13:00;
- zondag 26 maart 18:00;
- zondag 26 maart 22:00.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

3.3 Maximaal wenselijke parkeerdruk

Het parkeerbeleid zegt niets over een maximaal acceptabele parkeerdruk in de openbare ruimte. Bij het beoordelen van de bezetting van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte gaan we daarom uit van de richtlijnen van het CROW[2].

Voor kort parkeren en verspreid liggende voorzieningen geldt dat de maximaal wenselijke parkeerdruk 80% bedraagt. Bij lang parkeren met geconcentreerd liggende voorzieningen is dit 90%. Wanneer de parkeerdruk de maximaal wenselijke parkeerdruk overschrijdt, kan er een problematische toename in zoekverkeer worden verwacht. Zolang echter de 100% niet wordt bereikt, is dan nog geen sprake van een feitelijk parkeerprobleem. Zie onderstaande tabel.

Betekenis parkeerdruk	Kort parkeren en verspreid liggende parkeervoorzieningen	Lang parkeren en geconcentreerd liggende parkeervoorzieningen
Geen parkeerprobleem, voldoende parkeercapaciteit	< 80%	< 90%
Beginnend parkeerprobleem, meer zoekverkeer	≧ 80% – < 100%	≧ 90% – < 100%
Parkeerprobleem, te weinig capaciteit	≧ 100%	≧ 100%

Tabel 4: Maximaal wenselijke parkeerdruk bij kort en lang parkeren

Bij kort parkeren kan worden gedacht aan een parkeerduur van circa 30 minuten tijdens een bezoek aan de supermarkt. Lang parkeren kan worden gezien als een parkeerduur van een dagdeel voor bijvoorbeeld visite of een bezoek aan een museum. In dit geval zal er vooral sprake zijn van relatief korte parkeerduren. Verder is er sprake van een geconcentreerde parkeervoorziening, namelijk 1 parkeerterrein. Onder gespreid liggende parkeervoorzieningen valt bijvoorbeeld parkeren in een woonwijk.

Uiteindelijk heeft de maximaal acceptabele parkeerdruk te maken met de overzichtelijkheid van het parkeerterrein. In dit geval is het parkeerterrein dermate overzichtelijk en ruim opgezet dat we het ondanks het kort parkeren realistisch vinden om van een wenselijke parkeerdruk van 90% uit te gaan.

3.4 Resultaten parkeerdrukonderzoek

Onderstaande tabel geeft de resultaten van het parkeerdrukonderzoek beknopt weer.

Telmoment	Capaciteit	Bezetting	Parkeerdruk
Vrijdag 18:00	133	86	66%
Vrijdag 22:00	133	27	21%
Zaterdag 13:00	133	46	35%
Zaterdag 18:00	133	64	49%
Zaterdag 22:00	133	24	18%
Zondag 13:00	133	29	22%
Zondag 18:00	133	67	51%
Zondag 22:00	133	22	17%

Tabel 5: Resultaten parkeerdrukonderzoek

[2] *CROW-publicatie 311 'Handboek parkeren' (paragraaf 4.2.1).*

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

4. TOETSING TOEKOMSTIGE SITUATIE

In dit hoofdstuk gaan we in op de wijzigingen in de capaciteit en toetsen we de toename in parkeervraag aan de gemeten parkeerdruk.

4.1 Wijzigingen in capaciteit

Ten opzichte van de huidige situatie zien we enkele wijzigingen in de capaciteit. We zien dat er 5 parkeerplaatsen verdwijnen en er 9 voor in de plaats komen. De toekomstige parkeercapaciteit stijgt hiermee van 133 naar 137.



Figuur 3: Nieuwe en te vervallen parkeerplaatsen

4.2 Toekomstige situatie

We hebben de capaciteit in de nieuwe situatie afgezet tegen de te verwachten parkeerdruk in de nieuwe situatie. In de volgende tabel tonen we in de huidige en toekomstige situatie de parkeerdruk, en geven we aan in hoeverre sprake is van restcapaciteit, uitgaand van een maximaal wenselijke parkeerdruk van 90%. Hieruit blijkt dat er op de meeste momenten in ieder geval voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn om onder de maximaal wenselijk parkeerdruk te blijven. Op de koopavond zien we wel dat de nieuwe parkeervraag groter is dan de maximaal wenselijke parkeerdruk van 90%. Dit betekent dat op de koopavond mogelijk zoekverkeer optreedt, maar dat er nog geen tekort is in het aantal parkeerplaatsen. Dit verschil is met 2 parkeerplaatsen boven de maximaal wenselijke parkeerdruk echter marginaal te noemen, waardoor geen parkeerproblemen te verwachten zijn.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

Moment	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koop-avond	Werkdag-nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Capaciteit huidig	133	133	133	133	133	133	133	133
Bezet huidig	86[3]	86[3]	86[3]	86	0	46	24	29
Parkeerdruk	65%	65%	65%	65%	0%	35%	18%	22%
Vervallen capaciteit	-5	-5	-5	-5	-5	-5	-5	-5
Extra capaciteit	9	9	9	9	9	9	9	9
Capaciteit toekomstig	137	137	137	137	137	137	137	137
Capaciteit toekomstig 90%	123	123	123	123	123	123	123	123
Extra parkeervraag	13	17	37	39	0	29	41	41
Nieuwe parkeervraag	99	103	123	125	0	75	65	70
Parkeerdruk	72%	75%	90%	91%	0%	55%	47%	51%
Restcapaciteit tot 90%	**24**	**20**	**0**	**-2**	**123**	**48**	**58**	**53**

Tabel 6: Totaaloverzicht huidige en toekomstige parkeerdruk en restcapaciteit tot 90%

[3] We hebben geen parkeerdrukonderzoek uitgevoerd op de werkdagochtend, -middag en -avond. We kunnen er echter redelijkerwijs vanuit gaan dat de parkeerbezetting op die momenten niet hoger zal zijn dan op de koopavond (vrijdagavond). We hanteren daarom worstcase een parkeerbezetting van hetzelfde aantal parkeerplaatsen als op de koopavond.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

5. CONCLUSIE

Op basis van een inschatting aan de hand van referentiecijfers neemt als gevolg van de ontwikkeling de parkeervraag toe met 34 parkeerplaatsen. Op basis van CROW-kencijfers is de extra parkeervraag 41 parkeerplaatsen. Om met een worstcasescenario te rekenen, zijn we uitgegaan van de resultaten van de CROW-kencijfers.

Op basis van een uitgevoerd parkeerdrukonderzoek constateren we dat op de meeste momenten in ieder geval voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn om onder de maximaal wenselijk parkeerdruk van 90% te blijven. Op de koopavond zien we wel dat de nieuwe parkeervraag groter is dan de maximaal wenselijke parkeerdruk van 90%. Dit betekent dat op de koopavond mogelijk zoekverkeer optreedt, maar dat er op basis van het worstcasescenario nog geen tekort is in het aantal parkeerplaatsen. Dit verschil is met 2 parkeerplaatsen boven de maximaal wenselijke parkeerdruk echter marginaal te noemen, waardoor geen parkeerproblemen te verwachten zijn. Daarnaast laten de referentiecijfers zien dat een lagere parkeervraag is te verwachten dan berekend.

Daarmee concluderen we dat het aspect parkeren de ontwikkeling niet in de weg staat.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

6. BIJLAGE(N)

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

6.1 Bijlage 1 – Berekening extra parkeervraag o.b.v. referentiecijfers

Beschrijving gegevens

Vanuit Collins Foods Europe hebben we gegevens ontvangen met betrekking tot het aantal transacties per week. Deze cijfers zijn gebaseerd op een gemiddeld KFC-restaurant met drive-through-functie, oftewel naar aanleiding van vergelijkbare locaties en daarvan het gemiddelde. Er is onderscheid gemaakt in de zeven dagen in de week. Daarnaast zijn de gegevens uitgesplitst naar uurblok binnen de openingstijden van het restaurant.

Er is onderscheid gemaakt tussen dine-in, take-out, drive-through en personeel. Gebruikers van de drive-through maken in principe geen gebruik van de parkeerplaatsen op locatie. In de praktijk gebeurt dit echter wel. We nemen deze daarom ook mee.

Dine-in

Onderstaande tabel toont voor de dine-in het aantal te verwachten transacties per dagdeel.

Tijdstip	Maandag	Dinsdag	Woensdag	Donderdag	Vrijdag	Zaterdag	Zondag
11.00 - 14.00	28	38	34	35	53	42	36
14.00 - 17.00	43	46	41	44	67	95	123
17.00 - 21.00	101	111	94	111	158	179	202
21.00 - 00.00	35	40	28	37	50	41	32
00.00 - 04.00	4	7	4	5	11	12	6
Totaal (etmaal)	**210**	**243**	**200**	**232**	**339**	**370**	**398**

Tabel 7: Transacties per dagdeel van dine-in

Uitgaand van een gelijke verdeling van de transacties over de uren, leidt dat tot het volgende aantal te verwachten transacties voor de dine-in per uur.

Tijdstip	Maandag	Dinsdag	Woensdag	Donderdag	Vrijdag	Zaterdag	Zondag
11.00 - 12.00	9	13	11	12	18	14	12
12.00 - 13.00	9	13	11	12	18	14	12
13.00 - 14.00	9	13	11	12	18	14	12
14.00 - 15.00	14	15	14	15	22	32	41
15.00 - 16.00	14	15	14	15	22	32	41
16.00 - 17.00	14	15	14	15	22	32	41
17.00 - 18.00	25	28	23	28	39	45	50
18.00 - 19.00	25	28	23	28	39	45	50
19.00 - 20.00	25	28	23	28	39	45	50
20.00 - 21.00	25	28	23	28	39	45	50
21.00 - 22.00	12	13	9	12	17	14	11
22.00 - 23.00	12	13	9	12	17	14	11
23.00 - 00.00	12	13	9	12	17	14	11
00.00 - 01.00	4	7	4	5	11	12	6
Totaal (etmaal)	**210**	**243**	**200**	**232**	**339**	**370**	**398**

Tabel 8: Transacties per uur van dine-in

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

Take-out

Onderstaande tabel toont voor de take-out het aantal te verwachten transacties per dagdeel.

Tijdstip	Maandag	Dinsdag	Woensdag	Donderdag	Vrijdag	Zaterdag	Zondag
11.00 - 14.00	6	8	7	7	11	9	8
14.00 - 17.00	9	10	9	9	14	20	26
17.00 - 21.00	21	24	20	24	34	38	43
21.00 - 00.00	7	9	6	8	11	9	7
00.00 - 04.00	1	1	1	1	2	3	1
Totaal (etmaal)	**45**	**52**	**43**	**49**	**72**	**79**	**85**

Tabel 9: Transacties per dagdeel van take-out

Uitgaand van een gelijke verdeling van de transacties over de uren, leidt dat tot het volgende aantal te verwachten transacties voor de take-out per uur.

Tijdstip	Maandag	Dinsdag	Woensdag	Donderdag	Vrijdag	Zaterdag	Zondag
11.00 - 12.00	2	3	2	2	4	3	3
12.00 - 13.00	2	3	2	2	4	3	3
13.00 - 14.00	2	3	2	2	4	3	3
14.00 - 15.00	3	3	3	3	5	7	9
15.00 - 16.00	3	3	3	3	5	7	9
16.00 - 17.00	3	3	3	3	5	7	9
17.00 - 18.00	5	6	5	6	8	10	11
18.00 - 19.00	5	6	5	6	8	10	11
19.00 - 20.00	5	6	5	6	8	10	11
20.00 - 21.00	5	6	5	6	8	10	11
21.00 - 22.00	2	3	2	3	4	3	2
22.00 - 23.00	2	3	2	3	4	3	2
23.00 - 00.00	2	3	2	3	4	3	2
00.00 - 01.00	1	1	1	1	2	3	1
Totaal (etmaal)	**45**	**52**	**43**	**49**	**72**	**79**	**85**

Tabel 10: Transacties per uur van take-out

Drive-through

Onderstaande tabel toont voor de drive-through het aantal te verwachten transacties per dagdeel.

Tijdstip	Maandag	Dinsdag	Woensdag	Donderdag	Vrijdag	Zaterdag	Zondag
11.00 - 14.00	16	22	19	20	30	24	20
14.00 - 17.00	24	26	23	25	38	54	69
17.00 - 21.00	57	63	53	62	89	101	114
21.00 - 00.00	20	23	16	21	28	23	18
00.00 - 04.00	2	4	2	3	6	7	3
Totaal (etmaal)	**118**	**137**	**113**	**131**	**191**	**208**	**224**

Tabel 11: Transacties per dagdeel van drive-through

Uitgaand van een gelijke verdeling van de transacties over de uren, leidt dat tot het volgende aantal te verwachten transacties voor de drive-through per uur.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

Tijdstip	Maandag	Dinsdag	Woensdag	Donderdag	Vrijdag	Zaterdag	Zondag
11.00 - 12.00	5	7	6	7	10	8	7
12.00 - 13.00	5	7	6	7	10	8	7
13.00 - 14.00	5	7	6	7	10	8	7
14.00 - 15.00	8	9	8	8	13	18	23
15.00 - 16.00	8	9	8	8	13	18	23
16.00 - 17.00	8	9	8	8	13	18	23
17.00 - 18.00	14	16	13	16	22	25	28
18.00 - 19.00	14	16	13	16	22	25	28
19.00 - 20.00	14	16	13	16	22	25	28
20.00 - 21.00	14	16	13	16	22	25	28
21.00 - 22.00	7	8	5	7	9	8	6
22.00 - 23.00	7	8	5	7	9	8	6
23.00 - 00.00	7	8	5	7	9	8	6
00.00 - 01.00	2	4	2	3	6	7	3
Totaal (etmaal)	**118**	**137**	**113**	**131**	**191**	**208**	**224**

Tabel 12: Transacties per uur van drive-through

Overwegingen bij berekening parkeervraag

Voordat we ingaan op de berekening van de parkeervraag, zijn er enkele relevante overwegingen:

- We hebben aangenomen dat alle transacties gelijk zijn aan 1 auto. Het is mogelijk dat 1 transactie meerdere auto's voorstelt. In reactie daarop zou kunnen worden gerekend met bezettingscijfers. Tegelijkertijd is rekenen met bezettingscijfers ook niet realistisch, omdat er vermoedelijk in sommige gevallen meerdere bezoekers in één auto komen, waardoor er aanzienlijk meer auto's worden gerekend dan nodig. In dit geval kiezen we ervoor te rekenen met aantallen transacties.
- Gezien de ligging nabij het Munnikenheide College en enkele sportfaciliteiten is het aannemelijk dat een deel van de bezoekers met de fiets of lopend komt. We hebben er voor nu echter rekening mee gehouden dat alle bezoekers met de auto komen. Daarmee compenseren we een eventueel te lage parkeervraag als gevolg van het rekenen met 1 auto per transactie.
- Collins Foods heeft aangeleverd dat bezoekers die met de auto komen gemiddeld 20 minuten aanwezig zijn. Dat gaat dus om de dine-in en de take-out. Echter, de take-out zal sneller verlopen dan de dine-in. We gaan ervan uit dat de take-out maximaal 10 minuten duurt (men zal parkeren, de bestelling ophalen en weer vertrekken). Deze parkeerplaatsen kunnen dus 6 keer per uur worden gebruikt. Om hiervoor te compenseren en gemiddeld op 20 minuten uit te komen, hanteren we voor dine-in een bezoekduur van 30 minuten. Deze parkeerplaatsen kunnen dus 2 keer per uur worden gebruikt.
- Voor de drive-through gaan we uit van een gemiddeld bezoek van circa 10 minuten. We verwachten dat dit in de praktijk langer zal zijn, maar compenseren hiermee voor de meerderheid die na gebruik van de drive-through niet zal parkeren op het parkeerterrein.
- Bij maximale personeelsbezetting zijn er 18 personeelsleden aanwezig. Collins Foods Europe geeft aan dat gemiddeld genomen 10% van de medewerkers een auto heeft, en dus met de auto komt. Dit leidt tot een parkeervraag van (18 x 10% =) 1,8, afgerond 2 parkeerplaatsen voor personeel.
- Op de huidige locatie bevindt zich een evenementenlocatie 'Studio76'. Evenementenlocaties genereren geen structurele parkeervraag zoals een restaurant of winkel dat doet maar genereren hoge parkeervraag op piekmomenten. Hoewel er in principe wel mag worden gesaldeerd, laten we de parkeervraag die de huidige functie genereert buiten beschouwing.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

Parkeervraag

We bepalen de totale parkeervraag op basis van de som van de transacties van de dine-in, take-out en drive-through en tellen daar nog de parkeervraag van het personeel bij op. Allereerst berekenen we voor de dine-in, take-out en drive-through de parkeervraag per moment.

Parkeervraag dine-in bij gemiddelde bezoekduur van 30 minuten

Moment	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zaterdag-nacht	Zondag-middag	Zondag-avond	Zondag-nacht
Tijdstip	11-12 u	12-18 u	18-22 u	22-01 u	12-18 u	18-22 u	22-01 u	12-18 u	18-22 u	22-01 u
Parkeervraag	8,8	19,7	19,7	8,3	22,4	22,4	6,9	25,2	25,2	5,4

Tabel 13: Parkeervraag per moment dine-in

Parkeervraag take-out bij gemiddelde bezoekduur van 10 minuten

Moment	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zaterdag-nacht	Zondag-middag	Zondag-avond	Zondag-nacht
Tijdstip	11-12 u	12-18 u	18-22 u	22-01 u	12-18 u	18-22 u	22-01 u	12-18 u	18-22 u	22-01 u
Parkeervraag	0,6	1,4	1,4	0,6	1,6	1,6	0,5	1,8	1,8	0,4

Tabel 14: Parkeervraag per moment take-out

Parkeervraag drive-through bij gemiddelde bezoekduur van 10 minuten

Moment	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zaterdag-nacht	Zondag-middag	Zondag-avond	Zondag-nacht
Tijdstip	11-12 u	12-18 u	18-22 u	22-01 u	12-18 u	18-22 u	22-01 u	12-18 u	18-22 u	22-01 u
Parkeervraag	1,7	3,7	3,7	1,6	4,2	4,2	1,3	4,7	4,7	1,0

Tabel 15: Parkeervraag per moment drive-through

Totaal

De volgende tabel toont de som van de transacties van de dine-in, take-out en drive-through per uur. We zien dat het maatgevende moment op de zondagmiddag en -avond ligt, met een parkeervraag van naar boven afgerond 34 parkeerplaatsen.

Moment	Werkdag -ochtend	Werkdag -middag	Werkdag -avond	Werkdag -nacht	Zaterdag -middag	Zaterdag -avond	Zaterdag -nacht	Zondag-middag	Zondag-avond	Zondag-nacht
Tijdstip	11-12 u	12-18 u	18-22 u	22-01 u	12-18 u	18-22 u	22-01 u	12-18 u	18-22 u	22-01 u
Dine-in	8,8	19,7	19,7	8,3	22,4	22,4	6,9	25,2	25,2	5,4
Take-out	0,6	1,4	1,4	0,6	1,6	1,6	0,5	1,8	1,8	0,4
Drive-through	1,7	3,7	3,7	1,6	4,2	4,2	1,3	4,7	4,7	1,0
Personeel	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Totaal	**13**	**27**	**27**	**13**	**30**	**30**	**11**	**34**	**34**	**9**

Tabel 16: Berekening parkeervraag o.b.v. ervaringscijfers KFC

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

MOBYCON

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

DELFT • 'S-HERTOGENBOSCH • ZWOLLE • OTTAWA

Postbus 2873 • 2601 CW Delft • t (015) 214 78 99 • info@mobycon.nl • www.mobycon.nl

Bijlage 4 - Quickscan flora en fauna



Ruimte. Mensen. Toekomst.

Quickscan Flora en Fauna KFC Trivium 170 Etten-Leur

Toetsing aan natuurwetgeving en -beleid

BRO

colofon

projectnaam
Quickscan Flora en Fauna
KFC Trivium 170 Etten-Leur

datum
20 februari 2023

projectnummer
P06250

opdrachtgever
Collins Foods Netherlands Operations B.V.

BRO
projectleider
JRi

opgesteld door
SKl
interne controle
NLu
bron kaft
BRO

Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
+31 (0)411 850 400
info@bro.nl
www.bro.nl

BRO



Inhoudsopgave

1 Inleiding 4
1.1 Werkwijze quickscan flora en fauna 4

2 Planbeschrijving 5
2.1 Huidige situatie 5
2.2 Toekomstige situatie 5

3 Toetsing gebiedsbescherming 8
3.1 Wettelijke gebiedsbescherming 8
3.2 Gebiedsbescherming vanuit provinciaal beleid 8

4 Toetsing beschermde houtopstanden 9

5 Toetsing soortenbescherming 10
5.1 Vogels 11
5.1.1 Toetsing 11
5.2 Vleermuizen 11
5.2.1 Toetsing 12
5.3 Grondgebonden zoogdieren 12
5.3.1 Toetsing 12
5.4 Reptielen 12
5.4.1 Toetsing 12
5.5 Amfibieën 12
5.5.1 Toetsing 12
5.6 Vissen 13
5.6.1 Toetsing 13
5.7 Ongewervelde diersoorten 13
5.7.1 Toetsing 13
5.8 Vaatplanten 13
5.8.1 Toetsing 13

6 Conclusie 14
6.1 Vervolgtraject en advies 14

7 Samenvatting 15

8 Geraadpleegde bronnen 16

1 Inleiding

Voor alle ruimtelijke ontwikkelingen geldt dat deze in overeenstemming met de nationale natuurwetgeving en het provinciale natuurbeleid moeten worden uitgevoerd. In het kader van een bestemmingsplanwijziging ten behoeve van de realisatie van een nieuwe KFC aan Trivium 170 in Etten-Leur, is door middel van een verkennend flora- en faunaonderzoek (quickscan) een beoordeling gemaakt van de mogelijke effecten die het plan kan hebben op beschermde natuurwaarden. Hierdoor wordt duidelijk of het plan in overeenstemming is met de natuurwetgeving.

De bescherming van de natuur is per 1 januari 2017 in Nederland vastgelegd in de Wet natuurbescherming (Wnb). Deze wet vormt voor wat betreft soortenbescherming en gebiedsbescherming een uitwerking van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. Omtrent houtopstanden is de voormalige nationale Boswet eveneens in de Wet natuurbescherming opgenomen. Daarnaast vindt beleidsmatige gebiedsbescherming plaats door middel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

1.1 Werkwijze quickscan flora en fauna

In de quickscan zijn de gevolgen van de ruimtelijke ingreep afgezet tegen potentieel aanwezige natuurwaarden die vanuit de Wet natuurbescherming en provinciaal beleid zijn beschermd. Deze werkwijze vloeit voort uit de brochure ‘Soortenbescherming bij ruimtelijke ingrepen’ van het Ministerie van Economische Zaken van december 2016.

Om een beeld te krijgen van de natuurwaarden is op 25 januari 2023 tussen 15.00 – 17.00 uur door een ecoloog van BRO[1] een verkennend veldbezoek gebracht aan het plangebied en de directe omgeving hiervan. Het was circa -1°C, licht bewolkt, zonder neerslag, met een noordenwind van 2 Bft. Tijdens het veldbezoek is gelet op de potentiële aanwezigheid van beschermde soorten op basis van het aanwezige habitat en nest-/verblijfsmogelijkheden. Daarnaast is aan de hand van verspreidingsatlassen, soortgerichte literatuur, NDFF-gegevens en op basis van ‘expert judgement’ nagegaan welke beschermde planten- en diersoorten er voor kunnen komen binnen en nabij het plangebied en zijn omtrent gebiedsbescherming gegevens van de provincie Noord-Brabant geraadpleegd. Aan de hand van het verkennende onderzoek is vervolgens beoordeeld welke beschermde soorten daadwerkelijk voor (kunnen) komen binnen het plangebied en is er vervolgens een inschatting gemaakt van de effecten van de ruimtelijke ontwikkeling op beschermde natuurwaarden.

1 BRO is lid van het Netwerk Groene Bureaus (NGB). Het NGB is de brancheorganisatie voor groene adviesbureaus en heeft als doel kwaliteitsbevordering en belangenbehartiging. Onze werkzaamheden voeren wij dan ook uit volgens de door het NGB vastgestelde gedragscode (versie juni 2008, aangevuld in februari 2010). De medewerkers binnen de discipline ecologie voldoen aan de door het Ministerie van EZ genoemde voorwaarden voor ter zake deskundigen op het gebied van ecologisch onderzoek.

2 Planbeschrijving

Het plangebied is gelegen aan de Trivium 170 in Etten-Leur. Ten oosten staat een vestiging van McDonald's en ten westen een dierenwinkel. Verder ligt het plangebied zuidelijk aan de A58. In figuur 1 is de topografische ligging van het plangebied weergegeven.

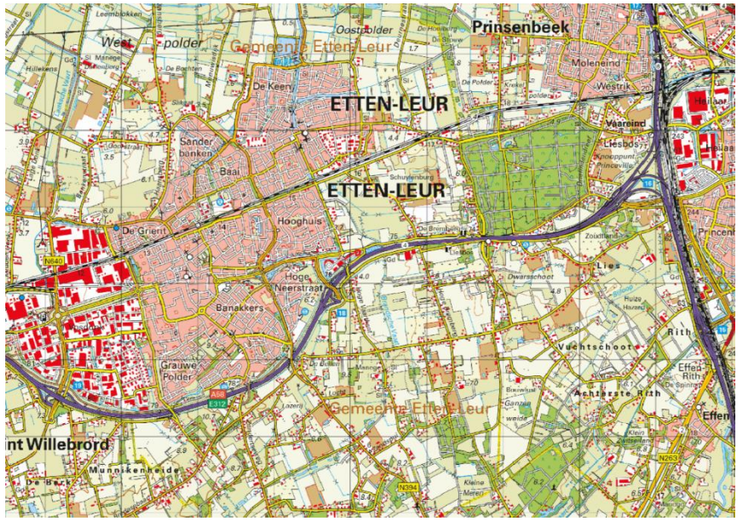
2.1 Huidige situatie

Het plangebied bestaat momenteel uit een gebouw, dat functioneert als evenementenlocatie. Dit gebouw bestaat uit bakstenen en heeft een plat dak. Verder het pand omringd door een geasfalteerde parkeerplaats. Het plangebied is geheel verhard. Ten zuiden van het plangebied is een sloot met stromend water aanwezig en steile oevers, deze bestaan uit gemaaid gras.

In figuur 2 is een luchtfoto van het plangebied en de directe omgeving weergegeven. De figuren 4 t/m 9 geven een impressie van het plangebied, middels foto's die zijn genomen tijdens het verkennende veldbezoek.

2.2 Toekomstige situatie

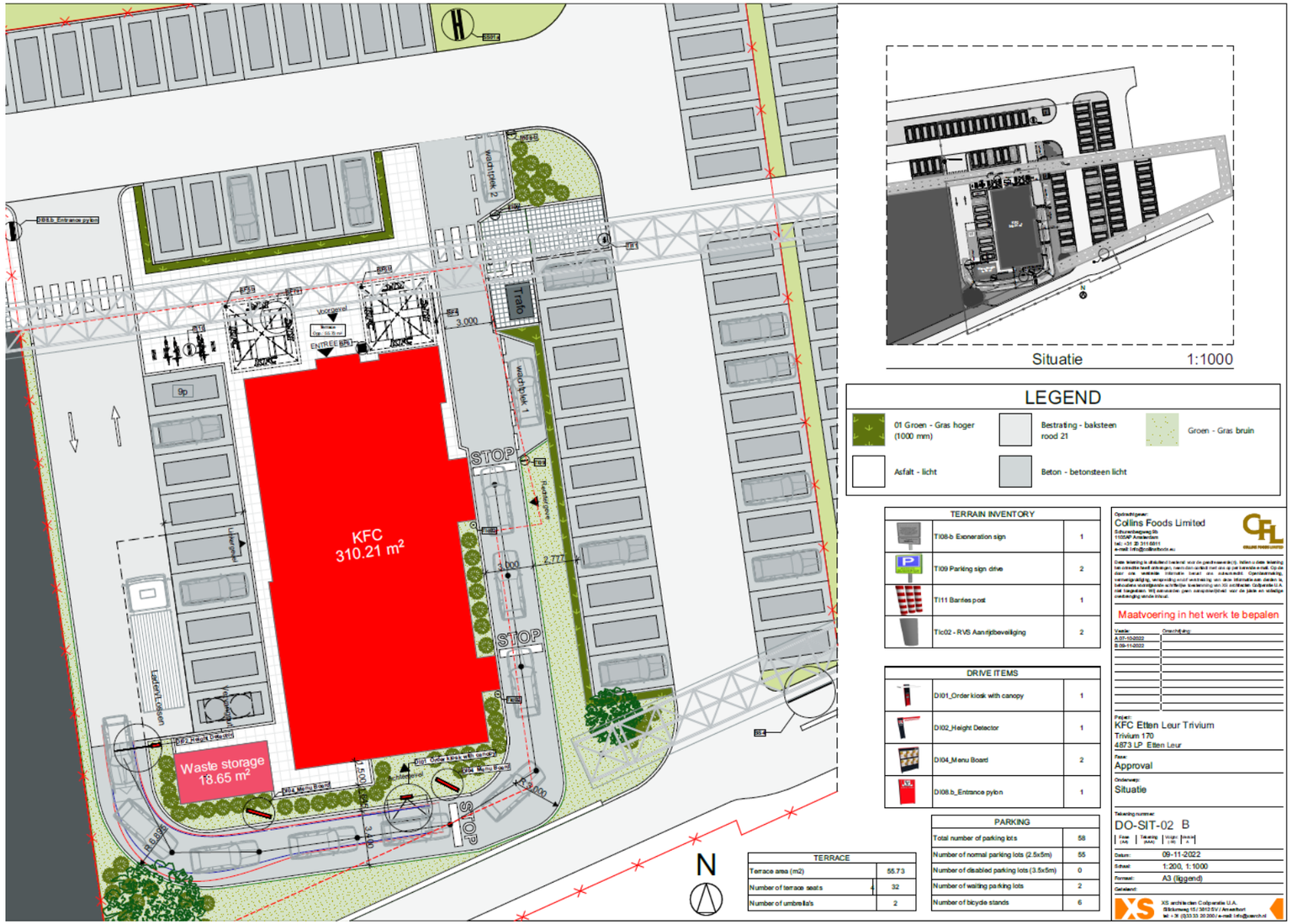
De initiatiefnemer is voornemens om binnen het plangebied een KFC-restaurant te realiseren Het restaurant kent een grondoppervlak van ca. 310m2. Naast het restaurant met diverse parkeerplaatsen komt er tevens een 'drive-through'.Op het terrein wordt rondom groen toegevoegd. Aan de noordzijde van het nieuwe gebouw wordt een terras gerealiseerd van ca. 55 m2 met 32 terrasplekken. Verder wordt aan de zuidzijde van het restaurant een vetvangput en afvalverzamelpunt gerealiseerd. Ten behoeve van de 'drive-through' wordt een toegangspoort, hoogtedetector, twee menuborden en een bestelkiosk geplaatst en twee wacht parkeerplaatsen. In totaal worden in het noorden 6 fietsrekken en rondom het gebouw 55 reguliere parkeerplekken gerealiseerd. Figuur 3 geeft een beeld van de toekomstige situatie.



Figuur 1: Topografische kaart ligging plangebied (1:25.000)



Figuur 2: Luchtfoto plangebied en directe omgeving



Figuur 3: Toekomstige situatie plangebied



Figuur 4: Oostzijde van het te slopen deel van het gebouw



Figuur 5: Ten oosten van het plangebied met de McDonald's



Figuur 6: Zuidzijde van het te slopen gedeelte van het gebouw



Figuur 7: Noordelijk deel van het plangebied met de parkeerplaats



Figuur 8: Ten zuiden van het plangebied met het slootje



Figuur 9: Ten noorden van het plangebied met de weg die leid naar de parkeer-plaats

3 Toetsing gebiedsbescherming

3.1 Wettelijke gebiedsbescherming

De Wet natuurbescherming, heeft voor wat betreft gebiedsbescherming, betrekking op de Europees beschermde Natura 2000-gebieden. De Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden worden in Nederland gecombineerd als Natura 2000-gebieden aangewezen. Als er naar aanleiding van projecten, plannen en activiteiten mogelijkerwijs significante effecten optreden, dienen deze vooraf in kaart gebracht en beoordeeld te worden. Projecten, plannen en activiteiten die mogelijk een negatief effect hebben op de beschermde natuur in een Natura 2000-gebied zijn vergunningsplichtig.

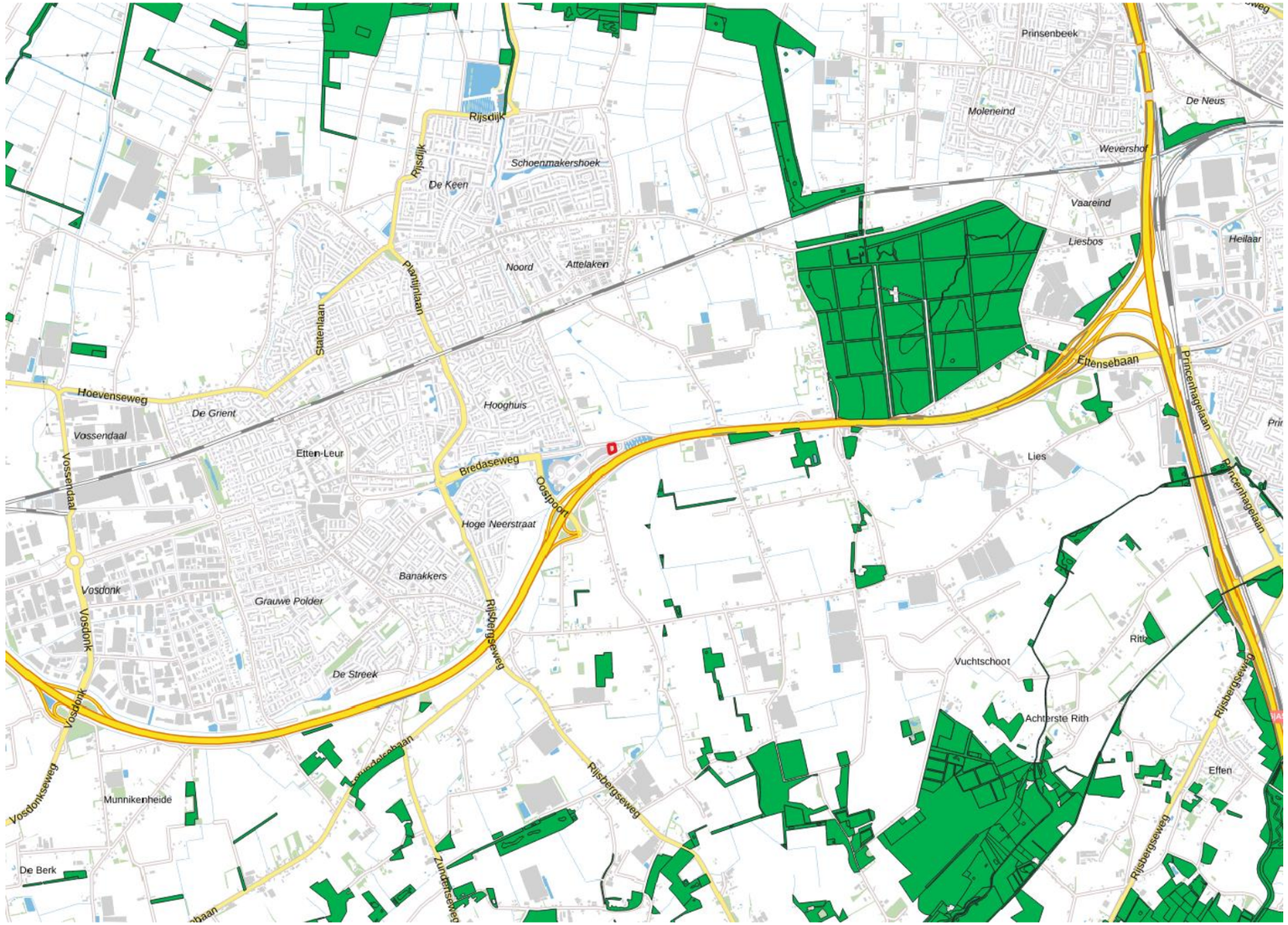
Het plangebied is niet gelegen binnen de grenzen van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000-gebied. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied, “Ulvenhoutse Bos”, bevindt zich op circa 9 kilometer afstand ten oosten van het projectgebied (zie figuur 10). Indien er sprake zou zijn van een effect, betreft dit een extern effect als gevolg van storingsfactoren als toename van geluid, licht of depositie van stikstof. Mede gezien de afstand tot het plangebied zijn externe effecten als gevolg van aspecten als licht, geluid en trillingen uitgesloten.

Daar de voorgenomen ontwikkeling van de realisatie van een nieuw bedrijfspand betreft, is een toename aan stikstofuitstoot te verwachten. Een toename van stikstofdepositie op een Natura 2000-gebied is niet uit te sluiten. Vervolgonderzoek in de vorm van een AERIUS-berekening voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase dient uit te wijzen of er een toename van stikstofdepositie plaatsvindt.

3.2 Gebiedsbescherming vanuit provinciaal beleid

Conform artikel 1.12 van de Wet natuurbescherming dragen Gedeputeerde Staten in hun provincie zorg voor de totstandkoming en instandhouding van een samenhangend landelijk ecologisch netwerk, genaamd ‘Natuurnetwerk Nederland’. Zij wijzen daartoe in hun provincie gebieden aan die tot dit netwerk behoren. Het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen Ecologische Hoofdstructuur (EHS)) is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. De planologische begrenzing en beschermingsregimes van het Natuurnetwerk loopt via het traject van de provinciale ruimtelijke structuurvisies en verordeningen. Binnen de provincie Noord-Brabant bestaat het NNN uit het Natuurnetwerk Brabant (NNB) en Ecologische Verbindingszones (EVZ). Daarnaast wordt ook de groenblauwe mantel beleidsmatig beschermd. Het netwerk wordt gevormd door kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingszones met als doel natuurgebieden beter met elkaar en met het omringende agrarisch gebied te verbinden. Activiteiten in deze gebieden zijn alleen toegestaan als ze geen negatieve effecten hebben op de wezenlijke kenmerken of waarden of als deze kunnen worden tegengegaan met mitigerende maatregelen.

Het plangebied is niet gelegen binnen het NNB (zie figuur 10). Het dichtstbijzijnde onderdeel van het NNB ligt ongeveer 388 meter ten zuidoosten van het plangebied. Gezien de aard van de voorgenomen plannen zullen de omgevingscondities redelijkerwijs gelijk blijven, waardoor de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNB niet worden aangetast. Vervolgonderzoek in het kader van het NNB wordt dan ook niet noodzakelijk geacht.



Figuur 10: Ligging NNN (groen) ten opzichte van perceel plangebied (rood omlijnd)

4 Toetsing beschermde houtopstanden

De bescherming van houtopstanden, conform de Wet natuurbescherming, heeft betrekking op alle zelfstandige eenheden van bomen, boomvormers of struiken van een oppervlakte van minimaal tien are of een rijbeplanting die meer dan twintig bomen omvat, gelegen buiten de bebouwde kom. Wanneer houtopstanden worden geveld, niet vallende onder artikel 4.1 van de Wet natuurbescherming, geldt een meldingsplicht bij Gedeputeerde Staten van desbetreffende provincie (artikel 4.2 Wnb). Indien er geen bezwaar is om de houtopstanden te kappen, verplicht artikel 4.3 van de Wet natuurbescherming om binnen 3 jaar na het vellen of tenietgaan van de houtopstand op dezelfde grond houtopstanden opnieuw aan te planten. Er geldt een algehele vrijstelling van de herplantplicht voor houtopstanden die gekapt worden in het kader van natuurbeheer en natuurbehoud.

Aangezien binnen het plangebied geen (onderdelen van) houtopstanden aanwezig zijn is toetsing aan het onderdeel houtopstanden conform de Wet natuurbescherming bij dit plan niet aan de orde.

5 Toetsing soortenbescherming

De Wet natuurbescherming heeft, voor wat betreft soortenbescherming, betrekking op alle in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek)vogels, reptielen en amfibieën, een aantal vissen, libellen en vlinders, enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde dierensoorten en een aantal vaatplanten. De beschermde soorten zijn ingedeeld in drie categorieën:

- Vogels (artikel 3.1 Wet natuurbescherming)
- Europees beschermde soorten (artikel 3.5 Wnb)
- Nationaal beschermde soorten (artikel 3.10 Wnb)

Beschermde soorten vanuit nationaal oogpunt betreffen soorten uit 'bijlage A en B' van de Wet natuurbescherming. Beschermde soorten vanuit Europees oogpunt betreffen soorten uit Bijlage IV van de Habitatrichtlijn, de soorten uit Bijlage 1 en 2 Verdrag van Bern, en Bijlage 1 Verdrag van Bonn, en alle in Europa inheemse vogels (Vogelrichtlijn). De drie beschermingsregimes kennen elk hun eigen verbodsbepalingen. De verbodsbepalingen voor vogels en overige Europese soorten (categorie 1 en 2) zijn letterlijk overgenomen uit respectievelijk de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. Voor de andere, 'nationaal' beschermde soorten (categorie 3) gelden verbodsbepalingen die geïnspireerd zijn op de Habitatrichtlijn, maar in sommige opzichten minder streng zijn. In tabel 1 zijn de verbodsbepalingen per regime weergegeven.

De Wet natuurbescherming regelt dat de provincie bevoegd gezag is en de lijst met te beschermen soorten kan afstemmen op de situatie in de provincie. De soortbescherming kan hierdoor per provincie verschillen. In het algemeen gelden voor alle drie de categorieën de zogenoemde verbodsregels. Een ontheffing hierop wordt voor de Nationaal beschermde soorten (art. 3.10 Wnb) met een lichte toets verleend. Voor de vogels en Europees beschermde soorten geldt een zware toetsing. Het verschil binnen provincies zit vooral in het aantal nationaal beschermde soorten met een vrijstelling bij onder meer ruimtelijke ontwikkelingen. Zo zijn, in tegenstelling tot een aantal andere provincies, de kleine marterachtigen (wezel, hermelijn en bunzing) binnen de provincie Noord-Brabant niet vrijgesteld.

Voor alle soorten, dus ook voor de soorten die niet onder de aangewezen bescherming vallen, of die zijn vrijgesteld van de ontheffingsplicht, geldt de zogenaamde 'algemene zorgplicht' (art. 1.11 Wnb). Deze zorgplicht houdt in dat de initiatiefnemer passende maatregelen neemt om schade aan aanwezige soorten te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om het niet verontrusten of verstoren in de

Tabel 1: Verbodsbepalingen per categorie beschermde soorten

Vogels (artikel 3.1 Wnb)	**Europees beschermde soorten (artikel 3.5 Wnb)**	**Nationaal beschermde soorten (artikel 3.10 Wnb)**
Art 3.1 lid 1 Het is verboden in het wild levende vogels opzettelijk te doden of te vangen	Art 3.5 lid 1 Het is verboden soorten in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen	Art 3.10 lid 1a Het is verboden soorten opzettelijk te doden of te vangen
Art 3.1 lid 2 Het is verboden opzettelijk nesten, rustplaatsen en eieren van vogels te vernielen of te beschadigen, of nesten van vogels weg te nemen	Art 3.5 lid 4 Het is verboden de voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren te beschadigen of te vernielen	Art 3.10 lid 1b Het is verboden de vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren opzettelijk te beschadigen of te vernielen
Art 3.1 lid 3 Het is verboden eieren te rapen en deze onder zich te hebben	Art. 3.5 lid 3 Het is verboden eieren van dieren in de natuur opzettelijk te vernielen of te rapen	-
Art 3.1 lid 4 en lid 5 Het is verboden vogels opzettelijk te storen, tenzij de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort	Art 3.5 lid 2 Het is verboden dieren opzettelijk te verstoren	-
-	*Art 3.5 lid 5* Het is verboden plantensoorten in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen	*Art 3.10 lid 1c* Het is verboden plantensoorten in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen

kwetsbare perioden zoals de winterslaap, de voortplantingstijd en de periode van afhankelijkheid van de jongen. De zorgplicht geldt altijd en voor alle planten en dieren, of ze beschermd zijn of niet, en in het geval dat ze beschermd zijn ook als er een ontheffing of vrijstelling is verleend.

Komen soorten van de hierboven genoemde beschermingsregimes voor, dan is de eerste vraag of de voorgenomen activiteit effecten heeft op de beschermde soorten. Treden er effecten op, dan dient er gekeken te worden of er (provinciale) vrijstelling verleend kan worden (al dan niet door te werken volgens een goedgekeurde gedragscode), of dat er een alternatieve oplossing mogelijk is waardoor er geen negatief effect kan plaatsvinden. Indien dit niet mogelijk is, zal ontheffing aangevraagd moeten worden op basis van een geldig wettelijk belang, waarbij de gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten niet in het geding komt. De ontheffing kan dan onder voorwaarden worden verleend.

5.1 Vogels

Op de ‘Aangepaste lijst jaarrond beschermde vogelnesten’ van het Ministerie van LNV (augustus 2009) wordt onderscheid gemaakt in verschillende categorieën vogelnesten. Van de meeste vogelsoorten zijn de nesten uitsluitend beschermd wanneer deze tijdens de broed- en nestperiode in gebruik zijn. Het gaat om soorten die jaarlijks nieuwe nesten maken. Van een aantal soorten roofvogels en uilen, koloniebroeders en gebouw bewonende vogelsoorten (‘categorie 1-4 soorten’) zijn de nesten en de functionele leefomgeving jaarrond beschermend. Ten slotte is er een categorie nesten van vogelsoorten die weliswaar vaak terugkeren naar de plaats waar zij het jaar daarvoor hebben gebroed, maar die over voldoende flexibiliteit beschikken om, als die broedplaats verloren is gegaan, zich elders te vestigen (‘categorie 5-soorten’).

Het bestaande gebouw heeft een plat dak en daarmee geen dakpannen. Ook bevat het gebouw geen overkappende dakranden. Het plangebied biedt geen groenvoorzieningen en de plaats van het gebouw is afgelegen van de bebouwde kom. Hierdoor kunnen broedlocaties van soorten als huismus en gierzwaluw worden uitgesloten. Er zijn geen sporen van uilen, in de vorm van braakballen of krijtsporen, binnen het plangebied aangetroffen. In de opgaande beplanting binnen en rond het plangebied bevinden zich tevens geen jaarrond beschermde nesten van vogels als buizerd, sperwer en ransuil. Wel kunnen mogelijk “algemene” soorten als merel, roodborst of winterkoning tot broeden komen op of rand de bebouwing.

5.1.1 Toetsing

Bij uitvoering van de plannen gaan geen nestlocaties van soorten met een jaarrond beschermde status verloren. Bij de werkzaamheden kunnen wel nesten verloren gaan die niet jaarrond zijn beschermd. Voor de betreffende vogelsoorten geldt dat, indien het verwijderen van het opgaand groen buiten het broedseizoen wordt uitgevoerd, er redelijkerwijs geen overtredingen plaats zullen vinden met betrekking tot broedvogels. In de Wet natuurbescherming wordt geen vaste periode gehanteerd voor het broedseizoen. Globaal kan voor het broedseizoen de periode maart tot half augustus worden aangehouden. Geldend is echter de aanwezigheid van een broedgeval op het moment van ingrijpen. Bij twijfel over de aan/afwezigheid van een vervroegd of verlaat broedgeval (bijvoorbeeld van een houtduif) dient een controle hieromtrent zekerheid te bieden. De voorgenomen plannen zullen geen afname van essentieel broedhabitat veroorzaken van een vogelsoort, inbreuk op de gunstige staat van instandhouding van lokale populaties is dan ook uitgesloten.

5.2 Vleermuizen

Volgens verspreidingsgegevens van de Zoogdiervereniging is het plangebied gelegen in een deel van Nederland waar de volgende vleermuissoorten kunnen voorkomen: gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, rosse vleermuis, laatvlieger, gewone grootoorvleermuis, meervleermuis en watervleermuis.

Het te slopen gebouw bevat geen geschikte rust- en verblijfplaatsen voor een vleermuizensoort in de vorm van open stootvoegen en andere openingen naar ruimtes onder het dak of in de spouw (zie figuren 11 en 12). Negatieve effecten op vleermuissoorten zijn hierdoor uit te sluiten. Het opgaand groen en oppervlaktewater rond het plangebied kan mogelijk dienen als foerageergebied en/of vliegroutes voor een of meerdere soorten vleermuizen.
Het opgaand groen en oppervlaktewater rond het plangebied kan mogelijk dienen als foerageergebied en/of vliegroutes voor een of meerdere soorten vleermuizen.



Figuur 11: Muurdelen van te slopen gebouw



Figuur 12: Muurdelen van te slopen gebouw

5.2.1 Toetsing

Bij de sloopwerkzaamheden is de kans op dat er één of meerdere verblijfplaatsen van een vleermuissoort verloren gaan nihil. Het opgaand groen en oppervlaktewater rond het plangebied kan mogelijk dienen als foerageergebied en/of vliegroutes voor een of meerdere soorten vleermuizen. Licht gericht of uitstralend op hierop dient te worden vermeden, zowel tijdens de werkzaamheden als in de toekomstige situatie.

5.3 Grondgebonden zoogdieren

Het plangebied vormt geen geschikt habitat voor grondgebonden zoogdieren. Soorten als egel kunnen in het plangebied worden waargenomen. Door de aanwezigheid van voldoende alternatief foerageergebied betreft de ontwikkeling geen afname van essentieel foerageergebied voor deze soorten. Daarbij geldt voor al deze soorten een provinciale vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkeling. In het kader van de zorgplicht is het echter wel noodzakelijk om tijdens de werkzaamheden voldoende zorg te dragen voor (incidenteel) aanwezige individuen, met name een relatief trage soort als de egel. Dit houdt in dat al het redelijkerwijs mogelijke gedaan dient te worden om het doden van individuen te voorkomen. Dieren moeten de gelegenheid krijgen om het werkgebied zelfstandig en veilig te kunnen verlaten. Indien noodzakelijk dienen soorten zorgvuldig te worden verplaatst naar buiten het werkgebied.

Volgens de verspreidingsgegevens komen in de omgeving van het plangebied ook de niet vrijgestelde soorten wezel, bunzing, boommarter, steenmarter, eekhoorn en damhert voor. Gezien de beperkte omvang en het relatief stenige habitat betreft het hier geen essentieel habitat voor de betreffende kleine marterachtigen. Daarnaast wordt voor de kleine marterachtigen bij voorbaat geen vervolgonderzoek noodzakelijk geacht, aangezien het plangebied kleiner dan 1 hectare betreft en bij de werkzaamheden geen leefgebied in potentie doorsneden wordt (Bouwens, 2017). Voor soorten als steenmarter en boommarter is het biotoop tevens te stenig, en zijn er geen geschikte nestlocaties. Groenelementen als bomen met kroon, struiken en lang gras ontbreken binnen en rondom het plangebied. Vandaar dat negatieve effecten op de steenmarter en boommarter zijn redelijkerwijs uitgesloten. Binnen het plangebied zijn tevens geen nesten of sporen van de eekhoorn aangetroffen. De aanwezigheid van damhert en andere strenger beschermde grondgebonden zoogdiersoorten zijn op basis van de verspreidingsgegevens en/of het ontbreken van geschikt habitat eveneens redelijkerwijs uitgesloten.

5.3.1 Toetsing

Met de ontwikkeling binnen het plangebied gaan geen verblijfplaatsen van niet-vrijgestelde soorten verloren. Ook gaat er geen (essentieel) leefgebied van een grondgebonden zoogdiersoort verloren. Inbreuk op de gunstige staat van instandhouding van lokale populaties van soorten en overtreding van de Wnb is niet aan de orde. In het kader van de zorgplicht is het echter wel noodzakelijk om voldoende zorg te dragen voor (incidenteel) aanwezige individuen.

5.4 Reptielen

Volgens verspreidingsgegevens van RAVON zijn in de omgeving van het plangebied waarnemingen bekend van de hazelworm. De waarnemingen hebben betrekking op de natuurgebieden in de omgeving. Het plangebied zelf en de directe omgeving biedt geen geschikt habitat voor deze soort. Het voorkomen ervan binnen het plangebied is daarmee dan ook uitgesloten.

5.4.1 Toetsing

Negatieve effecten en overtredingen ten aanzien van reptielen zijn op voorhand uitgesloten.

5.5 Amfibieën

In de omgeving van het plangebied zijn algemene soorten bekend als bruine kikker, gewone pad, bastaardkikker en kleine watersalamander. Volgens de verspreidingsgegevens zijn in de omgeving van het plangebied ook waarnemingen van de niet vrijgestelde vinpootsalamander, Alpenwatersalamander en kamsalamander bekend. Het plangebied bevat echter geen oppervlaktewater of schuilgelegenheid, waardoor de aanwezigheid van de meeste van deze soorten binnen het plangebied redelijkerwijs binnen plangebied is uitgesloten. Ten zuiden van het plangebied bevindt zich wel een sloot met snel stromend water. Verder zijn daar de oevers steil en bevatten weinig schuilgelegenheid. Ook hier zijn negatieve effecten op de betreffende soorten redelijkerwijs uit te sluiten. Met betrekking tot een incidenteel passerend individu van een algemene (vrijgestelde) soort is enkel de zorgplicht van toepassing.

5.5.1 Toetsing

De voorgenomen plannen zullen geen afname van geschikt essentieel habitat van een amfibieënsoort veroorzaken, inbreuk op de gunstige staat van instandhouding van populaties en overtreding van de Wnb is dan ook

uitgesloten. In het kader van de algemene zorgplicht is het wel noodzakelijk om voldoende zorg te dragen voor eventueel passerende individuen.

5.6 Vissen

Vanwege het ontbreken van oppervlaktewater binnen het plangebied kan deze soortgroep buiten beschouwing worden gelaten.

5.6.1 Toetsing

Negatieve effecten en overtredingen ten aanzien van beschermde vissen zijn op voorhand uitgesloten.

5.7 Ongewervelde diersoorten

In de ruime omgeving van het plangebied zijn waarnemingen bekend van grote vos en teunisbloempijlstaart. Beide soorten stellen echter zeer specifieke eisen aan hun habitat, die in het plangebied niet aanwezig zijn. Aanwezigheid van de overige beschermde libellen en vlinders is vanwege de verspreiding en/of aanwezig habitat uitgesloten. Aantasting van (deel)populaties van een beschermde libellen- of vlindersoort is met zekerheid niet aan de orde. De aanwezigheid van de overige beschermde ongewervelde soorten, zoals vliegend hert, Europese rivierkreeft en platte schijfhoren, is eveneens uitgesloten. Binnen het plangebied en in de omgeving is hiervoor geen geschikt habitat aanwezig.

5.7.1 Toetsing

Negatieve effecten en overtredingen ten aanzien van beschermde ongewervelde soorten zijn op voorhand uitgesloten.

5.8 Vaatplanten

In de directe omgeving van het plangebied zijn waarnemingen bekend van de beschermde dreps. Deze soort stelt echter zeer specifieke eisen aan zijn standplaats. Gezien het aanwezige biotoop van het plangebied is de aanwezigheid van dergelijk beschermde vaatplanten redelijkerwijs uitgesloten.

5.8.1 Toetsing

Negatieve effecten en overtredingen ten aanzien van beschermde vaatplanten zijn op voorhand uitgesloten.

6 Conclusie

Gelet op de potentiële ecologische waarden kan het voorgenomen plan alleen in overeenstemming met de nationale natuurwetgeving en het provinciale natuurbeleid worden uitgevoerd, mits voorafgaand en tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden het bepaalde in de Wet natuurbescherming in acht wordt genomen:

- Een AERIUS-berekening dient de toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden door de werkzaamheden te berekenen;
- Ten aanzien van vleermuizen dient licht gericht of uitstralend op opgaand groen en oppervlaktewater te worden vermeden;
- Ten aanzien van broedvogels dienen, om overtreding op voorhand redelijkerwijs te voorkomen, de werkzaamheden buiten het broedseizoen te worden uitgevoerd, of een controle moet de aanwezigheid van een broedgeval kunnen uitsluiten;
- In het kader van de algemene zorgplicht is het noodzakelijk om voldoende zorg te dragen voor aanwezige individuen. Dit houdt in dat al het redelijkerwijs mogelijke gedaan dient te worden om het doden van individuen te voorkomen.

6.1 Vervolgtraject en advies

Om op voorhand negatieve effecten op Natura-2000 gebieden vanwege stikstofdepositie uit te sluiten kan een AERIUS-berekening uitgevoerd worden. Als uit deze berekeningen blijkt dat bij de aanleg- en gebruiksfase niet meer dan 0,00 mol/ha/j aan depositie plaatsvindt op stikstofgevoelige habitatten, kunnen negatieve effecten uitgesloten worden en is voor het aspect stikstofdepositie geen aparte (Wet natuurbescherming)vergunning benodigd. Als uit de berekening een resultaat komt boven 0,00 dienen vervolgstappen ondernomen te worden.

Om een AERIUS-berekening uit te voeren zijn verschillende gegevens nodig voor de aanlegfase en gebruiksfase. Voor de aanlegfase is het van belang dat in beeld wordt gebracht welke (mobiele) werktuigen (hijskraan, graafmachine etc.) er gebruikt gaan worden, want bij de verbranding van fossiele brandstoffen komt stikstof vrij, de totale gebruiksduur van deze werktuigen, het bouwjaar van de werktuigen is en het vermogen (kW). Daarnaast dienen het aantal verwachte verkeersbewegingen in de aanlegfase (vrachtwagens die materiaal aan- en afvoeren, busjes, personenauto’s, enz.) ook meegenomen te worden. Als het gebouw gasgestookt wordt, is informatie nodig over de stikstofemissie die jaarlijks vrijkomt vanwege de verwarming en het overige gasverbruik tijdens de gebruiksfase. Als het gebouw gasloos is hoeft alleen gekeken te worden naar de verkeersgeneratie. Dat zijn alle vervoersbewegingen die samenhangen met het gebruik van het nieuwe gebouw. Er dient aangegeven te worden of het gaat om lichte voertuigen (personenauto’s en kleine busjes), middelzware vervoersbewegingen (kleine vrachtwagens) of zware vervoersbewegingen (grote vrachtwagens).

7 Samenvatting

In onderstaande tabel is samengevat of de voorgenomen ontwikkeling negatieve effecten kan hebben op beschermde soorten en/of gebieden, en wat de eventuele vervolgstappen zijn, zoals soortgericht nader onderzoek of vergunningstrajecten. In de tabel is tevens weergegeven of maatregelen noodzakelijk zijn om overtreding van de Wet natuurbescherming voor bepaalde soortgroepen te voorkomen.

Tabel 2: Overzicht effecten met betrekking tot gebiedsbescherming en te nemen vervolgstappen

Gebiedsbescherming	**Afstand tot gebied**	**Sprake van aantasting**	**Vervolgtraject**	**Bijzonderheden / opmerkingen**
Natura 2000	Ca. 9 km	Mogelijk	AERIUS-berekening	Uitvoering mogelijk indien uitkomst onder 0,00 mol/ha/j
Natuurnetwerk Nederland	Ca. 388 m	Nee	-	Ecologische waarde en kenmerken blijven gelijk
Houtopstanden	-	Nee	-	Niet van toepassing

Tabel 3: Overzicht (potentiële) aanwezigheid beschermde soorten en te nemen vervolgstappen

Soortgroep		**Potentieel aanwezig**	**Sprake van overtreding**	**Vervolgtraject / maatregelen**	**Bijzonderheden / opmerkingen**
Broedvogels	Algemeen	Ja	Te voorkomen	Plangebied buiten broedseizoen bouwrijp maken of controle vooraf	Globale broedseizoen loopt van maart tot half augustus
	Jaarrond beschermd	Nee	Nee	-	-
Vleermuizen	Verblijfplaatsen	Nee	Nee	-	-
	Foerageerhabitat	Ja	Te voorkomen	Verlichting gericht of uitschijnend op opgaand groen vermijden	Verlichting kan een negatief effect hebben op foerageer- en vliegroutefuncties
	Vliegroutes	Ja			
Grondgebonden zoogdieren		Ja	Te voorkomen	Zorgplicht afdoende	Heeft betrekking op een soort als de egel
Reptielen		Nee	Nee	-	-
Amfibieën		Ja	Te voorkomen	Zorgplicht afdoende	Heeft betrekking op een soort als de gewone pad
Vissen		Nee	Nee	-	-
Ongewervelden		Nee	Nee	-	-
Vaatplanten		Nee	Nee	-	-

8 Geraadpleegde bronnen

Algemene Literatuur

- Creemers, R.C.M. & J.J.C.W. van Delft (RAVON) (red.) 2009. De amfibieën en reptielen van Nederland. Nederlandse Fauna 9. Nationaal Natuurhistorisch Museum Naturalis, Leiden / European Invertebrate Survey - Nederland, Leiden.
- Dietz C., O. von Helversen & D. Nill 2011. Vleermuizen. Alle soorten van Europa en Noordwest-Afrika. De Fontein/Tirion Uitgevers, Utrecht.
- Limpens, H., J. Regelink & R. Koelman 2010. Vleermuizen en planologie. Zoogdiervereniging, Nijmegen.
- Ministerie van Economische Zaken 2016. Soortenbescherming bij ruimtelijke ingrepen. Lees hier wat de Wet natuurbescherming daarover regelt. Versie 1.3, december 2016. Ministerie van Economische Zaken, Den Haag.
- SOVON Vogelonderzoek Nederland 2002. Atlas van de Nederlandse broedvogels 1998-2000. Nederlandse fauna 5. Nationaal Natuurhistorisch Museum Naturalis, KNNV Uitgeverij & European Invertebrate Survey-Nederland, Leiden.

Algemene websites

- Bij12.nl (kennisdocumenten van o.a. huismus, gierzwaluw en diverse vleermuissoorten)
- Eis-nederland.nl (soortgegevens ongewervelden)
- Floron.nl (soortgegevens planten)
- Ravon.nl (soortgegevens amfibieën, reptielen en vissen)
- Sovon.nl (soortgegevens vogels)
- Synbiosys.alterra.nl/natura2000 (Natura 2000-gebieden)
- Verspreidingsatlas.nl/planten (verspreidingsgegevens planten)
- Vlinderstichting.nl (soortgegevens vlinders en libellen)
- Wetten.overheid.nl/BWBR0037552/2019-01-01 (wettekst Wet natuurbescherming)
- Zoogdiervereniging.nl (soortgegevens zoogdieren)

Provinciale websites

- Bouwens, S. 2017. Handreiking Kleine Marters in relatie tot Soortbescherming. Provincie Noord-Brabant
- Brabant.nl (NNN en beschermde gebieden in Noord-Brabant)
- Dassenwerkgroepbrabant.nl (gegevens das in Noord-Brabant)
- Kaartbank.brabant.nl/viewer/app/Kaartbank (grenzen beschermde gebieden)

Ruimte. Mensen. Toekomst.

Amsterdam
Rhijnspoorplein 38
1018 TX Amsterdam
+31 (0)20 506 19 99

Boxtel
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
+31 (0)411 850 400

Venlo
Industriestraat 94
5931 PK Tegelen
+31 (0)77 373 06 01

info@bro.nl
www.bro.nl

BRO

Bijlage 5 - Stikstofonderzoek

notitie

projectnaam
AERIUS-berekening Trivium 170, Etten-Leur

datum
15 oktober 2024

projectnummer
P06250

opdrachtgever
Collins Foods Netherlands Operations B.V.

Opgesteld door
KTj

Nachtwachtlaan 20
1058 EA Amsterdam
+31 (0)20 506 19 99
info@bro.nl
www.bro.nl

BRO

1. Inleiding

Het planvoornemen bestaat uit het realiseren van een KFC met toebehoren, (fiets-)parkeerplaatsen en een bijhorende ‘drive through’. Het voorgenomen restaurant bedraagt een grondoppervlak van circa 310 m^2. Op de voorgenomen planlocatie is in de huidige situatie een pand aanwezig dat wordt gebruikt als evenement locatie. Het pand zal worden gesloopt om plaats te maken voor het beoogde KFC-restaurant. In verband met het wijzigingsplan is het van belang om inzicht te hebben of met onderhavige ontwikkeling sprake is van stikstofdepositie in zowel de aanleg als de gebruiksfase op nabijgelegen Natura-2000 gebieden.

2. Wettelijk kader Natura 2000-gebieden

Wettelijk kader

Op grond van artikel 2.1 van de Wet natuurbescherming kunnen natuurgebieden of andere gebieden die belangrijk zijn voor flora en fauna, door de Minister worden aangewezen ter uitvoering van de Vogelrichtlijn- en/of Habitatrichtlijn, de zogeheten Natura 2000-gebieden. Bij de aanwijzing van een Natura 2000-gebied worden voor het gebied instandhoudingsdoelstellingen voor te beschermen soorten en/of habitats vastgesteld. Conform artikel 2.7 lid 2 van de Wet natuurbescherming is het verboden om projecten of andere handelingen te realiseren of te verrichten die, gelet op deze instandhoudingsdoelstelling van een Natura 2000-gebied, de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten kunnen verslechteren, of een significant verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen. Verder geldt dat een plan, dat afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, door een bestuursorgaan pas vastgesteld kan worden indien een passende beoordeling is gemaakt (artikel 2.7 lid 1 Wet natuurbescherming).

Voor alle Natura 2000-gebieden geldt verder, op basis van artikel 1.11 van de Wet natuurbescherming, een zorgplicht. Iedereen dient voldoende zorg in acht te nemen voor deze gebieden. Dit houdt onder meer in dat men negatieve gevolgen voor deze gebieden zoveel mogelijk beperkt door het nemen van alle maatregelen die redelijkerwijs kunnen worden verwacht. Uit de Memorie van Toelichting blijkt, dat de Wet natuurbescherming, buiten de zorgplicht, al voldoende instrumenten bevat om schadelijke handelingen in Natura 2000-gebieden te beperken. Deze zorgplicht is daarmee primair bedoeld om de eigen verantwoordelijkheid vast te leggen, die eenieder heeft voor een zorgvuldige omgang met de natuurwaarden in Natura 2000-gebieden.

Doorwerking plangebied

Het projectgebied is niet gelegen binnen de grenzen van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000-gebied. De meest nabijgelegen Natura 2000-gebied van het projectgebied is “Ulvenhoutse Bos” is op circa 9 kilometer afstand gelegen.

De ligging van de locatie ten opzichte de meest nabij gelegen Natura 2000-gebieden is weergegeven in figuur 1 (volgende pagina). Er zijn rekenpunten opgenomen in de Belgische Natura-2000 gebieden, om de depositie op deze gebieden mee te nemen in de analyse.

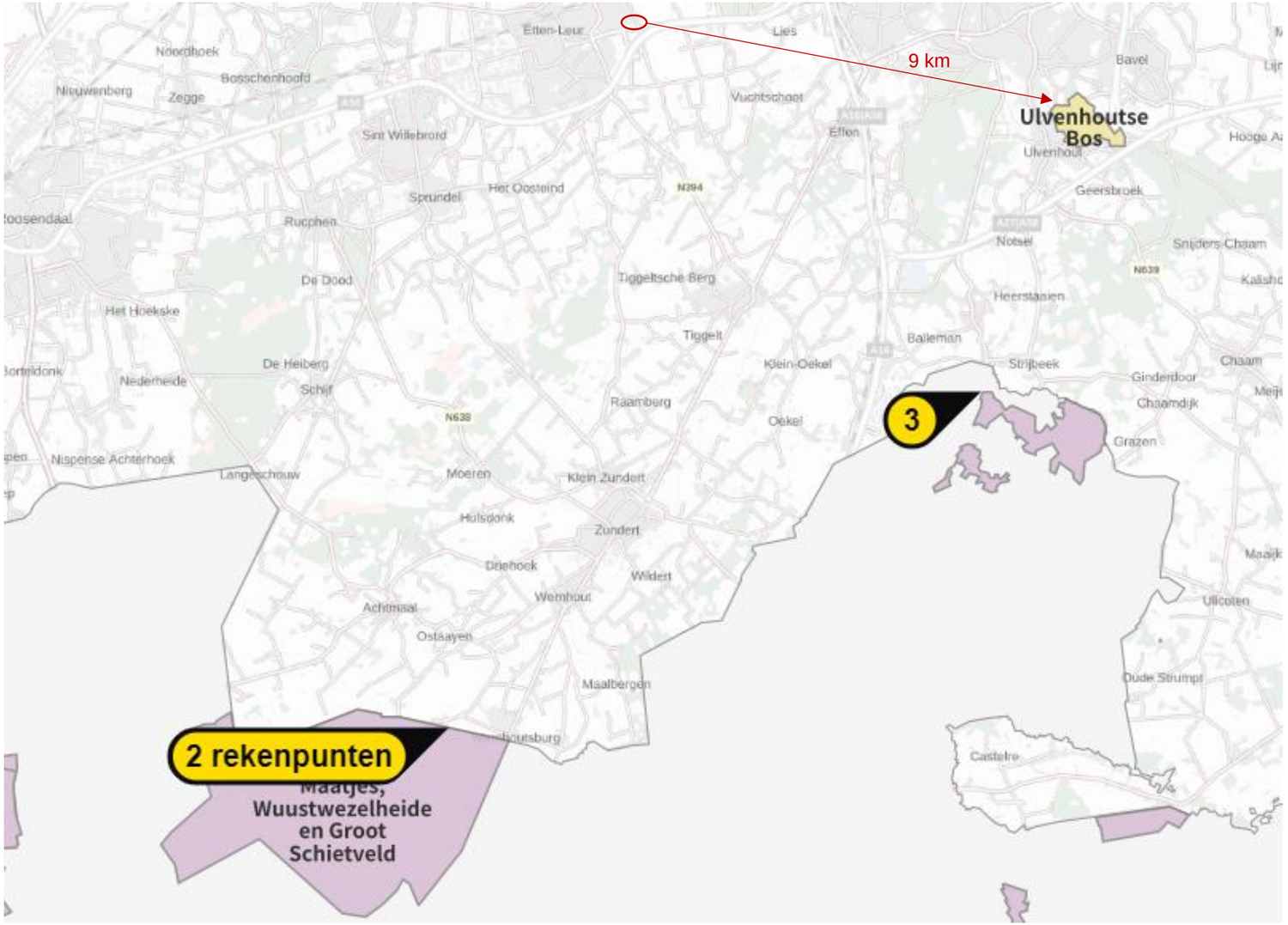
Indien er sprake zou zijn van een effect, betreft dit een extern effect, zoals toename van geluid, licht of depositie van stikstof. Mede gezien de afstand tot het projectgebied zijn externe effecten als licht en geluid uitgesloten. Aangezien de voorgenomen ontwikkeling de nieuwbouw van woningen betreft, kan een significante toename aan stikstofdepositie tijdens de aanleg- en gebruiksfase op omliggende Natura 2000-gebieden vanwege het planvoornemen niet op voorhand worden uitgesloten. Derhalve is het uitvoeren van een stikstofdepositieberekening benodigd.

3. Het planvoornemen

De initiatiefnemer is voornemens om op het plangebied een KFC-restaurant te vestigen. Het restaurant kent een grondoppervlak van ca. 310m^2. In de toekomstige situatie bevindt zich naast het restaurant met diverse parkeerplaatsen ook een ‘drive-through’. Op het terrein wordt groen rondom toegevoegd. Aan de voorzijde wordt een terras gerealiseerd van ca. 55 m2 met 32 terrasplekken. Verder wordt aan de achterzijde van het restaurant een vetvangput en afvalverzamelpunt gerealiseerd. Ten behoeve van de ‘drive-through’ wordt een toegangspoort, hoogtedetector, twee menuborden en een bestelkiosk geplaatst en twee wachtparkeerplekken. In totaal worden 6 fietsrekken en 55 reguliere parkeerplekken gerealiseerd.

Het plangebied is te bereiken vanaf de Lage Vaartkant, via de Bredaseweg. Of vanaf de A58 afslag 18 Etten-Leur, via de Oostpoort en de Bredaseweg. In de huidige situatie is een pand gesitueerd op plangebied. Deze zal worden gesloopt op laats te maken voor het planvoornemen.

Figuur 1 geeft de ligging van beide plangebieden weer ten opzichte van de projectlocatie ten opzichte van de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden en opgenomen rekenpunten van de gebieden gelegen op de grens met België.



Figuur 1 Ligging plangebied en locatie meest nabij gelegen Natura 2000-gebieden. De extra meetpunten voor de gebieden gelegen in België zijn ook aangeduid.

4. AERIUS-berekening

Om op voorhand negatieve effecten op Natura 2000-gebieden vanwege stikstofdepositie uit te sluiten is een AERIUS-berekening uitgevoerd. Uit deze berekening blijkt dat bij zowel de aanlegfase (na referentieberekening) als de gebruiksfase géén rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/j. In de bijlagen is de door AERIUS gegenereerde rapportage voor de aanlegfase en gebruiksfase opgenomen. In het voorliggende document worden de ingevoerde gegevens kort toegelicht.

4.2 Aanlegfase

Bij het planvoornemen wordt gebruik gemaakt van meerdere (mobiele) werktuigen en vinden verkeersbewegingen plaats. Dit zorgt voor een emissie van stikstof. Deze emissie is berekend. In de huidige situatie is een bestaand gebouw aanwezig, deze zal moeten worden gesloopt om plaats te maken voor de nieuw te realiseren KFC van ca. 310 m^2. De sloopwerkzaamheden zijn dan ook meegenomen in de berekening. De aanleg van de KFC zal in een fase worden gerealiseerd. Het pand zal half verdiept worden gerealiseerd, er zijn dan ook meer graafwerkzaamheden benodigd. Om uit te gaan van een worstcase wordt er vanuit gegaan dat de bouw zal plaatsvinden in 2025 en dat het pand ook direct daarna in gebruik wordt genomen.

In de berekening is dan ook uitgegaan van de aanlegfase en de gebruiksfase voor het jaar 2025. Volledigheidshalve is ook de gebruiksfase nog apart berekend, zie hiervoor paragraaf 4.3.

(Mobiele) werktuigen

Voor de inzet van (mobiele) werktuigen is uitgegaan data op basis van kencijfers en ervaringscijfers uit referentieprojecten Het brandstofverbruik is berekend aan de hand van de volgende formule uit het “Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2024” [1] (oktober 2024, BIJ12):

$$B = 0.095 * P_{max} + 0.54$$

Hierin is “B” het brandstofverbruik in [L/u], volgens de relatie op basis van het AUB rapport van TNO[2] en is “P_{max}” het maximale vermogen van het werktuig [kW]. Voor de inzet van mobiele werktuigen is gerekend met Stageklasse IV die ten tijde van de realisatie gemiddeld 9 jaar oud zijn. De mobiele werktuigen zijn ingevoerd met 6% AdBlue om de stikstofdioxide uitstoot te verlagen. Er is geen gebruik gemaakt van elektrische werktuigen. Zie hiervoor tabel 2 en bijgevoegde AERIUS- rapportage.

Verkeer sloop, bouw en aanleg

Ten behoeve van de herontwikkeling vinden ook verkeersbewegingen plaats, onder andere in de vorm van vrachtwagens en busjes. De totale verkeersgeneratie is weergegeven in tabel 1. De bewegingen zijn over de aanliggende wegen gemodelleerd, waarbij van de bewegingen in twee richtingen zijn ingevoerd tot de nabijgelegen. Door Mobycon is een verkeersonderzoek uitgevoerd waar wordt verwacht dat 75% van het verkeer zich over de Bredaseweg ontsluit en 25% over de Lage Vaartkant. Te verwachten is dat daarna het verkeer is opgegaan in het heersend verkeersbeeld. Dit aspect is verder uiteengezet in de onderzoek rapportage van Mobycon, bijgevoegd als bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing. Voor meer informatie verwijzen we u naar de bijgevoegde AERIUS-rapportage.

Stapvoets rijden

Voor het middelzwaar en zwaar verkeer dat zich binnen de contouren van het plangebied verplaatst, geldt dat deze overwegend stapvoets rijden. Daarom is voor deze categorie een aparte lijnbron toegevoegd waarbij een file marge van 100% is aangehouden.

Koude start verkeer

Er is sprake van een koude start wanneer motorvoertuigen gestart worden nadat ze 2 uur of langer stil gestaan hebben. Denk hierbij bijvoorbeeld aan een geparkeerde auto waarbij tijdens het starten in de eerste 10 á 30 seconden na start een hogere koude start-emissie plaatsvindt. Er is daarom een aparte vlakbron ingevoerd voor alle voertuigen die op de projectlocatie een koude start hebben. Hierbij wordt als uitgangspunt gehanteerd dat elk uitgaand lichtverkeersvoertuig, oftewel 50% van de lichtverkeersbewegingen, een koude start heeft. Zie hiervoor ook tabel 1.

Voor middelzwaar verkeer of zwaar verkeer geldt dat zij doorgaans niet langer dan 2 uur geparkeerd staan met de motor uit. Veel van deze voertuigbewegingen zijn ten behoeve van levering van materialen waardoor ze niet langer dan 2 uur geparkeerd hoeven te staan. Middelzwaar en zwaar verkeer dat zich wél langer dan 2 uur op het terrein bevindt staan deze periode niet altijd met de motor uit. Zie hiervoor voorgaand ‘stapvoets rijden’ en navolgend ‘stationair draaien’.

Om onzekerheden op te kunnen vangen is er voor 10% van de middelzwaar en zwaar verkeersbewegingen een koude start ingevoerd. Zie hiervoor ook tabel 1.

Stationair draaien zware vrachtwagens

Daarnaast geldt voor het bouwverkeer dat dit zij soms stationair draaien.

[1] Berekend aan de hand van formule uit hoofdstuk 8.4 van: BIJ12 in opdracht van RIVM, ‘Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2024’ (oktober 2024), p. 53.
[2] Ligterink et al., 2021. ‘AUB (AdBlue verbruik, Uren, en Brandstofverbruik): een robuuste schatting van NOx en NH3 uitstoot van mobiele werktuigen’. TNO_2021_R12305, p. 26

Dit houdt in dat zij met draaiende motor op eigen terrein stilstaan, bijvoorbeeld tijdens het laden/lossen of tijdens het wachten op het vrijkomen van een losplaats. De emissiecijfers die hiervoor zijn gebruikt komen uit de bijlage van de handreiking 'Instructie gegevensinvoer voor AERIUS calculator 2024' van BIJ12. Voor het stationair draaien is uitgegaan dat elk voertuig, dat valt onder zwaar vrachtverkeer, circa 10 minuten stationair draait gedurende de bouwfase. De gegevens hiervan zijn opgenomen in tabel 1.

Bouwverkeer	Verkeersgeneratie (mvt/jaar)		Emissie NOX (kg/jaar)		Voertuigen met een koude start		Emissie NOX (kg/jaar)	
Lichtverkeer	800		1,7		400		0,3	
Middelzwaar verkeer	50				5			
Zwaar verkeer	50				5			
Bouwverkeer stationair	**Aantal uur**	wegtype	Srmwegtype	jaar	g/uur stationair NH3	g/uur staionair Nox	**Emissie NH3 (kg/jaar)**	**Emissie NOX (kg/jaar)**
Zwaar verkeer	4,166666667	stad stagnerend	niet-snelweg	2025	0,8976	92,4864	0,004	0,38536

Tabel 1 Bouwverkeer, koude start en stationair draaien zwaar verkeer

Conclusie

Het rekenresultaat is met de referentieberekening niet hoger dan 0,00 mol/ha/j. De aanlegfase zorgt dan ook niet voor negatieve effecten op Natura 2000-gebieden. Tevens is er geen sprake van een depositie hoger van 0,00 mol/ha/j op Belgische Natura 2000-gebieden.

Tabel 2: Invoer mobiele werktuigen voor het maatgevende jaar 2025

Activiteit	Werktuig	Bouwjaar	Brandstof	Vermogen (kW)	Draaiuren	Brandstofverbruik per uur	Tot. brandstofverbruik	AdBlue (liters)	Totale emissie (kg NOx/j)	Totale emissie (kg NH3/j)
Sloop	Mobiele kraan	va 2015	Diesel	200	30	19,54	586	35	3.4	0.1
	Loader	va 2015	Diesel	200	30	19,54	586	35	3.4	0.1
Bouwrijp maken	Graafmachine	va 2015	Diesel	200	80	19,54	1.563	94	8.7	0.4
	Dumper	va 2015	Diesel	200	40	19,54	782	47	4.4	0.2
	Kiepak	va 2015	Diesel	200	12	19,54	234	14	1.3	5.6
Bouwfase	Hijskraan	va 2015	Diesel	200	30	19,54	586	35	3.4	0.1
	Betonstorter	va 2015	Diesel	200	12	19,54	234	14	1.3	5.6
	Vorkheftruck	va 2015	Diesel	65	20	6,72	134	8	0.8	3.2
	Hoogwerker	va 2015	Diesel	80	10	8,14	81	5	0.4	1.9
Afwerking	Trilplaat	va 2015	Benzine	10	10	1,49	15	-	6	0
	Kleine graafmachine	va 2015	Diesel	60	30	6,24	187	11	1.3	4.4
	Bestratingsmachine	va 2015	Benzine	60	30	6,24	187	-	0.7	0.1

4.3 Gebruiksfase

De nieuwbouw zal gasloos worden ontwikkeld. Initiatiefnemer heeft aangegeven dat alle keukenapparatuur elektrisch wordt uitgevoerd. Deze bebouwing zorgt dan ook niet voor een emissie van stikstof. De beoogde ontwikkeling zorgt voor een toename van het aantal verkeersbewegingen van en naar de projectlocatie.

Om te bepalen wat de effecten van het plan op de verkeersaantrekkende werking van het plangebied zijn is een verkeersonderzoek uitgevoerd door Mobycon. In de ruimtelijke onderbouwing in paragraaf 4.1.2 is dit uiteengezet. Tevens kan bijlage 2 van de ruimtelijke onderbouwing worden geraadpleegd.

Aan de hand van het onderzoek is een verkeersgeneratie berekend van 1.828 motorvoertuigbewegingen per etmaal. In het onderzoek is gesteld dat er twee hoofdstromen zullen zijn van en naar de KFC:

- Van/naar de snelweg, om bij de KFC een tussenstop te maken;
- Van/naar het centrum van Etten-Leur.

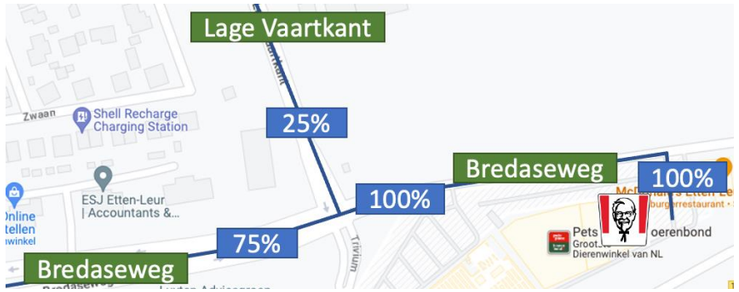
Op het kruispunt Bredaseweg – Lage Vaartkant – Trivium zal naar verwachting een deel van het verkeer van en naar de ontwikkeling van/naar de Lage Vaartkant komen/gaan en een deel van/naar de Bredaseweg ten westen van het kruispunt. De Lage Vaartkant is de route van/naar de noordelijke wijken van de stad en een binnenweg naar enkele wijken van Breda. Mobycon verwacht dat in de werkelijkheid van de Bredaseweg de belangrijkste toegangsweg is en daardoor 75% van het verkeer te verwerken krijgt. Voor de Lage Vaartkant verwachten ze een aandeel van 25%. Zie hiervoor ook figuur 2.

De 1.828 lichtverkeersbewegingen zijn ingevoerd in de calculator conform bovenstaande verdeling. Tevens is uitgegaan van 4 zwaar vrachtverkeer per week t.b.v. van bijvoorbeeld leveringen en vuilniswagens. Voor meer informatie verwijzen we u naar de bijgevoegde AERIUS-rapportage.

Koude start verkeer

Er is sprake van een koude start wanneer motorvoertuigen gestart worden nadat ze 2 uur of langer stil gestaan hebben. Denk hierbij bijvoorbeeld aan een geparkeerde auto waarbij tijdens het starten in de eerste 10 á 30 seconden na start een hogere koude start-emissie plaatsvindt. Er is daarom een aparte vlakbron ingevoerd voor alle voertuigen die op de projectlocatie een koude start hebben.

Het planvoornemen voorziet in een KFC. Bezoekers van deze restaurantketen brengen doorgaans niet vaker dan 2 uur op de locatie door, waardoor er zelden sprake zal zijn van een koude start ten aanzien van de lichtverkeersbewegingen. Uitzonderingen hier op zijn bijvoorbeeld personeelsleden of schoonmakers. Derhalve is er uitgegaan dat 5% van de uitgaande verkeersbewegingen (aldus 2,5% van de totale verkeersbewegingen) te maken heeft met een koude start. Derhalve zijn er in de gebruiksfase (afgerond) 46 koude starts, welke zijn ingevoerd in de calculator.



Figuur 2: Verdeling autoverkeer van en naar de ontwikkeling op basis van realistische verdeling

Conclusie

Het rekenresultaat met de ingevoerde verkeersbewegingen is niet hoger dan 0,00 mol/ha/j. De gebruiksfase zorgt dan ook niet voor negatieve effecten op Natura 2000-gebieden. Tevens is er geen sprake van een depositie hoger van 0,00 mol/ha/j op Belgische Natura 2000-gebieden.

5. Resultaten en conclusie

Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat er bij de aanlegfase en de gebruiksfase geen rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/j. Tevens is er geen sprake van een depositie hoger van 0,00 mol/ha/j op Belgische Natura 2000-gebieden. Daarmee kunnen op voorhand negatieve effecten op Natura 2000-gebieden vanwege stikstofdepositie uitgesloten worden.

Omdat significant negatieve gevolgen zijn uitgesloten, hoeft voor de ontwikkeling geen passende beoordeling opgesteld te worden. Omdat er van het project geen significant negatieve gevolgen te verwachten zijn, geldt ook geen vergunningplicht van de Wet natuurbescherming.

6. Bijlagen

Bijlage 1: AERIUS stikstofberekening aanleg- en gebruiksfase
Bijlage 2: AERIUS stikstofberekening gebruiksfase

Bijlage 1 - AERIUS-stikstofberekening aanleg- en gebruiksfase

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstofdepositie.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over de PDF en AERIUS kunt u vinden in de handleidingen of op onze website.

Contactgegevens

Rechtspersoon	BRO
Inrichtingslocatie	Trivium 170, 4873 LP Etten-Leur

Activiteit

Omschrijving	P06250 KFC Aanleg- en gebruiksfase 2025 KFC
Toelichting	Berekening ten behoeve van de aanleg- en gebruiksfase KFC te Etten-Leur

Berekening

AERIUS kenmerk	S1wuznPhZ6wr
Datum berekening	15 oktober 2024, 15:10
Rekenconfiguratie	OwN2000-rekengrid incl. eigen rekenpunten

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
P06250 KFC Aanlegfase - Beoogd	2025	12,9 kg/j	244,4 kg/j

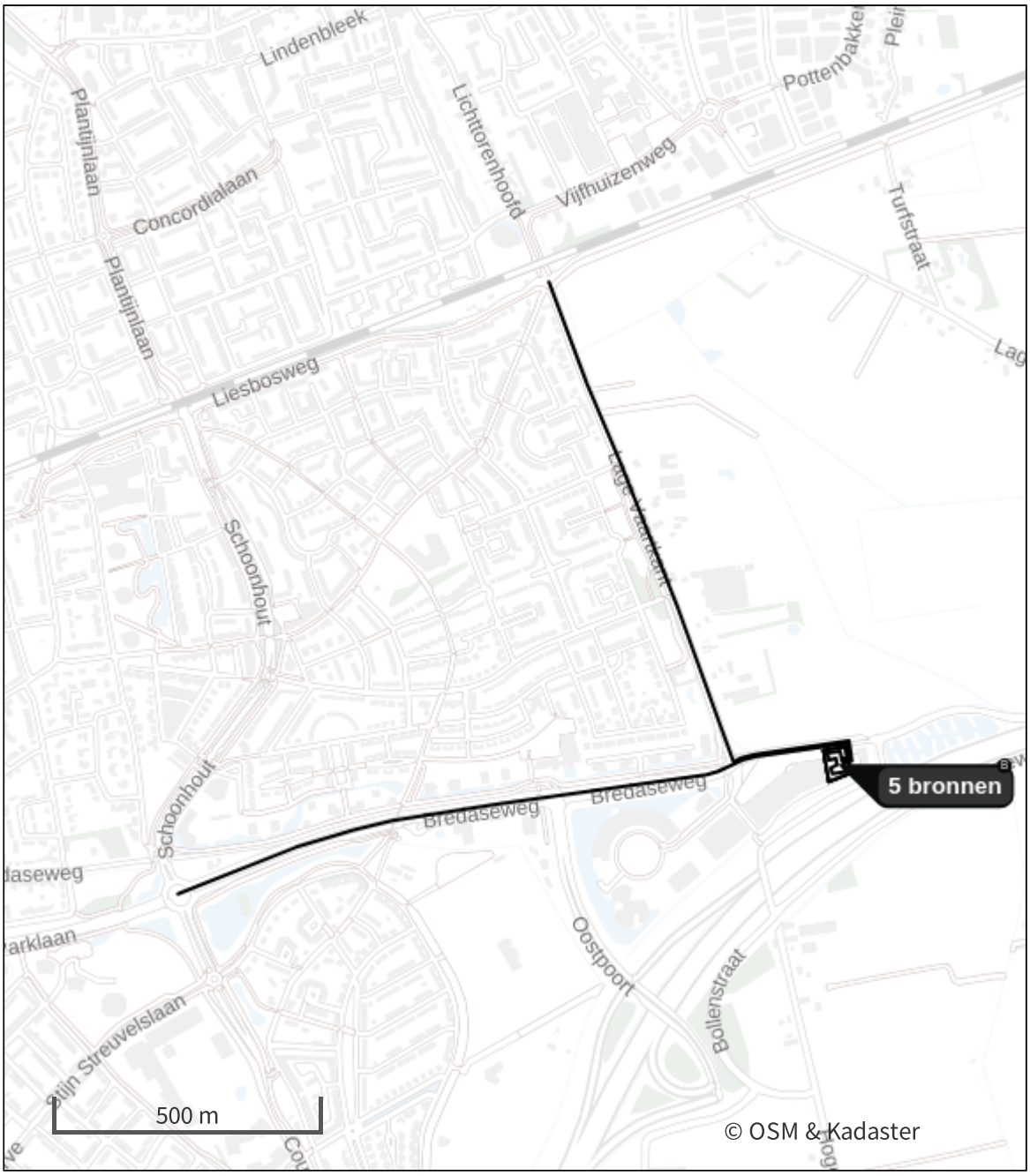
Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
P06250 KFC Aanlegfase - Beoogd	-		
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	-		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	-		
Grootste toename	-		
Grootste afname	-		

P06250 KFC Aanlegfase (Beoogd), rekenjaar 2025

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
1 Wonen en Werken | Recreatie | Planlocatie	-	-
2 Anders... | Anders... | Bouwverkeer stationair (zwaar verkeer)	4,0 g/j	0,4 kg/j
5 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning | Mobiele werktuigen	1,2 kg/j	29,3 kg/j
9 Verkeer | Koude start: overig | Koude starts lichtverkeer, gebruiksfase	0,7 kg/j	4,6 kg/j
10 Verkeer | Koude start: overig | Koude starts bouwverkeer, bouwfase	20,3 g/j	0,3 kg/j
Verkeersnetwerk	11,0 kg/j	209,8 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald
- Grootste toename (projectberekening)
- Grootste afname (projectberekening)
- Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "P06250 KFC Aanlegfase " (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

Er zijn geen resultaten voor deze weergave.

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
1	Rekenpunt 1	X:100544,27 Y:382542,47	-
2	Rekenpunt 2	X:98465,19 Y:382983,49	-
3	Rekenpunt 3	X:112618,91 Y:390151,01	-

P06250 KFC Aanlegfase , Rekenjaar 2025

1 Wonen en Werken | Recreatie

Naam	Planlocatie	Uittreedhoogte	1,0 m
Locatie	X:105091,63 Y:398400,76	Warmteinhoud	0,000 MW
		Spreiding	1 m
Oppervlakte	0,24 ha		
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd		
Temporele variatie	Continue Emissie		

2 Anders... | Anders...

Naam	Bouwverkeer stationair (zwaar verkeer)	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	0,4 kg/j
		Warmteinhoud	0,000 MW	NH_3	4,0 g/j
		Spreiding	0 m		
Locatie	X:105091,62 Y:398400,76				
Oppervlakte	0,24 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

3 Verkeer | Rijdend verkeer

			Links	Rechts		
Naam	Bouwverkeer Bredaseweg aanlegfase				NO_x	0,9 kg/j
Locatie	X:104488 Y:398331,3	Type scherm	-	-	NO_2	0,2 kg/j
Lengte	1.354,07 m	Hoogte	-	-	NH_3	22,4 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	800,0 /jaar	10,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	50,0 /jaar	10,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	50,0 /jaar	10,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %

4 Verkeer | Rijdend verkeer

			Links	Rechts		
Naam	Bouwverkeer Lage Vaartkant aanlegfase				NO_x	0,8 kg/j
Locatie	X:104773,83 Y:398735,51	Type scherm	-	-	NO_2	0,2 kg/j
Lengte	1.254,93 m	Hoogte	-	-	NH_3	20,8 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	800,0 /jaar	10,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	50,0 /jaar	10,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	50,0 /jaar	10,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %

5 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	Mobiele werktuigen	NO_x	29,3 kg/j
Locatie	X:105091,62 Y:398400,76	NH_3	1,2 kg/j
Oppervlakte	0,24 ha		

Naam	Stageklasse	Brandstof-verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Mobiele kraan sloop	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	586 l/j	30 u/j	35 l/j	NO_x NH_3	3,4 kg/j 0,1 kg/j
Loader sloop	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	586 l/j	30 u/j	35 l/j	NO_x NH_3	3,4 kg/j 0,1 kg/j
Graafmachine bouwrijp	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	1563 l/j	80 u/j	94 l/j	NO_x NH_3	8,7 kg/j 0,4 kg/j
Dumper bouwrijp	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	782 l/j	40 u/j	47 l/j	NO_x NH_3	4,4 kg/j 0,2 kg/j
Kiepbak bouwrijp	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	234 l/j	12 u/j	14 l/j	NO_x NH_3	1,3 kg/j 56,2 g/j
Hijskraan bouwfase	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	586 l/j	30 u/j	35 l/j	NO_x NH_3	3,4 kg/j 0,1 kg/j
Betonstorter bouwfase	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	234 l/j	12 u/j	14 l/j	NO_x NH_3	1,3 kg/j 56,2 g/j
Vorkheftruck bouwfase	Stage-IV, 2014-2018, 56-75 kW, diesel, SCR: ja	134 l/j	20 u/j	8 l/j	NO_x NH_3	0,8 kg/j 32,2 g/j
Hoogwerker bouwfase	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	81 l/j	10 u/j	5 l/j	NO_x NH_3	0,4 kg/j 19,4 g/j
Trilplaat	alle werktuigen op benzine, 2takt	15 l/j			NO_x NH_3	60,0 g/j 0,0 kg/j
Kleine graafmachine	Stage-IV, 2014-2018, 56-75 kW, diesel, SCR: ja	187 l/j	30 u/j	11 l/j	NO_x NH_3	1,3 kg/j 44,9 g/j
Bestratingsmachine	alle werktuigen op benzine, 2takt	187 l/j			NO_x NH_3	0,7 kg/j 1,4 g/j

6 Verkeer | Rijdend verkeer

			Links	Rechts		
Naam	Wegverkeer Lage Vaartkant gebruiksfase				NO_x	49,1 kg/j
Locatie	X:104773,83 Y:398735,51	Type scherm	-	-	NO_2	6,2 kg/j
Lengte	1.254,93 m	Hoogte	-	-	NH_3	2,6 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	457,0 /etmaal	10,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

7 Verkeer | Rijdend verkeer

			Links	Rechts		
Naam	Wegverkeer Bredaseweg gebruiksfase				NO_x	158,8 kg/j
Locatie	X:104488 Y:398331,3	Type scherm	-	-	NO_2	20,1 kg/j
Lengte	1.354,07 m	Hoogte	-	-	NH_3	8,3 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	1.371,0 /etmaal	10,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

8 Verkeer | Rijdend verkeer

			Links	Rechts		
Naam	Bouwverkeer stationair				NO_x	0,1 kg/j
Locatie	X:105089,52 Y:398409,64	Type scherm	-	-	NO_2	26,2 g/j
Lengte	161,72 m	Hoogte	-	-	NH_3	1,1 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	50,0 /jaar	100,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	50,0 /jaar	100,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %

9 Verkeer | Koude start: overig

Naam	Koude starts lichtverkeer, gebruiksfase	NO_x	4,6 kg/j
		NH_3	0,7 kg/j
Locatie	X:105091,63 Y:398400,76		
Oppervlakte	0,24 ha		

Type voertuig	Koude starts
Licht verkeer	46,0 /etmaal
Middelzwaar vrachtverkeer	0,0 /etmaal
Zwaar vrachtverkeer	0,0 /etmaal
Busverkeer	0,0 /etmaal

10 Verkeer | Koude start: overig

Naam	Koude starts bouwverkeer, bouwfase	NO_x	0,3 kg/j
		NH_3	20,3 g/j
Locatie	X:105091,63 Y:398400,76		
Oppervlakte	0,24 ha		

Type voertuig	Koude starts
Licht verkeer	400,0 /jaar
Middelzwaar vrachtverkeer	5,0 /jaar
Zwaar vrachtverkeer	5,0 /jaar
Busverkeer	0,0 /jaar

Disclaimer
Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2024.0.1_20241009_75e59949f9
Database versie	2024_75e59949f9_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://link.aerius.nl/website

Bijlage 2 - AERIUS Stikstofberekening gebruiksfase

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstofdepositie.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over de PDF en AERIUS kunt u vinden in de handleidingen of op onze website.

Contactgegevens

Rechtspersoon	BRO
Inrichtingslocatie	Trivium 170, 4873 LP Etten-Leur

Activiteit

Omschrijving	P06250 KFC Gebruiksfase
Toelichting	Berekening ten behoeve van de Gebruiksfase

Berekening

AERIUS kenmerk	RPrsNXfWFyFK
Datum berekening	15 oktober 2024, 15:11
Rekenconfiguratie	OwN2000-rekengrid incl. eigen rekenpunten

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
P06250 KFC Gebruikfase - Beoogd	2025	11,7 kg/j	212,5 kg/j

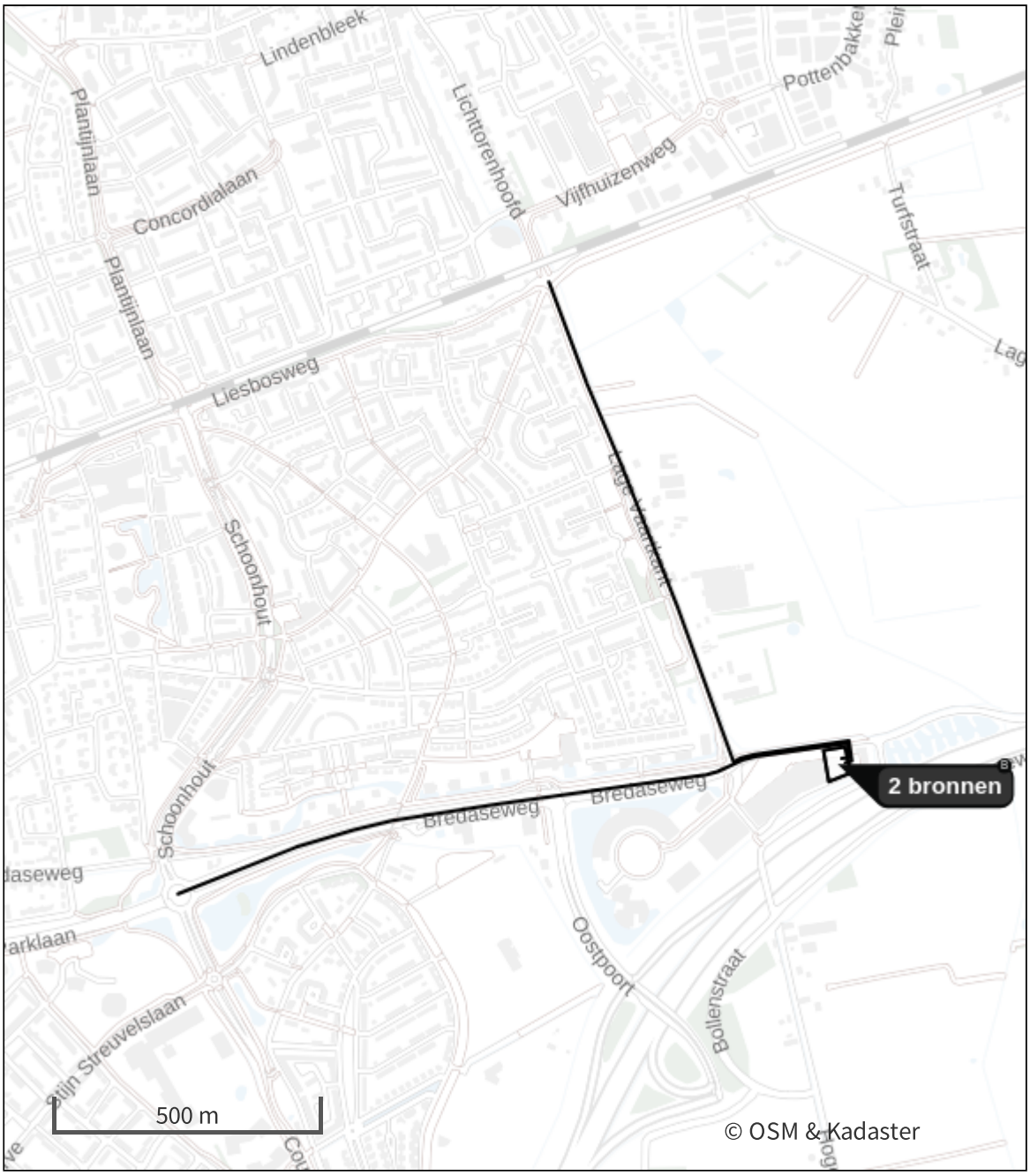
Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
P06250 KFC Gebruikfase - Beoogd	-		
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	-		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	-		
Grootste toename	-		
Grootste afname	-		

P06250 KFC Gebruikfase (Beoogd), rekenjaar 2025

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
1 Wonen en Werken | Recreatie | Planlocatie	-	-
4 Verkeer | Koude start: overig | koude starts lichtverkeer	0,7 kg/j	4,6 kg/j
Verkeersnetwerk	10,9 kg/j	207,9 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald
- Grootste toename (projectberekening)
- Grootste afname (projectberekening)
- Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "P06250 KFC Gebruikfase" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

Er zijn geen resultaten voor deze weergave.

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
1	Rekenpunt 1	X:100544,27 Y:382542,47	-
2	Rekenpunt 2	X:98465,19 Y:382983,49	-
3	Rekenpunt 3	X:112618,91 Y:390151,01	-

P06250 KFC Gebruikfase, Rekenjaar 2025

1 Wonen en Werken | Recreatie

Naam	Planlocatie	Uittreedhoogte	1,0 m
Locatie	X:105091,63	Warmteinhoud	0,000 MW
	Y:398400,76	Spreiding	1 m
Oppervlakte	0,24 ha		
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd		
Temporele variatie	Continue Emissie		

2 Verkeer | Rijdend verkeer

			Links	Rechts		
Naam	Wegverkeer Lage Vaartkant				NO_x	49,1 kg/j
Locatie	X:104773,83 Y:398735,51	Type scherm	-	-	NO_2	6,2 kg/j
Lengte	1.254,93 m	Hoogte	-	-	NH_3	2,6 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	457,0 /etmaal	10,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

3 Verkeer | Rijdend verkeer

			Links	Rechts		
Naam	Wegverkeer Bredaseweg				NO_x	158,8 kg/j
Locatie	X:104488 Y:398331,3	Type scherm	-	-	NO_2	20,1 kg/j
Lengte	1.354,07 m	Hoogte	-	-	NH_3	8,3 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	1.371,0 /etmaal	10,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

4 Verkeer | Koude start: overig

Naam	koude starts	NO_x	4,6 kg/j
	lichtverkeer	NH_3	0,7 kg/j
Locatie	X:105091,63		
	Y:398400,76		
Oppervlakte	0,24 ha		

Type voertuig	Koude starts
Licht verkeer	46,0 /etmaal
Middelzwaar vrachtverkeer	0,0 /etmaal
Zwaar vrachtverkeer	0,0 /etmaal
Busverkeer	0,0 /etmaal

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2024.0.1_20241009_75e59949f9
Database versie	2024_75e59949f9_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://link.aerius.nl/website

Bijlage 6 - Waterparagraaf

aeres milieu

ingenieursbureau voor bodem, archeologie, geohydrologie, ecologie

Waterparagraaf
Trivium 170, Etten-Leur

Waterparagraaf
Trivium 170, Etten-Leur



Aeres Milieu Projectnummer	:	AM23036
Status rapport	:	Definitief (versie 1)
Datum	:	15 oktober 2024
Opdrachtgever	:	BRO Rhijnspoorplein 38 1018 TX Amsterdam
Opgesteld door	:	BEd L. Koomen
Paraaf	:	
Gecontroleerd door	:	dhr. M. Vrolix bc.
Paraaf	:	

Aeres Milieu B.V.
Noordhoven 4
6042 NW ROERMOND
(t) 0475 – 320 000
e-mail: info@aeres-milieu.nl
www.aeres-milieu.nl

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING 4

2. WATERHUISHOUDKUNDIG SYSTEEM 8

2.1. Inleiding 8

2.2. Watersystemen 8

Grondwater *8*

Oppervlaktewater *9*

Afvalwater *10*

Hemelwater *10*

Klimaatadaptatie *11*

3. PLANVOORNEMEN EN AFWEGING 12

4. OVERIGE AANDACHTSPUNTEN EN RANDVOORWAARDEN 15

Bijlage 1: Topografische overzichtskaart 16

Bijlage 2: Concepttekening planvoornemen 18

Bijlage 3: Geraadpleegde literatuur en Watertoets 19

1. INLEIDING

In opdracht van BRO heeft Aeres Milieu een waterparagraaf opgesteld voor de ontwikkeling van een nieuw restaurant aan de Trivium te Etten-Leur. Het plangebied is momenteel grotendeels bebouwd en in gebruik als evenementenlocatie. Westelijk bevindt zich onder andere een fitnesscentrum en Boerenbond. Rondom de bebouwing zijn er klinkerverharde parkeerplaatsen aanwezig. De ligging van de onderzoekslocatie is weergegeven op afbeelding 1.

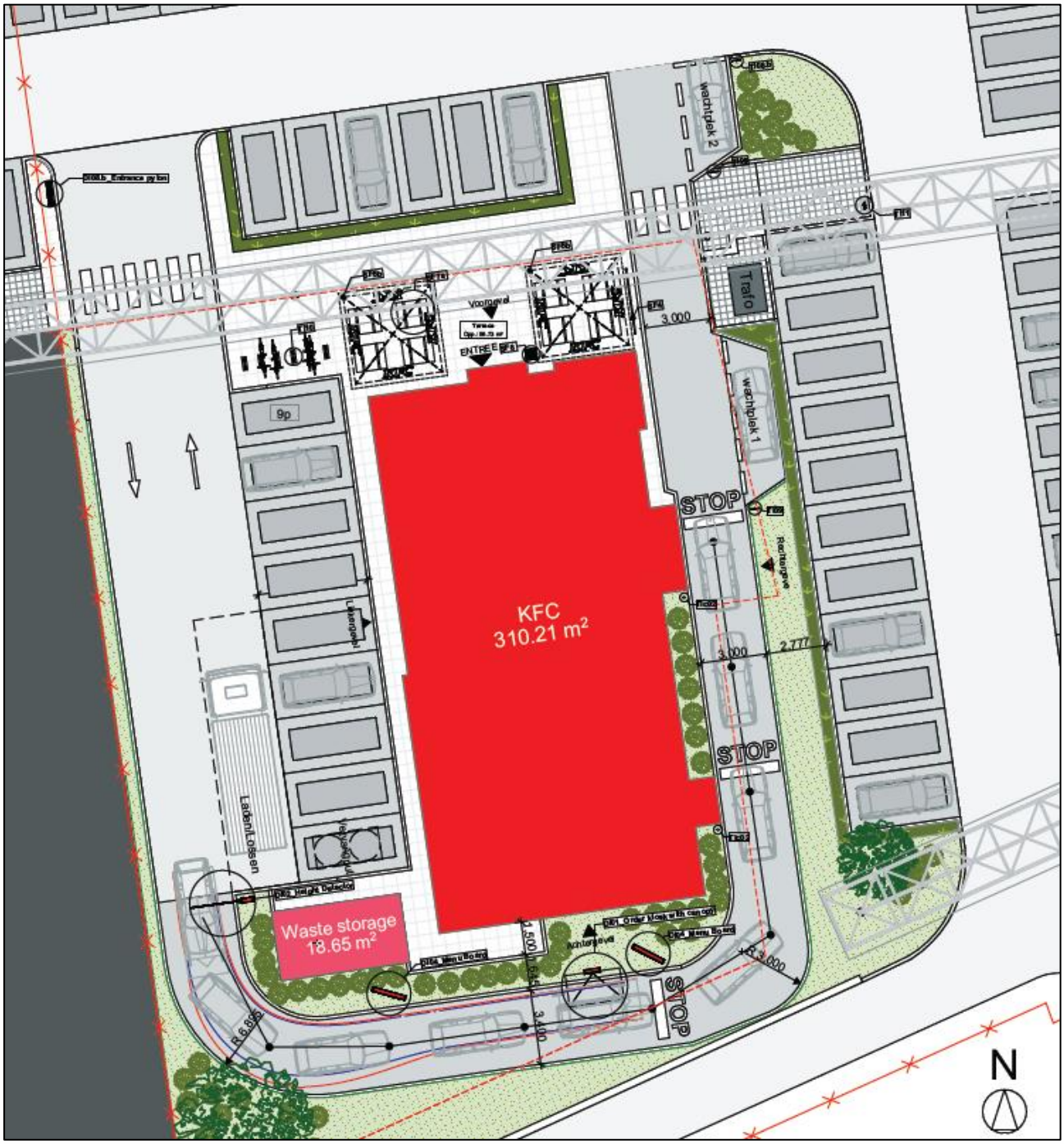
Adres onderzoekslocatie	: Trivium 170, Etten-Leur
Gemeente	: Etten-Leur
Waterschap	: Brabantse Delta
Kadastrale registratie	: Etten-Leur, sectie P, nrs. 3088 (ged.) en 3089 (ged.)
Oppervlakte	: circa 1.825
Peil maaiveld	: 5,0-4,6 m +NAP
Peil grondwater	: 2,1-2,50 m NAP



Afbeelding 1: Globale begrenzing onderzoekslocatie (rood omlijnd)

Aanleiding

De aanleiding voor het opstellen van de waterparagraaf is de voorgenomen planontwikkeling op het perceel. Men wil na sloop van een deel van het pand een restaurant realiseren met enkele parkeerplaatsen. De ontwikkeling dient hydrologisch neutraal plaats te vinden en mag niet leiden tot een verhoogd risico op wateroverlast. Vanuit het bevoegd gezag is het verplicht om aan te geven hoe er binnen het planvoornemen wordt omgegaan met toekomstige (afval)waterstromen. Een schets van het planvoornemen wordt weergegeven in afbeelding 2 en een grote tekening is opgenomen in bijlage 2.



Afbeelding 2: Voorgenomen planontwikkeling d.d. 09/11/2022 (bron: opdrachtgever)

Doel

Het doel van deze rapportage is een beschrijving te geven van de manier waarop rekening wordt gehouden met de gevolgen van de voorgenomen nieuwbouw op het perceel voor de waterhuishouding. Hiervoor zijn de bestaande waterhuishouding, gehanteerde uitgangspunten en randvoorwaarden tot het bekomen van een duurzame herontwikkeling kort beschreven.

Onderzoek

Aeres Milieu B.V. werkt voor de opdrachtgever als onafhankelijk onderzoek- en adviesbureau, en heeft geen binding met de onderzoekslocatie.

Sinds 1 november 2003 is het wettelijk verplicht, in het kader van het Besluit Ruimtelijke Ordening, een watertoets te verrichten. In de toelichting bij ruimtelijke besluiten en plannen, waarop bovengenoemd besluit van toepassing is, is het noodzakelijk een beschrijving te geven van de manier waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding.

Het onderzoek is op zorgvuldige wijze uitgevoerd volgens de algemeen gebruikelijke inzichten en methoden. De adviezen in dit rapport voldoen aan vigerende wet- en regelgeving van lokaal tot en met Europees niveau. Het waterbeleid in Nederland wordt van Europees niveau in onder andere de Europese Kaderrichtlijn Water (22 december 2004) vertaald via rijks-, provinciaal, waterschaps- naar gemeentelijk beleid om samen de waterproblematiek in Nederland aan te pakken. Dit resulteert in de verplichting een watertoets uit (te) laten voeren om door samenwerking met de verschillende bevoegdheden te komen tot een duurzaam watersysteem, zie ook bijlage 3.

In de omgevingsvisie staat wat de provincie wil bereiken en wat ze wil doen om dat te bereiken. Naast het beleidskader heeft de provincie Noord-Brabant ook het toetsingskader voor de lagere overheden op het gebied van water opgenomen. Dit is opgenomen in de Interim Omgevingsverordening in verband met de Omgevingswet die in werking gaat treden. De definitieve verordening wordt tegelijk met de Omgevingswet van kracht.

Voor het grotere oppervlaktewater zijn er in Nederland diverse waterschappen actief die zich richten op een veilig en goed bewoonbaar land met gezonde, duurzame watersystemen. Het plangebied valt onder het beheer van Waterschap Brabantse Delta. Het Waterschap is verantwoordelijk voor het waterkeringenbeheer, het oppervlaktewater en het transporteren en zuiveren van afvalwater. De hoofdlijnen voor het beheer van water- en zuiveringssysteem voor de periode 2022-2027 zijn opgenomen in het Waterbeheerplan. Het Waterbeheerplan geeft de basis aan doelstellingen en ambities weer. Het waterbeheerprogramma komt voort uit afspraken in de Omgevingswet. In de uitvoering van de werkzaamheden wordt rekening gehouden met de toekomst: klimaatadaptatie, innovaties, ruimtelijke ontwikkelingen, toekomstig medegebruik en het tegengaan van verdroging voor een duurzaam en veerkrachtig waterbeheer.

Voor het beheer van het watersysteem is door de drie Brabantse waterschappen De Dommel, Aa en Maas en Brabantse Delta een gezamenlijke Keur opgesteld. De regels in de Keur hebben betrekking op het lozen, afvoeren, onttrekken of aanvoeren van grondwater en water uit sloten en andere watergangen. De legger geeft aan waar de waterstaatswerken liggen, aan welke afmetingen en eisen die moeten voldoen en wie onderhoudsplichtig is. Iedereen die werkzaamheden uitvoert of activiteiten plant in en nabij waterlopen of dijken, heeft met de Keur te maken en moet bij het niet voldoen aan de Algemene regels een vergunning aanvragen. Afhankelijk van de voorgenomen werkzaamheden is een melding of vergunning benodigd.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen, waaronder ver- en nieuwbouwplannen, hanteert het waterschap een aantal uitgangspunten ten aanzien van het duurzaam omgaan met water, die van belang zijn als vertrekpunt van het overleg tussen initiatiefnemer en waterbeheerders.

De gemeente Etten-Leur heeft een Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan (vGRP) voor de periode 2019-2024 opgesteld. Etten-Leur zet in op een doelmatig en duurzaam beheer van de gemeentelijke riool- en watervoorzieningen om het (afval)watersysteem toekomstbestendig te maken. Vooruitkijken naar uitdagingen is essentieel in waterbeheer. Het vGRP is een goed en wettelijk verplicht planinstrument om mee te kunnen bewegen met de trends en ontwikkelingen binnen dit vakgebied. Zo is er bijvoorbeeld sprake van meer extreme neerslag door klimaatverandering, een veranderende verhouding tussen overheid en burgers en verandering in wetgeving.

Naast het inspelen op nieuwe ontwikkelingen is er de taak om de rioolbeheertaken te blijven vervullen. In dit vGRP zijn naast in beeld brengen van de opgaven voor de komende planperiode ook de wijze waarop hier strategisch invulling aan gegeven wordt (strategie en de beleidskaders met betrekking tot het watersysteem) vastgelegd.

Aanvullend hierop heeft de gemeenteraad op 6 december 2022 de 'Hemelwaterverordening Etten-Leur' vastgesteld welke vanaf 3 april 2023 van toepassing is. Deze verordening bevat regels en afspraken over het verplicht opvangen van hemelwater in een hemelwaterberging. In de verordening zijn eisen opgenomen waaraan de hemelwaterberging moet voldoen. De verordening is o.a. van toepassing bij de bouw van een nieuw gebouw en/of aanleg van nieuw verhard oppervlak waarvoor een Omgevingsvergunning nodig is. Het is verboden om vanaf een gebouw en/of verhard oppervlak hemelwater in het openbaar riool of op de openbare ruimte te lozen of te laten lozen, tenzij, ten behoeve van dat gebouw of verhard oppervlak, een hemelwaterberging is aangebracht en in stand wordt gehouden.

Bij de aanvraag voor de betreffende omgevingsvergunning ten minste de volgende gegevens en bescheiden verstrekt:

a. een berekening waaruit blijkt dat voldaan wordt aan het bepaalde in deze verordening; en
b. een situatietekening van de hemelwatervoorziening(en).

Uitgangspunt is het (tijdelijk) bergen van 60 liter water per m^2 verharding (dakoppervlak en bestrating). Voor een groen dak dat minimaal 30 liter water per m^2 kan bergen, is er een uitzondering en bedraagt de bergingseis 30 liter water per m^2 verharding. Vanuit de hemelwaterberging mag 2 liter per m^2 per uur naar het riool worden afgevoerd zodat deze na 60u weer beschikbaar is. Daarmee wordt voorkomen dat het riool bij een extreme bui ineens vol is. De berging moet daarbij goed worden onderhouden, zodat deze na vijf dagen weer volledig beschikbaar is. Alle details over de vereisten staan in de verordening en de toelichting.

Door middel van deze rapportage wordt het planvoornemen hydrologisch beschreven, waarna toetsing plaatsvindt door het bevoegd gezag. In hoofdstuk 2 wordt het waterhuishoudkundige systeem beschreven en in hoofdstuk 3 worden de gevolgen van het planvoornemen op het waterhuishoudkundige systeem afgewogen. Tot slot wordt er in hoofdstuk 4 nog enkele algemene aandachtspunten en randvoorwaarden beschreven.

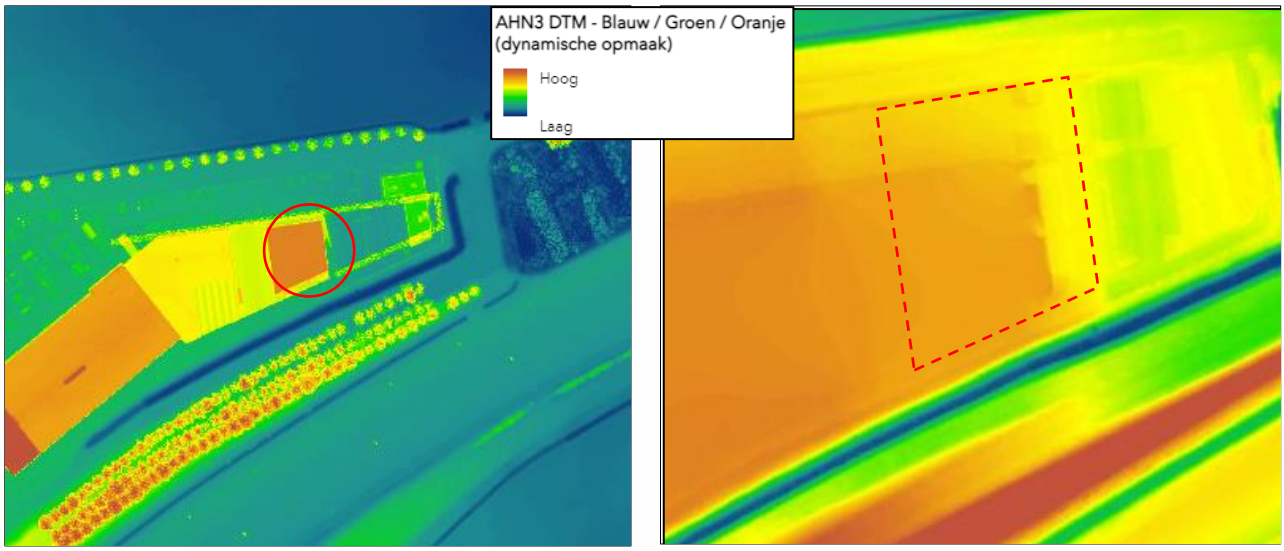
2. WATERHUISHOUDKUNDIG SYSTEEM

2.1. Inleiding

Het plangebied ligt oostelijk van Etten-Leur. Direct aan de A58 ligt de kantoor-, winkel- en onderwijslocatie Trivium met onder andere een Boerenbond, fitnesscentrum en een McDonalds-restaurant. Voorheen maakte de locatie deel uit van de A58. Na de omlegging van de A58 heeft de locatie enkele jaren braak heeft gelegen. In 2009 is de locatie voor het eerst bebouwd.

Momenteel is de locatie in gebruik als evenementencentrum. De noordzijde wordt begrenst door een parkeerstrook en de Bredaseweg. Aan de westzijde ligt een sportschool met rondom de straat Trivium en parkeerplaatsen en zuidelijk een watergang en de A58. Afbeelding 1 geeft de huidige situatie weer en in bijlage 1 is een topografisch overzicht opgenomen.

Voor de nieuwbouw is voldoende ontwateringsdiepte benodigd om toekomstige grondwateroverlast te vermijden. Hierbij is o.a. de bestaande hoogteligging van belang. Het plangebied ligt relatief hoger vergeleken met de omgeving. Het pand heeft een vloerpeil van 5,5 m +NAP (aansluitend met de westelijke aanbouw) en het omliggend maaiveld ligt gemiddeld op 5-5,4 m +NAP en is aflopend naar de parkeerplaatsen oostelijk op ca. 4,4 m +NAP. De Bredaseweg ligt gemiddeld op circa 4,4-4,6 m +NAP. Afbeelding 3 geeft de genoemde hoogteverschillen weer.



Afbeelding 3: Hoogtekaart plangebied en omgeving met aanduiding ligging (bron: AHN Nederland)

2.2. Watersystemen

De (water)systemen zoals die in het plangebied en omgeving voorkomen, worden onderverdeeld in grond-, oppervlakte-, afval- en hemelwater. Hieronder zijn deze aspecten kort beschreven.

Grondwater

Om grondwateroverlast te voorkomen, wordt gestreefd naar een minimale ontwateringsdiepte van 0,7 m-mv. voor bebouwing en 0,5 meter ter plaatse van de tuinen. Van de onderzoekslocatie is diverse informatie geraadpleegd bij o.a. het Dinoloket, bodematlas Noord-Brabant, bodemdata Nederland en ons eigen archief.

Volgens de geomorfologische kaart van Nederland (2019) ligt het plangebied op een glooiing van een beekdalzijde (code H42). De regionale bodemopbouw bestaat tot circa 2,5 meter beneden maaiveld uit een matig fijn tot zeer grof, soms grindhoudend zand en zandige leem. Plaatselijk komen veenlagen voor met een dikte van enkele decimeters (Formatie van Boxtel, Singraven laagpakket). Hieronder is de Formatie van Stramproy te verwachten. De verwachte bodemopbouw van de onderzoekslocatie wordt schematisch weergegeven in tabel 1

Diepte [m-mv.]	Lithostratigrafie	Lithologie
0-0,5	Antropogene afzettingen	Antropogene afzettingen
0,5-2,5	Formatie van Boxtel	Zand, zeer fijn tot zeer grof, lokaal kleiig, grindig of humeus; leem, lokaal zandig; klei, siltig tot zandig, humeus; veen, kleiig
2,5-16,5	Formatie van Stramproy	Zand, uiterst fijn tot zeer grof, lokaal humeus; klei, lokaal siltig tot zandig, lokaal humeus
16,5-53,0	Formatie van Peize en Formatie van Waalre	Zand, matig fijn tot uiterst grof, lokaal kleiig tot grindig; klei, lokaal siltig tot zandig, lokaal humeus; veen, lokaal kleiig

Tabel 1: Geo(hydro)logische indeling (bron: Dinoloket)

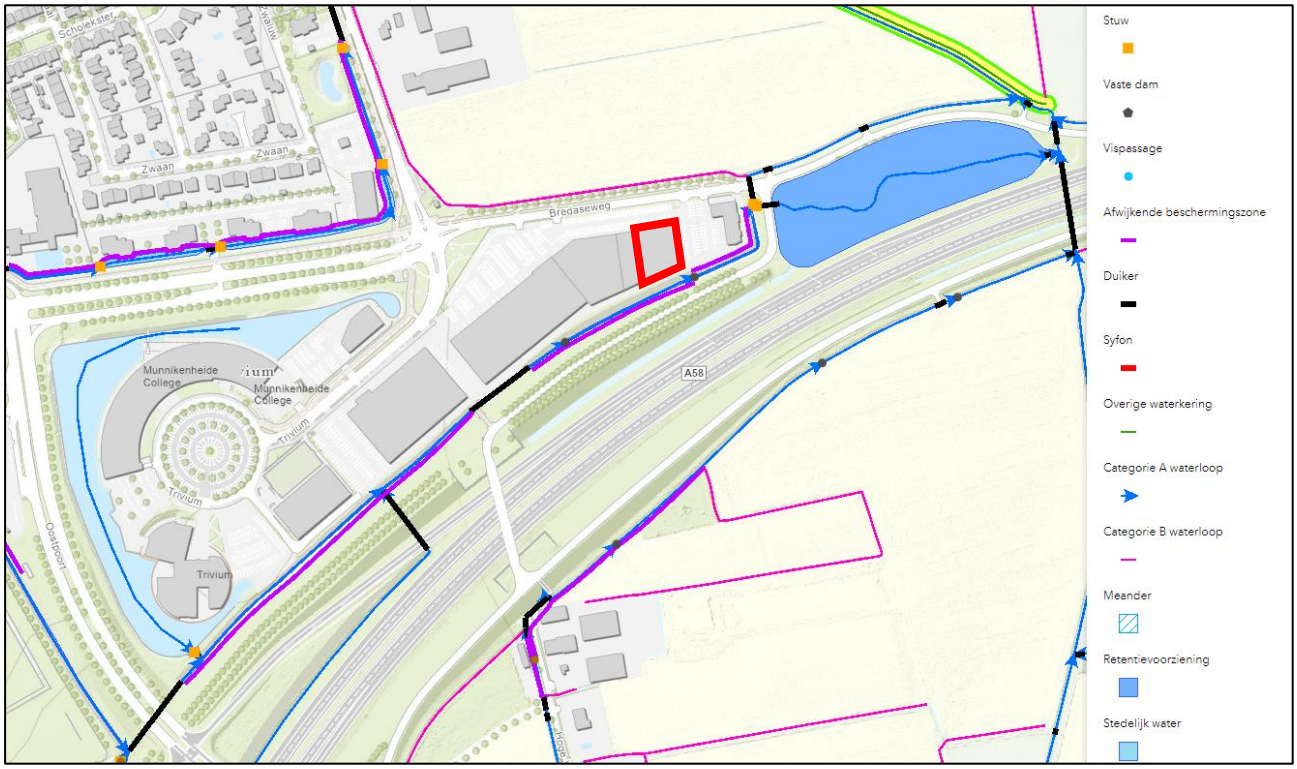
De stromingsrichting van het grondwater is noordoostelijk gericht en is op een hoogte van ca. 2,1-2,8 m +NAP te verwachten. Ter plaatse is derhalve geen grondwateroverlast te verwachten door de bestaande hoogteligging. De onderzoekslocatie ligt niet binnen een grondwaterbeschermingszone of -onttrekkingsgebied.

Oppervlaktewater

Zuidelijk van Trivium stroomt in oostelijke richting een primaire watergang (code waterloop: OVK02599), zie afbeelding 4. Deze watergang heeft een afwijkende beschermingszone (OPD00285) en zorgt onder andere voor de verdere waterverwerking in noordoostelijke richting onder de Bredaseweg door. De watergang heeft een bodempeil aflopend van oost (ca. 2,30 m +NAP) naar ca. 1,60 m +NAP west. In de watergang zijn enkele bodemvallen aanwezig (peil 1,69 m +NAP nabij plangebied) en middels een schotbalkstuw worden oostelijk pieken in een retentievoorziening (RET00155) opgevangen.

Westelijk binnen het Trivium terrein bevindt zich een A-watergang (OVK20200, bodemhoogte 4 m +NAP) vastgesteld op 15-3-2022) welke afwijkend door de gemeente onderhouden wordt. Deze watergang/-berging is in het verleden aangelegd als waterberging voor het gehele gebied en is omstreeks 2018 verlengd bij de bouw van het bedrijfspand (Trivium nr. 50). Middels een stuw (KST02282) vindt vertraagde leegloop plaats op de eerder genoemde primaire watergang (vaste stuw op 4,51 m +NAP; Waterschapsblad 2021, 4434).

Vanuit het plangebied is het eventueel mogelijk om hemelwater (deels) te lozen op de watergang, mits er wordt voldaan aan de milieuhygiënische maatregelen. Het is niet toegestaan om zonder toestemming of vergunning van het waterschap hierop aan te sluiten of om werkzaamheden te verrichten in of direct nabij de watergang.



Afbeelding 4: Uitsnede Legger oppervlaktewater waterschap Brabantse Delta 2023 met in rood aanduiding planlocatie

Afvalwater

De bestaande bebouwing is aangesloten op een gescheiden rioolstelsel op eigen terrein. Een ontvangen leidingentekening is opgenomen in bijlage 2. Het afvalwater is gescheiden noordelijk op het rioolstelsel van de gemeente aangesloten. Gezien het huidig gebruik als evenementenlocatie is door de bouw van een restaurant slechts een beperkte toename van de totale afvalwaterafvoer te verwachten (en een lagere piekafvoer). Voor het restaurant is vanuit het activiteitenbesluit de plaatsing van een vetvanger noodzakelijk geacht. Het afvalwater van de nieuwbouw zal net als bestaand gescheiden gehouden worden op het DWA-stelsel op het perceel dat vervolgens aangeboden wordt op het rioolstelsel van de gemeente noordelijk nabij de Bredaseweg. Voor een wijziging aan de rioolaansluiting dient te zijner tijd bij de gemeente een aanvraag ingediend te worden.

Hemelwater

Volgens de Bodematlas van Provincie Noord-Brabant ligt het plangebied niet in een infiltratiegebied maar in een gebied waar meestal kwel plaatsvindt. Momenteel is het plangebied geheel verhard (grotendeel bebouwd en parkeerplaatsen). Bij de planrealisatie is destijds een gescheiden stelsel aangelegd waarbij het hemelwater opgevangen wordt richting een retentievoorziening westelijk waarna de verdere vertraagde leegloop via het oppervlaktewater zuid- en oostelijk van het plangebied verwerkt wordt. Hiervoor is destijds een ontheffing aangevraagd en ontvangen.

De huidige verharding is vastgesteld op basis van (topografische) kaarten en satellietbeelden. Tabel 2 geeft een overzicht van het huidig verhard oppervlak weer.

Verhard oppervlak	Huidige situatie [m^2]
Daken, circa	1.150
weg en parkeren	675
Totaal	**1.825**

Tabel 2: Overzicht bestaand verhard oppervlak binnen het plangebied

De nieuwbouw kan net als bestaand op het gescheiden stelsel aangesloten worden. De verwerkingswijze met een bergende voorziening en vertraagde leegloop ter plaatse levert zover bekend geen wateroverlast op. Vanuit de gemeente Etten-Leur is het wenselijk dat, indien mogelijk bij de nieuwbouw, het dakwater naar de watergang aan de zuidzijde gaat afvoeren. Dit betreft een A-watergang en voor het rechtstreeks lozen van hemelwater hierop dient bij het Waterschap toestemming verkregen te worden. Hiervoor is een aanvraag gedaan bij waterschap Brabantse Delta. Het waterschap heeft in een reactie aangegeven dat de A-watergang dit in principe wel zou kunnen verwerken maar dat gezien het bestaande hemelwaterstelsel met lokale retentie (westelijk) en het huidig beleid tot meer lokaal vasthouden van water geadviseerd is om het hemelwater via het bestaande stelsel te verwerken en niet rechtstreeks aan te sluiten op het oppervlaktewater.

Klimaatadaptatie

Klimaatadaptatie is het aanpassen van onze leefomgeving aan de gevolgen van klimaatverandering. We willen hiermee voorkomen dat we last krijgen van wateroverlast, overstroming, hittestress en droogte. Maatregelen waarmee we ons aanpassen aan klimaatverandering zijn bijvoorbeeld:

- Het opslaan van regenwater tegen wateroverlast en droogte
- Het vertraagd afvoeren van water tegen droogte
- Het vergroenen van de leefomgeving tegen hitte

Voor de gemeente zijn klimaatstresstesten uitgevoerd. Binnen de stresstest is gekeken naar het effect op verschillende sectoren zoals natuur, landbouw, gezondheid en infrastructuur. De effecten en kansen van klimaatverandering zijn vastgelegd in kaarten. Deze zijn raadpleegbaar op het klimaatportaal.

Wateroverlast

Na een flinke bui in 2010 is Operatie Water Weg opgestart om wateroverlast in de toekomst te voorkomen. Daarbij is op veel plekken in Etten-Leur de rioolcapaciteit uitgebreid. Ook het bedrijventerrein aan de Trivium is vanwege de grote hoeveelheid bebouwing en verharding kwetsbaar voor wateroverlast. Naast het vergroten van de riolering, wordt daarom ook gewerkt aan waterberging. Dit helpt bovendien ook tegen droogte, omdat het regenwater op die manier vertraagd kan worden afgevoerd. Aanvullende maatregelen voor water te bergen zijn infiltratiekratten, een ondergrondse tank, wadi of groen dak.

Hitte

Hitte is een ander aandachtspunt op bedrijventerreinen. Vanwege de grote hoeveelheid bebouwing en verharding vindt er sterke hitte-ontwikkeling plaats. De hitte die aan de Trivium ontstaat, trekt bovendien met de wind mee over de woonwijken van Etten-Leur. Daarom is in de Omgevingsvisie de ambitie opgenomen om ook bedrijventerreinen meer te gaan vergroenen door bijvoorbeeld met tuinen of groenstroken op het eigen perceel, groene daken of gevelgroen.

3. PLANVOORNEMEN EN AFWEGING

Ter plaatse van Trivium nr. 170 is men voornemens om een deel van een pand (evenementengebouw) te slopen voor een nieuw restaurant met parkeerplaatsen en een Drive Thru. Het buitenterrein zal met een enig groen en enkele bomen worden ingericht. Een schets van het planvoornemen is opgenomen in bijlage 2.

De onderzoekslocatie kent bijna geen hoogteverschil en ligt op circa 5-5,5 m +NAP. Door de bestaande hoogteligging wordt voldaan aan de benodigde ontwateringsdiepte. De huidige bebouwing ligt op ca 5,5 m +NAP door de koppeling met de westelijke aanbouw. Voor de nieuwbouw wordt een bouwpeil van 30 centimeter boven de kruin van de weg of minimaal 4,9-5 m +NAP geadviseerd om eventuele instroom te voorkomen. Het omliggend terrein dient zo aangelegd te worden dat boven normatieve neerslag oppervlakkig afstroomt naar het groen of parkeerterrein zodat er geen overlast ontstaat bij de panden. Ter plaatse dient ook rekening gehouden te worden met een goede aansluiting op het bestaande aflopende maaiveldniveau in oostelijke richting.

De onderzoekslocatie ligt niet in een (grond)waterbeschermingsgebied. Om verontreiniging van het toekomstig hemelwater te vermijden, dient er gebouwd te worden met niet-uitloogbare en duurzame bouwmaterialen, zie ook hoofdstuk 4.

Ter plaatse is reeds een gescheiden rioolstelsel aanwezig waarop de nieuwbouw aangesloten kan worden. Het verzamelde afvalwater op het perceel wordt separaat aangeboden op het gemeentelijk stelsel nabij de Bredaseweg. Gezien het huidig gebruik als evenementenlocatie is door de bouw van een restaurant slechts een beperkte toename van de totale afvalwaterafvoer te verwachten (en een lagere piekafvoer). Voor het restaurant is vanuit het activiteitenbesluit de plaatsing van een vetvanger noodzakelijk geacht. Het afvalwater van de nieuwbouw zal net als bestaand gescheiden gehouden worden op het DWA-stelsel op eigen perceel. Voor een wijziging aan de rioolaansluiting dient te zijner tijd bij de gemeente Etten-Leur een aanvraag ingediend te worden.

Door het planvoornemen met bijkomend groen en minder dakoppervlak zal het verhard oppervlak binnen het plangebied afnemen. Tabel 3 geeft een overzicht weer van de verwachte toekomstige verharding binnen de onderzoekslocatie.

Bruto (verharde) oppervlakten	Toekomstige situatie [m^2]
Daken, circa	310 en 19
Toegangwegen, parkeerplekken en terras, circa	1.196
Totaal verhard, circa	**1.525**

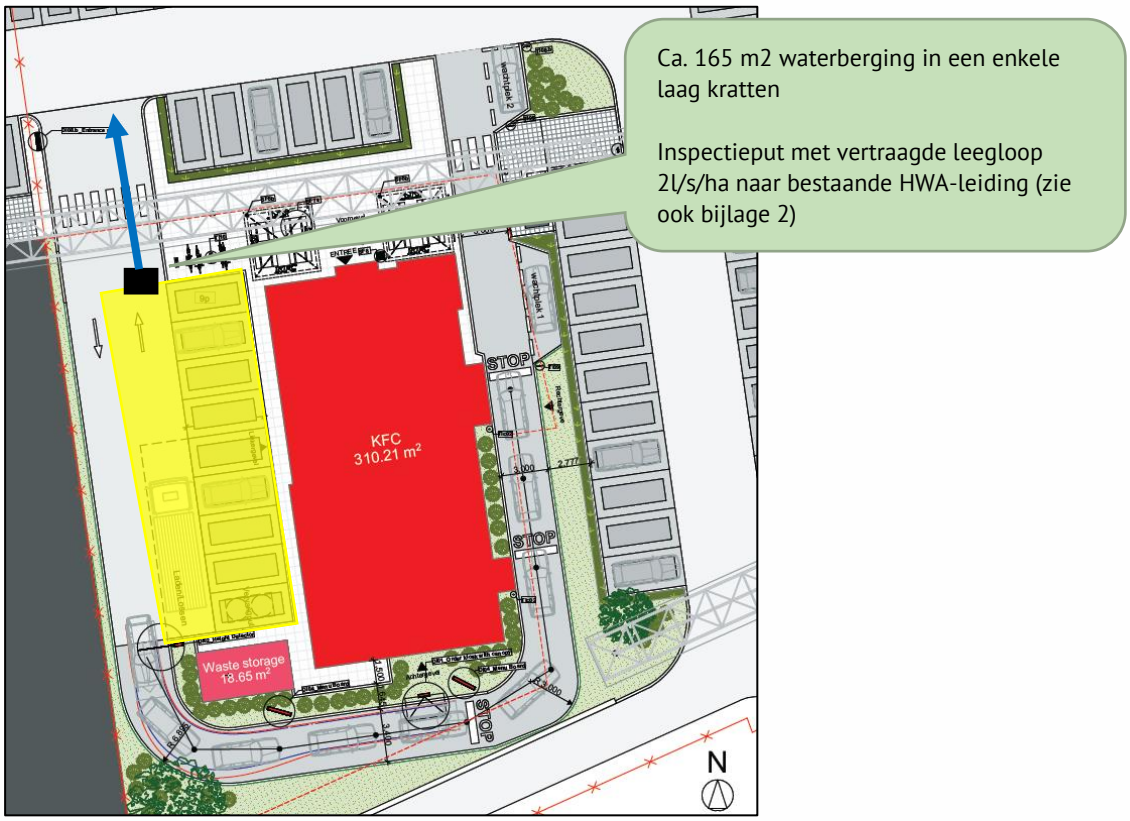
Tabel 3: Overzicht toekomstig verhard oppervlak binnen het plangebied

De toekomstige verharding binnen het plangebied zal circa 1.525 m^2 bedragen. Door de ontwikkeling met een verhardingsafname is er vanuit het waterschap geen verplichting tot de aanleg van bijkomende waterretentie. Door bijkomend groen aan te leggen, wordt de gevoeligheid voor hittestress en wateroverlast verder verminderd (lagere piekafvoer). Vanuit de hemelwaterverordening van de gemeente dient bij nieuwbouw op eigen terrein een hemelwaterberging van 60 mm aangelegd te worden. Dit komt neer op een waterberging van ca. 91,5 m^3.

Naast het beperken van nieuwe gesloten verharding kan geopteerd worden voor aanvullende maatregelen toe te passen voor het hemelwater zoals bijvoorbeeld:

- Opvang en hergebruik als grijswatercircuit voor toiletspoeling, koeling,…
- Aanleg groendak: met een bergend vermogen van minimaal 20 mm wordt dit als onverhard oppervlak beschouwd. Daarnaast bieden groene daken extra isolerend vermogen, vermindert het hittestress en bevordert het de biodiversiteit. Wel dient rekening gehouden te worden met extra gewicht op de (dak)constructie. Dit kan bijvoorbeeld op het restaurant van ca. 310 m^2 aangelegd worden welke een reductie oplevert van ca. 12 m^3.
- Aanvullend lokaal verwerken middels bijvoorbeeld groene parkeerplaatsen,.. Uit het vooroverleg met de gemeente blijkt dat grasbetontegels als geheel verhard oppervlak worden gezien. Open verharding mag altijd, maar het is vooralsnog dus geen bergingsmaatregel omdat dit afhankelijk is van de doorlatendheid van de bodemopbouw.

Insteek is om onder de parkeervakken een enkele laag IT-kratten onder de parkeervakken aan te leggen. Met kratten van een inhoud van 400 liter is een oppervlak van ca. 165 m^2 benodigd. Hiervoor is ruimte aanwezig, zie onderstaande schetsontwerp.



Afbeelding 5: schetsontwerp inpassing waterbergende kratten op eigen perceel.

Opgemerkt wordt dat binnen Trivium reeds een bestaande centrale hemelwaterverwerking plaatsvindt. Het bestaande pand heeft aan de noordzijde een aansluiting welke in westelijke richting naar de A-watergang stroomt waar de berging en vertraagde leegloop plaatsvindt. Mogelijk kan hiervan nog deels gebruik gemaakt worden (hiervoor is ooit berging aangelegd). Dit dient echter met de betreffende eigenaar en het bevoegd gezag afgestemd te worden. Hoeveel waterberging destijds aan het gebouw toegerekend is, is vooralsnog niet bekend en dient bij het voorgenomen gebruik van de bestaande waterberging nader onderzocht te worden.

Hierdoor kan dan in overleg met de gemeente mogelijk een kleinere retentie bij de nieuwbouw zelf (bijvoorbeeld 30 mm ipv 60 mm) geborgen worden en het restant zoals voorheen in de destijds aangelegde waterberging.

Vanuit de nieuwbouwontwikkeling dient na de waterbering een vertraagde leegloop plaats te vinden naar het oppervlaktewater. Gezien het bestaande gescheiden stelsel gaat de voorkeur uit naar een leegloop via het noordelijk aanwezige stelsel. Dit heeft vanuit het waterschap ook de voorkeur.

Derhalve zal het vastgehouden hemelwater op eigen terrein net als bestaand aangesloten worden op het rondom het pand aanwezige HWA-stelsel waarna het vertraagd via het oppervlaktewater verwerkt wordt.

Door rekening te houden met de genoemde aandachtspunten en bijkomende waterberging bij de nieuwbouw wordt hydrologisch gezien positief ontwikkeld en is geen verhoogd risico op wateroverlast te verwachten door de voorgenomen planontwikkeling.

Eventueel benodigde vergunningen worden niet middels deze waterparagraaf geregeld en zullen via daarvoor bedoelde procedures verkregen moeten worden via onder andere het Omgevingsloket.

4. OVERIGE AANDACHTSPUNTEN EN RANDVOORWAARDEN

Afkoppelen/niet aankoppelen staat voor het scheiden van hemelwater- en afvalwaterafvoer, op een afgewogen manier zodat een duurzaam watersysteem ontstaat. Daarbij moet men rekening houden met de waterhuishouding, de inrichting van de openbare ruimte, de milieuhygiënische gevolgen en de zorg voor de volksgezondheid en welzijn.

Bij het voldoen aan de milieuhygiënische randvoorwaarden (dubo-materialen etc.) kan de afgekoppelde afstromende neerslag rechtstreeks via (mol)goten, lijnafwatering of ander traditioneel afvoermateriaal naar een aan te leggen voorziening stromen om in de bodem te infiltreren. Wel moeten in de afvoersystemen voorzieningen worden gerealiseerd die blad, zand e.d., die verstoppingen kunnen veroorzaken, achterhouden. Deze voorzieningen moeten goed bereikbaar blijven ten behoeve van het reinigen en het onderhoud. Regelmatig onderhoud van de aanvoerzijde van de voorzieningen zal noodzakelijk zijn om te garanderen dat de systemen blijven functioneren. Ook moet de (nood)overloop regelmatig worden onderhouden. Ondergrondse voorzieningen dienen altijd voorzien te zijn van een goed bereikbare blad- en zandvanger en/of ontluchtingspunt/overloop.

Toe te passen duurzame materialen:

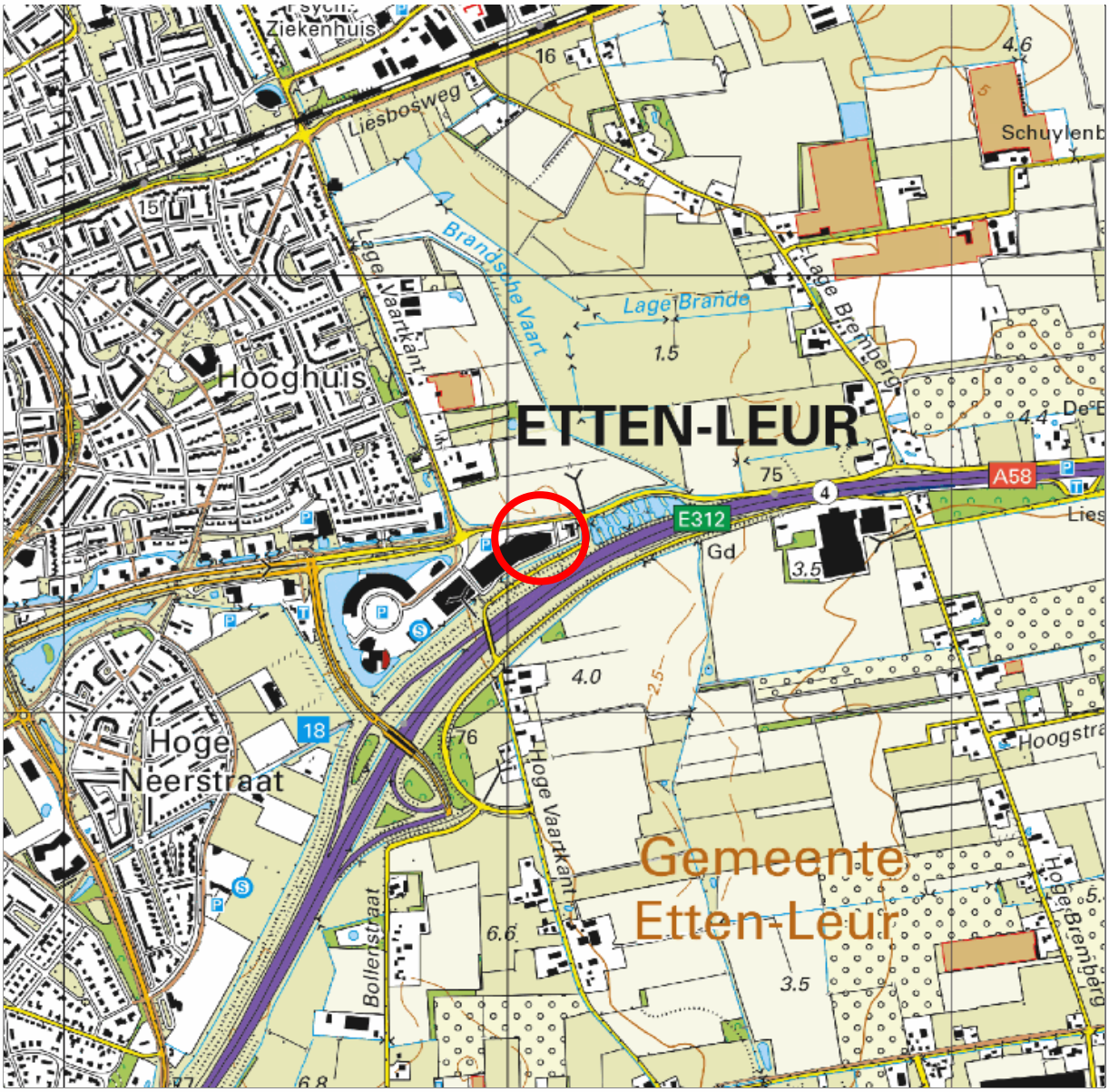
- Daken: dakpannen van natuurlijk, beton, keramisch materiaal of bekleed met EPDM rubber of vergelijkbaar;
- Dakgoten en afvoerpijpen; PVC/PP/PE/ staal, aluminium, bij voorkeur ook geen gecoate materialen i.v.m. verwering.
- Ontsluitingspaden / wegen / terrassen; voorzien van natuurlijk of niet-uitloogbare materialen zoals keramische of betonproducten.

Indien onvoldoende aandacht wordt gegeven aan het ontwerp en dimensionering, kan wateroverlast ontstaan. Het moet ten alle tijden worden voorkomen dat wateroverlast bij bebouwing en bij derden ontstaat. Het gebruik en het overlopen van de hemelwatervoorziening mag niet leiden tot schade aan in de nabijheid liggende percelen, gewassen en opstallen. Schade, direct en/ of indirect, die eventueel ontstaat is en blijft voor rekening van de ontwikkelaar/eigenaar van het plangebied. In geen geval mag de afvalwaterriolering op een infiltratie- en/of bergingsvoorziening worden aangesloten.

Op de afgekoppelde “buitenverhardingen” mogen geen handelingen worden uitgevoerd die vervuiling van het oppervlak veroorzaken. Wil men toch buitenactiviteiten verrichten waarbij vervuiling van verhard oppervlak ontstaat b.v. het reinigen van voertuigen of het schoonmaken van onderdelen, dan moet het gedeelte waar deze activiteit(en) plaatsvindt voorzien worden van de juiste bodembeschermende maatregelen (Nederlandse Richtlijn voor Bodembescherming). Dit betekent dat het vrijkomende afvalwater al dan niet via een olie/benzine-afscheider of andere noodzakelijke (reiniging)voorziening naar het afvalwaterriool moet worden getransporteerd of geloosd, en niet in de bodem mag worden geïnfiltreerd of op oppervlaktewater worden geloosd.

Het is verboden om chemische bestrijdingsmiddelen toe te passen of agressieve reinigingsmiddelen te gebruiken op de verharde oppervlakken. Daarnaast is toepassing van gladheidsbestrijding middels zout minder wenselijk geacht. Bij toepassing kunnen deze stoffen met het hemelwater afstromen naar de bodem of het oppervlaktewater en deze nadelig beïnvloeden. Indien toepassing noodzakelijk blijkt, wordt geadviseerd dit zo effectief mogelijk te doen.

Bijlage 1: Topografische overzichtskaart



BEBOUWING
a bebouwd gebied
b gebouwen
c hoogbouw
d kas

WEGEN
autosnelweg
hoofdweg met gescheiden rijbanen
hoofdweg
regionale weg met gescheiden rijbanen
regionale weg
lokale weg met gescheiden rijbanen
lokale weg
weg met losse of slechte verharding
onverharde weg
straat/overige weg
voetgangersgebied
fietspad
pad, voetpad
weg in aanleg
viaduct
aquaduct
tunnel
vaste brug
beweegbare brug
brug op pijlers

SPOORWEGEN
spoorweg: enkelspoor
spoorweg: meersporig
a station b spoorweg in tunnel
tramweg
a sneltram b sneltramhalte
a metro bovengronds
b metrostation

HYDROGRAFIE
waterloop: smaller dan 3 m
waterloop: 3-6 m breed
waterloop: breder dan 6 m
a schutsluis b stuwen
c koedam
a duiker b grondduiker
c afsluitbare duiker

BODEMGEBRUIK
a grasland met sloten
b akkerland met greppels
c boomgaard
d fruitkwekerij
e boomkwekerij
f grasland met populierenopstand
g loofbos
h naaldbos
i gemengd bos
j griend
k heide
l zand
m drasland, moeras
n rietland
o dodenakker, begraafplaats
p overig bodemgebruik

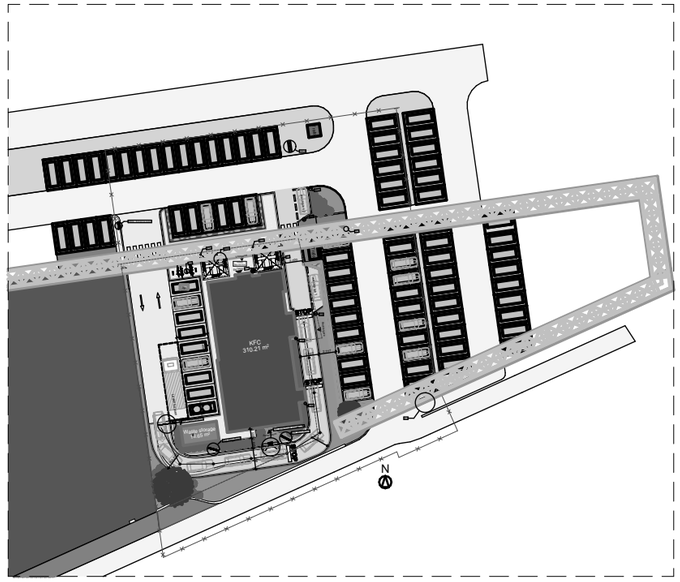
OVERIGE SYMBOLEN
a religieus gebouw
b toren, hoge koepel
c religieus gebouw met toren
d markant object
e watertoren
f vuurtoren
a gemeentehuis
b postkantoor
c politiebureau
d wegwijzer
a kapel
b kruis
c vlampijp
d telescoop
a windmolen
b waterradmolen
c windmotor
d windturbine
a oliepompinstallatie
b seinmast
c zendmast
a hunebed
b monument
c gemaal
a kampeerterrein
b sportcomplex
c ziekenhuis
a paal b grenspunt c boom
schietbaan
afrastering
hoogspanningsleiding met mast
muur
geluidswering

Bijlage 2: Concepttekening planvoornemen

PRAXIS 5800+NAP
5800+NAP
5000+NAP
5000+NAP
BREDASEWEG
Boerenbond Vloerpeil 5500+NAP
5500+NAP
N.T.B. 5500+NAP
FEC Vloerpeil 5500+NAP
5000+NAP
4600+NAP
4500+NAP
4350+NAP
4350+NAP
HOOGTE BEPERKING
HIJGING BEVOORRADING
PRAATPAAL
27 pp
Invalide
Trafo
VAST

11225.0000
19000.0000
19000.0000
8110.9853
19000.0000
10889.0147
19000.0000
18490.7877
19000.0000
4750+NAP
19000.0000
18636.7484
363.2516
19000.0000
38000
19000.0000
16448.1507
2551.8493
19000.0000
3769
19000.0000
15559.4689
46396.7473
7288.7128
5330
5835
8835
5780
30.9°
5300 5300 5300 5300 5300 3044 5300 5300 5300 5300 1874
5000 5000 5000 5000 5000 5000 5000 4000
3600 3600 3600 3600 3600 3600 3600 3600 3600 3600 4000
40000





Situatie 1:1000

LEGEND

01 Groen - Gras hoger (1000 mm)	Bestrating - baksteen rood 21	Groen - Gras bruin
Asfalt - licht	Beton - betonsteen licht	

TERRAIN INVENTORY		
	TI08-b Exoneration sign	1
	TI09 Parking sign drive	2
	TI11 Barries post	1
	TIc02 - RVS Aanrijdbeveiliging	2

DRIVE ITEMS		
	DI01_Order kiosk with canopy	1
	DI02_Height Detector	1
	DI04_Menu Board	2
	DI08.b_Entrance pylon	1

TERRACE		
Terrace area (m2)		55.73
Number of terrace seats	4	32
Number of umbrella's		2

PARKING	
Total number of parking lots	58
Number of normal parking lots (2.5x5m)	55
Number of disabled parking lots (3.5x5m)	0
Number of waiting parking lots	2
Number of bicycle stands	6

Opdrachtgever:
Collins Foods Limited
Schurenbergweg 9b
1105AP Amsterdam
tel.: +31 20 311 6811
e-mail: info@collinsfoods.eu

Deze tekening is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n). Indien u deze tekening ten onrechte heeft ontvangen, neem dan contact met ons op per kerende e-mail. Op de door ons verstrekte informatie berust ons auteursrecht. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is, behoudens voorafgaande schriftelijke toestemming van XS architecten Coöperatie U.A. niet toegestaan. Wij aanvaarden geen aansprakelijkheid voor de juiste en volledige overbrenging van de inhoud.

Maatvoering in het werk te bepalen

Versie:	Omschrijving:
A 07-10-2022	
B 09-11-2022	

Project:
KFC Etten Leur Trivium
Trivium 170
4873 LP Etten Leur

Fase:
Approval


Onderwerp:
Situatie

Tekening nummer:
DO-SIT-02 B

Fase (AA)	Tekening (AAA)	Volgnr. (-00)	Versie A

Datum: 09-11-2022
Schaal: 1:200, 1:1000
Formaat: A3 (liggend)
Getekend:

XS architecten Coöperatie U.A.
Siliciumweg 15 / 3812 SV / Amersfoort
tel: +31 (0)33 33 20 200 / e-mail: info@xsarch.nl



VERKLARING OPNAME:

- OPGELEVERDE VERHARDINGEN
- OPGELEVERDE RIOLERING
- OPGELEVERD DIVERSEN

VERKLARING:

- WERKGRENS
- BESTAANDE HOOGTE
- AS WEG MET AANLEGHOOGTE
- KANTVERHARDING/BOUWWEG
- WOONRIJPHOOGTE / BOUWRIJPHOOGTE
- OPSLUITBAND 100/200mm
- BEDRIJFSVLOERPLATEN, 2.00x2.00x0.14m
- BSS, 220x110x80mm BLOKVERBAND
- BSS, 220x110x80mm KEPERVERBAND
- ASFALT EXCL. DEKLAAG
- GRASBETONTEGEL 400x600x120mm
- DUIKER VAN BETON
- KABELS EN LEIDINGENSTROOK B=2.5-3.0m (K&L DOOR DERDEN)
- KABELS EN LEIDINGENSTROOK B=2.0m (K&L DOOR DERDEN)
- MANTELBUIS ?9200mm T.B.V. TIJDELIJKE AFVOER BOUWKUIP
- BOUWHEK T.B.V. TERREINAFSLUITING
- DP-A PRINCIPE PROFIEL MET LETTER
- RW12 INSPECTIEPUT HWA VAN BETON inw. ä 800mm
- VW12 INSPECTIEPUT DWA VAN BETON inw. ä 800mm
- DR5 INSPECTIEPUT CUNETDRAINAGE VAN POLYESTER ?9600mm
- OVERSTORTPUT HWA
- POMPPUT HWA
- POMPPUT DWA
- STROOMRICHTING
- STRAATKOLK BETON/GIETIJZER COMBINATIE KLASSE Y TYPE 9737
- AANBRENGEN H.W.A.-RIOLERING MET B.O.B. HOOGTE, PUTNUMMER, DIAMETER EN MATERIAALAANDUIDING
- AANBRENGEN D.W.A.-RIOLERING MET B.O.B. HOOGTE, PUTNUMMER, DIAMETER EN MATERIAALAANDUIDING
- VERZAMELLEIDING HWA DAK INCL. PUT BETON inw. ä 800mm
- AANBRENGEN DRAIN ?9100mm
- AANBRENGEN HUISAANSLUITING VOOR H.W.A. PVC ?9200mm
- AANBRENGEN HUISAANSLUITING VOOR D.W.A. PVC ?9200mm
- AANBRENGEN KOLKAANSLUITING PVC ?9125mm

0 5 10 15 20m

NR	DATUM	WIJZIGING	GET.
D1	11-04-2002	AANPASSINGEN OP D0	N.S.
D0	22-03-2002	DEFINITIEF	N.S.

OPDRACHTGEVER
G. VAN HEMERT GROEP

PROJECTOMSCHRIJVING
INRICHTING BEDRIJVENTERREIN TRIVIUM

TEKENINGOMSCHRIJVING
BOUWRIJP MAKEN

STATUS
DEFINITIEF

TEKENAAR: N. SUIJKERBUIJK
SCHAAL: 1:500
PROJECTLEIDER: W. VAN OIJEN
FORMAAT: 841x1650
BLAD IN BLADEN: 2 IN 4
TEKENINGNUMMER: 10902-BR-1
WIJZ.NR: D1

ORANJEWOUD OOSTERHOUT
Beneluxweg 7
4900 AA Oosterhout
postbus 40
tel. (0162) 487000
fax (0162) 451141

HEERENVEEN
DEVENTER
ALMERE
CAPELLE A/D IJSSEL
OOSTERHOUT
RIJSWIJK

oranjewoud

Bijlage 3: Geraadpleegde literatuur

Wet- en regelgeving

- Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan 2019-2024, Gemeente Etten-Leur;
- Waterprogramma 2016-2021 en 2022-2027, Waterschap Brabantse Delta ;
- Keur en Legger, Waterschap Brabantse Delta;
- Watervisie, provincie Noord-Brabant, 2016-2021;
- Omgevingsvisie en interim omgevingsverordening 2019 Noord-Brabant;
- Landelijke Handreiking Watertoets;
- Waterbeleid voor de 21e eeuw, Commissie Waterbeheer 21e eeuw;
- Nationaal Bestuurakkoord Water, 2003 en actueel 2008;
- Waterwet;
- Het Nationaal Waterplan, 2016-2021;
- Kader Richtlijn Water;
- Wet en Besluit op de ruimtelijke ordening.

Overige literatuur

- Handleiding alternatieve materialen voor bouwmetalen, DuBo Consulenten, 2006;
- Ruimtelijke plannen Nederland;
- Bodematlas provincie Noord-Brabant.

Internet

- www.dewatertoets.nl
- www.etten-leur.nl
- www.brabantsedelta.nl
- www.brabant.nl
- www.dinoloket.nl
- www.ahn.nl
- www.pdok.nl

Waterschap Brabantse Delta

Gemeente Etten-Leur
Mevrouw S. Lemmens
Postbus 10100
4870 GA Etten-Leur

Uw schrijven van	:	6 februari 2024
Uw kenmerk	:	
Zaaknummer	:	732495
Ons Kenmerk	:	751117
Behandeld door	:	de heer M. van Brenk
Doorkiesnummer	:	076 564 18 06
Datum	:	29 maart 2024
Verzenddatum	:	

Onderwerp: wateradvies ruimtelijke onderbouwing KFC-restaurant Trivium 170 te Etten-Leur

Geachte mevrouw Lemmens,

Op 6 februari 2024 heeft u cde ruimtelijke onderbouwing voor het plan van de bouw van het KFC-restaurant Trivium 170 toegestuurd met het verzoek om een advies uit te brengen zoals vastgelegd binnen de weging van het waterbelang in de Omgevingswet. Naar aanleiding van de ruimtelijke onderbouwing en de separate waterparagraaf hebben wij de volgende op- en aanmerkingen.

Wateraspecten
Het plan betreft een sloop en herbouw van een gebouw. Ter plaatse is de locatie nu volledig verhard en zal straks wel wat onverharde delen bevatten. Dit leidt tot een verminderde afvoer van regenwater en zien wij als een positieve ontwikkeling.

In de nieuwe situatie blijft de afvoer van regen- en afvalwater gelijk. Regenwater wordt via een gescheiden stelsel geloosd op een bestaande berging, vanwaar het gedoseerd geloosd wordt op het oppervlaktewater.

Er is vanuit de regels van de waterschapsverordening geen compensatieverplichting. Ook heeft de ontwikkeling geen invloed op onze a-watergang ten zuiden van het plangebied.

Klimaatadaptatie
Hoewel er geen eisen gelden vanuit de verordening willen wij u de volgende suggesties meegeven om het terrein zo slim mogelijk aan te leggen en maximaal regenwater vast te houden en wateroverlast te voorkomen:

- Leg de groenstroken hol aan en laat verharding hierop afwateren. Maak daarbij zo min mogelijk gebruik van verhoogde banden of gebruik onderbroken, plaatselijk verlaagde banden.
- Leg de laatste 1 meter van de parkeerplaatsen aan in halfverharding, zodat water hier verzamelt en infiltreert in de bodem.
- Gebruik bomen die een grote kroon vormen voor extra schaduwwerking en verminder daarmee hittestress.
- Zorg ervoor dat bij water-op-straat-situaties regenwater oppervlakkig kan afstromen naar het oppervlaktewater, zodat schade in gebouwen wordt voorkomen.

Overige opmerkingen
Wellicht gelden er voor het onttrekken van grondwater tijdens de bouw gebods- of verbodsbepalingen uit de waterschapsverordening. De waterschapsverordening en de Algemene regels zijn te raadplegen op de website van het waterschap (www.brabantsedelta.nl).
Voor meer informatie hierover kunt u contact opnemen met de afdeling vergunningen via telefoonnummer 076 564 10 00.

Waterschap Brabantse Delta
Postbus 5520, 4801 DZ Breda T 076 564 10 00 F 076 564 10 11
E info@brabantsedelta.nl I www.brabantsedelta.nl K.v.K.nr: 51 181 584
IBAN NL88 NWAB 0636 7592 02 BIC NWABNL2GXXX BTW.nr: NL812566762B01

Wateradvies
Aangezien de belangrijkste uitgangspunten voor het waterschap naar wens zijn opgenomen in ruimtelijke onderbouwing geven wij een positief wateradvies.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.
Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de de heer M. van Brenk van het waterschap via telefoonnummer 076 564 18 06 of mail naar m.van.brenk@brabantsedelta.nl.

Met vriendelijke groet,
Namens het dagelijks bestuur,
Teammanager vergunningen,

mr. B.P. Vos-de Jong

Bijlage 7 - Archeologie

Econsultancy

Samen maken we Nederland mooier

ARCHEOLOGIE

RAPPORT

Bureauonderzoek en verkennend booronderzoek

Trivium 170

Etten-Leur, gemeente Etten-Leur

Rapport archeologisch bureauonderzoek en verkennend booronderzoek

Trivium 170 in Etten-Leur, gemeente Etten-Leur

Opdrachtgever	BRO Rhijnspoorplein 38 1018 TX Amsterdam
Rapportnummer	22623.001
Versienummer[1]	2 (definitief)
Datum	5 april 2024
Opstellers[2]	R.S. Verheij, MSc Drs. A.J. Wullink
Kwaliteitscontrole	Ir. F.F.J.M. Top

[1] Versie 1 betreft een rapport waarvan geen beoordeling van de bevoegde overheid is ontvangen, bij versie 2 is het rapport wel beoordeeld door de bevoegde overheid.

[2] AVG

In onze rapportages wordt niet gewerkt met handtekeningen en/of parafen. Conform protocol en eisen uit het kwaliteitssysteem wordt het rapport aantoonbaar vrijgegeven. In het kader van de AVG dient, voorafgaand aan publicatie of bij uitlevering aan derden, bijlagen met kadastrale uittreksels en namen van opdrachtgevers verwijderd dan wel zwartgelakt te worden.

KWALITEITSZORG

Econsultancy is onder meer gecertificeerd voor protocollen 4001, 4002, 4003 en 4004 van de BRL SIKB 4000. Verder is Econsultancy lid van de Nederlandse Vereniging van Archeologische Opgravingsbedrijven (NVAO). De leden van de NVAO bieden kwalitatief hoogstaand archeologisch onderzoek. Het lidmaatschap is een waarborg voor kwaliteit en betrouwbaarheid. Ook is Econsultancy aangesloten bij de Vereniging van Ondernemers in Archeologie (VOiA). De VOiA behartigt de belangen van meer dan 100 bedrijven in alle takken van de archeologie.

CERTIFICERING

Econsultancy werkt volgens een dynamisch kwaliteits- en milieusysteem, zoals beschreven in het kwaliteits- en milieuhand-boek. Ons kwaliteits- en milieusysteem is gecertificeerd volgens de eisen in de NEN-EN-ISO 9001 en NEN-EN-ISO 14001. Daarnaast staat veilig werken bij Econsultancy voorop en zijn we gecertificeerd voor VCA*.

BETROUWBAARHEID

Dit onderzoek is op zorgvuldige wijze uitgevoerd, conform de toepasselijke en van kracht zijnde regelgeving. Een booronderzoek wordt in het algemeen uitgevoerd door het steekproefsgewijs onderzoeken van de bodem, waardoor het, op basis van de resultaten van een booronderzoek, onmogelijk is garanties af te geven ten aanzien van de aan- of afwezigheid van archeologische waarden. In dit kader dient ook opgemerkt te worden dat geraadpleegde bronnen niet altijd zonder fouten en volledig zijn. Daar Econsultancy voor het verkrijgen van historische informatie afhankelijk is van deze bronnen, kan Econsultancy niet instaan voor de juistheid en volledigheid van deze informatie.

Al onze rapportages worden opgesteld conform de ‘Handreiking omgaan met AVG in bodemonderzoeken’ opgesteld door de VKB (29 juni 2022). Hiermee voldoet de rapportage aan de eisen die de wet, NEN en KNA-protocollen ons stellen en wordt tevens voldaan aan de AVG. Hierbij wordt opgemerkt dat wetgeving, waaronder wettelijke eisen uit de Erfgoedwet, prevaleert boven de AVG.

RECHTEN

© Econsultancy bv,
Foto’s en tekeningen: Econsultancy bv, tenzij anders vermeld.

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de rechthebbende. Econsultancy aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit de toepassing van de adviezen of het gebruik van de resultaten van dit onderzoek.

ISSN: 2210-8777 (Analoog rapport)
ISSN: 2210-8785 (Digitaal rapport E-depot)

INHOUDSOPGAVE

ADMINISTRATIEVE GEGEVENS PLANGEBIED

SAMENVATTING

1 INLEIDING 1

2 BUREAUONDERZOEK 3

2.1 Doelstelling en onderzoeksvragen 3
2.2 Methoden 3
2.3 Afbakening en huidige situatie van het plangebied 4
2.4 Toekomstige situatie 5
2.5 Aardwetenschappelijke gegevens 5
2.6 Beschrijving van het historische gebruik 9
2.7 Archeologische waarden 12
2.8 Gespecificeerd archeologisch verwachtingsmodel 13
2.9 Conclusie bureauonderzoek 15

3 INVENTARISEREND VELDONDERZOEK 16

3.1 Doelstelling en onderzoeksvragen 16
3.2 Methoden 16
3.3 Resultaten 17
3.4 Conclusie veldonderzoek 17

4 CONCLUSIE EN ADVIES 19

BRONNEN

KAARTEN

BIJLAGEN

TABELLEN

Tabel 1. Aardwetenschappelijke gegevens plangebied
Tabel 2. Gespecificeerde archeologische verwachting

FIGUREN

Figuur 1. Ligging van het plangebied

KAARTEN

Kaart 1. Het plangebied op de topografische kaart
Kaart 2. Het plangebied op de kadastrale kaart
Kaart 3. Het plangebied op een luchtfoto uit 2022
Kaart 4. Het plangebied op de gemeentelijke beleidskaart
Kaart 5. Het plangebied op paleogeografische kaarten
Kaart 6. Het plangebied op de geologische kaart
Kaart 7. Het plangebied op de geomorfologische kaart
Kaart 8. Het plangebied op het actueel hoogtebestand (AHN3)
Kaart 9. Het plangebied op de bodemkaart
Kaart 10. Het plangebied op historische kaarten
Kaart 11. Archeologische waarden en onderzoeken rondom het plangebied
Kaart 12. Het plangebied op de archeologische verwachtingskaart
Kaart 13. Boorpuntenkaart

BIJLAGEN

Bijlage 1. AMZ-cyclus
Bijlage 2. Overzicht geologische en archeologische tijdvakken
Bijlage 3. Planontwerp
Bijlage 4. GeoTOP-model voor het plangebied
Bijlage 5. Onderzoeksmeldingen
Bijlage 6. Boorstaten

ADMINISTRATIEVE GEGEVENS PLANGEBIED

Projectcode	22623.001	
Opdrachtgever	BRO	
Toponiem	Trivium 170	
Plaats	Etten-Leur	
Gemeente	Etten-Leur	
Provincie	Noord-Brabant	
Kadastrale gegevens	Gemeente Etten-Leur, sectie P, percelen 3087, 3088 en 3089	
Omvang plangebied	3.000 m^2	
Centrumcoördinaten (X/Y)	105.095 / 398.400	
Archeoregio NOaA	4: Brabants zandgebied	
Bevoegde overheid	Gemeente Etten-Leur Roosendaalseweg 4 4875 AA Etten-Leur	T: 076 5024000 E: info@etten-leur.nl
Deskundige namens de bevoegde overheid	Regio West-Brabant Drs. L. Korthorst Postbus 503 4870 AM Etten-Leur	T: 076-5027229 E: regioarcheologie@west-brabant.eu
Uitvoeringsperiode	september en oktober 2023	
Uitvoerders	Econsultancy, R.S. Verheij, MSc & drs. A.J. Wullink (Senior KNA Prospector)	
Onderzoeksmelding ARCHIS3	5459939100	
Beheer en plaats documentatie	Econsultancy en op termijn het provinciaal depot	

SAMENVATTING

Econsultancy heeft in opdracht van BRO in september en oktober 2023 een archeologisch bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek (IVO, verkennende fase) door middel van boringen uitgevoerd. Het plangebied is gelegen aan het Trivium 170 in Etten-Leur in de gemeente Etten-Leur.

De initiatiefnemer heeft het voornemen om de bestaande bebouwing te slopen en een nieuw fastfood-restaurant te realiseren. Voor de ontwikkeling is een omgevingsvergunning nodig. Bij de aanvraag van deze vergunning is gebleken dat voor het plangebied een archeologische onderzoeksplicht geldt. Het archeologisch onderzoek is noodzakelijk om vast te stellen of er archeologische waarden aanwezig kunnen zijn binnen het plangebied en om te bepalen of deze door de voorgenomen bodemingrepen kunnen worden aangetast. De onderzoeksplicht vloeit voort uit het Verdrag van Malta (1992), de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo, 2010) en de Erfgoedwet (2016).

Volgens het bureauonderzoek heeft de top van het dekzand een middelhoge verwachting voor resten uit het Laat-Paleolithicum – Midden-Neolithicum. Resten uit het Laat-Neolithicum – Vroeg Middeleeuwen worden niet verwacht, omdat het gebied op dat moment is bedekt met veen. Archeologische resten worden alleen verwacht als het gebied voor de periode van veenvorming droog genoeg is geweest om podzolisatie te laten plaatsvinden en wanneer deze podzolbodem niet is afgetopt bij de ontginning van het gebied in de Middeleeuwen. Vanaf het oorspronkelijke maaiveld worden sporen van landgebruik uit de Late Middeleeuwen – Nieuwe tijd verwacht. De archeologische verwachting voor dit niveau is laag.

Het veldonderzoek heeft aangetoond dat het plangebied is opgehoogd met een 190 tot 290 cm dik zandpakket. Dit is meer dan verwacht, aan de hand van de maaiveldhoogte ten noorden van het plangebied werd een ophoogpakket van minimaal 170 cm verwacht. Dit betekent dat het oorspronkelijke maaiveld onder het ophoogpakket vermoedelijk is aangetast of is verdwenen al voor of tijdens de aanleg van het ophoogpakket. De oorspronkelijke bodem is vermoedelijk alleen in boring 1 bereikt, op een diepte van 280 cm -mv (2,67 m NAP). De oorspronkelijke bodem bestaat hier uit leemafzettingen van de Formatie van Stramproy. Het is mogelijk dat op de leemafzettingen in boring 1 een 40 cm dik dekzandpakket is aangetroffen. Het dekzand is echter geroerd en bevat veel zwarte vlekken en roestvlekken, waardoor het niet met zekerheid te zeggen is. Wanneer er inderdaad geroerd dekzand is aangetroffen kan aangenomen worden dat het plangebied niet droog genoeg is geweest voor de vorming van een podzolbodem of dat de podzolbodem volledig is verdwenen. In de andere boringen is enkel een ophoogpakket aangetroffen.

Uit het vooronderzoek kan worden geconcludeerd dat de bodem in het plangebied bestaat uit een ophoogpakket van 190 tot 290 cm. Dit ophogingspakket loopt dieper door dan het niveau waarop het oorspronkelijke maaiveld van voor de ophoging wordt verwacht (minimaal 170 cm -mv). Dit betekent dat de top van het oorspronkelijke maaiveld is verdwenen of is aangetast al voor of tijdens het aanbrengen van het ophoogpakket. De oorspronkelijke bodem is vermoedelijk alleen in boring 1 (in het zuidwestelijke deel van het plangebied) bereikt, op een diepte van 280 cm -mv (2,67 m NAP). De oorspronkelijke bodem bestaat hier uit leemafzettingen van de Formatie van Stramproy, met eventueel daarbovenop een 40 cm dik geroerd dekzandpakket. De verwachting kan daarmee voor alle perioden naar laag worden bijgesteld.

Econsultancy adviseert om bij de wijziging van het bestemmingsplan het plangebied vrij te geven voor de geplande werkzaamheden.

Bovenstaand advies is van Econsultancy. Er is, op grond van de gebruikte onderzoeksmethode, geprobeerd een zo gefundeerd mogelijk advies te geven. Over de aan- of afwezigheid van archeologische sporen of resten in het plangebied kan nooit volledig uitsluitsel worden gegeven. Aan dit advies kunnen geen rechten worden ontleend. De resultaten van dit onderzoek zullen eerst moeten worden beoordeeld door de bevoegde overheid (gemeente Etten-Leur), die vervolgens het advies over neemt of niet.

Als het plangebied nu of in de toekomst door de gemeente Etten-Leur wordt vrijgegeven voor bodemroerende werkzaamheden, dan blijft er, conform artikel 5.10 van de Erfgoedwet uit juli 2016, een meldingsplicht bestaan. Eventuele archeologische resten die bij werkzaamheden worden aangetroffen, moeten worden gemeld bij het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, c.q. de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Het is verder raadzaam om ook de gemeente Etten-Leur op de hoogte te stellen.

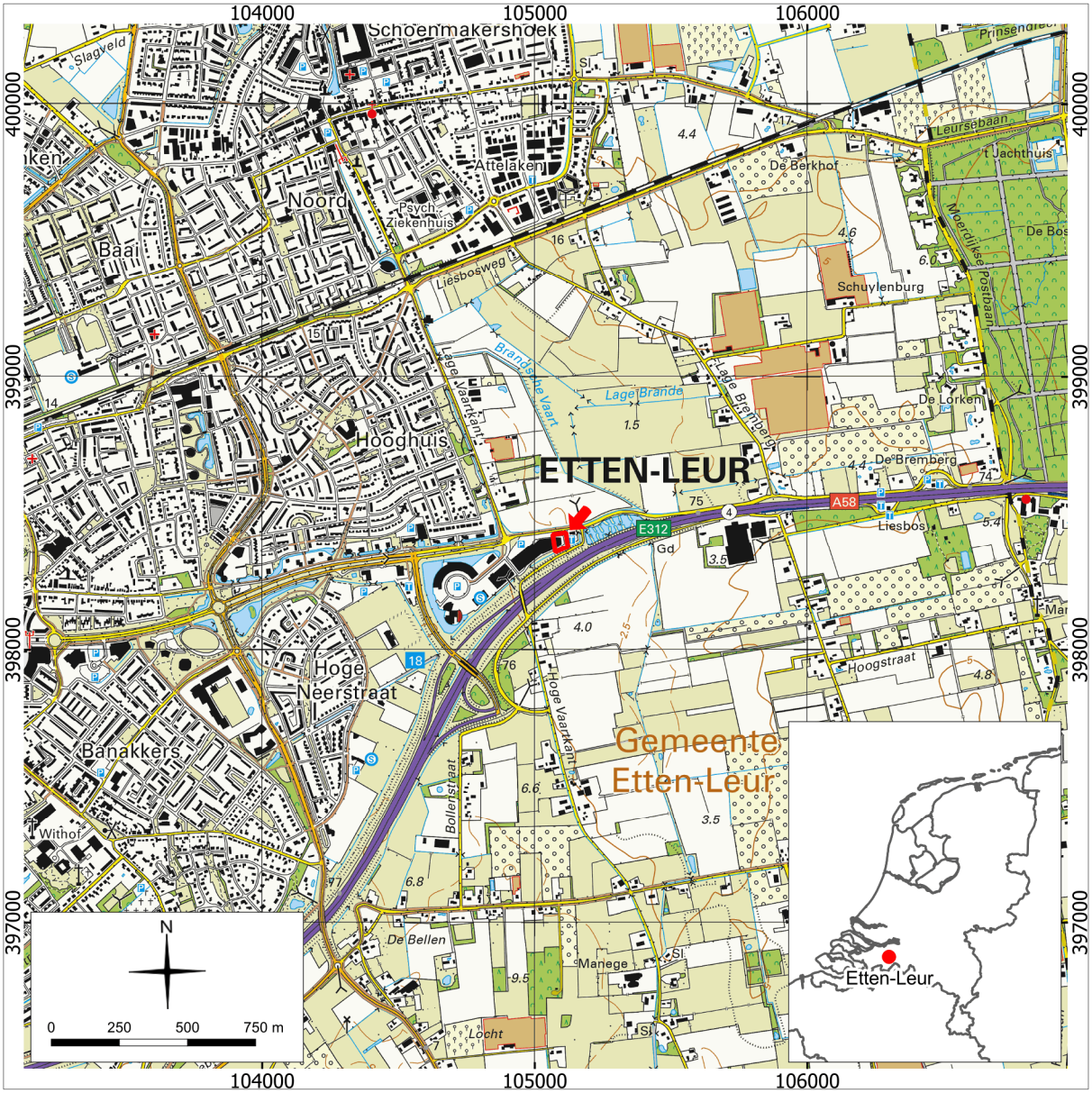
1 INLEIDING

Econsultancy heeft in opdracht van BRO een archeologisch onderzoek uitgevoerd in een plangebied aan het Trivium 170 in Etten-Leur, gemeente Etten-Leur (figuur 1). De initiatiefnemer heeft het voornemen om de bestaande bebouwing te slopen en een nieuw fastfood-restaurant te realiseren.

Voor de ontwikkeling is een omgevingsvergunning nodig. Bij de aanvraag van deze vergunning is gebleken dat voor het plangebied een archeologische onderzoeksplicht geldt. Het archeologisch onderzoek is noodzakelijk om vast te stellen of er archeologische waarden aanwezig kunnen zijn binnen het plangebied en om te bepalen of deze door de voorgenomen bodemingrepen kunnen worden aangetast. De onderzoeksplicht vloeit voort uit het Verdrag van Malta (1992), de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo, 2010) en de Erfgoedwet (2016).

Het archeologisch onderzoek bestaat uit een bureauonderzoek (hoofdstuk 2) en een inventariserend veldonderzoek (IVO-overig, verkennende fase) door middel van boringen (hoofdstuk 3). Op basis van de resultaten van het onderzoek wordt een advies gegeven of vervolgstappen noodzakelijk zijn (hoofdstuk 4).

Het archeologisch onderzoek is uitgevoerd in september en oktober 2023 door R.S. Verheij, MSc en drs. A.J. Wullink (Senior KNA Prospector). Het rapport is gecontroleerd door ir. F.F.J.M. Top.



Figuur 1. Ligging van het plangebied[3]

[3] Kadaster, Basisregistratie Topografie (BRT)

2 BUREAUONDERZOEK

2.1 Doelstelling en onderzoeksvragen

Het doel van het bureauonderzoek is het opstellen van een gespecificeerde archeologische verwachting voor het plangebied. Hiervoor wordt een inventarisatie gemaakt van bekende aardwetenschappelijke, archeologische en (cultuur)historische gegevens. Aan de hand van deze inventarisatie wordt het gespecificeerd archeologisch verwachtingsmodel opgesteld.

2.2 Methoden

Het bureauonderzoek is uitgevoerd conform KNA-protocol 4002[4], volgens specificaties LS01, LS02, LS03, LS04 en LS05. De resultaten van dit onderzoek worden in dit rapport weergegeven volgens specificatie LS06. Ook zijn de richtlijnen voor archeologisch onderzoek binnen de gemeente Etten-Leur gevolgd.

Binnen dit onderzoek zijn de volgende werkzaamheden verricht:

- afbakening van het plangebied en vaststellen van de consequenties van het mogelijk toekomstige gebruik (LS01);
- beschrijving van de huidige en toekomstige situatie (LS02);
- beschrijving van de historische situatie en mogelijke verstoringen (LS03);
- beschrijving van bekende archeologische, ondergrondse bouwhistorische en aardwetenschappelijke waarden (LS04);
- opstellen van een gespecificeerde verwachting (LS05);
- opstellen van een standaardrapport (LS06).

Bij het uitvoeren van deze werkzaamheden zijn de volgende bronnen geraadpleegd:

- het Archeologische Informatie Systeem (ARCHIS);
- de Archeologische Monumenten Kaart (AMK);
- geologische kaarten, geomorfologische kaarten en bodemkaarten;
- de centrale toegangspoort tot Data en Informatie van de Nederlandse Ondergrond (DINOLoket);
- literatuur en historisch kaartmateriaal;
- bouwhistorische gegevens;
- recente topografische kaarten, kadastrale kaarten en luchtfoto's;
- het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN);
- de archeologische verwachtingskaarten van de gemeente Etten-Leur;
- plaatselijke (amateur-)archeoloog c.q. heemkundevereniging.

[4] BRL SIKB 4000 Archeologie; versie 4.1, 2018

2.3 Afbakening en huidige situatie van het plangebied

Afbakening plan- en onderzoeksgebied

Het plangebied is het gebied waarbinnen de ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt. Het onderzoeksgebied is het gebied waarbinnen voor het bureauonderzoek relevante informatie wordt verzameld, dit is het gebied in een straal van circa 500 m rondom het plangebied.

Het plangebied ligt aan het Trivium 170, aan de rand van de bebouwde kom, ten oosten van het centrum van Etten-Leur, in de gemeente Etten-Leur (kaart 1). De noordzijde van het plangebied grenst aan de Bredaseweg en ten zuiden van het plangebied ligt de A58. Ten noordoosten en pal ten westen van het plangebied staan gebouwen. Deze gebouwen betreffen winkels en een fastfood-restaurant. Verder naar het noorden en zuiden ten opzichte van het plangebied liggen weilanden. Het plangebied heeft een oppervlak van 3.000 m^2 en is kadastraal bekend als gemeente Etten-Leur, sectie P en beslaat percelen 3087, 3088 en 3089 (kaart 2). De centrumcoördinaten van het plangebied zijn X: 105.095 en Y: 398.400.

Huidige situatie

In het zuidwestelijke deel van het plangebied staat een gebouw. De rest van het plangebied is ingericht als parkeerplaats. Het plangebied is verhard met klinkers. De huidige situatie is weergegeven op kaart 3.

Vigerend beleid

In de gemeente Etten-Leur is in 2023 een nieuwe archeologische beleidskaart uitgebracht. Deze beleidskaart is echter nog niet vastgesteld. Tot het moment van vaststelling geldt de vastgestelde (oude) beleidskaart.

Het archeologiebeleid van de gemeente Etten-Leur is vastgelegd in een beleidsnota en een beleidskaart met toelichting.[5] Volgens de beleidskaart ligt het grootste gedeelte van het plangebied in een zone met een hoge kans op vindplaatsen van jager-verzamelaars en/of kans op door stuifzand afgedekt landschap met intacte vindplaatsen (beleidscategorie 3a). De noordoostelijke hoek van het plangebied ligt ter plaatse van zone met kans op sporen van begraving, economische of infrastructurele activiteiten en zones met kans op vindplaatsen gerelateerd aan de natte context (beleidscategorie 5).

Volgens de bijbehorende planregels voor beleidscategorie 3a is archeologisch onderzoek noodzakelijk bij bodemingrepen groter dan 500 m^2 en dieper dan 40 cm -mv. Voor beleidscategorie 5 is archeologisch onderzoek noodzakelijk bij bodemingrepen groter dan 10.000 m^2 en dieper dan 40 cm -mv.

Voor het archeologisch onderzoek gelden de beleidsregels met de kleinste verstoringen voor het gehele plangebied.

[5] Schute, 2007

Milieuhygiënische situatie

Om te bepalen of de milieuhygiënische situatie in het plangebied een risico vormt voor de uitvoering van het archeologisch veldonderzoek, is het Bodemloket geraadpleegd.[6] Er is geen informatie bekend over eventueel uitgevoerde bodemonderzoeken in of direct rondom het plangebied.

2.4 Toekomstige situatie

De initiatiefnemer heeft het voornemen om de bestaande bebouwing te slopen en een nieuw fastfood-restaurant te realiseren. De oppervlakte van de nieuwe bebouwing bedraagt 310,21 m^2 voor het fastfood-restaurant en 18,65 m^2 voor waste storage. De diepte van verstoring ten behoeve van de nieuwbouw is nog onbekend (bijlage 3). De geplande werkzaamheden kunnen tot gevolg hebben dat eventueel aanwezige archeologische waarden worden verstoord.

2.5 Aardwetenschappelijke gegevens

De volgende aardwetenschappelijke gegevens zijn bekend van het plangebied:

Tabel 1. Aardwetenschappelijke gegevens plangebied

Type gegevens	Gegevensomschrijving
Geologie[7]	Formatie van Stramproy
Geomorfologie[8]	Glooiing van beekdalzijde
Bodem[9]	Hoge zwarte enkeerdgronden (code zEZ21)
Grondwatertrap	IVc

Landschappelijke ontwikkeling

De landschappelijke ontwikkeling zal worden beschreven aan de hand van enkele standaardwerken.[10] Het plangebied ligt in het westen van Brabant, in het Brabants zandgebied. Aan of nabij het maaiveld komen in dit gebied afzettingen van de Formatie van Stramproy voor. Deze afzettingen zijn voornamelijk door kleine rivieren die vanuit België in noordelijke en oostelijke richting afwaterde, afgezet in het Vroeg- en Midden-Pleistoceen. Een deel van deze afzettingen heeft een eolische oorsprong. Het Pleistoceen wordt gekenmerkt door een afwisseling van koude en warme periodes (glacialen/ijstijden en interglacialen), die gepaard gaan met sterke zeespiegelfluctuaties. Als gevolg van deze zeespiegelbewegingen en in combinatie met tektonische opheffing ontstaan rivierterrassen. Rivieren snijden zich in, in oudere afzettingen en vormen daarna weer een nieuw terrasniveau.

[6] Kaart | Bodemloket

[7] De Mulder e.a., 2003

[8] NGR/Wageningen Environmental Research (2019)

[9] NGR/Wageningen Environmental Research (2018)

[10] Mulder e.a., 2003; Jongmans e.a., 2013; Stouthamer e.a., 2015; Ball e.a., 2018

Doordat de terrassen in een tektonisch opheffingsgebied liggen, vindt er tijdens de ijstijden voornamelijk erosie plaats, waardoor de rivierafzettingen dicht aan het maaiveld blijven liggen en niet worden afgedekt door jongere afzettingen. Tijdens de interglacialen is de bodem vastgelegd door vegetatie en vindt er weinig erosie plaats.

Tijdens de koude fases van de laatste ijstijd, het Weichselien (116.000 – 11.700 jaar geleden) vindt er, onder periglaciale condities, opnieuw op grote schaal erosie plaats door wind en (sneeuw)smeltwater. Er ontstaan brede rivierdalen die het smeltwater in noordelijke richting afvoeren. Tijdens de koude fases van het laatste deel van het Weichselien, het Laat-Pleniglaciaal (28.000 – 14.650 BP) en Laat-Glaciaal (14.650 – 11.650 jaar BP) wordt een dun pakket lokaal-terrestrische afzettingen van de Formatie van Boxtel afgezet. In het Laat-Pleniglaciaal, wanneer er sprake is van een poolwoestijn met continue permafrost, worden door een combinatie van wind en sneeuwsmeltwater de zogenaamde nat-eolische zanden afgezet. Deze afzettingen staan ook wel bekend als ten dele verspoelde dekzanden en Oude Dekzanden. Tijdens het eerste deel van het Laat-Glaciaal, het Bølling-Allerød-interstadiaal (14.650 – 12.850 jaar BP) verbetert het klimaat en worden de nat-eolische zanden vastgelegd door de vegetatie. Tijdens een korte koude fase binnen het Bølling-Allerød-interstadiaal, de Oude Dryas (13.900 – 14.000 jaar BP) en het laatste stadiaal, de Jonge Dryas (12.850 – 11.650 jaar BP) is er sprake van een toendraklimaat met discontinue permafrost. Het vegetatiedek breekt open, waardoor lokaal zanden kunnen gaan verstuiven. Deze puur eolische zanden vormen ruggen en kopjes en worden dekzanden genoemd. Deze dekzanden vormen het Laagpakket van Wierden binnen de Formatie van Boxtel.

In het eerste deel van de huidige warme periode, het Holoceen (vanaf 10.000 jaar geleden), raakt het pleistocene landschap begroeid en komt er, met uitzondering van de beekdalen, een einde aan de sedimentatie en vindt bodemvorming plaats. In de laaggelegen beekdalen ontstaan voornamelijk beek- en gooreerdgronden, terwijl in de hogere zandgronden podzolbodems ontstaan.

In de loop van het Holoceen vernat het klimaat en in combinatie met een stijgende grondwaterspiegel vindt op grote schaal veenvorming plaats; eerst in de rivierdalen, later ook in de zandgebieden daaromheen. Dit veen wordt tot de Formatie van Nieuwkoop gerekend. Door de vernatting van het gebied, al ruim voordat er daadwerkelijk veenvorming plaatsvindt, wordt het gebied minder geschikt voor bewoning. In de Late Middeleeuwen wordt het veengebied ontgonnen en vindt op grote schaal turfwinning plaats. Het veen verdwijnt grotendeels en de pleistocene zanden komen weer aan het maaiveld te liggen.

Op kaart 5 is de paleogeografische ontwikkeling van het plangebied tijdens het Holoceen weergegeven. Het plangebied ligt aan het begin van het Holoceen (kaart 5A) in een Pleistoceen dal. Vanaf het Vroeg-Neolithicum vindt er in het dal veengroei plaats (kaart 5C; 3850 v. Chr.) en rond 2750 v. Chr. vindt er ook veengroei binnen het plangebied plaats (kaart 5D). In de Vroege Middeleeuwen, tussen 800 n. Chr. (kaart 5I) en 1250 n. Chr. (kaart 5J) wordt het veengebied ontgonnen en verdwijnt het veen. De paleografische kaarten geven geen gedetailleerd beeld van de veenbedekking. De turfdatabank van de provincie Antwerpen, die is gebaseerd op het werk van Leenders, geeft een veel beter beeld van de veenbedekking en volgens deze kaart behoort het plangebied tot het veengebied Bremberg-dal van circa 126 ha. Een deel van dit gebied is vermoedelijk in 1332 uitgegeven voor turfwinning. Een groot deel van Etten-Leur, ten westen van het plangebied, is niet overveend geraakt.[11]

[11] Leenders, 2013; Turfdatabank, s.d.

Geologie, geomorfologie en maaiveldhoogte

Volgens de geologische kaart van Nederland, die de geologische opbouw van de bovenste meters vanaf het maaiveld weergeeft, worden in het plangebied afzettingen van midden-Belgische rivieren, die overwegend zandig zijn en behoren tot de Formatie van Stamproy (kaart 6). Dit beeld wordt deels bevestigd door het GeoTOP-model in DINOloket (bijlage 4).[12] Volgens dit model komen er zandafzettingen van de Formatie van Stamproy tot 250 cm -mv (0,25 m NAP) voor, afgedekt door zandafzettingen van de Formatie van Boxtel tot 50 cm -mv (2,25 m NAP). Op het dekzand wordt een 50 cm dik esdek verwacht.

De geomorfologische kaart van Nederland geeft de mate van reliëf en de vormen die in het landschap te onderscheiden zijn weer. Volgens de geomorfologische kaart van Nederland ligt het plangebied op een glooiing van een beekdalzijde (kaart 7). Ten oosten van het plangebied ligt een beekdalbodem, ten zuidwesten een dalvormige laagte en een dekzandwelving. Aan weerzijden van het beekdal liggen terrasafzettingswelvingen.

Op het Actueel Hoogtebestand van Nederland (AHN3) is het beekdal duidelijk te onderscheiden van de omgeving (kaart 8). Het maaiveld van het beekdal ligt tussen circa 0,9 en 2,7 m NAP. Het maaiveld van de terrasafzettingswelvingen ligt tussen circa 4,65 en 6,55 m NAP. Het maaiveld direct ten noorden van het plangebied ligt tussen 2,5 en 2,7 m NAP. Het maaiveld van het plangebied ligt tussen 4,39 en 5,47 m NAP. Het plangebied is daarmee vermoedelijk 1,7 tot 3 m opgehoogd.

Bodem

Volgens de bodemkaart van Nederland komen er in het plangebied hoge zwarte enkeerdgronden (code zEZ21) voor (kaart 9). Ten noorden, oosten en zuidoosten van het plangebied komen beekeerdgronden (code pZg23) voor. Ten oosten van het plangebied komen gooreerdgronden (code pZn21) en laarpodzolgronden (code cHn21) voor, ten noordoosten en westen hoge zwarte enkeerdgronden (code zEZ21 en zEZ23).

Beekeerdgronden (code pZg23) zijn kalkloze zandgronden met een minerale eerdlaag van 15 tot 50 cm dik en zonder ijzerhuidjes. Bij een zwarte minerale eerdlaag begint de roest binnen 35 cm en loopt door tot 120 cm of tot de Cr-horizont en hoogstens over 30 cm onderbroken. Bij een bruine minerale eerdlaag is er geen indeling naar roest. De bovengrond bestaat in dit geval uit lemig fijn zand.

Hoge zwarte enkeerdgronden zijn oude bouwlandgronden met een humushoudende bovengrond, de eerdlaag, van minimaal 50 tot 100 cm dik. Deze gronden zijn ontstaan door het ‘potstalsysteem’, waarbij heidenplaggen werden gestoken die dienden als strooisellaag in de stallen. De combinatie van mest, plaggen en zand, werd gefermenteerd en vervolgens op de akkers gebracht als bemesting. Dit leidde tot ophoging van de akkers.[13]

Gooreerdgronden zijn kalkloze zandgronden met een minerale eerdlaag van 15-50 cm dikte, zonder ijzerhuidjes en geen roest of roest beginnend dieper dan 35 cm of roest beginnend dieper dan 35 cm en over meer dan 30 cm onderbroken. De bovengrond bestaat uit leemarm of zwak lemig fijn zand.

[12] Ondergrondmodellen | DINOloket

[13] Sonneveld & Jongemans, 2010

Laarpodzolgronden zijn humuspodzolbodems met een matig dikke (30 – 50 cm) eerdlaag, die na de ontginning in de Late Middeleeuwen is ontstaan door plaggenbemesting.[14] Kenmerkend voor humuspodzolbodems is een humusinspoelingshorizont (Bh(s)-horizont).[15]

Grondwater

De grondwaterstand in het plangebied heeft invloed op de conservering van archeologische resten, met name organisch materiaal en metaal. Boven de laagste grondwaterstand zijn deze resten slecht geconserveerd of verdwenen.

Volgens het BRO Grondwaterspiegeldiepte-model[16] heeft het plangebied grondwatertrap (Gt) IVc. Dit betekent volgens de bijbehorende toelichting[17] dat de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) dieper dan 80 cm -mv ligt en de gemiddelde laagste grondwaterstand (GLG) tussen 80 en 120 cm -mv. Dit betekent dat organische resten ondieper dan 120 cm -mv niet of slecht bewaard zijn gebleven.

2.6 Beschrijving van het historische gebruik

Bewoningsgeschiedenis van Etten-Leur

De eerste bewoning in het gebied vindt plaats door jager-verzamelaars vanaf het Mesolithicum, voornamelijk aan de flanken van dekzandruggen en aan de randen van beekdalen. In het Neolithicum doen akkerbouw en veeteelt geleidelijk hun intrede. Landbouwers vestigen zich in westelijk Brabant voornamelijk op hogere dekzandruggen en hooggelegen flanken van deze dekzandruggen. Vondsten uit deze periode in de regio zijn tot nu toe beperkt. Door de stijgende grondwaterspiegel en de daarmee samenhangende veengroei raken grote delen van het gebied onbewoonbaar. Dit geldt niet alleen voor de delen van het landschap die daadwekelijk worden overveend, maar ook voor de delen waar de grondwaterspiegel tot minder dan 30 cm onder het maaiveld stijgt.[18] De veengroei begint in de beekdalen en groeit uit over alle lagergelegen delen van het landschap.

Vanaf de Late Middeleeuwen wordt het veengebied op grote schaal ontgonnen.[19]

Etten-Leur bestaat van oorsprong uit twee dorpen, Etten en Leur, die allebei in de Late Middeleeuwen zijn ontstaan en pas in de jaren ’60 aan elkaar zijn gegroeid, waarna het Etten-Leur is geworden. Het plangebied ligt ten zuiden van Leur en ten oosten van Etten.

[14] Jongmans e.a., 2013

[15] Bodemkaart legenda

[16] BRO - Grondwaterspiegeldiepte Model voor Nederland (50x50 meter grid), 2021

[17] Basisregistratie Ondergrond Catalogus Model grondwaterspiegeldiepte, 2022

[18] Ball e.a., 2016

[19] Moonen, 2011

Etten is voor het eerste vermeld in 1261, wanneer Hertog Hendrik IV van Brabant de aanwezige beemdgronden laat meten om het gebied te ontginnen. Echter, blijkt uit een andere bron, een dotatiebrief van de abdij van Thorn, dat Etten uit 992 stamt of zelfs al eerder. De benaming Etten betekend “weiden van land”. Etten zou als centrum voor de beweidingen vanuit de schralere gronden met gebrek aan grasland gesticht zijn. In 1277 wordt Etten verkocht door Elisabeth en Arnold van Leuven, Vrouw en Heer van Breda, aan de abdij Torn.[20]

Turfwinning vindt vanaf de 13e eeuw in de omgeving van Etten plaats, zoals in het Monnikenmoer (1297) ten westen en in Bremberg ten oosten van Etten (1332). Etten wordt gesticht op een hoger gelegen gebied, de Benakker, en bestaat in eerste instantie uit meerdere boerderijen.

In 1461 wordt de naam Leur voor het eerst vermeld. Mogelijk heeft het Leur zich al vanaf 1200 ontwikkeld als een nederzetting van turfwinners en -schippers. In de Middeleeuwen wordt de Leurse Vaart of Leurse Haven gegraven, een turfvaart die voor verbinding zorgt met de Mark. In de 16e eeuw ontstaat een haventje. Het dorp ontwikkelt zich langs een weg die loodrecht op de turfvaart staat.

Historisch kaartmateriaal

Op de kaart van Visscher uit 1618 – 1679 zijn Etten en Leur afgebeeld (kaart 10A). Tussen de twee gehuchten in is een verbindingsweg afgebeeld. De twee gehuchten liggen in de regio genaamd Baronie van Breda.

Op de kaart van Hattinga uit 1748 is Etten afgebeeld met het kasteel Hof van Houten (kaart 10B). Rondom Etten is te zien dat er akkers liggen, bebouwing is gecentreerd langs de wegen. Ten zuidoosten van Etten staat een molen.

Volgens de kadastrale minuut uit 1811 – 1832 beslaat het plangebied een deel van de *Nieuwebaan Bergenop-zoom naar* Breda en delen van percelen 115, 116, 783 en 784 (kaart 10C). Perceel 115 is in bezit van den Armen van Etten, perceel 116 is in bezit van Henk van den Eykema, perceel 783 is in bezit van Pieter Bartels en perceel 784 is in bezit van Adriaan Jan Bruijn. Alle percelen zijn in gebruik als bouwland. Ten zuidwesten van het plan-gebied ligt de *Turf Vaart* met parallel daaraan de *Vaart Kant*. Aan weerzijden van deze vaart en weg staat be-bouwing. Het zuidelijke deel, met percelen 783 en 784, maakt deel uit van het gebied de *Vaart Kant*. Ten zuiden van het plangebied ligt het *Rolkens Straatje*.

Rond 1880 is de situatie in en rond het plangebied nagenoeg hetzelfde gebleven ten opzichte van de kadastrale kaart (kaart 10D). De weg die het plangebied doorkruist staat afgebeeld als *Straatweg*. Ten oosten van het plan-gebied ligt de *Brundschevaart*.

Rond 1940 is er in de zuidwestelijke hoek van het plangebied bebouwing komen te staan (kaart 10E). Daarnaast lijkt er verkaveling rond het plangebied plaats te hebben gevonden.

Rond 1962 heeft er herverkaveling rond het plangebied plaatsgevonden (kaart 10F). De maaiveldhoogte van de weg die door het plangebied loopt staat aangegeven op 3,9 m NAP en het gebied eromheen tussen 1,4 en 2,1 m NAP.

[20] Schönhage, 1949

Rond 1980 is de weg, de *Bredase Weg*, in het plangebied uitgebreid tot de N58 (kaart 10G). Het noordelijke deel van het plangebied beslaat deze weg en het zuidelijke deel van het plangebied beslaat een weiland met een gebouw in de zuidwestelijke hoek.

Rond 1999 is de A58 (voorheen de N58) naar het zuiden verplaatst, waardoor deze ten zuiden van het plangebied is komen te liggen (kaart 10H). In het noordelijke deel van het plangebied ligt nog steeds de *Bredase Weg*. De bebouwing binnen het plangebied is verdwenen.

Rond 2005 is de *Bredase Weg* pal ten noorden van het plangebied komen te liggen en is het plangebied klaar gemaakt voor ontwikkeling (kaart 10I). Ten oosten en ten zuidwesten van het plangebied is bebouwing komen te staan.

Rond 2009 is de bebouwing ten zuidwesten van het plangebied uitgebreid zodat er ook in het plangebied bebouwing is komen te staan (kaart 10J). Tot op heden lijkt de situatie binnen het plangebied onveranderd te zijn gebleven.

Bouwhistorische gegevens

Bij het raadplegen van de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG) van de bestaande bebouwing blijkt dat deze dateert uit 2005.[21]

Daarnaast is bij de opdrachtgever informatie over de huidige bebouwing opgevraagd. Hieruit is gebleken dat de exacte diepte van de fundering op basis van de huidige bij de opdrachtgever bekende gegevens niet te achterhalen is. Wel is bekend dat het pand op palen is gebouwd. Deze zullen ten minste enkele meters diep zijn.

Rijks- en gemeentelijke monumenten

In de omgeving van het plangebied (in een straal van 50 m) liggen geen rijks- of gemeentelijke monumenten.

Tweede Wereldoorlog

Om vast te stellen of mogelijke archeologische waarden uit de Tweede Wereldoorlog in het plangebied aanwezig zijn, is een aantal publicaties geraadpleegd.[22]

Het raadplegen van de bronnen geeft geen redenen om aan te nemen dat er archeologische waarden uit de Tweede Wereldoorlog in het plangebied te verwachten zijn.

Heemkunde kring

Op 21 september 2023 is er contact geweest met M. Bicknese van de Heemkundekring Jan uten Houte. Uit de gegeven informatie blijkt dat het plangebied op een plaats ligt waar een belangrijk kruispunt tussen twee eeuwenoude wegen: de Vaartkant (turftransport vanaf Middeleeuwen en verbindingsweg tussen zuid en Leur) en de Bredasebaan (verbindingsweg tussen Etten-Leur en Breda) heeft gelegen. Langs deze wegen hebben huizen (o.a. boerderijen) en mogelijk een café gestaan. Of dat op dit kleine terrein is geweest is niet duidelijk.

[21] Kadaster, Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG).

[22] BeoBOM ruimingskaart; Indicatieve Kaart Militair Erfgoed (IKME); TracesOfWar.nl; Wageningen University & Research - Geoportal

Vergraven gronden

Volgens de verstoringskaart van Brabant zijn er geen vergravingen binnen het plangebied bekend.[23]

2.7 Archeologische waarden

2.7.1 AMK-terreinen, onderzoeksmeldingen en vondsmeldingen

Om inzicht te krijgen in bekende archeologische waarden in de omgeving van het plangebied, is Archis3, geraadpleegd, de database van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Deze database bevat onder meer informatie over archeologische onderzoeken, vondstmeldingen en archeologische monumentterreinen.

Archeologische monumenten (AMK-terreinen) zijn terreinen waar op basis van historische gegevens of vondsten archeologische resten worden vermoed of aanwezig zijn.

Archeologische onderzoeksmeldingen zijn meldingen van onderzoeken die vanaf de jaren 1990 zijn uitgevoerd op basis van artikel 46 van de Monumentenwet uit 1989. Er worden verschillende typen archeologische onderzoeken onderscheiden: bureauonderzoeken, booronderzoeken, proefsleuvenonderzoeken, archeologische begeleidingen en definitieve opgravingen. Als er tijdens archeologisch onderzoek vondsten worden gedaan, dan kunnen er één of meerdere vondstlocaties worden geregistreerd.

Vondstmeldingen zijn meldingen van vondsten die bij toeval zijn gedaan of bij archeologisch onderzoek dat niet op basis van de Monumentenwet is uitgevoerd. Het gaat hierbij veelal om onderzoeken die voor de jaren 1990 zijn uitgevoerd. Bij elke vondstmelding hoort één vondstlocatie. Vaak is de locatie van toevalsvondsten niet nauwkeurig vastgelegd en is de ligging van de vindplaats bij benadering aangegeven.

Op kaart 11 zijn de archeologische waarden en onderzoeken in de omgeving van het plangebied weergegeven (bijlage 5). Voor het onderzoek wordt gekeken naar de waarden binnen een straal van 500 m rondom het plangebied. In dit gebied liggen geen AMK-terreinen en zijn twee onderzoeken uitgevoerd met verschillende vondstmeldingen.

Onderzoeksmeldingen

Circa 100 m ten zuiden van het plangebied is in 1993 door RAAP een veldkartering in combinatie met een booronderzoek uitgevoerd (zaakid. 2025197100). Het onderzoek betreft het traject Rijksweg A58 Etten-Leur. Er is geen rapport van het onderzoek beschikbaar via DANS of Archis3. Echter zijn er wel meerdere vondsten gedaan tijdens het onderzoek. De vondsten betreffen twee vuurstenen uit het Laat-Paleolithicum – Laat-Neolithicum, meerdere fragmenten van grijsbakkend, gedraaid aardewerk en uit de Late Middeleeuwen – Nieuwe tijd en een pijpaarden beeldje uit de Nieuwe tijd.

[23] Kaartbank Noord-Brabant; Verstoringsbronnenkaart

Ten westen van het plangebied, circa 175 m, is in 2000 aan de Parklaan-Oost door RAAP een oppervlaktekartering in combinatie met een booronderzoek uitgevoerd (zaakid. 2011029100). Uit het booronderzoek is gebleken dat de ondergrond in het onderzochte gebied bestaat uit dekzand met een lage lemigheid. In een aantal boringen blijkt de ondergrond lemiger te zijn dan in de rest van het onderzochte gebied. Er zijn geen archeologische indicatoren aangetroffen. In een deel van het onderzochte gebied is een hoge zwarte enkeerdgrond (esdek) aangetroffen en in het andere deel een humeuze bovengrond van minder dan 50 cm dikte. Onder het esdek is in enkele gevallen een restant van een podzolbodem aangetroffen. Restanten van het oorspronkelijke bodemprofiel zijn vooral aangetroffen in boringen gezet op de overgangen van de relatief laaggelegen naar de relatief hooggelegen delen van het onderzochte gebied. In een aantal boringen is onder het esdek een zogenaamde gebroken podzol aangetroffen. Dit is een podzol die slechts één of enkele keren met behulp van een eg (in de 16^{e}, 17^{e} of 18^{e} eeuw) bewerkt is. In het onderzochte gebied komen deze voornamelijk voor in de overgangszone van het laag- naar het hooggelegen gedeelte. Geconcludeerd wordt dat het onderzochte gebied wordt gekenmerkt door een relatief slechte waterhuishouding in het verleden, die pas door het afgraven van het veen en het aanleggen van de turfvaarten in de regio verbeterd is. Pas in de loop van de Middeleeuwen zijn deze gronden geschikt gemaakt voor landbouwactiviteiten. De slechte waterhuishouding in het verleden kan een reden zijn voor het ontbreken van bewoningssporen van agrarische gemeenschappen uit de Prehistorie tot de Late Middeleeuwen. Het westelijke deel van het onderzochte gebied ligt hoger. Dit deel is relatief klein en hierdoor niet geschikt voor bijvoorbeeld agrarische gemeenschappen. Zeker in de Bronstijd en IJzertijd heeft men behoefte aan grote dekzandplateaus of-ruggen. Dit is mogelijk de reden waarom er geen bewoningssporen uit deze perioden in het onderzochte gebied zijn aangetroffen. De geomorfologische omstandigheden in het onderzochte gebied, de aanwezigheid van een relatief klein, maar hooggelegen deel ('dekzandkop') en een beekdal, zijn in tegenstelling tot het voorgaande wel zeer geschikt voor jagers en verzamelaars uit het Laat Paleolithicum en Mesolithicum. Deze jagers en verzamelaars stellen andere eisen aan het landschap dan de latere agrarische gemeenschappen. Het onderzoek heeft echter geen aanwijzingen opgeleverd voor de aanwezigheid van een vindplaats uit deze perioden.

Archeologische verwachting

Volgens de archeologische verwachtingskaart van de gemeente Etten-Leur is er in het plangebied kans op vindplaatsen gerelateerd aan economische en infrastructurele activiteiten en ligt het plangebied in een gradiëntzone met een hoge kans op vindplaatsen van jager-verzamelaars (kaart 12).

2.8 Gespecificeerd archeologisch verwachtingsmodel

Het plangebied ligt op een glooiing van een beekdalzijde uit het Vroeg- tot Midden-Pleistoceen (Formatie van Stramproy), ten westen van een Pleistoceen beekdal en is vermoedelijk afgedekt door eolisch dekzand uit het Laat-Glaciaal (Laagpakket van Wierden, Formatie van Boxtel). Het gebied is waarschijnlijk altijd vrij nat geweest en vanaf het Laat-Neolithicum is het gebied overveend geraakt. Rond 1332 is het gebied uitgegeven voor turfwinning. Volgens het geraadpleegde historisch kaartmateriaal is het plangebied in 1811-1832 in gebruik geweest als bouwland en is daarna onderdeel geweest van de Bredaseweg. Bij de aanleg van het bedrijventerrein is het plangebied waarschijnlijk 1,7 tot 3 m opgehoogd.

De top van het dekzand, direct onder het eerddek/de bouwvoor, heeft een middelhoge verwachting voor kampementen en resten van jager-verzamelaars uit het Laat-Paleolithicum – Mesolithicum en een middelhoge verwachting voor bewoningssporen en sporen van landgebruik uit het Vroeg-Neolithicum – Midden-Neolithicum. De resten uit het Laat-Paleolithicum – Mesolithicum worden verwacht in de vorm van een vondstlaag met strooiingen van vuursteen en houtskool en resten uit het Vroeg-Neolithicum – Midden-Neolithicum in de vorm van akkerlagen, cultuurlagen, ophooglagen, sloten en greppels, afvalkuilen, paalkuilen, waterputten, vuur- en natuursteen, aardewerk, houtskool, (on)verbrand bot en verbrand leem. Archeologische resten worden alleen verwacht als het gebied voor de periode van veenvorming droog genoeg is geweest om podzolisatie te laten plaatsvinden en wanneer deze podzolbodem niet is afgetopt bij de ontginning van het gebied in de Middeleeuwen.

Resten uit de periode Laat-Neolithicum – Vroege Middeleeuwen worden niet verwacht, het gebied is op dat moment overveend en daarmee ongeschikt voor bewoning.

Vanaf het oorspronkelijke maaiveld worden sporen van landgebruik uit de Late Middeleeuwen – Nieuwe tijd verwacht in de vorm van akkerlagen, sloten en greppels. De archeologische verwachting voor dit niveau is laag, omdat het gebied bouwland betrof en er in een deel van het plangebied vanaf 1811 de Bredaseweg heeft gelegen (tabel 2).

Tabel 2. Gespecificeerde archeologische verwachting

Archeologische periode	Gespecificeerde verwachting	Te verwachten complextype/resten	Relatieve diepte t.o.v. het maaiveld
Laat-Paleolithicum – Mesolithicum	Middelhoog; kampementen	Vondstlaag met strooiing van vuursteen en houtskool; haardkuilen	In de top van het dekzand, onder bouwvoor of eerddek, als er sprake is van een (deels) intacte podzolbodem.
Vroeg-Neolithicum – Midden-Neolithicum	Middelhoog; bewoningssporen, sporen van landgebruik	Akkerlagen, cultuurlagen, ophooglagen; sloten/greppels, afvalkuilen, paalkuilen, waterputten; vuur- en natuursteen, aardewerk, houtskool, (on)verbrand bot, verbrand leem	In de top van het dekzand, onder bouwvoor of eerddek
Laat-Neolithicum – Vroege Middeleeuwen	-	-	In het veen
Late Middeleeuwen – Nieuwe tijd	Laag; sporen van landgebruik	Akkerlagen; sloten/greppels	Vanaf het oorspronkelijke maaiveld

Bodemverstoring

Voor resten in de top van het dekzand, met name die uit het Laat-Paleolithicum en Mesolithicum, geldt dat deze alleen worden verwacht als het pleistocene maaiveld nog intact is, dus als er nog een (restant van) een podzolbodem aanwezig is. Eventuele archeologische lagen kunnen bij de turfwinning van het gebied in de Late Middeleeuwen zijn verdwenen. Als dit het geval is en er geen restant van een podzolbodem meer aanwezig is, is de kans op de resten van jager-verzamelaars erg klein. Diepere grondsporen uit het Neolithicum kunnen dan nog wel aanwezig zijn, maar het is moeilijk vast te stellen hoeveel er van de top van het dekzand is verdwenen als er geen restanten van podzolbodems meer aanwezig zijn.

Het plangebied is vermoedelijk met 1,7 tot 3 m opgehoogd, het maaiveld ten noorden van het plangebied ligt namelijk tussen 2,5 en 2,7 m NAP en het maaiveld van het plangebied zelf tussen 4,39 en 5,47 m NAP.

2.9 Conclusie bureauonderzoek

Doel van het bureauonderzoek is een antwoord te vinden op de vraag wat de gespecificeerde archeologische verwachting voor het plangebied is. Uit het bureauonderzoek is gebleken dat in het plangebied resten uit het Laat-Paleolithicum – Neolithicum in de top van het dekzand worden verwacht en resten uit de Late Middeleeuwen – Nieuwe tijd vanaf het oorspronkelijke maaiveld.

Om de archeologische verwachting te toetsen is een vervolgonderzoek noodzakelijk. Dit onderzoek kan het beste worden uitgevoerd in de vorm van een inventariserend veldonderzoek, verkennende fase, door middel van boringen. Dit onderzoek heeft tot doel om de landschappelijke opbouw en de mate van verstoring voor het plangebied vast te stellen en hiermee de archeologische verwachting voor het plangebied te bepalen. In dit specifieke geval kan met het verkennend booronderzoek worden vastgesteld hoe diep het dekzand ligt binnen het plangebied en of de top van het dekzand nog intact is (aanwezigheid van een podzolbodem).

3 INVENTARISEREND VELDONDERZOEK

3.1 Doelstelling en onderzoeksvragen

Het inventariserend veldonderzoek (IVO-overig, verkennende fase) heeft tot doel de gespecificeerde archeologische verwachting aan te vullen en te toetsen door middel van boringen. Het veldonderzoek heeft tot doel antwoorden te vinden op wat de bodemopbouw is binnen het plangebied. Ook dient te worden vastgesteld wat de gevolgen zijn van het in het plangebied aangetroffen bodemprofiel voor de gespecificeerde archeologische verwachting.

3.2 Methoden

Het inventariserend veldonderzoek is uitgevoerd conform KNA-protocol 4003[24], volgens specificaties VS01, VS03 en VS05. Daarnaast wordt het onderzoek uitgevoerd conform beleid voor archeologisch onderzoek binnen de gemeente Etten-Leur.

Het veldonderzoek is op 6 oktober 2023 uitgevoerd door R.S. Verheij, MSc en drs. A.J. Wullink (Senior KNA Prospector). Voorafgaand aan het veldwerk is het Plan van Aanpak (PvA) opgesteld en goedgekeurd door Regio West-Brabant.

In totaal zijn er vier boringen tot maximaal 300 cm -mv geplaatst. De vier boringen zijn verspreid in het plangebied gezet, waarbij rekening is gehouden met de bebouwing, kabels en leidingen. De geplande 5de boring is niet geplaatst, omdat het maaiveld op de locatie het hoogst ligt en daarmee het ophoogpakket in dit deel van het plangebied het dikst is. Boring 5 zou daarom geen verdere informatie opleveren over het oorspronkelijke maaiveld, ten opzichte van de andere vier boringen. De locatie van de boringen is ingemeten met behulp van meetlinten. De maaiveldhoogte is bepaald aan de hand van het AHN. De locatie van de boringen is te zien op kaart 13.

Voor de boringen is gebruikgemaakt van een Edelmanboor met een diameter van 7 cm. De boringen zijn lithologisch beschreven conform de Archeologische Standaard Boorbeschrijvingsmethode.[25] De boorbeschrijvingen zijn te vinden in bijlage 6.

[24] SIKB, 2018

[25] Bosch, 2005

3.3 Resultaten

Geologie en bodem

In alle boringen is matig fijn tot zeer grof, zwak siltig zand aangetroffen, al dan niet met resten van puin, glas, grind, cement, schelpen, baksteen, leembrokjes, humeuze brokjes en roestvlekken. Dit pakket heeft een dikte van 190 tot 290 cm -mv. De top van dit pakket ligt op 10 cm -mv (4,29 tot 5,37 m NAP). In boring 1 is dit pakket tussen 130 en 150 cm -mv zwak humeus, in boring 3 is het pakket tussen 110 en 140 cm zwak humeus met sporen van baksteen, grind en puin en in boring 4 komen op 60, 120, 210 en 230 cm -mv een humeuze laag voor, op 240 cm -mv is een leemlaag aangetroffen en vanaf 250 cm -mv bestaat het pakket uit grof zand. Dit gehele pakket is opgebracht voor de aanleg van de huidige bebouwing of voor de Bredaseweg. Zoals op de AHN3 te zien is, is dat het onbebouwde gebied ten noorden van het plangebied tussen 2,5 en 2,7 m NAP ligt. Dit is 1,69 tot 2,97 m lager dan het plangebied. Er kan daarmee aangenomen dat het plangebied met die hoogte is opgehoogd. In boring 1 zou de onderste 40 cm van dit pakket natuurlijk dekzand kunnen betreffen, dit is alleen niet met zekerheid te zeggen doordat het zand is geroerd en veel zwarte vlekken en roestvlekken bevat.

In boring 1 gaat het opgebrachte pakket scherp over in een pakket zwak zandig leem met veel roestvlekken. De top van dit pakket ligt op 280 cm -mv (2,67 m NAP). Vermoedelijk betreft dit pakket natuurlijke afzettingen van de Formatie van Stramproy.

De oorspronkelijke bodem is vermoedelijk alleen in boring 1 bereikt. In de andere boringen is enkel een ophoogpakket aangetroffen.

Archeologische indicatoren

In geen van de boringen zijn archeologische indicatoren waargenomen. Het gaat hier echter om een verkennend bodemonderzoek, dat zich richt op de bodemopbouw en mogelijke bodemverstoringen die de archeologische trefkans kunnen beïnvloeden en niet zo zeer op het onderzoeken op de aanwezigheid van archeologische vondsten en/of sporen.

3.4 Conclusie veldonderzoek

Het veldonderzoek heeft tot doel antwoord te vinden op de vraag wat de bodemopbouw en de mate van verstoring is binnen het plangebied en hoe dit de archeologische verwachting beïnvloed in het kader van de voorgenomen bodemingrepen.

Volgens het bureauonderzoek heeft de top van het dekzand een middelhoge verwachting voor resten uit het Laat-Paleolithicum – Midden-Neolithicum. Resten uit het Laat-Neolithicum – Vroeg Middeleeuwen worden niet verwacht, omdat het gebied op dat moment is bedekt met veen. Archeologische resten worden alleen verwacht als het gebied voor de periode van veenvorming droog genoeg is geweest om podzolisatie te laten plaatsvinden en wanneer deze podzolbodem niet is afgetopt bij de ontginning van het gebied in de Middeleeuwen. Aan het maaiveld worden sporen van landgebruik uit de Late Middeleeuwen – Nieuwe tijd verwacht. De archeologische verwachting voor dit niveau is laag.

Het veldonderzoek heeft aangetoond dat het plangebied is opgehoogd met een 190 tot 290 cm dik zandpakket. Dit is meer dan verwacht, aan de hand van de maaiveldhoogte ten noorden van het plangebied werd een ophoogpakket van minimaal 170 cm verwacht. Dit betekent dat het oorspronkelijke maaiveld onder het ophoogpakket vermoedelijk is aangetast of is verdwenen al voor of tijdens de aanleg van het ophoogpakket. De oorspronkelijke bodem is vermoedelijk alleen in boring 1 bereikt, op een diepte van 280 cm -mv (2,67 m NAP). De oorspronkelijke bodem bestaat hier uit leemafzettingen van de Formatie van Stramproy. Het is mogelijk dat op de leemafzettingen in boring 1 een 40 cm dik dekzandpakket is aangetroffen. Het dekzand is echter geroerd en bevat veel zwarte vlekken en roestvlekken, waardoor het niet met zekerheid te zeggen is. Wanneer er inderdaad geroerd dekzand is aangetroffen kan aangenomen worden dat het plangebied niet droog genoeg is geweest voor de vorming van een podzolbodem of dat de podzolbodem volledig is verdwenen. In de andere boringen is enkel een ophoogpakket aangetroffen.

Geconcludeerd kan worden dat de archeologische verwachting voor alle perioden voor het plangebied naar laag kan worden bijgesteld, omdat blijkt dat de ophogingspakketten dieper doorlopen dan het niveau waarop het oorspronkelijke maaiveld van voor de ophoging wordt verwacht.

4 CONCLUSIE EN ADVIES

Uit het vooronderzoek kan worden geconcludeerd dat de bodem in het plangebied bestaat uit een ophoogpakket van 190 tot 290 cm. Dit ophogingspakket loopt dieper door dan het niveau waarop het oorspronkelijke maaiveld van voor de ophoging wordt verwacht (minimaal 170 cm -mv). Dit betekent dat de top van het oorspronkelijke maaiveld is verdwenen of is aangetast al voor of tijdens het aanbrengen van het ophoogpakket. De oorspronkelijke bodem is vermoedelijk alleen in boring 1 (in het zuidwestelijke deel van het plangebied) bereikt, op een diepte van 280 cm -mv (2,67 m NAP). De oorspronkelijke bodem bestaat hier uit leemafzettingen van de Formatie van Stramproy, met eventueel daarbovenop een 40 cm dik geroerd dekzandpakket. De verwachting kan daarmee voor alle perioden naar laag worden bijgesteld.

Econsultancy adviseert om bij de wijziging van het bestemmingsplan het plangebied vrij te geven voor de geplande werkzaamheden.

Bovenstaand advies is van Econsultancy. Er is, op grond van de gebruikte onderzoeksmethode, geprobeerd een zo gefundeerd mogelijk advies te geven. Over de aan- of afwezigheid van archeologische sporen of resten in het plangebied kan nooit volledig uitsluitsel worden gegeven. Aan dit advies kunnen geen rechten worden ontleend. De resultaten van dit onderzoek zullen eerst moeten worden beoordeeld door de bevoegde overheid (gemeente Etten-Leur), die vervolgens het advies over neemt of niet.

Als het plangebied nu of in de toekomst door de gemeente Etten-Leur wordt vrijgegeven voor bodemroerende werkzaamheden, dan blijft er, volgens artikel 5.10 van de Erfgoedwet uit juli 2016, een meldingsplicht bestaan. Eventuele archeologische resten die bij werkzaamheden worden aangetroffen moeten worden gemeld bij het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, c.q. de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Het is verder raadzaam om ook de gemeente Horst aan de Maas op de hoogte te stellen.

BRONNEN

Ball, E. A. G., Delaruelle, S., Heeringen, R. M. V., Huijbers, A., Linde, C. V. D., Schrijvers, R., & Tebbens, L. A. (2018). *Westelijk Noord- Brabant in het Malta-tijdperk Synthetiserend onderzoek naar de bewonings geschiedenis van het westelijk deel van het Brabants zandgebied* [Application/pdf]. https://doi.org/10.17026/DANS-2ZV-E83Q

Basisregistratie Ondergrond Catalogus Model grondwaterspiegeldiepte. (2022). https://docs.geostandaarden.nl/bro/wdm/#karakteristieken-van-de-grondwaterspiegeldiepte

BeoBOM ruimingskaart. (z.d.). Geraadpleegd 8 maart 2023, van https://beobom.maps.arcgis.com/apps/instant/sidebar/index.html?appid=355df8af501d46659f35c8c26e8f7231

Bodemkaart legenda. (z.d.). Geraadpleegd 23 november 2022, van https://legenda-bodemkaart.bodemdata.nl/bodemclassificatie

Bosch, J. (2005). *Archeologische Standaard Boorbeschrijvingsmethode, Versie 5.2*. NITG-TNO. https://www.sikb.nl/doc/archeo/leidraden/Leidraad%20ASB%20versie%205_2%20geactualiseerd%20september%202008.pdf

BRL SIKB 4000 Archeologie; versie 4.1. (2018, mei 24). SIKB. https://sikb.nl/archeologie/richtlijnen/brl-sikb-4000

BRO - Grondwaterspiegeldiepte Model voor Nederland (50x50 meter grid). (2021). [dataset]. NGR/Wageningen Environmental Research. https://nationaalgeoregister.nl/geonetwork/srv/dut/catalog.search#/metadata/757a7c50-540d-4105-9135-73f09f700743

Indicatieve Kaart Militair Erfgoed (IKME). (z.d.). Geraadpleegd 6 oktober 2022, van http://www.ikme.nl/ikme-kaart.html

Jongmans, A., Van den Berg, M., Sonneveld, M., Peek, G., & Van den Berg van Saparoea, R. (2013). *Landschappen van Nederland*. Wageningen Academic Publishers.

Kaart | Bodemloket. (z.d.). Geraadpleegd 31 januari 2022, van https://www.bodemloket.nl/kaart#102056,438117,102224,438253

Kaartbank. (z.d.). Geraadpleegd 26 oktober 2021, van https://noord-brabant.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=b6414403ef5e4e9aa8875a7c366209c6

Kadaster, Basisregistratie Topografie (BRT). (s.d.). *TOP10NL* [Map]. https://www.nationaalgeoregister.nl/geonetwork/srv/api/records/29d5310f-dd0d-45ba-abad-b4ffc6b8785f

Mulder, E. F. de, Geluk, M. C., Ritsema, I., Westerhoff, W. E., & Wong, T. E. (2003). *De ondergrond van Nederland*. Wolters-Noordhof.

Ondergrondmodellen | DINOloket. (z.d.). Geraadpleegd 21 april 2023, van https://www.dinoloket.nl/ondergrondmodellen/kaart

Schönhage, H. A. (1949). *Sociografie van Etten-Leur, rapport, samengesteld in opdracht van de Stcihting Maatschappelijk Werk ten Plattelande* (Verslag van landbouwkundig onderzoek No. 55.16). Instituut voor sociaal onderzoek van het Nederlandse volk. https://edepot.wur.nl/331313

Schute, I. A. (2007). *Naar een realistische en duurzame omgang met het archeologisch erfgoed in de gemeente Noordwijkerhout; Deel I: Nota Archeologie Gemeente Noordwijkerhout; Deel II: Archeologische beleidskaart van de gemeente Noordwijkerhout* (RAAP-rapport 1458). RAAP Archeologisch Adviesbureau BV.

SIKB. (2018). *BRL SIKB 4000. Beoordelingsrichtlijn Archeologie* (Versie 4.1, 24 mei 2018 ed.). SIKB.

Stouthamer, E., Cohen, K. M., & Hoek, W. Z. (2015). *De vorming van het land: Inleiding in de geologie en de geomorfologie*. Perspectief Uitgevers.

TracesOfWar.nl. (z.d.). Geraadpleegd 12 mei 2022, van https://www.tracesofwar.nl/default.asp

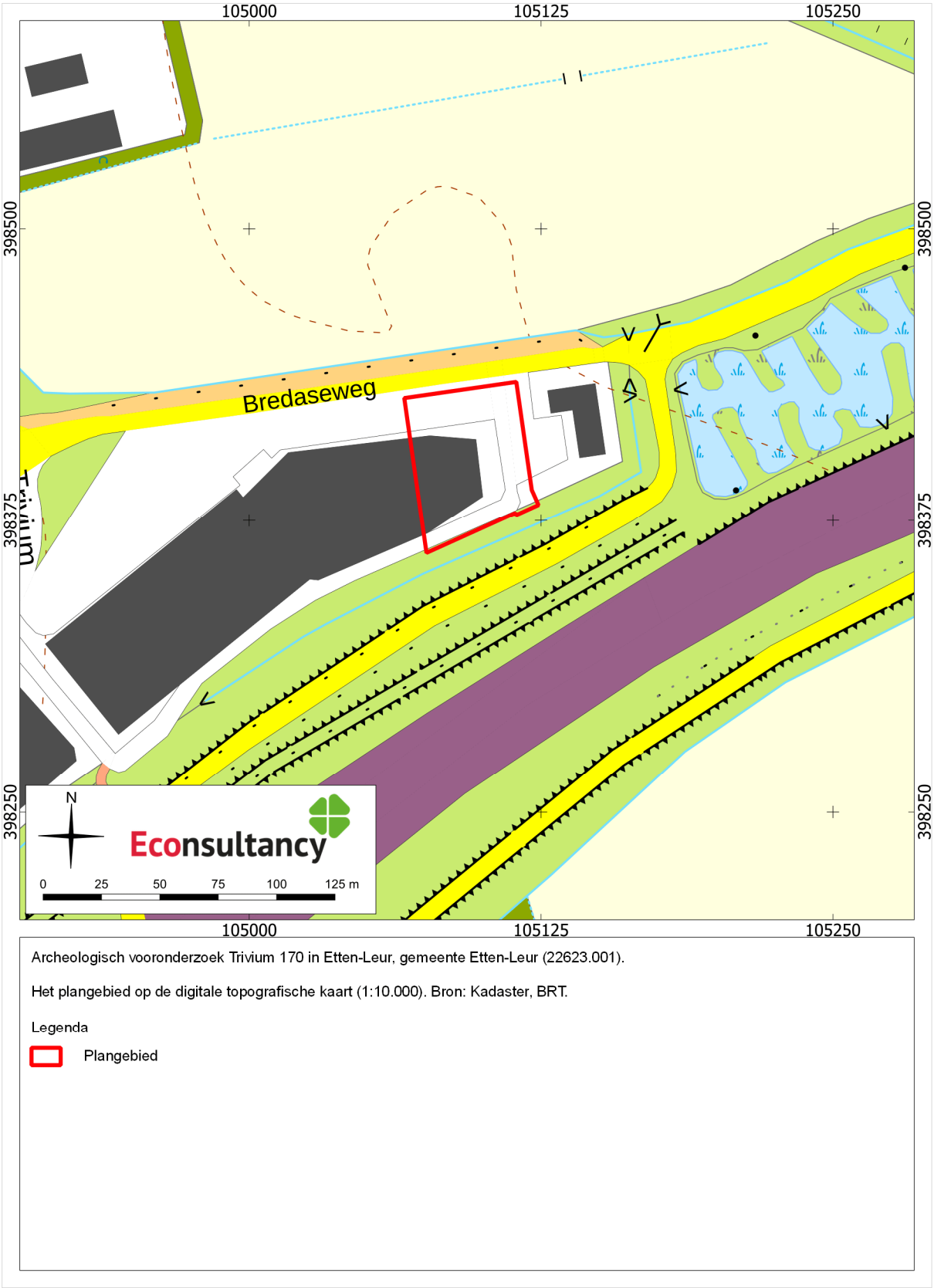
Verstoringsbronnenkaart. (z.d.). Geraadpleegd 6 april 2022, van https://rce.webgispublisher.nl/Viewer.aspx?map=Verstoringsbronnenkaart#

Wageningen University & Research—Geoportal. (z.d.). Geraadpleegd 22 oktober 2021, van https://library.wur.nl/WebQuery/geoportal/raf#1

Econsultancy

KAARTEN

Kaart 1. Het plangebied op de topografische kaart



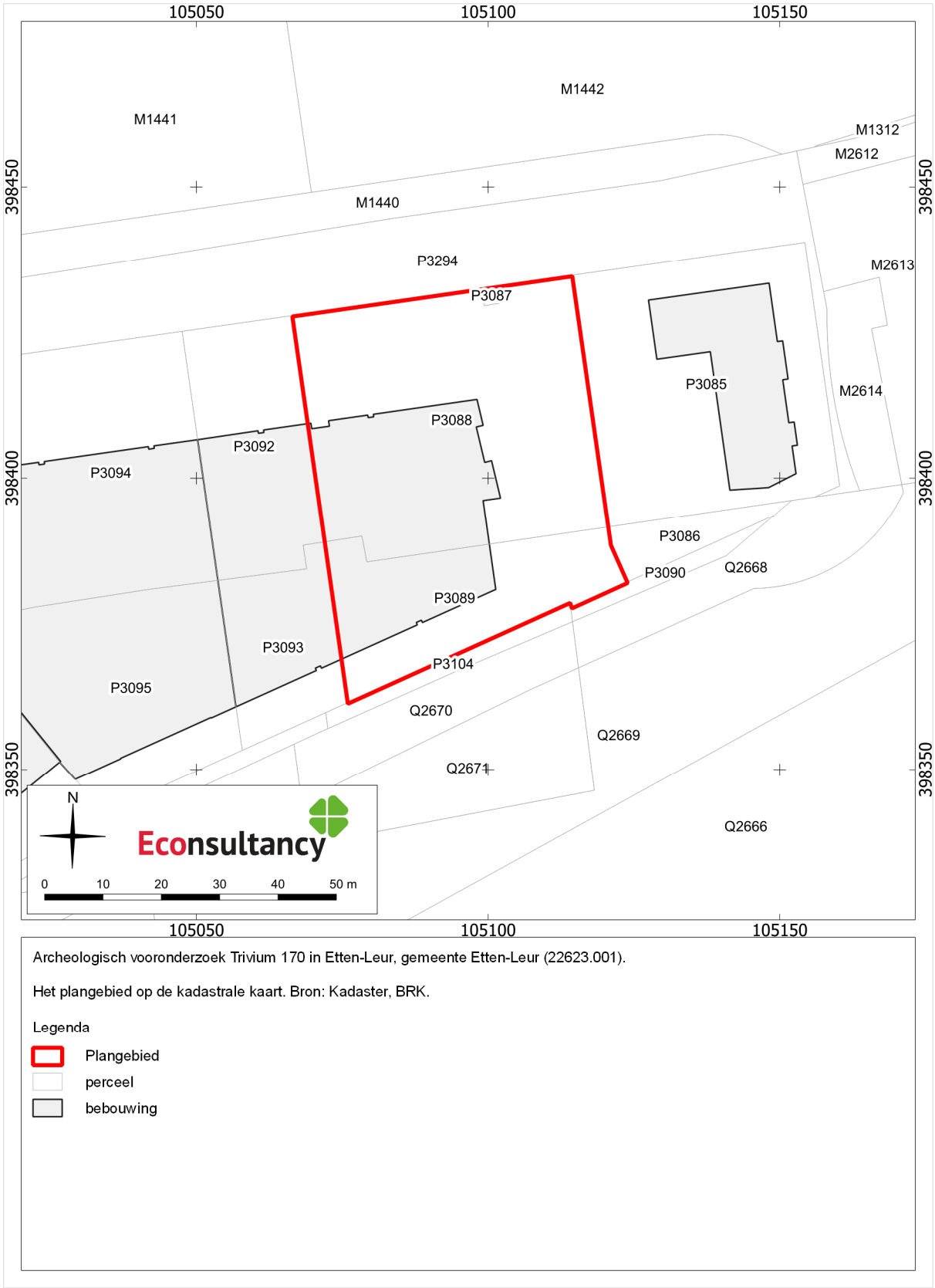
Archeologisch vooronderzoek Trivium 170 in Etten-Leur, gemeente Etten-Leur (22623.001).

Het plangebied op de digitale topografische kaart (1:10.000). Bron: Kadaster, BRT.

Legenda

Plangebied

Kaart 2. Het plangebied op de kadastrale kaart



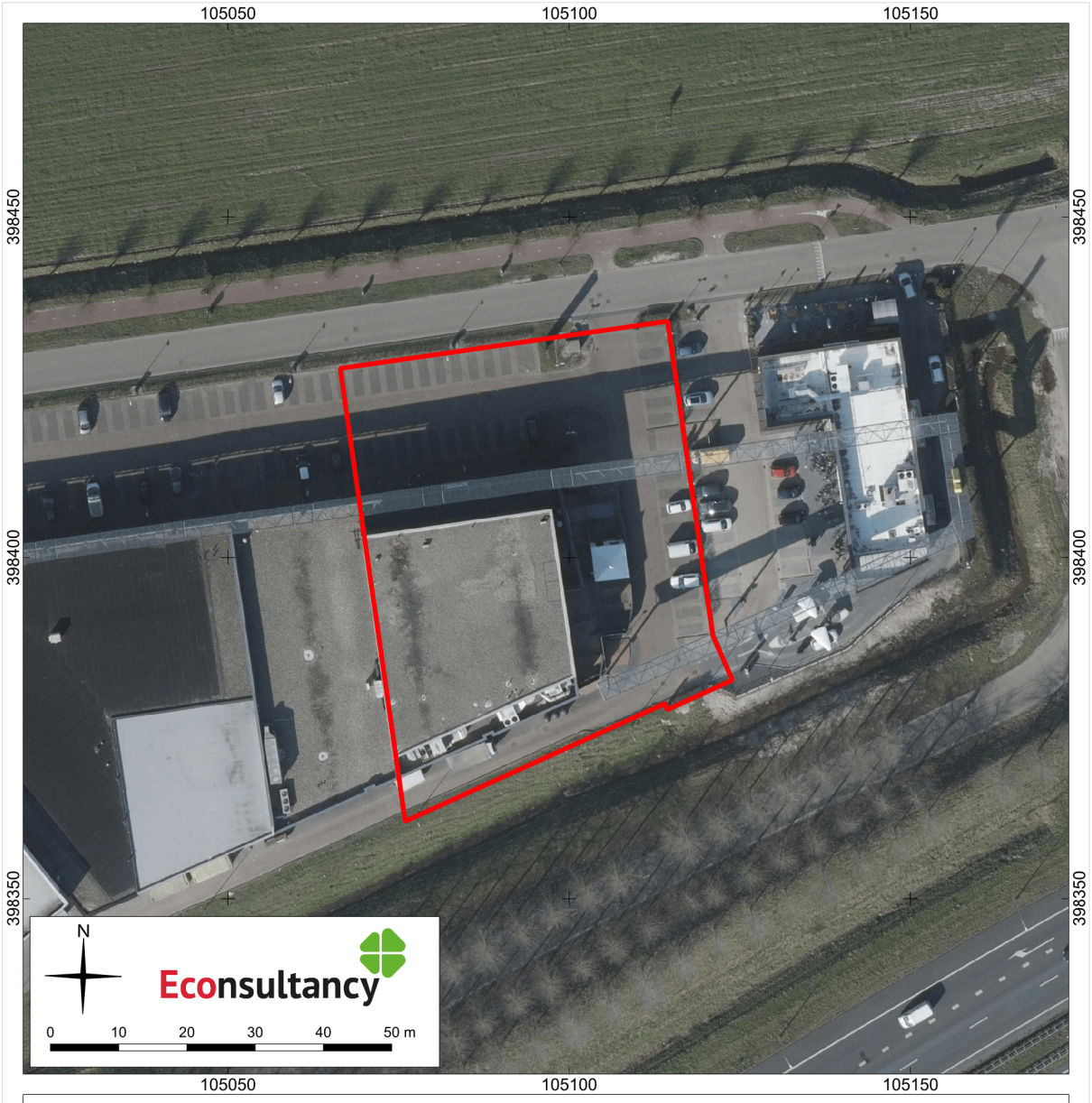
Archeologisch vooronderzoek Trivium 170 in Etten-Leur, gemeente Etten-Leur (22623.001).

Het plangebied op de kadastrale kaart. Bron: Kadaster, BRK.

Legenda

- Plangebied
- perceel
- bebouwing

Kaart 3. Het plangebied op een luchtfoto uit 2022



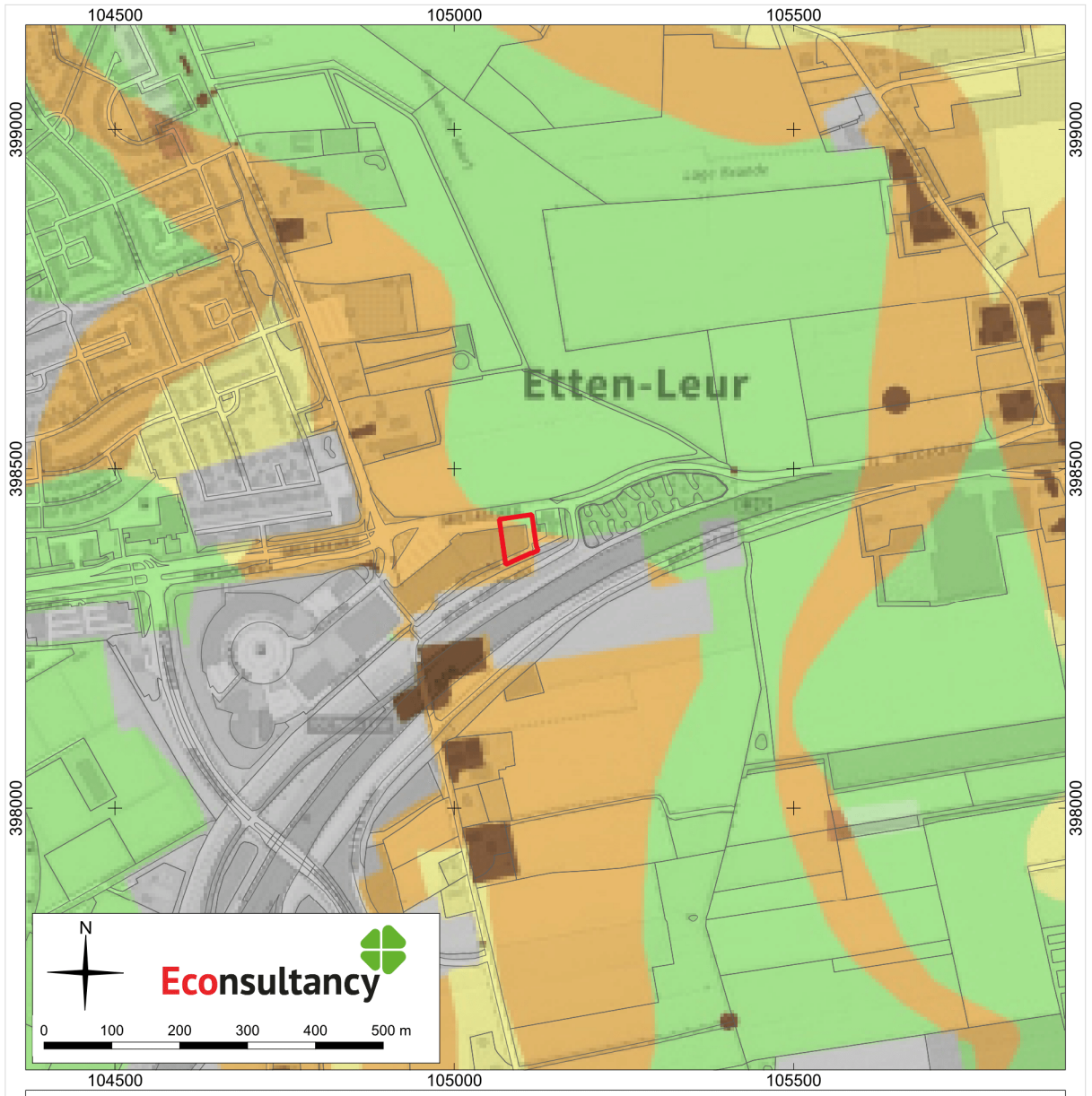
Archeologisch vooronderzoek Trivium 170 in Etten-Leur, gemeente Etten-Leur (22623.001).

Het plangebied op een luchtfoto uit 2020. Bron:Kadaster, Landelijke Voorziening Beeldmateriaal, 2022.

Legenda

Plangebied

Kaart 4. Het plangebied op de gemeentelijke beleidskaart



Archeologisch vooronderzoek Trivium 170 in Etten-Leur, gemeente Etten-Leur (22623.001).

Het plangebied op de archeologische beleidskaart 'Verdronken en teruggewonnen' van de gemeente Etten-Leur. Bron: RAAP-rapport 6065, kaartbijlage 8, versie 11 mei 2023.

Archeologisch vooronderzoek Trivium 170 in Etten-Leur, gemeente Etten-Leur (22623.001).

Legenda bij de gemeentelijke beleidskaart.

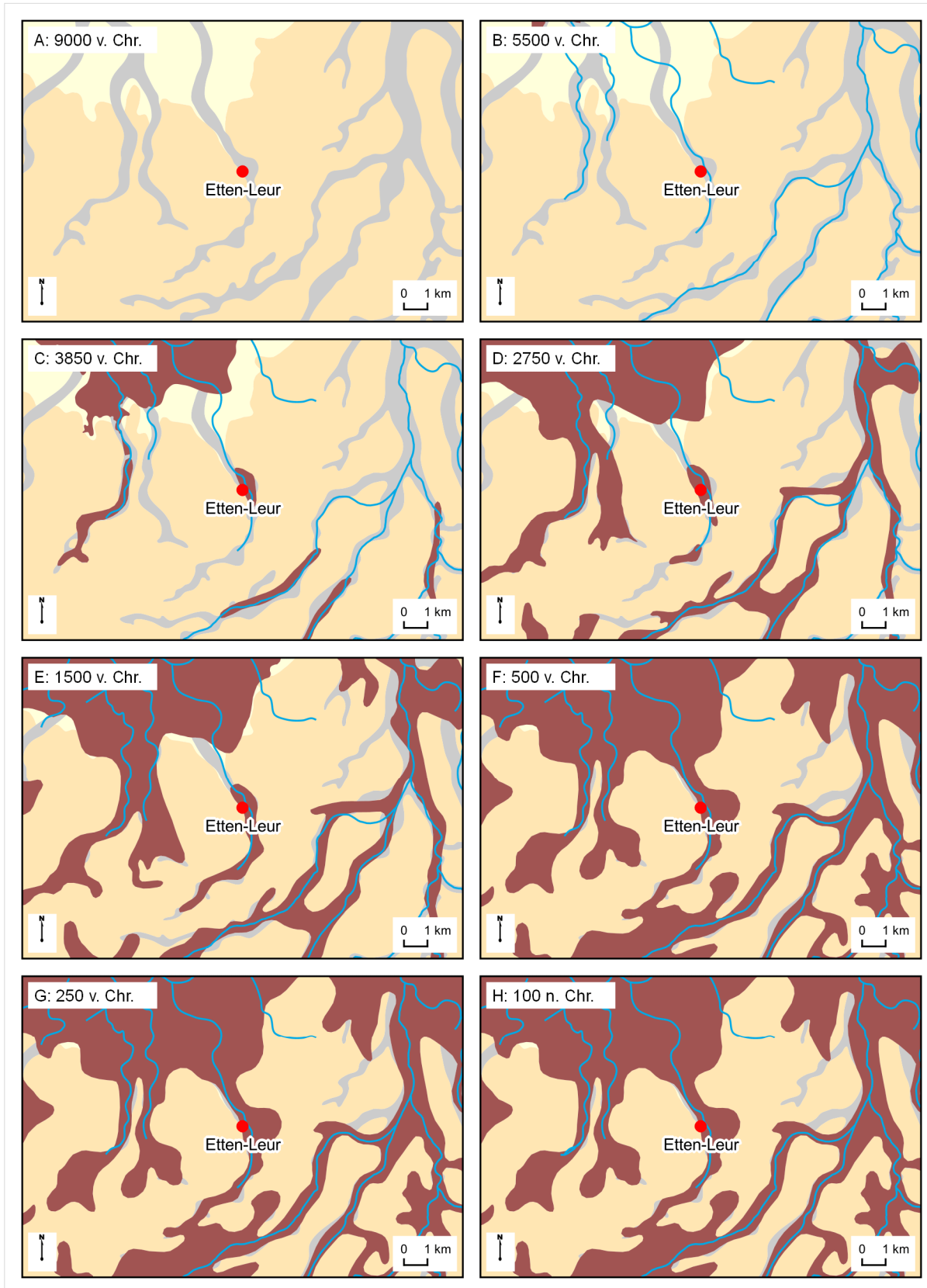
Legenda

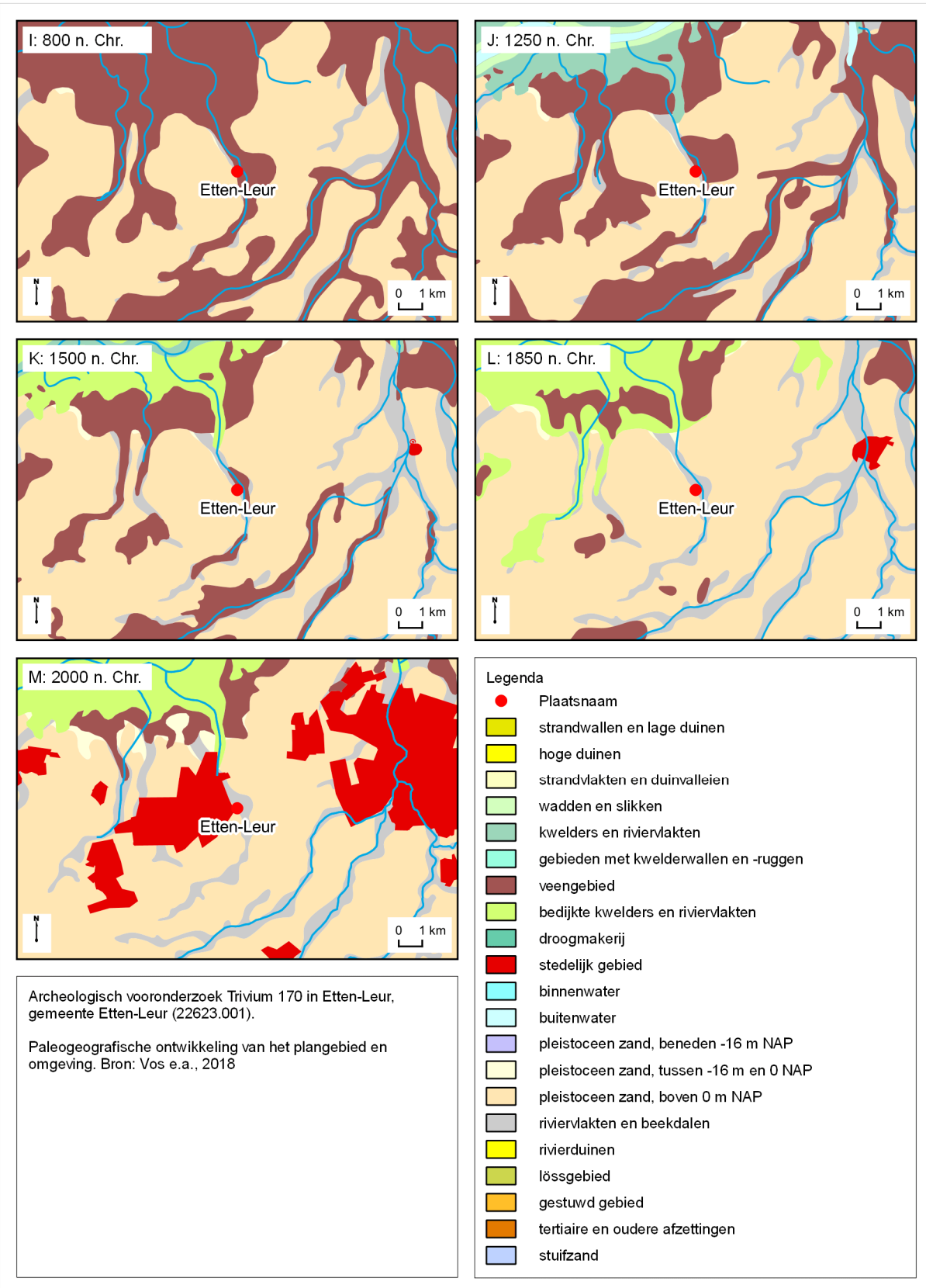
- Plangebied
- gemeentegrens

beleidscategorie

- 2 - bekende vindplaatsen
- 2a - als 2 en zones met een hoge kans op vindplaatsen van jager-verzamelaars, maar dan in een afgedekt landschap (>1m -mv)
- 2a op >1m -mv, in combinatie met waarde 3/4/5 aan het maaiveld (toetsen aan beide)
- 3 - zones met een hoge kans op vindplaatsen van landbouwers en/of staatssamenlevingen
- 3a - zones met een hoge kans op vindplaatsen van jager-verzamelaars en/of kans op door stuifzand afgedekt landschap met intacte vindplaatsen
- 4 - zones met een kans op vindplaatsen van bewoning van landbouwers en/of staatssamenlevingen
- 4a - als 4, maar dan afgedekt onder een ophoging (>1m)
- 5 - zones met kans op sporen van begraving, economische of infrastructurele activiteiten en zones met een kans op vindplaatsen gerelateerd aan de natte context
- 5a - water, met kans op vindplaatsen gerelateerd aan scheepvaart
- 5b - als 5, maar dan afgedekt onder een ophoging (>1m)
- 6 - zones met een lage kans op vindplaatsen, verstoringen en na onderzoek vrijgegeven en/of opgegraven zones
- archeologisch veldonderzoek uitgevoerd: neem contact op met de gemeente voor de exacte uitkomsten

Kaart 5. Het plangebied op paleogeografische kaarten

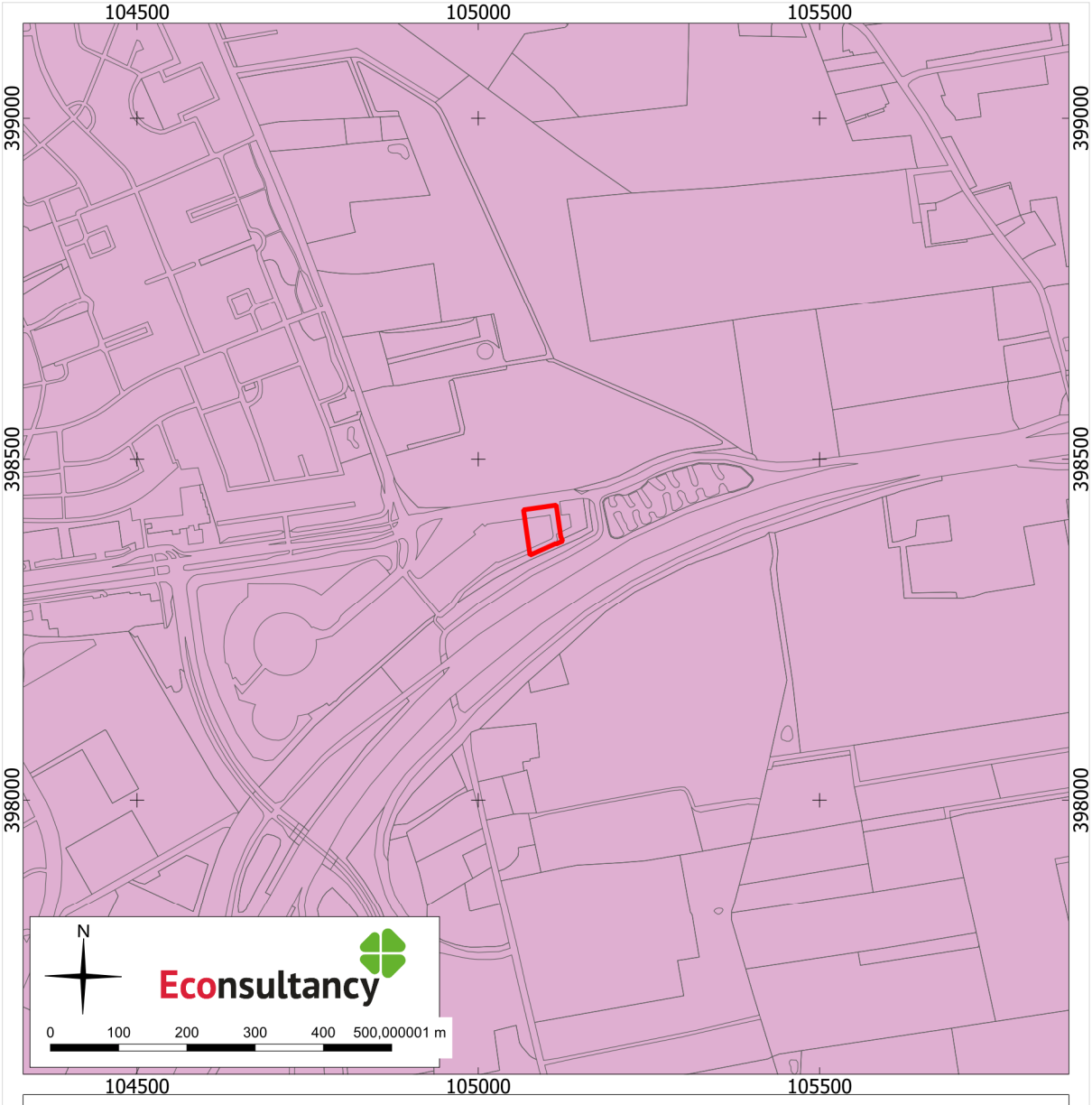




Archeologisch vooronderzoek Trivium 170 in Etten-Leur, gemeente Etten-Leur (22623.001).

Paleogeografische ontwikkeling van het plangebied en omgeving. Bron: Vos e.a., 2018

Kaart 6. Het plangebied op de geologische kaart



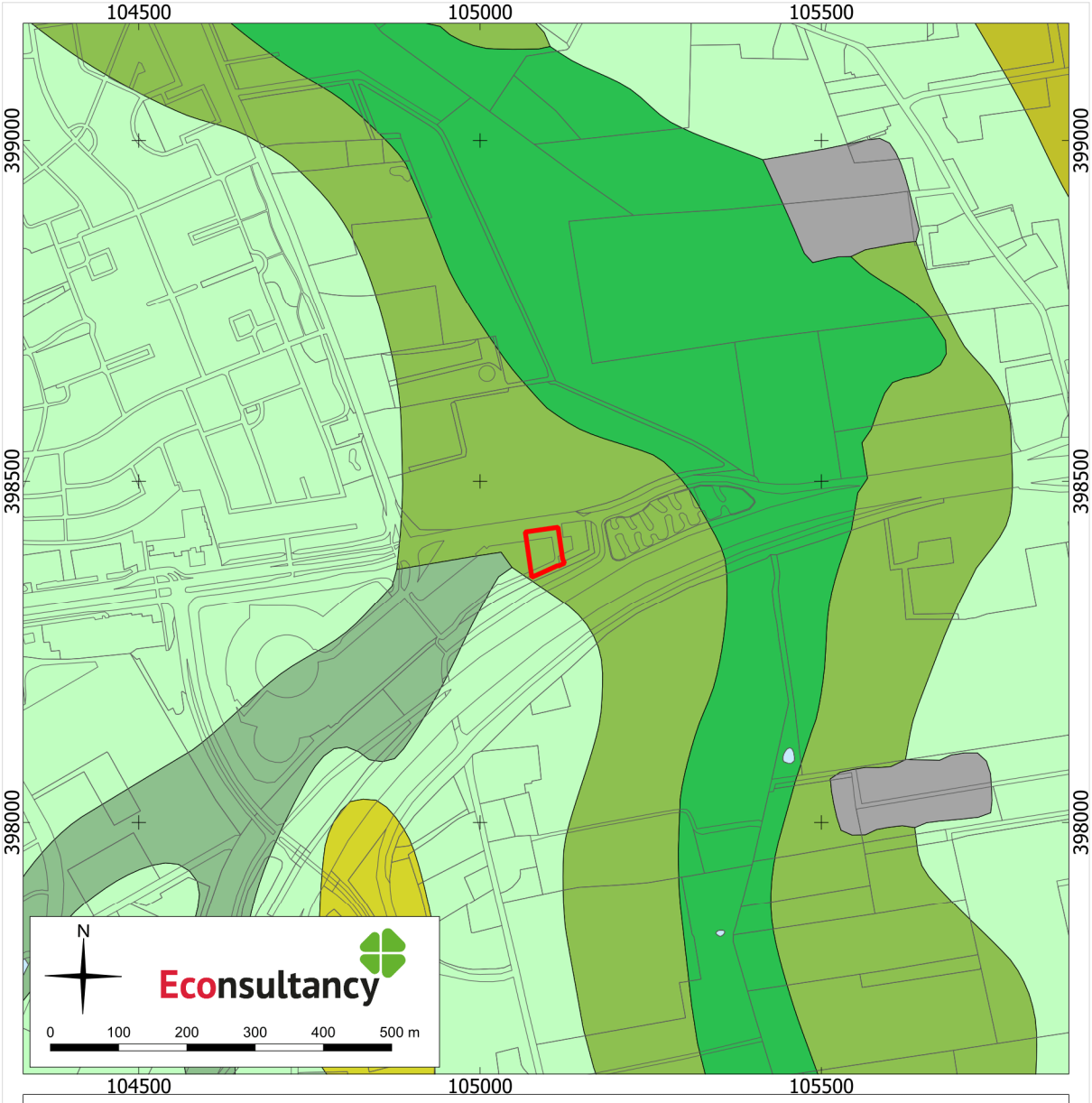
Archeologisch vooronderzoek Trivium 170 in Etten-Leur, gemeente Etten-Leur (22623.001).

Het plangebied op de geologische kaart. Bron: TNO Nederlandse Geologische Dienst.

Legenda

- Plangebied
- Formatie van Stramproy; afzettingen van midden-belgische rivieren, overwegend zandig

Kaart 7. Het plangebied op de geomorfologische kaart



Archeologisch vooronderzoek Trivium 170 in Etten-Leur, gemeente Etten-Leur (22623.001).

Het plangebied op de geomorfologische kaart. Bron: NGR/Wageningen Environmental Research, 2019.

Legenda

- Plangebied
- water
- Dekzandrug
- Glooiing van beekdalzijde
- Terrasafzettingswelvingen
- Dekzandwelvingen
- Laagte ontstaan door afgraving
- Dalvormige laagte
- Beekdalbodem

Kaart 8. Het plangebied op het actueel hoogtebestand (AHN3)



Archeologisch vooronderzoek Trivium 170 in Etten-Leur, gemeente Etten-Leur (22623.001).

Het plangebied op het actueel hoogtebestand (AHN3). Bron: PDOK/Rijkswaterstaat.

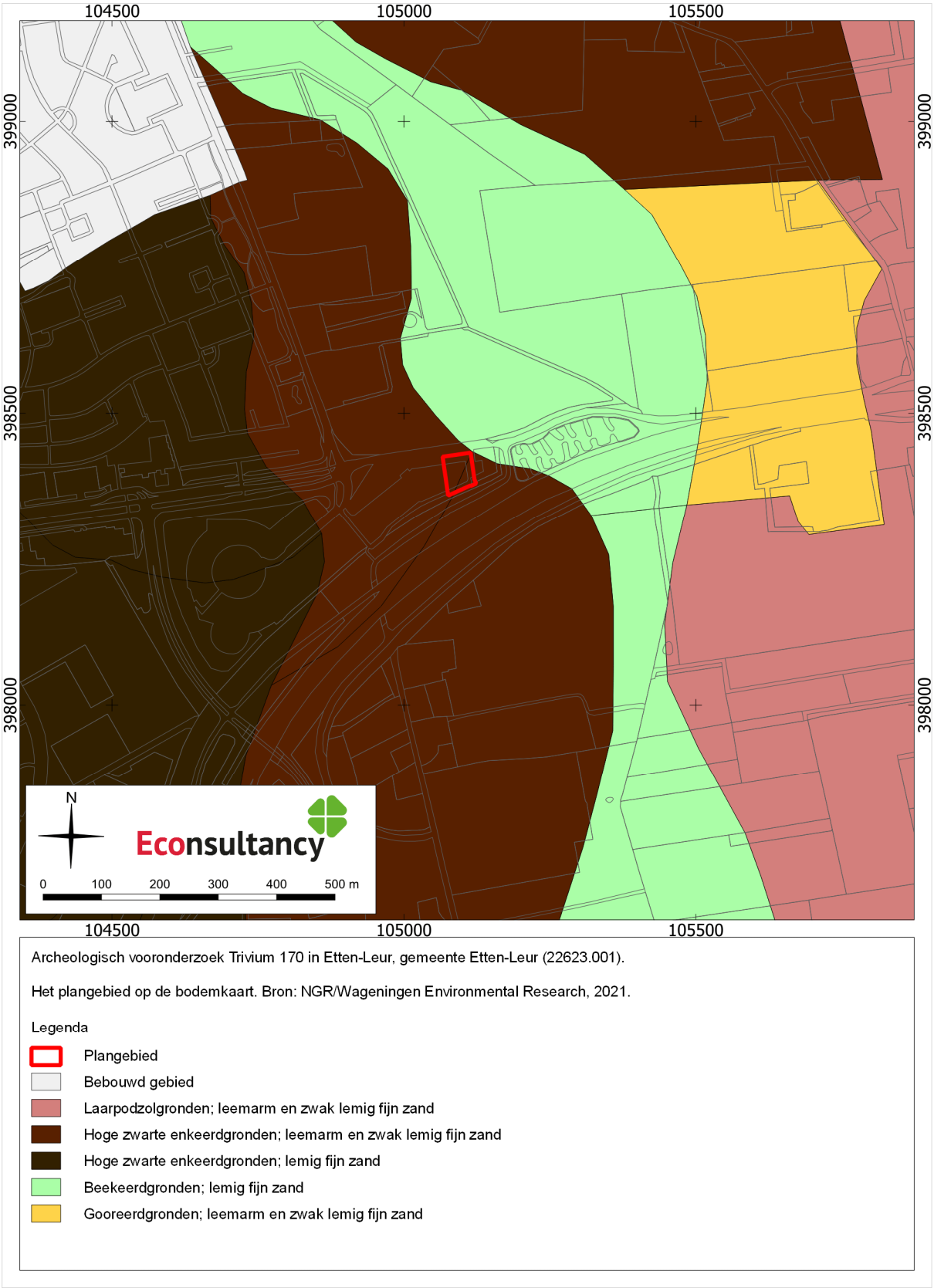
Legenda

- Plangebied

maaiveldhoogte (m NAP)

- 0.292
- 1.82
- 3.35
- 4.88
- 6.41
- 7.94

Kaart 9. Het plangebied op de bodemkaart



Archeologisch vooronderzoek Trivium 170 in Etten-Leur, gemeente Etten-Leur (22623.001).

Het plangebied op de bodemkaart. Bron: NGR/Wageningen Environmental Research, 2021.

Legenda

- Plangebied
- Bebouwd gebied
- Laarpodzolgronden; leemarm en zwak lemig fijn zand
- Hoge zwarte enkeerdgronden; leemarm en zwak lemig fijn zand
- Hoge zwarte enkeerdgronden; lemig fijn zand
- Beekeerdgronden; lemig fijn zand
- Gooreerdgronden; leemarm en zwak lemig fijn zand

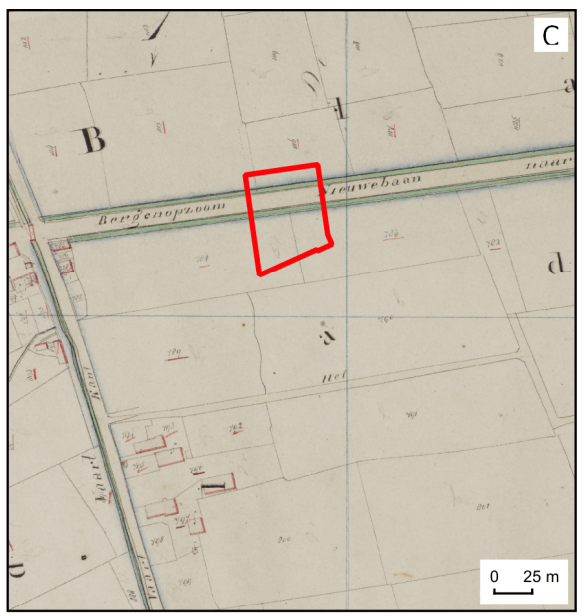
Kaart 10. Het plangebied op historische kaarten



Het plangebied op de kaart van Visscher uit 1618-1679. Bron: Mapy.mzk.cz.



Het plangebied op de kaart van Hattinga uit 1748. Bron: Archieven.nl.



Het plangebied op de kadastrale minuut uit 1811-1832. Bron: RCE.



Situatie circa 1880. Bron: Topotijdreis.

Archeologisch vooronderzoek Trivium 170 in Etten-Leur, gemeente Etten-Leur (22623.001).

Het plangebied op historische kaarten.

Legenda

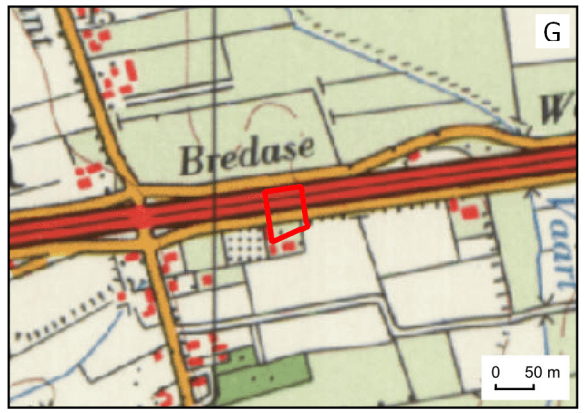
Plangebied



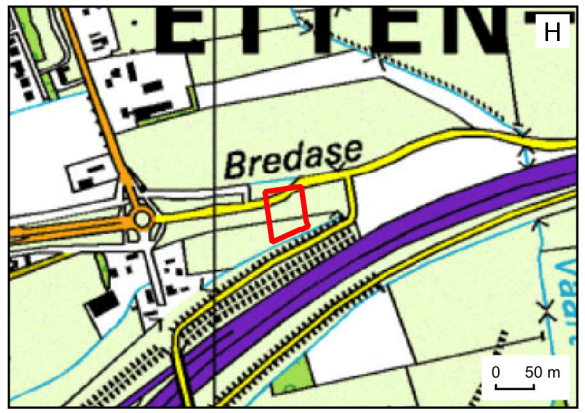
Situatie circa 1940. Bron: Topotijdreis.



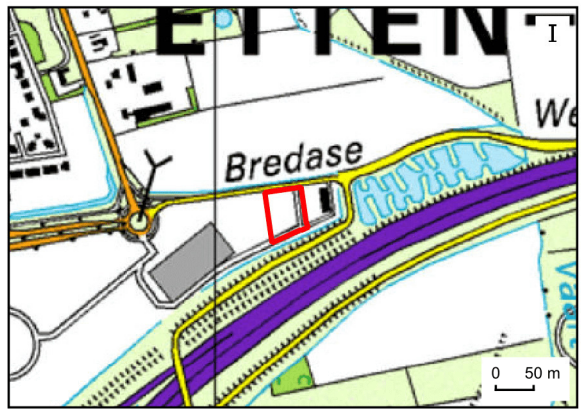
Situatie circa 1962. Bron: Topotijdreis.



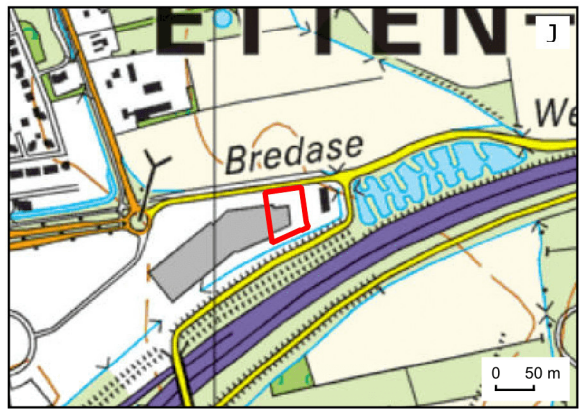
Situatie circa 1980. Bron: Topotijdreis.



Situatie circa 1999. Bron: Topotijdreis.



Situatie circa 2005. Bron: Topotijdreis.



Situatie circa 2009. Bron: Topotijdreis.

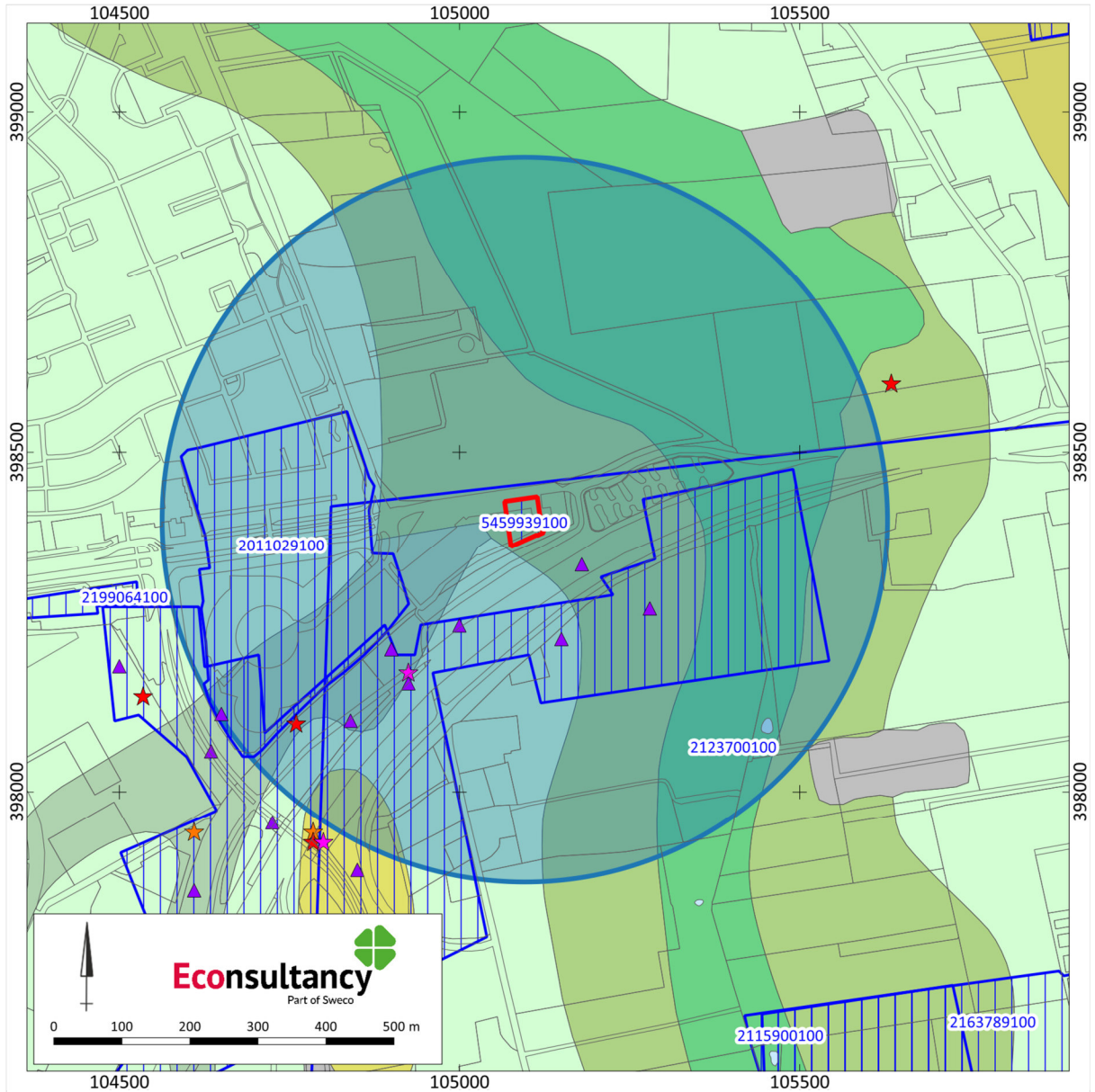
Archeologisch vooronderzoek Trivium 170 in Etten-Leur, gemeente Etten-Leur (22623.001).

Het plangebied op historische kaarten.

Legenda

Plangebied

Kaart 11. Archeologische waarden en onderzoeken rondom het plangebied



Archeologisch vooronderzoek Trivium 170 in Etten-Leur, gemeente Etten-Leur (22623.001).

Archeologische waarden en onderzoeken in de omgeving van het plangebied. Bron: ARCHIS3/AMK.

Archeologisch vooronderzoek Trivium 170 in Etten-Leur, gemeente Etten-Leur (22623.001).

Legenda bij de archeologische waarden- en onderzoekenkaart. Bron: ARCHIS3/AMK.

Legenda

- Plangebied

AMK-terreinen

- Terrein van archeologische waarde
- Terrein van hoge archeologische waarde
- Terrein van zeer hoge archeologische waarde
- Terrein van zeer hoge archeologische waarde, beschermd

type onderzoek

- booronderzoek
- proefsleuven
- begeleiding
- opgraving
- overig

vondsten; complextype

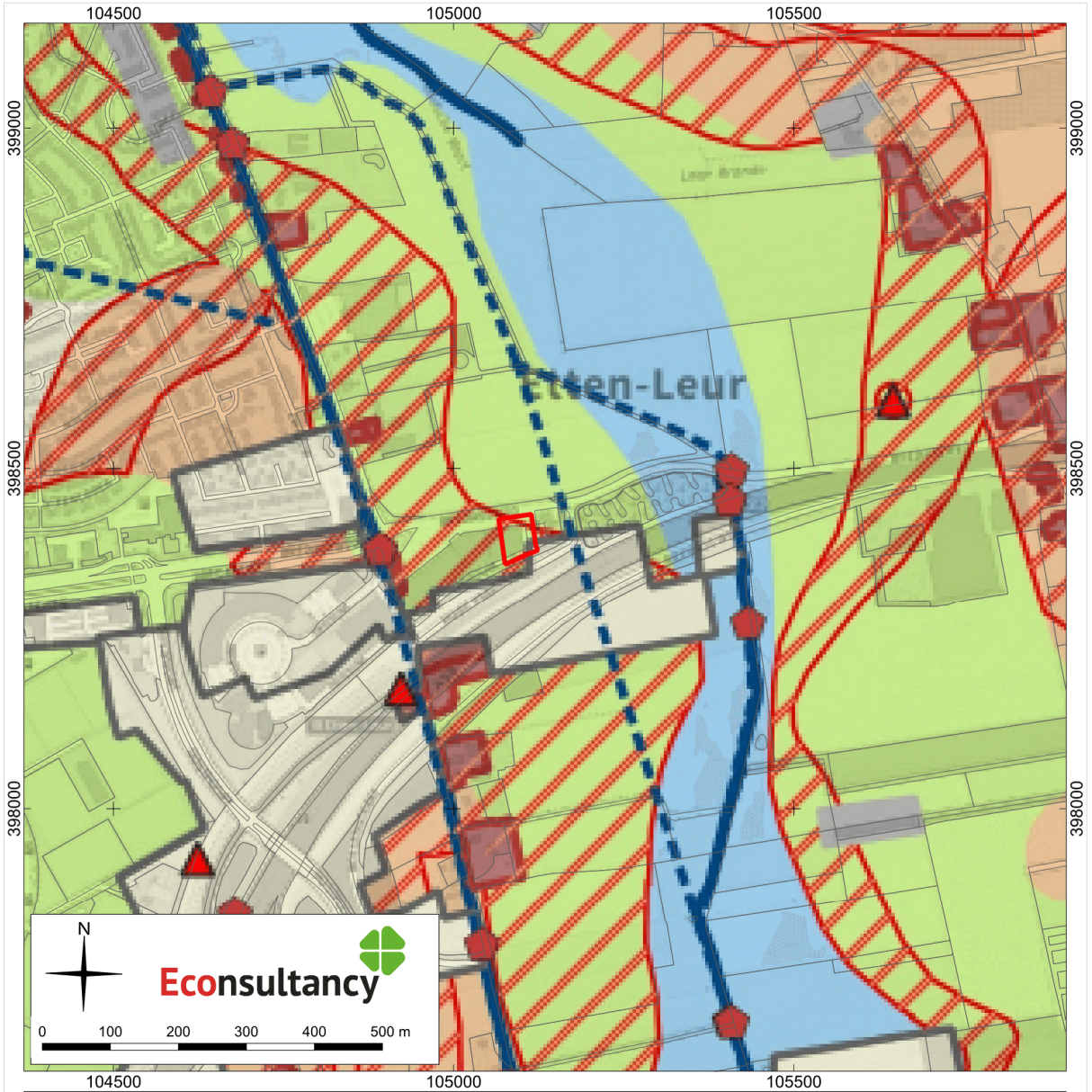
- nederzetting
- grafcontext
- verdedigingswerk
- religieuze context
- onbepaald

vondsten; datering

- Paleolithicum
- Mesolithicum
- Neolithicum
- Bronstijd
- IJzertijd
- Romeinse tijd
- Middeleeuwen
- Nieuwe tijd
- Onbepaald

- Onderzoeksgebied

Kaart 12. Het plangebied op de archeologische verwachtingskaart



Archeologisch vooronderzoek Trivium 170 in Etten-Leur, gemeente Etten-Leur (22623.001).

Het plangebied op de archeologische verwachtingskaart voor vindplaatsen uit alle perioden 'Verdronken en teruggewonnen' van de gemeente Etten-Leur. Bron: RAAP-rapport 6065, kaartbijlage 7.

Archeologisch vooronderzoek Trivium 170 in Etten-Leur, gemeente Etten-Leur (22623.001).

Legenda bij de archeologische verwachtingskaart.

Legenda

Plangebied

archeologische vindplaatsen
- archeologische vindplaatsen
- archeologische structuur / vindplaats
- terrein van hoge archeologische waarde

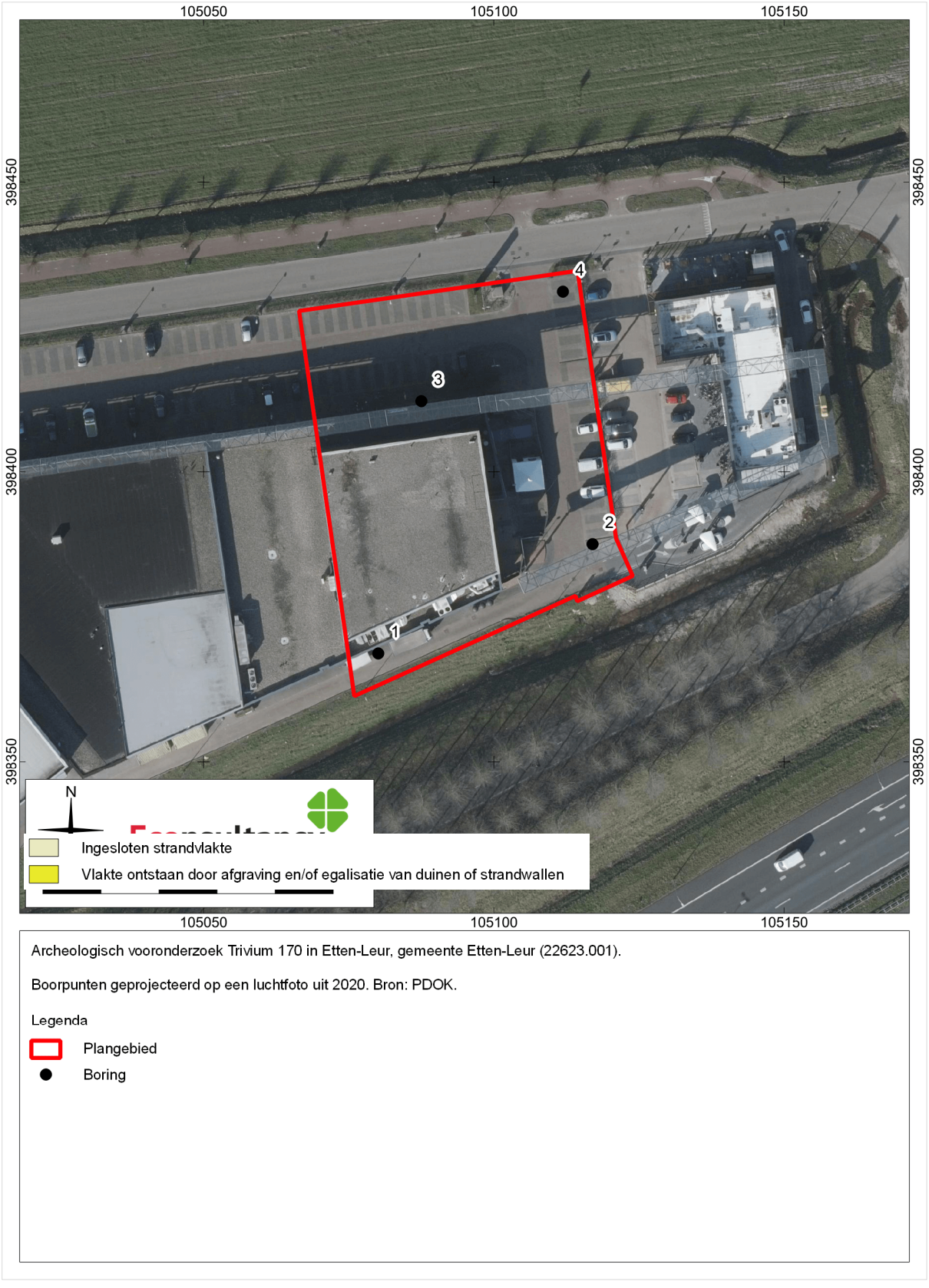
cultuurhistorisch element
- cultuurhistorisch element
- turfvaart (turfdatabank)
- haven/vaart/vliet
- dijk
- cultuurhistorische structuur

onderzoeksmelding
- onderzoek afgerond (vrijgegeven of opgegraven)
- onderzoeksresultaat onbekend
- onderzoek loopt (hoge verwachting voor andere activiteiten dan bewoning vastgesteld)
- onderzoek loopt (hoge verwachting vastgesteld)
- onderzoek loopt (vindplaats vastgesteld)
- verwachting voor archeologische resten op dieper niveau beneden maaiveld

archeologische verwachting
- polder ouder dan 1550 met kans op sporen van zowel middeleeuwse veenontginning als de uit de inpolderingsperiode
- polder jonger dan 1550 met kans op ontginningssporen uit de inpolderingsperiode
- donk met hoge kans op vindplaatsen gerelateerd aan bewoning uit de middeleeuwse ontginningsperiode
- kreek met kans op vindplaatsen gerelateerd aan natte context, met name (lokale) scheepvaart
- kreekbedding met hoge kans op vindplaatsen gerelateerd aan natte context, met name (lokale) scheepvaart
- crevasse met kans op vindplaatsen gerelateerd aan bewoning uit de inpolderingsperiode
- water - met kans op vindplaatsen gerelateerd aan scheepvaart
- hoge kans op vindplaatsen van jager-verzamelaars (gradiëntzone)
- kans op vindplaatsen van jager-verzamelaars in afgedekt landschap
- hoge kans op vindplaatsen gerelateerd aan bewoning (landbouwers en staatssamenlevingen)
- kans op vindplaatsen gerelateerd aan bewoning, begraving en economische en infrastructurele activiteiten
- kans op door stuifzand afgedekt landschap met intacte vindplaatsen
- kans op vindplaatsen gerelateerd aan begraving en economische activiteiten
- kans op vindplaatsen gerelateerd aan economische en infrastructurele activiteiten
- kans op vindplaatsen gerelateerd aan natte context, waaronder turfwinning
- lage kans op vindplaatsen

overig
- verstoord
- gemeentegrens

Kaart 13. Boorpuntenkaart



Archeologisch vooronderzoek Trivium 170 in Etten-Leur, gemeente Etten-Leur (22623.001).

Boorpunten geprojecteerd op een luchtfoto uit 2020. Bron: PDOK.

Legenda

- Plangebied
- Boring

Econsultancy

BIJLAGEN

Bijlage 1. AMZ-cyclus

Het AMZ-proces

Archeologisch onderzoek in Nederland wordt in het algemeen uitgevoerd binnen het kader van de Archeologische Monumentenzorg (AMZ). Het gehele traject van de AMZ omvat een aantal stappen die elkaar kunnen opvolgen, afhankelijk van het resultaat van de voorgaande stappen. Om inhoudelijke, prijs- en planningstechnische redenen kan er soms voor gekozen worden om bepaalde stappen gelijktijdig uit te voeren. Bovendien kan, indien reeds voldoende gegevens bekend zijn, een stap worden overgeslagen. Elke stap eindigt met een rapport met daarin een advies voor de vervolgstappen. Na elke stap wordt er een besluit genomen door de bevoegde overheid, gemeente, provincie of de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, op basis van de resultaten van het archeologisch onderzoek. Indien na een bepaalde stap blijkt dat geen nader vervolgonderzoek nodig is, wordt het archeologisch onderzoek afgesloten. Ook kan de bevoegde overheid besluiten dat een vindplaats van zo groot belang is, dat deze *in situ* behouden moet worden. Dan dienen de archeologische resten in de grond beschermd te worden door planaanpassing of planinpassing.

Het begint met het bepalen van de onderzoeksplicht. Gemeentelijke, provinciale en landelijke archeologische waardenkaarten geven aan of het plangebied in een gebied ligt met een archeologische verwachting. Indien dit het geval is, dan zal er in het kader van de planprocedure onderzoek verricht moeten worden om te bepalen of er archeologische waarden binnen het plangebied aanwezig zijn. Hiermee start de zogenaamde AMZ-cyclus (zie schema).

De eerste fase: Bureauonderzoek

Elk archeologisch onderzoek begint met een bureauonderzoek. Dit heeft tot doel het verwerven van informatie, aan de hand van bestaande bronnen, over bekende of verwachte archeologische waarden, binnen het plangebied om tot een gespecificeerd verwachtingsmodel te komen, op basis waarvan een beslissing genomen kan worden ten aanzien van een eventuele vervolgstap.

De tweede fase: Inventariserend VeldOnderzoek (IVO)

Het doel van een IVO is het aanvullen en toetsen van het gespecificeerde verwachtingsmodel. Het IVO moet informatie geven over de aan- of afwezigheid, de aard, het karakter, de omvang, de datering, de gaafheid, de conservering en de inhoudelijke kwaliteit van de archeologische waarden.

Inventariserend Veldonderzoek; Booronderzoek en Veldkartering

Door een booronderzoek kan er een goede inschatting gemaakt worden van de kans op archeologische waarden (grondsporen en daarmee samenhangende voorwerpen). Bij het booronderzoek is een onderscheid aangebracht in een verkennende, karterende en waarderende fase. De verkennende fase heeft tot doel inzicht te krijgen in de vormeenheden van het landschap, voor zover deze van invloed zijn op de locatiekeuze. Op deze manier worden kansarme zones uitgesloten en kansrijke zones geselecteerd voor de volgende fasen. Tijdens de karterende fase wordt het onderzoeksgebied systematisch onderzocht op de aanwezigheid van archeologische vondsten of sporen. De waarderende fase sluit aan op de karterende fase. Het waarnemingsnet kan verdicht worden om de horizontale begrenzing, ligging en omvang van archeologische vindplaatsen vast te stellen.

Een veldkartering wordt uitgevoerd wanneer vondsten of sporen aan de oppervlakte worden verwacht en zichtbaar zijn op het moment dat het onderzoek uitgevoerd wordt. Dit type onderzoek bestaat uit het systematisch belopen van het maaiveld van het plangebied.

Inventariserend Veldonderzoek; Proefsleuven
Als uit vooronderzoek blijkt dat binnen het plangebied archeologische resten aangetroffen kunnen worden kan de bevoegde overheid beslissen tot een proefsleuvenonderzoek. Proefsleuven zijn lange sleuven van minimaal twee tot vijf meter breed die worden aangelegd in de zones waar in de voorgaande onderzoeksfase aanwijzingen voor vindplaatsen zijn aangetroffen. De KNA schrijft voor dat bij een dergelijk onderzoek minimaal 5% van het te verstoren gebied onderzocht dient te worden.

Variant archeologische begeleiding
Als het vooronderzoek niet voldoende informatie heeft opgeleverd om de archeologische waarde van de archeologische resten te bepalen en indien proefsleuvenonderzoek door praktische redenen niet uitvoerbaar is, kan besloten worden tot proefsleuven variant archeologische begeleiding van de sloop- of graafwerkzaamheden. Dit betekent dat archeologen bij het graafwerk aanwezig zijn om het werk te volgen en eventuele resten te documenteren. Wanneer tijdens de werkzaamheden vondsten (van hoge archeologische waarde) naar boven komen, die aanleiding geven tot nader onderzoek, kan alsnog besloten worden om tot een opgraving over te gaan.

De derde fase: Opgraven
Indien de archeologische resten niet *in situ* bewaard kunnen blijven, maar wel van belang zijn voor de wetenschap, kan de bevoegde overheid besluiten over te gaan tot een opgraving. Het doel hiervan is volgens de KNA het documenteren van gegevens en het veiligstellen van materiaal van vindplaatsen om daarmee informatie te behouden, die van belang is voor kennisvorming over het verleden.

Variant archeologische begeleiding
Als het vooronderzoek niet voldoende informatie heeft opgeleverd om de archeologische waarde van de archeologische resten te bepalen, kan besloten worden tot een opgraving variant archeologische begeleiding van de sloop- of graafwerkzaamheden. Dit betekent dat archeologen bij het graafwerk aanwezig zijn om het werk te volgen en eventuele resten te documenteren. Wanneer tijdens de werkzaamheden vondsten (van hoge archeologische waarde) naar boven komen, die aanleiding geven tot nader onderzoek, kan alsnog besloten worden om tot een opgraving over te gaan.

Schema van de Archeologische Monumenten Zorg		
Vergunningaanvraag/ruimtelijke ontwikkeling ▼ Toetsing aan archeologisch beleid (Gemeente, Provincie, Rijk)	►	Vergunningverlening indien geen onderzoek noodzakelijk wordt geacht.
▼ Bureauonderzoek* (verzamelen gegevens en opstellen verwachtingsmodel) ▼ Besluit (door de bevoegde overheid op basis van resultaten)	►	Bij geen of geringe kans op aanwezigheid van archeologie. Einde onderzoek, vrijgeven voor functie (eventueel met bouwkundige voorwaarden). Ook kan besloten worden over te gaan op het begeleiden van de graafwerkzaamheden door archeologen.***
▼ Inventariserend veldonderzoek* ▼ ▼ Verkennend veldonderzoek Door middel van: - terreininspectie - booronderzoek** ▼ ►**** Karterend veldonderzoek Door middel van: - oppervlaktekartering - booronderzoek** - proefsleuven*** ▼***** Besluit (door de bevoegde overheid op basis van resultaten)	►	Bij geen of geringe kans op aanwezigheid van archeologie. Einde onderzoek, vrijgeven voor functie (eventueel met bouwkundige voorwaarden). Ook kan besloten worden over te gaan op het begeleiden van de graafwerkzaamheden door archeologen.***
▼ Bewezen of hoge kans op de aanwezigheid van archeologie ▼****** Waarderend veldonderzoek door middel van proefsleuven*** (variant begeleiding) ▼ Besluit (door de bevoegde overheid op basis van resultaten) ▼ ▼ Opgraven*** Verwijderen van de archeologische resten door archeologen (variant begeleiding) Beschermen Bescherming van de archeologie door planaanpassing	►	Bij geen of geringe kans op aanwezigheid van archeologie, wel archeologische waarden aanwezig maar geen vervolgonderzoek noodzakelijk op grond van waardering. Einde onderzoek, vrijgeven voor functie (eventueel met bouwkundige voorwaarden).

* Combinatie bureauonderzoek en IVO verkennende of karterende fase mogelijk, indien een PvA aanwezig is.

** Voorafgaand aan het booronderzoek dient een PvA worden opgesteld, toetsing door de bevoegde overheid.

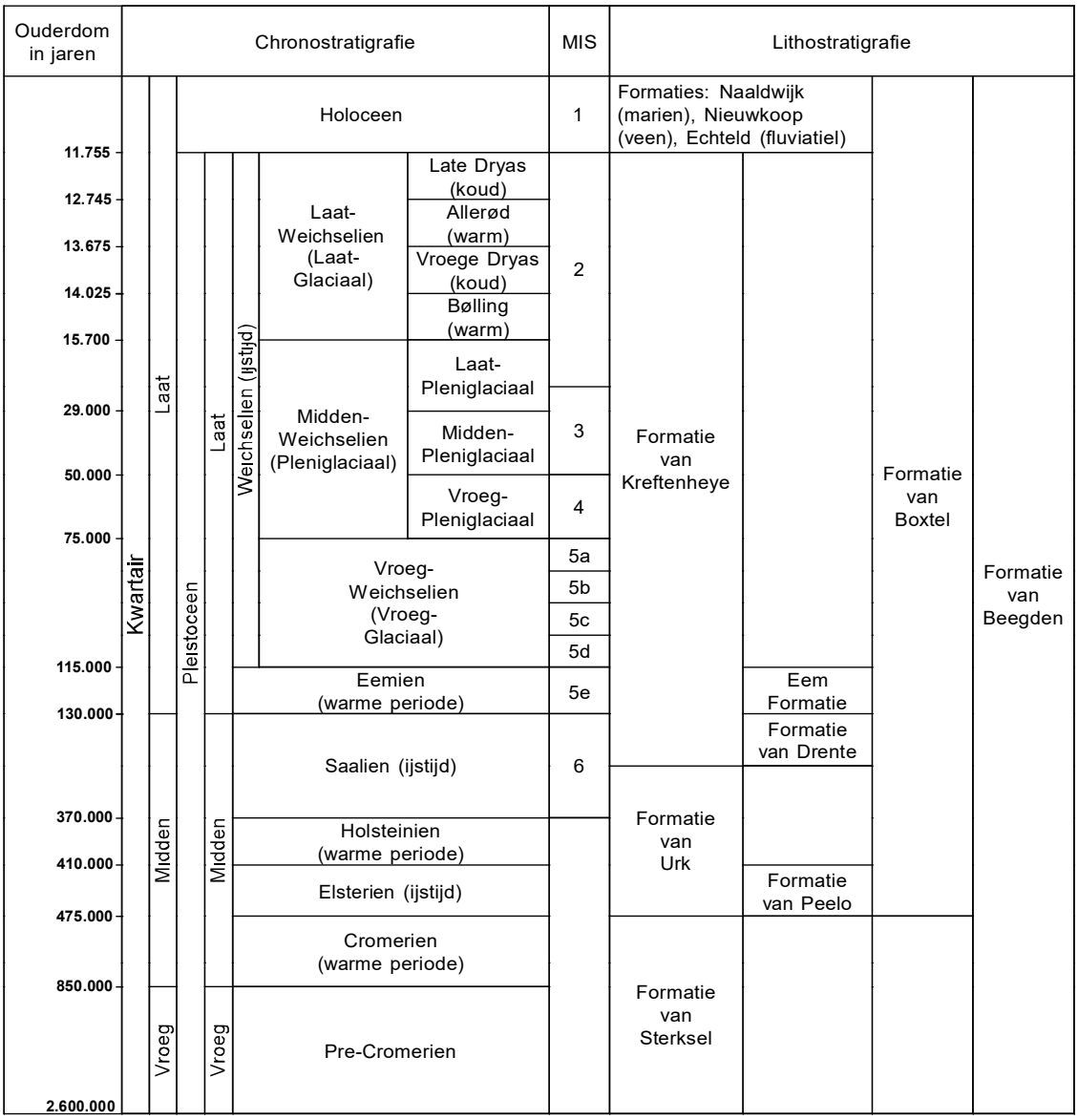
*** Voorafgaand aan het onderzoek dient een PvE en PvA te worden opgesteld, toetsing door de bevoegde overheid.

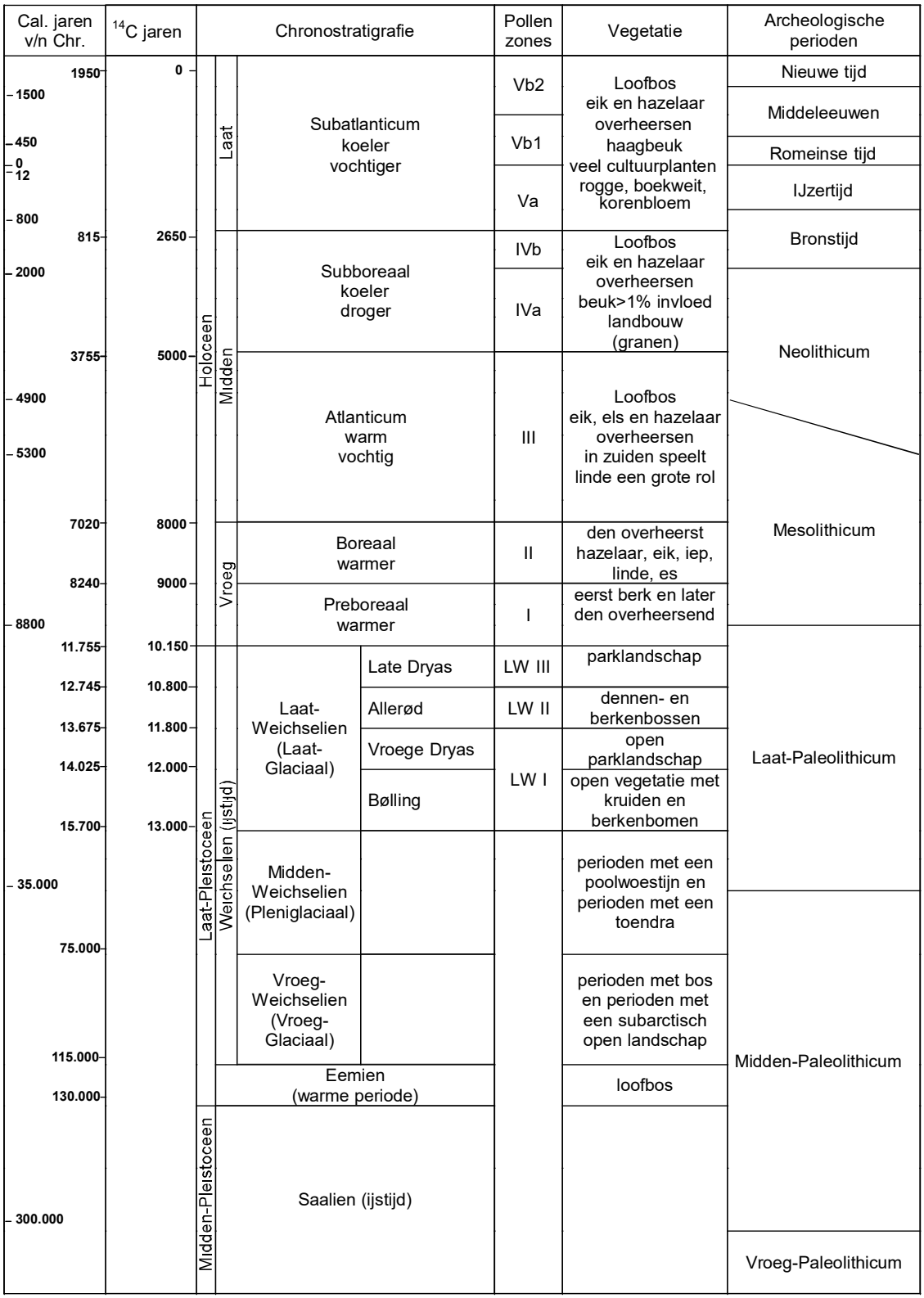
**** Na een verkennend booronderzoek kan de bevoegde overheid besluiten dat een aanvullend karterend bureauonderzoek moet worden uitgevoerd.

***** Een combinatie van bureauonderzoek en IVO karterende en waarderende fase door middel van proefsleuven is mogelijk, indien een PvA en een goedgekeurd PvE aanwezig is en met instemming van de bevoegde overheid.

****** Een combinatie van bureauonderzoek en IVO karterende en waarderende fase door middel van proefsleuven of een IVO karterende en waarderende fase door middel van proefsleuven is mogelijk, indien een PvA en een goedgekeurd PvE aanwezig is en met instemming van de bevoegde overheid.

Bijlage 2. Overzicht geologische en archeologische tijdvakken

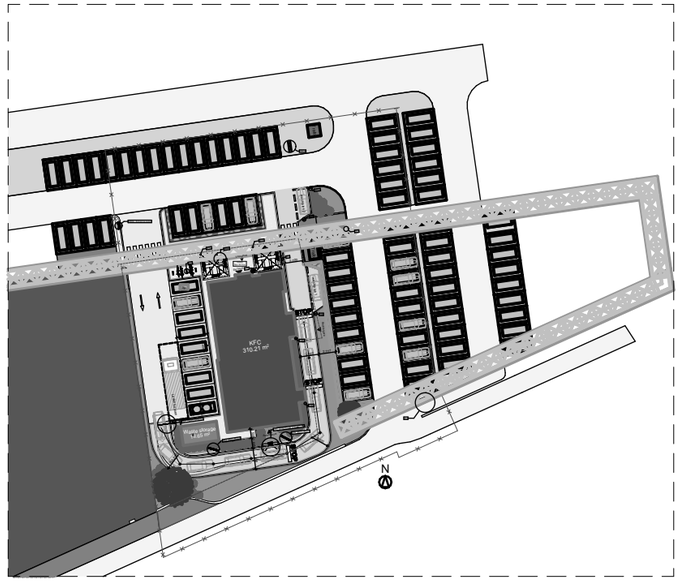




Chronostratigrafie voor Noordwest-Europa volgens Zagwijn (1974), Vandenberghe (1985) en De Mulder *et al.* (2003). Lithostratigrafie volgens De Mulder *et al.* (2003). Mariene isotoop stadium (MIS) volgens Bassinot *et al.* (1994). Atmosferische data volgens Stuiver *et al.* (1998). Zuurstofisotoop calibratie (OxCal) versie 3.9 Bronk Ramsey (2003), toegepast op het Laat-Weichselien en het Holoceen.
Archeologische periode-indeling en ouderdom volgens de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB).
Vegetatie bewerkt volgens Berendsen (2000). Pollenzones volgens P. Vos & P. Kiden (2005).

Bijlage 3. Planontwerp





Situatie 1:1000

LEGEND

01 Groen - Gras hoger (1000 mm)	Bestrating - baksteen rood 21	Groen - Gras bruin
Asfalt - licht	Beton - betonsteen licht	

TERRAIN INVENTORY		
	TI08-b Exoneration sign	1
	TI09 Parking sign drive	2
	TI11 Barries post	1
	TIc02 - RVS Aanrijdbeveiliging	2

DRIVE ITEMS		
	DI01_Order kiosk with canopy	1
	DI02_Height Detector	1
	DI04_Menu Board	2
	DI08.b_Entrance pylon	1

TERRACE		
Terrace area (m2)		55.73
Number of terrace seats	4	32
Number of umbrella's		2

PARKING	
Total number of parking lots	58
Number of normal parking lots (2.5x5m)	55
Number of disabled parking lots (3.5x5m)	0
Number of waiting parking lots	2
Number of bicycle stands	6

Opdrachtgever:
Collins Foods Limited
Schurenbergweg 9b
1105AP Amsterdam
tel.: +31 20 311 6811
e-mail: info@collinsfoods.eu

Deze tekening is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n). Indien u deze tekening ten onrechte heeft ontvangen, neem dan contact met ons op per kerende e-mail. Op de door ons verstrekte informatie berust ons auteursrecht. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is, behoudens voorafgaande schriftelijke toestemming van XS architecten Coöperatie U.A. niet toegestaan. Wij aanvaarden geen aansprakelijkheid voor de juiste en volledige overbrenging van de inhoud.

Maatvoering in het werk te bepalen

Versie:	Omschrijving:
A 07-10-2022	
B 09-11-2022	

Project:
KFC Etten Leur Trivium
Trivium 170
4873 LP Etten Leur

Fase:
Approval


Onderwerp:
Situatie

Tekening nummer:
DO-SIT-02 B

Fase (AA)	Tekening (AAA)	Volgnr. (-00)	Versie A

Datum:	09-11-2022
Schaal:	1:200, 1:1000
Formaat:	A3 (liggend)
Getekend:	

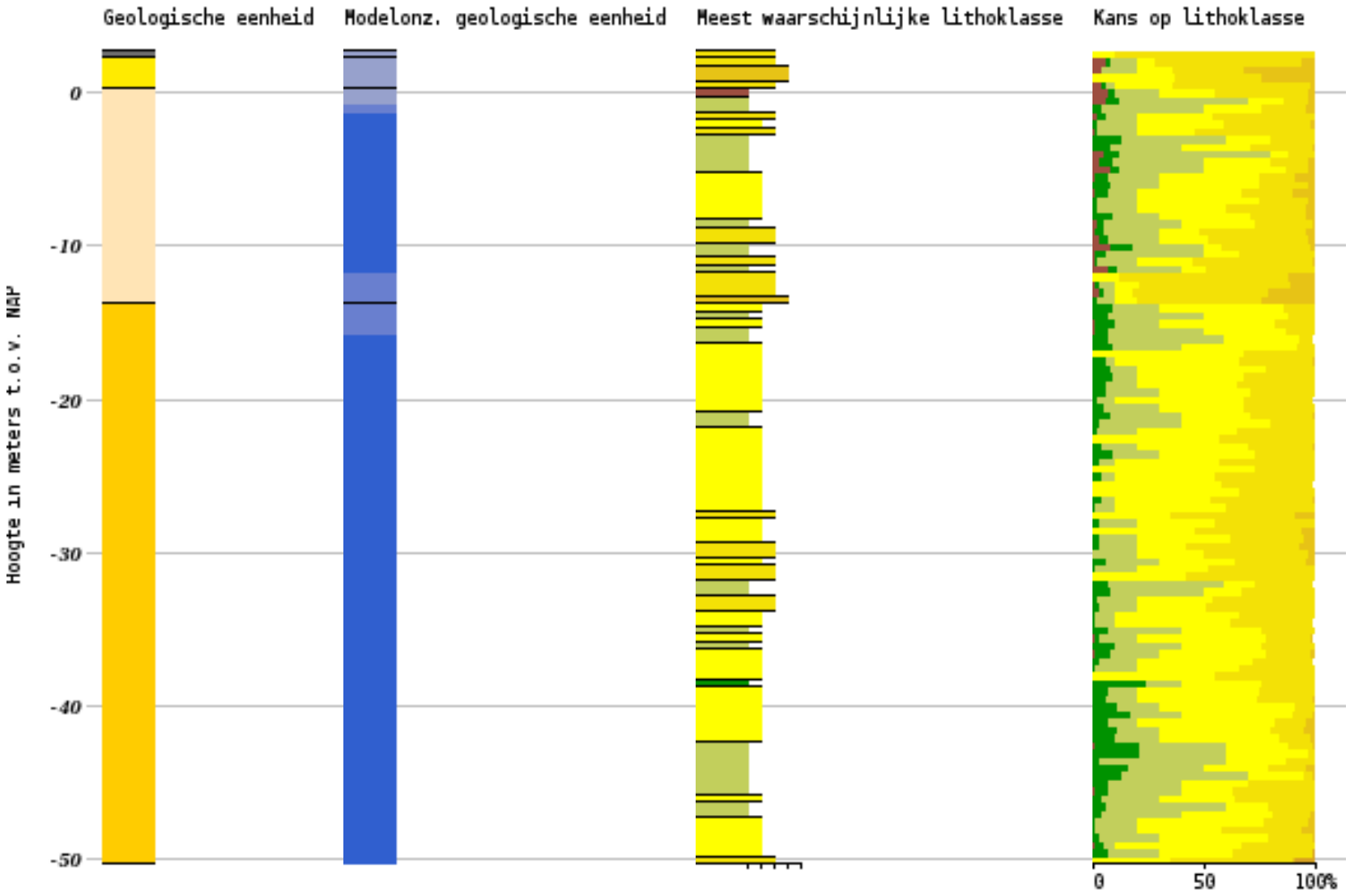
XS architecten Coöperatie U.A.
Siliciumweg 15 / 3812 SV / Amersfoort
tel: +31 (0)33 33 20 200 / e-mail: info@xsarch.nl

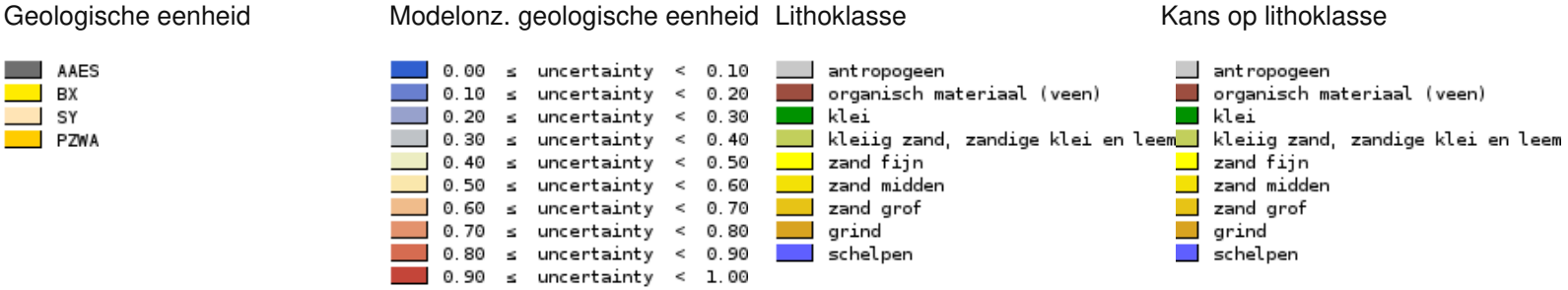

BREDASEWEG
Boerenbond Vloerpeil 5500+NAP
N.T.B. 5500+NAP
FEC Vloerpeil 5500+NAP
PRAXIS 5800+NAP
5800+NAP
5000+NAP
4750+NAP
4500+NAP
4600+NAP
4350+NAP
Trafo
Invalide
27 pp
VAST
PRAATPAAL
11225.0000
19000.0000
18636.7484
363.2516
18490.7877
10889.0147
8110.9853
46396.7473
7288.7128
15559.4689
16448.1507
2551.8493
38000

Bijlage 4. GeoTOP-model voor het plangebied

Appelboor BRO GeoTOP v1.5

Coördinaten:	105102, 398401 (RD)
Maaiveld:	2.75 m t.o.v. NAP
Hoogte t.o.v NAP:	-50.25 m - 2.75 m




Geologische eenheid
AAES
BX
SY
PZWA
Modelonz. geologische eenheid
0.00 ≤ uncertainty < 0.10
0.10 ≤ uncertainty < 0.20
0.20 ≤ uncertainty < 0.30
0.30 ≤ uncertainty < 0.40
0.40 ≤ uncertainty < 0.50
0.50 ≤ uncertainty < 0.60
0.60 ≤ uncertainty < 0.70
0.70 ≤ uncertainty < 0.80
0.80 ≤ uncertainty < 0.90
0.90 ≤ uncertainty < 1.00
Lithoklasse
antropogeen
organisch materiaal (veen)
klei
kleiig zand, zandige klei en leem
zand fijn
zand midden
zand grof
grind
schelpen
Kans op lithoklasse
antropogeen
organisch materiaal (veen)
klei
kleiig zand, zandige klei en leem
zand fijn
zand midden
zand grof
grind
schelpen

Zaak

Zaaktype	**Registratie rapportplichtige onderzoeksmelding**
Zaakidentificatie	2025197100
Voorafgaand onderzoek	-
Archis2 Onderzoeksmeldingsnr	3908
Eigen kenmerk project	-
Verwerving	verwervingswijzen~archeologisch~non-destructief~archeologisch: boring
Uitvoerder	RAAP Archeologisch Adviesbureau
Bevoegd gezag	particulier
Provincie	Noord-Brabant
Gemeente	Etten-Leur
Plaats	Etten-Leur
Toponiem	-
X coördinaat	104441
Y coördinaat	397354
Startdatum veldwerk	01/01/1993
Verwachte einddatum veldwerk	01/01/1993
Meldingsdatum	01/01/1993
Omschrijving	AAI-1 bestaande uit een veldkartering en een booronderzoek op een aantal percelen ten zuidoosten van Etten-Leur. Aanleiding is de geplande aanleg van de Rijksweg A58. NB: Het onderzoek(meldings)gebied is in Archis niet geheel exact weergegeven. Literatuur: Haarhuis, H.F.A., 1993: Traject Rijksweg A58 Etten-Leur; archeologisch onderzoek in het kader van de MER. RAAP-notitie 55.
Status zaak	Onderzoek afgemeld op 26-05-2015

Vondstlocatie

Objectnummer	1060983
Archis2 Waarnemingsnr	122954
Archis2 Vondstmeldingsnr	122954
Gemeente	Etten-Leur
Plaats	Etten-Leur
Toponiem	-
Eigen kenmerk project	-
X coördinaat	103425
Y coördinaat	396625
Toelichting	-

Vondsten

Objectnummer	Aantal	Materiaal	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
285827	1	vuursteen	kern - afslagkern	Laat Paleolithicum B	Laat Neolithicum	

Complexen

Objectnummer	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
232950	complextype niet te bepalen	Laat Paleolithicum B	Laat Neolithicum	

Vondstlocatie

Objectnummer	1060984

Archis2 Waarnemingsnr	122956
Archis2 Vondstmeldingsnr	122956
Gemeente	Etten-Leur
Plaats	Etten-Leur
Toponiem	-
Eigen kenmerk project	-
X coördinaat	104050
Y coördinaat	396850
Toelichting	-

Vondsten

Objectnummer	Aantal	Materiaal	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
285829	1	vuursteen	afslag	Laat Paleolithicum B	Laat Neolithicum	

Complexen

Objectnummer	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
168965	complextype niet te bepalen	Laat Paleolithicum B	Laat Neolithicum	

Vondstlocatie

Objectnummer	1060985
Archis2 Waarnemingsnr	122957
Archis2 Vondstmeldingsnr	122957
Gemeente	Etten-Leur
Plaats	Etten-Leur
Toponiem	-
Eigen kenmerk project	-
X coördinaat	104250
Y coördinaat	396950
Toelichting	-

Vondsten

Objectnummer	Aantal	Materiaal	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
285830	4	keramiek	grijsbakkend gedraaid aardewerk	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Complexen

Objectnummer	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
135555	complextype niet te bepalen	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Vondstlocatie

Objectnummer	1060986
Archis2 Waarnemingsnr	122958
Archis2 Vondstmeldingsnr	122958
Gemeente	Etten-Leur
Plaats	Etten-Leur
Toponiem	-
Eigen kenmerk project	-
X coördinaat	104360
Y coördinaat	397180
Toelichting	-

Vondsten

Objectnummer	Aantal	Materiaal	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
285831	5	keramiek	grijsbakkend gedraaid aardewerk	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Complexen

Objectnummer	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
232951	complextype niet te bepalen	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Vondstlocatie

Objectnummer	1060987
Archis2 Waarnemingsnr	122959
Archis2 Vondstmeldingsnr	122959
Gemeente	Etten-Leur
Plaats	Etten-Leur
Toponiem	-
Eigen kenmerk project	-
X coördinaat	104520
Y coördinaat	397275
Toelichting	-

Vondsten

Objectnummer	Aantal	Materiaal	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
285832	5	keramiek	grijsbakkend gedraaid aardewerk	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Complexen

Objectnummer	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
135556	complextype niet te bepalen	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Vondstlocatie

Objectnummer	1060988
Archis2 Waarnemingsnr	122964
Archis2 Vondstmeldingsnr	122964
Gemeente	Etten-Leur
Plaats	Etten-Leur
Toponiem	-
Eigen kenmerk project	-
X coördinaat	104775
Y coördinaat	398100
Toelichting	-

Vondsten

Objectnummer	Aantal	Materiaal	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
285837	2	vuursteen	afslag	Laat Paleolithicum B	Laat Neolithicum	

Complexen

Objectnummer	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
168966	complextype niet te bepalen	Laat Paleolithicum B	Laat Neolithicum	

Vondstlocatie

Objectnummer	1060989
Archis2 Waarnemingsnr	122974
Archis2 Vondstmeldingsnr	122974
Gemeente	Etten-Leur
Plaats	Etten-Leur
Toponiem	-
Eigen kenmerk project	-
X coördinaat	105150
Y coördinaat	398240
Toelichting	-

Vondsten

Objectnummer	Aantal	Materiaal	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
285847	1	keramiek	grijsbakkend gedraaid aardewerk	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Complexen

Objectnummer	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
135559	complextype niet te bepalen	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Vondstlocatie

Objectnummer	1060990
Archis2 Waarnemingsnr	122992
Archis2 Vondstmeldingsnr	122992
Gemeente	Etten-Leur
Plaats	Etten-Leur
Toponiem	-
Eigen kenmerk project	-
X coördinaat	104925
Y coördinaat	398175
Toelichting	-

Vondsten

Objectnummer	Aantal	Materiaal	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
285864	1	keramiek	beeld	Nieuwe Tijd Vroeg	Nieuwe Tijd Vroeg	pijpaarden beeldje
285865	3	keramiek	grijsbakkend gedraaid aardewerk	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Complexen

Objectnummer	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
135562	complextype niet te bepalen	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	
135563	complextype niet te bepalen	Nieuwe Tijd Vroeg	Nieuwe Tijd Vroeg	

Vondstlocatie

Objectnummer	1062645
Archis2 Waarnemingsnr	122951
Archis2 Vondstmeldingsnr	122951
Gemeente	Etten-Leur
Plaats	Etten-Leur
Toponiem	-
Eigen kenmerk project	-
X coördinaat	103025
Y coördinaat	396470
Toelichting	-

Vondsten

Objectnummer	Aantal	Materiaal	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
285824	1	vuursteen	afslag	Laat Paleolithicum B	Laat Neolithicum	

Complexen

Objectnummer	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
135552	complextype niet te bepalen	Laat Paleolithicum B	Laat Neolithicum	

Vondstlocatie

Objectnummer	1062646
Archis2 Waarnemingsnr	122952
Archis2 Vondstmeldingsnr	122952
Gemeente	Etten-Leur
Plaats	Etten-Leur
Toponiem	-
Eigen kenmerk project	-
X coördinaat	103100
Y coördinaat	396275
Toelichting	-

Vondsten

Objectnummer	Aantal	Materiaal	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
285825	4	vuursteen	afslag	Laat Paleolithicum B	Laat Neolithicum	

Complexen

Objectnummer	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
168964	complextype niet te bepalen	Laat Paleolithicum B	Laat Neolithicum	

Vondstlocatie

Objectnummer	1062647
Archis2 Waarnemingsnr	122953
Archis2 Vondstmeldingsnr	122953
Gemeente	Etten-Leur
Plaats	Etten-Leur
Toponiem	-
Eigen kenmerk project	-
X coördinaat	103175
Y coördinaat	396400
Toelichting	-

Vondsten

Objectnummer	Aantal	Materiaal	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
285826	3	keramiek	grijsbakkend gedraaid aardewerk	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Complexen

Objectnummer	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
135553	complextype niet te bepalen	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Vondstlocatie

Objectnummer	1062648
Archis2 Waarnemingsnr	122955
Archis2 Vondstmeldingsnr	122955
Gemeente	Etten-Leur
Plaats	Etten-Leur
Toponiem	-
Eigen kenmerk project	-
X coördinaat	103800
Y coördinaat	396800
Toelichting	-

Vondsten

Objectnummer	Aantal	Materiaal	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
285828	3	keramiek	grijsbakkend gedraaid aardewerk	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Complexen

Objectnummer	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
135554	complextype niet te bepalen	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Vondstlocatie

Objectnummer	1062649
Archis2 Waarnemingsnr	122960
Archis2 Vondstmeldingsnr	122960
Gemeente	Etten-Leur
Plaats	Etten-Leur
Toponiem	-
Eigen kenmerk project	-
X coördinaat	104520
Y coördinaat	397375
Toelichting	-

Vondsten

Objectnummer	Aantal	Materiaal	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
285833	1	keramiek	grijsbakkend gedraaid aardewerk	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Complexen

Objectnummer	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
232952	complextype niet te bepalen	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Vondstlocatie

Objectnummer	1062650
Archis2 Waarnemingsnr	122961
Archis2 Vondstmeldingsnr	122961
Gemeente	Etten-Leur
Plaats	Etten-Leur
Toponiem	-
Eigen kenmerk project	-
X coördinaat	104625
Y coördinaat	397750
Toelichting	-

Vondsten

Objectnummer	Aantal	Materiaal	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
285834	5	keramiek	grijsbakkend gedraaid aardewerk	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Complexen

Objectnummer	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
201241	complextype niet te bepalen	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Vondstlocatie

Objectnummer	1062651
Archis2 Waarnemingsnr	122962
Archis2 Vondstmeldingsnr	122962
Gemeente	Etten-Leur
Plaats	Etten-Leur
Toponiem	-
Eigen kenmerk project	-
X coördinaat	104675
Y coördinaat	397775
Toelichting	-

Vondsten

Objectnummer	Aantal	Materiaal	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
285835	4	keramiek	grijsbakkend gedraaid aardewerk	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Complexen

Objectnummer	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
232953	complextype niet te bepalen	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Vondstlocatie

Objectnummer	1062652
Archis2 Waarnemingsnr	122963

Archis2 Vondstmeldingsnr	122963
Gemeente	Etten-Leur
Plaats	Etten-Leur
Toponiem	-
Eigen kenmerk project	-
X coördinaat	104725
Y coördinaat	397970
Toelichting	-

Vondsten

Objectnummer	Aantal	Materiaal	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
285836	1	keramiek	Proto-steengoed	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Complexen

Objectnummer	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
135557	complextype niet te bepalen	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Vondstlocatie

Objectnummer	1062653
Archis2 Waarnemingsnr	122965
Archis2 Vondstmeldingsnr	122965
Gemeente	Etten-Leur
Plaats	Etten-Leur
Toponiem	-
Eigen kenmerk project	-
X coördinaat	104840
Y coördinaat	398120
Toelichting	-

Vondsten

Objectnummer	Aantal	Materiaal	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
285838	16	keramiek	grijsbakkend gedraaid aardewerk	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Complexen

Objectnummer	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
232954	complextype niet te bepalen	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Vondstlocatie

Objectnummer	1062654
Archis2 Waarnemingsnr	122966
Archis2 Vondstmeldingsnr	122966
Gemeente	Etten-Leur
Plaats	Etten-Leur
Toponiem	-
Eigen kenmerk project	-
X coördinaat	104900
Y coördinaat	398225
Toelichting	-

Vondsten

Objectnummer	Aantal	Materiaal	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
285839	3	keramiek	grijsbakkend gedraaid aardewerk	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Complexen

Objectnummer	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
232955	complextype niet te bepalen	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Vondstlocatie

Objectnummer	1062655
Archis2 Waarnemingsnr	122967
Archis2 Vondstmeldingsnr	122967
Gemeente	Etten-Leur
Plaats	Etten-Leur
Toponiem	-
Eigen kenmerk project	-
X coördinaat	104625
Y coördinaat	397925
Toelichting	-

Vondsten

Objectnummer	Aantal	Materiaal	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
285840	2	vuursteen	kling	Midden Mesolithicum	Laat Mesolithicum	

Complexen

Objectnummer	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
201242	complextype niet te bepalen	Midden Mesolithicum	Laat Mesolithicum	

Vondstlocatie

Objectnummer	1062656
Archis2 Waarnemingsnr	122968
Archis2 Vondstmeldingsnr	122968
Gemeente	Etten-Leur
Plaats	Etten-Leur
Toponiem	-
Eigen kenmerk project	-
X coördinaat	104610
Y coördinaat	397870
Toelichting	-

Vondsten

Objectnummer	Aantal	Materiaal	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
285841	3	keramiek	grijsbakkend gedraaid aardewerk	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Complexen

Objectnummer	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
232956	complextype niet te bepalen	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Vondstlocatie

Objectnummer	1062657
Archis2 Waarnemingsnr	122969
Archis2 Vondstmeldingsnr	122969
Gemeente	Etten-Leur
Plaats	Etten-Leur
Toponiem	-
Eigen kenmerk project	-
X coördinaat	104635
Y coördinaat	398075
Toelichting	-

Vondsten

Objectnummer	Aantal	Materiaal	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
285842	8	keramiek	grijsbakkend gedraaid aardewerk	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Complexen

Objectnummer	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
201243	complextype niet te bepalen	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Vondstlocatie

Objectnummer	1062658
Archis2 Waarnemingsnr	122970
Archis2 Vondstmeldingsnr	122970
Gemeente	Etten-Leur
Plaats	Etten-Leur
Toponiem	-
Eigen kenmerk project	-
X coördinaat	104650
Y coördinaat	398130
Toelichting	-

Vondsten

Objectnummer	Aantal	Materiaal	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
285843	1	keramiek	Proto-steengoed	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Complexen

Objectnummer	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
135558	complextype niet te bepalen	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Vondstlocatie

Objectnummer	1062659
Archis2 Waarnemingsnr	122971
Archis2 Vondstmeldingsnr	122971

Gemeente	Etten-Leur
Plaats	Etten-Leur
Toponiem	-
Eigen kenmerk project	-
X coördinaat	104500
Y coördinaat	398200
Toelichting	-

Vondsten

Objectnummer	Aantal	Materiaal	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
285844	11	keramiek	grijsbakkend gedraaid aardewerk	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Complexen

Objectnummer	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
201244	complextype niet te bepalen	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Vondstlocatie

Objectnummer	1062660
Archis2 Waarnemingsnr	122972
Archis2 Vondstmeldingsnr	122972
Gemeente	Etten-Leur
Plaats	Etten-Leur
Toponiem	-
Eigen kenmerk project	-
X coördinaat	104550
Y coördinaat	398140
Toelichting	-

Vondsten

Objectnummer	Aantal	Materiaal	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
285845	1	vuursteen	afslag	Laat Paleolithicum B	Laat Neolithicum	

Complexen

Objectnummer	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
201245	complextype niet te bepalen	Laat Paleolithicum B	Laat Neolithicum	

Vondstlocatie

Objectnummer	1062661
Archis2 Waarnemingsnr	122973
Archis2 Vondstmeldingsnr	122973
Gemeente	Etten-Leur
Plaats	Etten-Leur
Toponiem	-
Eigen kenmerk project	-
X coördinaat	105000
Y coördinaat	398260
Toelichting	-

Vondsten

Objectnummer	Aantal	Materiaal	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
285846	8	keramiek	grijsbakkend gedraaid aardewerk	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Complexen

Objectnummer	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
168967	complextype niet te bepalen	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Vondstlocatie

Objectnummer	1062662
Archis2 Waarnemingsnr	122975
Archis2 Vondstmeldingsnr	122975
Gemeente	Etten-Leur
Plaats	Etten-Leur
Toponiem	-
Eigen kenmerk project	-
X coördinaat	105180
Y coördinaat	398350
Toelichting	-

Vondsten

Objectnummer	Aantal	Materiaal	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
285848	4	keramiek	grijsbakkend gedraaid aardewerk	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Complexen

Objectnummer	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
201246	complextype niet te bepalen	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Vondstlocatie

Objectnummer	1062663
Archis2 Waarnemingsnr	122976
Archis2 Vondstmeldingsnr	122976
Gemeente	Etten-Leur
Plaats	Etten-Leur
Toponiem	-
Eigen kenmerk project	-
X coördinaat	105280
Y coördinaat	398285
Toelichting	-

Vondsten

Objectnummer	Aantal	Materiaal	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
285849	2	keramiek	grijsbakkend gedraaid aardewerk	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Complexen

Objectnummer	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
201247	complextype niet te bepalen	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Vondstlocatie

Objectnummer	1062664
Archis2 Waarnemingsnr	122977
Archis2 Vondstmeldingsnr	122977
Gemeente	Etten-Leur
Plaats	Etten-Leur
Toponiem	-
Eigen kenmerk project	-
X coördinaat	103750
Y coördinaat	396475
Toelichting	-

Vondsten

Objectnummer	Aantal	Materiaal	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
285850	2	vuursteen	afslag	Laat Paleolithicum B	Laat Neolithicum	

Complexen

Objectnummer	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
168968	complextype niet te bepalen	Laat Paleolithicum B	Laat Neolithicum	

Vondstlocatie

Objectnummer	1062665
Archis2 Waarnemingsnr	122978
Archis2 Vondstmeldingsnr	122978
Gemeente	Etten-Leur
Plaats	Etten-Leur
Toponiem	-
Eigen kenmerk project	-
X coördinaat	104320
Y coördinaat	396740
Toelichting	-

Vondsten

Objectnummer	Aantal	Materiaal	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
285851	1	keramiek	Elmpt	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Complexen

Objectnummer	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
201248	complextype niet te bepalen	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Vondstlocatie

Objectnummer	1062666
Archis2 Waarnemingsnr	122979
Archis2 Vondstmeldingsnr	122979
Gemeente	Etten-Leur

Plaats	Etten-Leur
Toponiem	-
Eigen kenmerk project	-
X coördinaat	104380
Y coördinaat	396690
Toelichting	-

Vondsten

Objectnummer	Aantal	Materiaal	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
285852	9999	keramiek	grijsbakkend gedraaid aardewerk	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Complexen

Objectnummer	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
201249	complextype niet te bepalen	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Vondstlocatie

Objectnummer	1062667
Archis2 Waarnemingsnr	122980
Archis2 Vondstmeldingsnr	122980
Gemeente	Etten-Leur
Plaats	Etten-Leur
Toponiem	-
Eigen kenmerk project	-
X coördinaat	104775
Y coördinaat	397740
Toelichting	-

Vondsten

Objectnummer	Aantal	Materiaal	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
285853	1	keramiek	Proto-steengoed	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Complexen

Objectnummer	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
201250	complextype niet te bepalen	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Vondstlocatie

Objectnummer	1062668
Archis2 Waarnemingsnr	122981
Archis2 Vondstmeldingsnr	122981
Gemeente	Etten-Leur
Plaats	Etten-Leur
Toponiem	-
Eigen kenmerk project	-
X coördinaat	104850
Y coördinaat	397900
Toelichting	-

Vondsten

Objectnummer	Aantal	Materiaal	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
285854	10	keramiek	grijsbakkend gedraaid aardewerk	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Complexen

Objectnummer	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
168969	complextype niet te bepalen	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Vondstlocatie

Objectnummer	1062675
Archis2 Waarnemingsnr	122991
Archis2 Vondstmeldingsnr	122991
Gemeente	Etten-Leur
Plaats	Etten-Leur
Toponiem	-
Eigen kenmerk project	-
X coördinaat	104800
Y coördinaat	397925
Toelichting	-

Vondsten

Objectnummer	Aantal	Materiaal	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
285863	2	brons	munt	Nieuwe Tijd Vroeg	Nieuwe Tijd Vroeg	
285861	1	vuursteen	kling	Midden Mesolithicum	Laat Mesolithicum	
285862	2	vuursteen	afslag	Laat Paleolithicum B	Laat Neolithicum	

Complexen

Objectnummer	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
168972	complextype niet te bepalen	Laat Paleolithicum B	Laat Neolithicum	
168973	complextype niet te bepalen	Nieuwe Tijd Vroeg	Nieuwe Tijd Vroeg	
168971	complextype niet te bepalen	Midden Mesolithicum	Laat Mesolithicum	

Vondstlocatie

Objectnummer	1062676
Archis2 Waarnemingsnr	122993
Archis2 Vondstmeldingsnr	122993
Gemeente	Etten-Leur
Plaats	Etten-Leur
Toponiem	-
Eigen kenmerk project	-
X coördinaat	104175
Y coördinaat	396850
Toelichting	-

Vondsten

Objectnummer	Aantal	Materiaal	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
285868	1	keramiek	beeld	Nieuwe Tijd Vroeg	Nieuwe Tijd Vroeg	pijpaarden beeldje
285866	1	brons	munt	Nieuwe Tijd Vroeg	Nieuwe Tijd Vroeg	

285867	1	keramiek	grijsbakkend gedraaid aardewerk	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	

Complexen

Objectnummer	Type	Begin datering	Eind datering	Omschrijving
168975	complextype niet te bepalen	Late Middeleeuwen B	Nieuwe Tijd Vroeg	
168976	complextype niet te bepalen	Nieuwe Tijd Vroeg	Nieuwe Tijd Vroeg	
168974	complextype niet te bepalen	Nieuwe Tijd Vroeg	Nieuwe Tijd Vroeg	

Zaakdocumenten

Document ID	**10034388**
Archis2	-
Rapportmeldingsnr	
Auteur	H.F.A. Haarhuis
Titel	Traject Rijksweg A58 Etten-Leur : archeologisch onderzoek in het kader van de MER
Jaar	1993
Reeks	RAAP-notitie
Volgnr	55
Link	https://catalogus.cultureelerfgoed.nl/Details/fullCatalogue/550000671
Externe Link	-
Document ID	**200279939563**
Archis2	-
Rapportmeldingsnr	
Auteur	Haarhuis, H.F.A.
Titel	Traject Rijksweg A58 Etten-Leur; archeologisch onderzoek in het kader van de MER
Jaar	1993
Reeks	RAAP-rapport
Volgnr	55
Link	-
Externe Link	-

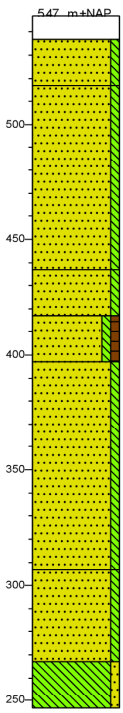
Zaak

Zaaktype	**Registratie rapportplichtige onderzoeksmelding**
Zaakidentificatie	2011029100
Voorafgaand onderzoek	-
Archis2 Onderzoeksmeldingsnr	3057
Eigen kenmerk project	-
Verwerving	verwervingswijzen~archeologisch~non-destructief~archeologisch: boring
Uitvoerder	RAAP Archeologisch Adviesbureau
Bevoegd gezag	particulier
Provincie	Noord-Brabant
Gemeente	Etten-Leur
Plaats	Etten-Leur
Toponiem	-
X coördinaat	104771
Y coördinaat	398294
Startdatum veldwerk	01/05/2000
Verwachte einddatum veldwerk	01/05/2000
Meldingsdatum	01/05/2000
Omschrijving	Project: AAI-1 plangebied Parklaan-Oost, gemeente Etten-Leur. Bureau- en veldonderzoek (oppervlaktekartering en booronderzoek) aan weerszijden van de Bredaseweg en ten westen van de Hoge en Lage Vaartkant. Literatuur: Schiltmans, D.E.A., 2000: Plangebied Parklaan-Oost, gemeente Etten-Leur; een Aanvullende Archeologische Inventarisatie (AAI), RAAP-rapport 590.
Status zaak	Onderzoek afgemeld op 26-05-2015

Bijlage 6. Boorstaten

Boring: 1

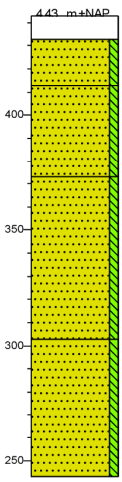
X: 105080,00
Y: 398369,00



0	Klinker
10	Klinker
30	Zand zeer grof, zwak siltig, resten puin, resten grind, grijsbruin, cement brokken, scherp, opgebrachte grond
	Zand matig fijn, zwak siltig, grijsbeige, leembrokken/lagen
110	
	Zand matig fijn, zwak siltig, grijsbeige, roestvlekken: veel, opgebrachte grond
130	
	Zand matig fijn, zwak siltig, zwak humeus, resten grind, grijsbeige
150	
	Zand matig grof, zwak siltig, resten schelpen, resten puin, geelbeige, humeus brok, scherp, roestvlekken: veel, opgebrachte grond
240	
	Zand matig fijn, zwak siltig, beigegeel, mogelijk natuurlijk dekzand, scherp, Veel gevlekt zwart, roestvlekken: veel, omgewerkte grond
280	
	Leem, zwak zandig, grijs, Fm. Stramproy, roestvlekken: veel
300	

Boring: 2

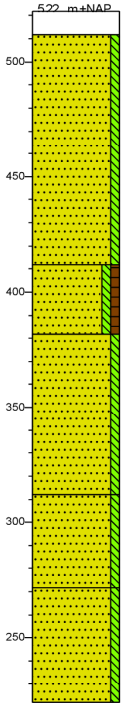
X: 105119,00
Y: 398385,00



0	klinker
10	Klinker
30	Zand zeer grof, zwak siltig, resten schelpen, grijsbeige, scherp, Bouwzand
	Zand matig fijn, zwak siltig, grijsbeige, humeus brokje, fragment tegel, scherp, roestvlekken: veel, omgewerkte grond
70	
	Zand matig grof, zwak siltig, sporen puin, beigegrijs, scherp, roestvlekken: veel
140	
	Zand matig fijn, zwak siltig, grijsbeige, enkele zwarte vlekjes, roestvlekken: veel, dekzand
200	

Boring: 3

X: 105101,00
Y: 398405,00



0 klinker

10 Klinker

Zand matig fijn, zwak siltig, sporen baksteen, beigegrijs, leembrokje, op 50 cm laagje zwart puingruis, scherp, opgebrachte grond

110

Zand matig fijn, zwak siltig, zwak humeus, sporen baksteen, resten grind, sporen puin, grijsbruin, scherp, omgewerkte grond

140

Zand matig fijn, zwak siltig, grijsbeige, leem en humeuze lagen, scherp, roestvlekken: veel

210

Zand matig fijn, zwak siltig, grijsbeige, humeuze brokken, scherp, roestvlekken: veel, omgewerkte grond

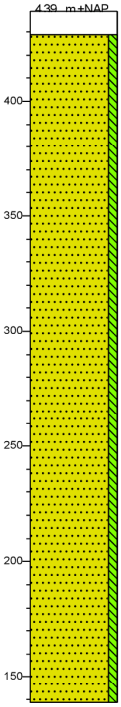
250

Zand matig fijn, zwak siltig, grijsgeel, Veel gevlekt donkerbruin, opgebrachte grond

300

Boring: 4

X: 105112,00
Y: 398431,00



0 klinker

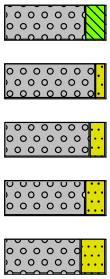
10 Klinker

Zand matig grof, zwak siltig, resten puin, resten baksteen, grijsbeige, leembrokjes, humeuze laag op 60 cm en op 120 cm, 210cm, 230cm, stuk groenglas, leemlaag op 240 cm, vanaf 250 cm grof zand, Veel gevlekt zwart, opgebrachte grond

300

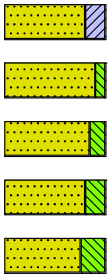
Legenda (conform NEN 5104)

grind



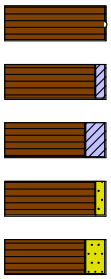
Grind, siltig
Grind, zwak zandig
Grind, matig zandig
Grind, sterk zandig
Grind, uiterst zandig

zand



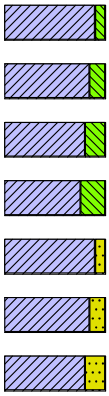
Zand, kleïig
Zand, zwak siltig
Zand, matig siltig
Zand, sterk siltig
Zand, uiterst siltig

veen



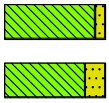
Veen, mineraalarm
Veen, zwak kleïig
Veen, sterk kleïig
Veen, zwak zandig
Veen, sterk zandig

klei



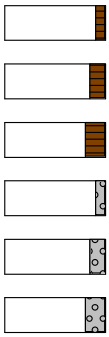
Klei, zwak siltig
Klei, matig siltig
Klei, sterk siltig
Klei, uiterst siltig
Klei, zwak zandig
Klei, matig zandig
Klei, sterk zandig

leem



Leem, zwak zandig
Leem, sterk zandig

overige toevoegingen



zwak humeus
matig humeus
sterk humeus
zwak grindig
matig grindig
sterk grindig

geur

- geen geur
- zwakke geur
- matige geur
- sterke geur
- uiterste geur

olie

- geen olie-water reactie
- zwakke olie-water reactie
- matige olie-water reactie
- sterke olie-water reactie
- uiterste olie-water reactie

p.i.d.-waarde

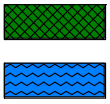
- >0
- >1
- >10
- >100
- >1000
- >10000

monsters

geroerd monster
ongeroerd monster
volumering

overig

- bijzonder bestanddeel
- Gemiddeld hoogste grondwaterstand
- grondwaterstand
- Gemiddeld laagste grondwaterstand



slib
water

Econsultancy onderzoekt en adviseert bij milieu- en omgevingsvraagstukken



Bijlage 8 - M.e.r. aanmeldnotitie



Ruimte. Mensen. Toekomst.

Aanmeldingsnotitie

Trivium 170, Etten-Leur

BRO

colofon

projectnaam
Aanmeldingsnotitie

datum
12 juli 2023

projectnummer
P06250

opdrachtgever
Collins Foods Netherlands Operations B.V.

BRO
projectleider
JRi

projectteam
AVi

bron kaft
BRO

Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
+31 (0)411 850 400
info@bro.nl
www.bro.nl

BRO



Inhoudsopgave

1 Inleiding 4
1.1 Aanleiding 4
1.2 Toetsing besluit m.e.r. 4
1.3 Vormvrije m.e.r.-beoordeling 4
1.4 Leeswijzer 4

2 Effecten op milieu 5
2.1 Inleiding 5
2.2 Kenmerken van het project 6
2.3 Plaats van het project 8
2.4 Kenmerken van het potentiele effect 10

3 Vormvrije M.E.R.-beoordeling 11

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De initiatiefnemer van dit plan is voornemens een KFC-restaurant te realiseren aan het Trivium 170 te Etten-Leur. Het planvoornemen voorziet in de realisatie van een KFC-restaurant met toebehoren, (fiets-)parkeerplaatsen en een bijbehorende 'drive-through'. Het beoogde restaurant kent een grondoppervlak van circa 310 m2.

Op het plangebied is momenteel bebouwing aanwezig. Het betreft een pand met een oppervlakte van circa 1.631 m2 bvo. Dit pand wordt in de huidige situatie gebruikt als evenementenlocatie. Deze bestaande bebouwing zal worden gesloopt om plaats te maken voor het beoogde KFC-restaurant.

De gemeente Etten-Leur heeft aangegeven bereid te zijn voor het beoogde planvoornemen af te wijken van het bestemmingsplan, onder een aantal voorwaarden. Om de voorgenomen ontwikkeling mogelijk te maken moet van het planologische regime worden afgeweken.

1.2 Toetsing besluit m.e.r.

Toetsingskader
Gemeenten en provincies moeten ook bij kleine bouwprojecten beoordelen of een m.e.r.-beoordeling nodig is. Achterliggende gedachte hierbij is dat ook kleine projecten het milieu relatief zwaar kunnen belasten en ook bij kleine projecten van geval tot geval moet worden beoordeeld of een m.e.r.-procedure nodig is. Een m.e.r.-beoordeling is een toets van het bevoegd gezag om te beoordelen of bij een project belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Wanneer uit de toets blijkt dat er belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden moet er een m.e.r.-procedure worden doorlopen. Met andere woorden dan is het opstellen van een MER nodig.

Beoordeling noodzakelijkheid m.e.r.-beoordeling
Om te bepalen of een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is dient bepaald te worden of de ontwikkeling de drempelwaarden uit lijst D van het Besluit m.e.r. overschrijdt, of de ontwikkeling in een kwetsbaar gebied ligt en of er belangrijke milieugevolgen zijn.

De ontwikkeling in Etten-Leur is aan te merken als een stedelijke ontwikkeling zoals opgenomen in het Besluit m.e.r.. Met betrekking tot de ontwikkeling is in onderdeel D 11.2 van de bijlage van het Besluit m.e.r. het volgende opgenomen: "De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijke ontwikkeling (met inbegrip van de bouw van een winkelcentra of parkeerterreinen)." De voorgenomen ontwikkeling ligt ver onder de drempelwaarde die is opgenomen in kolom 2. Er is sprake van een vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht. Dit betekent dat voordat de ruimtelijke onderbouwing in procedure gaat, het college van burgemeester en wethouders aan de hand van een aanmeldingsnotitie moet beoordelen en besluiten of een milieueffectrapport moet worden opgesteld e.e.a. conform paragraaf 7.6 Wet milieubeheer.

1.3 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

In een vormvrije m.e.r.-beoordeling moet de gemeente beoordelen of een milieueffectrapport moet worden opgesteld. Achterliggende gedachte hierbij is dat ook kleine projecten het milieu relatief zwaar kunnen belasten en ook bij kleine projecten van geval tot geval moet worden beoordeeld of een m.e.r.-procedure nodig is. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen milieueffectrapportage noodzakelijk;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een milieueffectrapportage worden opgesteld.

Procedure
De initiatiefnemer dient de aanmeldingsnotitie in bij de gemeente. De gemeente (het bevoegd gezag) neemt binnen 6 weken na ontvangst van de aanmeldingsnotitie (mededeling) een beslissing of een MER gemaakt moet worden.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 vormt de aanmeldingsnotitie, hoofdstuk 3 vormt de vormvrije m.e.r.-beoordeling.

De beoordeling of het noodzakelijk is een milieueffectrapport op te stellen is geheel afhankelijk van het feit of er sprake is van 'bijzondere omstandigheden'. De bijzondere omstandigheden kunnen betrekking hebben op:

a. de plaats waar de activiteit plaatsvindt, o.a. in relatie tot gevoelige gebieden;
b. de kenmerken van de activiteit ;
c. de kenmerken van de belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu die de activiteit kan hebben;
d. de samenhang met andere activiteiten ter plaatse (cumulatie).

2 Effecten op milieu

2.1 Inleiding

In deze paragraaf wordt getoetst of op basis van de criteria die zijn genoemd in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd moet worden. Het gaat hierbij om de volgende criteria (zie ook tabel 1):

1. de kenmerken van het project;
2. de plaats van het project;
3. de kenmerken van het potentiële effect.

De vormvrije m.e.r.-beoordeling is opgesteld op basis van de onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van het ruimtelijke plan. In de onderstaande tabellen vindt de beoordeling/toets plaats aan de criteria die zijn genoemd in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling.

Tabel 1: Kenmerken van het project

Kenmerken van het project
• Omvang van het project • Cumulatie met andere projecten • Gebruik van natuurlijke grondstoffen • Productie van afvalstoffen • Verontreiniging en hinder • Risico van ongevallen, mede gelet op de gebruikte stoffen en technologieën
Plaats van het project
• Bestaand grondgebruik • Relatieve rijkdom aan kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied • Het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor gevoelige gebieden (wetlands, kustgebieden, berg- en bosgebieden, reservaten en natuurparken, Habitat- en Vogelrichtlijngebieden), gebieden waarin bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden, gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid, landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang
Kenmerken van het potentiële project
• Bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking) • Grensoverschrijdende karakter van het effect • Waarschijnlijkheid van het effect • Duur, frequentie en de omkeerbaarheid van het effect

2.2 Kenmerken van het project

Tabel 2: Kenmerken van het project

Criteria	Toets
Omvang van het project	De initiatiefnemer van dit plan is voornemens een KFC-restaurant te realiseren aan het Trivium 170 te Etten-Leur. In de beoogde situatie bevindt zich naast het restaurant met diverse (fiets-)parkeerplaatsen ook een 'drive-through'. Het beoogde restaurant kent een grondoppervlak van circa 310 m2. Het plangebied staat kadastraal bekend als gemeente Etten-Leur, sectie P, nummers 3088 en 3089. De perceeloppervlakten zijn respectievelijk 2.081 m2 en 837 m2. In totaal gaat het om circa 2.918 m2.
Cumulatie met andere projecten	N.v.t.
Gebruik van natuurlijke hulpbronnen	Er zal geen gebruik worden gemaakt van natuurlijke hulpbronnen. Het ruimtelijk initiatief voorziet in het amoveren van het huidige pand om ruimte te creëren voor de realisatie van een nieuw restaurant. Er worden geen ontwikkelingen gerealiseerd die het gebruik van natuurlijke hulpbronnen mogelijk maken.
Productie van afvalstoffen	Op het terrein zal naast een vetvangput ook een afvalverzamelpunt gerealiseerd worden. Het plaatsen van een vetvangput tussen de keukenafvoer en het riool is verplicht voor ieder bedrijf wat voedingsmiddelen bereidt. Naast dit (reguliere) afval van de toekomstige functie zal geen sprake zijn van de productie van andere afvalstoffen. Mogelijk zullen er bij de werkzaamheden met betrekking tot de sloop en realisatie van het restaurant tijdelijk extra afvalstoffen worden geproduceerd.
Verontreiniging en hinder	Tijdens de werkzaamheden ten behoeve van het amoveren van het huidige pand en de realisatie van het nieuwe restaurant is er mogelijke sprake van tijdelijke hinder als gevolg van bouwverkeer en bouwwerkzaamheden. Na de bouw is maximaal 1 restaurant aanwezig in het besluitgebied. Dit restaurant veroorzaakt geen verontreiniging en hinder buiten de reguliere effecten van een restaurant. Akoestiek wegverkeer: Een restaurant, is ingevolge de Wet geluidhinder geen geluidgevoelige bestemming. Het uitvoeren van een akoestisch onderzoek naar de effecten van wegverkeerslawaai op het plangebied is daarom niet noodzakelijk. Bedrijven en milieuzonering: Onderhavig plan betreft geen grote structurele wijzigingen t.o.v. van wat mogelijk is volgens het bestemmingsplan. De omliggende bestemmingen worden daarom niet nadelig beïnvloed. Daarnaast kent een restaurant een richtafstand van 30 meter in verband met het aspect geluid. Dit houdt in dat 30 meter afstand gehouden moet worden tot geluidsgevoelige functies. Binnen 30 meter bevinden zich geen geluidsgevoelige functies zoals woningen. Verkeer en parkeren: Een verkeersonderzoek is door onderzoeksbureau Mobycon uitgevoerd. De verkeersaantrekkende werking neemt, op basis van het met 20% verlaagde CROW-kencijfer, als gevolg van de ontwikkeling toe met 1.828 motor-voertuigbewegingen per etmaal. Op basis van de berekende toekomstige intensiteiten is geconstateerd dat zowel op wegvakniveau als op kruispuntniveau geen knelpunten te verwachten zijn als gevolg van de komst van de ontwikkeling. Een memo met betrekking tot het aspect 'Parkeren' is door onderzoeksbureau Mobycon opgesteld. Hieruit valt te concluderen dat het aspect parkeren de ontwikkeling niet in de weg staat. Luchtkwaliteit: Het project draagt niet in betekenende mate bij aan de toename van de hoeveelheid stikstofdioxide en fijnstof in de lucht. De achtergrondwaarden van stikstof en fijnstof in de lucht op het plangebied liggen ruim onder de norm.

Tabel 2 (vervolg): Kenmerken van het project

Criteria	Toets
Verontreiniging en hinder	Ecologie: Er is door BRO een ecologische quickscan uitgevoerd. Gelet op de potentiële ecologische waarden kan het voorgenomen plan alleen in overeenstemming met de nationale natuurwetgeving en het provinciale natuurbeleid worden uitgevoerd, mits voorafgaand en tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden het bepaalde in de Wet natuurbescherming in acht wordt genomen. Zo dient een AERIUS-berekening de toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden door de werkzaamheden te berekenen. Ten aanzien van vleermuizen dient licht gericht of uitstralend op opgaand groen en oppervlaktewater te worden vermeden. Ten aanzien van broedvogels dienen, om overtreding op voorhand redelijkerwijs te voorkomen, de werkzaamheden buiten het broedseizoen te worden uitgevoerd, of een controle moet de aanwezigheid van een broedgeval kunnen uitsluiten. In het kader van de algemene zorgplicht is het noodzakelijk om voldoende zorg te dragen voor aanwezige individuen. Dit houdt in dat al het redelijkerwijs mogelijke gedaan dient te worden om het doden van individuen te voorkomen. Water: Door ingenieursbureau Aeres milieu is een waterparagraaf opgesteld. Door rekening te houden met de enkele aandachtspunten wordt hydrologisch gezien positief ontwikkeld en is geen verhoogd risico op wateroverlast te verwachten door de voorgenomen planontwikkeling. Externe veiligheid: Een (beperkte) verantwoording van het groepsrisico is voor dit plan nodig. Het plan ligt namelijk binnen het invloedsgebied van de Rijksweg A58 en binnen de spoorlijn in het noorden (traject Etten-Leur – Breda). Echter zorgt dit plan ervoor dat het aantal personen dat gelijktijdig aanwezig is op de locatie afneemt. De voormalig evenementenlocatie van ca. 1.631 m2 bvo wordt gesloopt. Een KFC-restaurant met een bvo van ca. 310 m2 wordt gerealiseerd. Aangezien het aantal personen niet toeneemt is een RBMII-berekening niet noodzakelijk. Het groepsrisico kan beperkt verantwoord worden. Bodem: Met onderhavig planvoornemen wijzigt de bestemmingsklasse niet. Er is dus geen sprake van het planologisch mogelijk maken van een meer gevoelige bestemming. Een daadwerkelijk bodemonderzoek wordt derhalve niet noodzakelijk geacht. Stikstofdepositie: Een stikstofdepositieonderzoek is uitgevoerd. Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat er bij de gebruiksfase en de aanlegfase geen rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/j. Daarmee kunnen op voorhand negatieve effecten op Natura 2000-gebieden vanwege stikstofdepositie uitgesloten worden. Archeologie: Het aspect ‘Archeologie’ vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling, mits middels een bureauonderzoek, aangevuld met een booronderzoek (verkennende fase), de mate van verstoring door de bestaande bouw aangetoond wordt. Dit onderzoek en nadere afstemming met het bevoegd gezag (Plan van Aanpak) dient plaats te vinden vóór de sloop. Cultuurhistorie: Er bevinden zich geen monumentale gebouwen, bomen, landschappen of bouwwerken in het plangebied. Ook is het plangebied niet gelegen in een cultuurhistorisch waardevol landschap of een molenbiotoop. Daarentegen ligt wel parallel aan de Bredaseweg een cultuurhistorisch waardevol lijnelement. De gele lijn valt in de categorie: ‘Lijn van redelijk hoge waarde’. Met het beoogde plan wordt geen wijziging in deze lijnstructuur beoogd. Van een negatief effect op deze waarde is geen sprake.
Risico van ongevallen	Er is met de realisatie van het restaurant geen sprake van een nieuwe risicobron.

2.3 Plaats van het project

Tabel 3: Plaats van het project

Criteria	Toets
Bestaande grondgebruik	Het besluitgebied bestaat momenteel uit volledig verhard gebied. Het huidige pand wordt gebruikt als evenementenlocatie en rondom het pand zijn parkeerplaatsen gesitueerd. Ook is er een weg gelegen.
Relatieve rijkdom aan kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied	N.v.t.
Het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor: • gevoelige gebieden (wetlands, kustgebieden, berg- en bosgebieden, reservaten en natuurparken, Habitat- en Vogelrichtlijngebieden); • gebieden waarin bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden; • gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid; • landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang.	• Het besluitgebied ligt niet in de directe nabijheid van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en een Vogel- of Habitatrichtlijngebied. Het besluitgebied ligt op circa 9 km van Natura 2000-gebied ‘ Ulvenhoutse Bos’. Uit het stikstofdepositie onderzoek blijkt dat er geen sprake is van externe werking op een Natura 2000-gebied. Verder ligt het besluitgebied en haar directe omgeving ligt niet binnen wetlands, kustgebieden, berg- en bosgebieden, reservaten en natuurparken. • Het besluitgebied ligt niet in de omgeving van gebieden waarin bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden. • Het besluitgebied ligt in een gebied met een relatief lage bevolkingsdichtheid (500-1000 inwoners per km2). Het besluitgebied is in de huidige situatie volledig verhard. In de toekomstige situatie wordt er groen toegevoegd op het besluitgebied. • Het aspect ‘Archeologie’ vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling, mits middels een bureauonderzoek, aangevuld met een booronderzoek (verkennende fase), de mate van verstoring door de bestaande bouw aangetoond wordt. Dit onderzoek en nadere afstemming met het bevoegd gezag (Plan van Aanpak) dient plaats te vinden vóór de sloop. • Cultuurhistorie: uit de paragraaf cultuurhistorie in de toelichting van de ruimtelijke onderbouwing blijkt dat de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling geen negatieve invloed heeft op de cultuurhistorische elementen in de omgeving.

In onderdeel A van de bijlage bij het Besluit m.e.r is bepaald wat verstaan wordt onder een **gevoelig gebied**. Als gevoelig gebied zijn gebieden aangewezen die beschermd worden op basis van de natuurwaarden, landschappelijke waarden, cultuurhistorische waarden en waterwingebieden.

Tabel 4: Gevoelig gebied (conform onderdeel A van de bijlage bij het Besluit m.e.r.)

Gevoelig gebied	**Toets**
Beschermd natuurmonument	Er is geen sprake van een beschermd natuurmonument.
Habitat en vogelrichtlijngebieden	Het plangebied ligt niet binnen een Habitat of vogelrichtlijngebied.
Watergebied van internationale betekenis	Het plangebied ligt niet in de nabijheid van een watergebied van internationale betekenis.
Natuurnetwerk Nederland (voormalige EHS)	Het besluitgebied ligt buiten het Natuurnetwerk Nederland. Er is geen sprake van negatieve effecten op het NNN.
Landschappelijk waardevol gebied	Er is geen sprake van een landschappelijk waardevol gebied.
Waterwinlocaties. waterwingebieden, en grondwaterbeschermingsgebieden	Er is geen sprake van een waterwinlocatie, waterwingebied of grondwaterbeschermingsgebied.
Beschermd monument	In het plangebied zijn geen beschermde monumenten aanwezig.
Belvedère-gebied	Het plangebied betreft geen Belvedère-gebied.

2.4 Kenmerken van het potentiele effect

Tabel 5: Kenmerken van het potentiële effect

Criteria	Toets
Bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking)	Het besluitgebied bestaat uit een volledig verhard terrein. Op de locatie wordt een restaurant gerealiseerd. De effecten van de aanleg zijn beperkt tot de locatie zelf. De effecten zijn daarmee zeer beperkt.
Grensoverschrijdende karakter van het effect	Er is geen sprake van een grensoverschrijdend effect.
Waarschijnlijkheid van het effect	Van onevenredige effecten voor de omgeving is geen sprake.
Duur, frequentie en de omkeerbaarheid van het effect	Er is sprake van het amoveren van het huidige pand ten behoeve van de realisatie van een restaurant. De effecten zijn blijvend. Zoals echter al verwoord in het voorgaande zijn deze effecten niet van dien aard dat sprake is van een onevenredige aantasting.

3 Vormvrije M.E.R.-beoordeling

Gezien het vorenstaande en indien het plan wordt vergeleken met de drempelwaarden uit onderdeel D van het Besluit m.e.r. kan worden geconcludeerd dat er, rekening houdend met:

1. de kenmerken van het project;
2. de plaats van het project; en
3. de kenmerken van het potentiële effect;

sprake is van een wezenlijk ander schaalniveau en een activiteit die vele malen kleinschaliger is. Bij elk plan is sprake van invloed op het milieu, maar deze is niet zodanig dat normen worden overschreden. De potentiele effecten van het plan, in relatie tot de kenmerken en de plaats van het plan, zijn dusdanig beperkt van aard en omvang dat dit geen belangrijk nadelige milieugevolgen tot gevolg heeft die het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk maken.

Wij bevelen u aan - na nadere kennisname van deze beoordeling - een gemeentelijk besluit voor te bereiden waarin wordt aangegeven dat voor de verdere planvorming de ontwikkeling aan Trivium 170 te Etten-Leur, in de gemeente Etten-Leur, geen milieueffectrapportage wordt vereist.

Ruimte. Mensen. Toekomst.

Amsterdam
Rhijnspoorplein 38
1018 TX Amsterdam
+31 (0)20 506 19 99

Boxtel
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
+31 (0)411 850 400

Venlo
Industriestraat 94
5931 PK Tegelen
+31 (0)77 373 06 01

info@bro.nl
www.bro.nl

BRO

Bijlage 9 - Omgevingsdialoog

Partij:	Adres:	Gesprek d.d.:	Aanwezigen:	Gespreksverslag verstuurd d.d.:	Reactie:	Vervolg	Opmerkingen:
Munnikenheide College	Trivium 60	16-1-2023	[redacted]	6-2-2023	7-2-2023 ontvangstbevestiging ontvangen va	geen	
Trivium Sport B.V.	Trivium 166	31-1-2023	[redacted]	6-2-2023	Reminder gestuurd op 7-3-2023 maar geen reactie ontvangen	geen	[redacted] heeft ten tijde van ons gesprek haar vastgoed onder voorbehoud verkocht aan de [redacted]
CrossFit Etten Leur B.V. (nwe. Eigenaar)	Trivium 166	31-1-2023	[redacted]	6-2-2023	Telefonische reactie ontvangen van [redacted] Zij geeft aan nog geen reactie te kunnen geven op ons verzoek om de wensen ten aanzien van de nieuwe gevel door te geven aangezien ze nog geen eigenaar is en ze nog niet weet hoe ze de zaak gaan inrichten. Verder heeft ze kennisgenomen van de inhoud van het gespreksverslag en dat ze zich nog beraden over hoe ze met ons bouwinitiatief wil omgaan.	Zie bijgevoegde update.	
McDonalds	Trivium 180	1-2-2023	[redacted]	6-2-2023	7-2-2023 inhoudelijke reactie van [redacted] ontvangen.	Gespreksverslag gedeeltelijk aangepast n.a.v. opmerkingen van de heer Ho en met een email van 8-2-2023 aangepaste verslag geretourneerd en een reactie gegeven op de opmerkingen die niet zijn aangepast in het gespreksverslag.	
Praxis	Trivium 152	2-2-2023	[redacted]	6-2-2023	geen	geen	
Boerenbond	Trivium 162	14-2-2023	[redacted]	24-2-2023	IJvogel Retail B.V. heeft in beginsel geen bezwaar en wil graag afspraken maken over zwerfafval en het parkeren ten tijde van de bouw. Op 24-2-2023 een concept vastellingsovereenkomst gestuurd aan IJsvogel Retail B.V. en op 20-3-2023 een inhoudelijke reactie hierop ontvangen.	geen	
[redacted]	Trivium 162	2-3-2023	[redacted]	7-3-2023	[redacted] bevestigd geen bezwaar te hebben tegen ons bouwinitiatief maar vraag wel aandacht voor zwerfafval en ziet graag dat we hier afspraken over maken met McD.	geen	

VERSLAG OMGEVINGSDIALOOG “TRIVIUM SPORT B.V.”

Herontwikkeling locatie
Trivium 170 (studio76) *t.b.v. realisatie KFC restaurant*

Naam: *Collins Foods Netherlands*
Adres: *Schurenbergweg 9*
Woonplaats: *Amsterdam*
Naam: [redacted]

Inhoudsopgave

1. Algemene informatie 2
2. Aanleiding Omgevingsdialoog 3
3. Omgevingsdialoog 4
4. Conclusie omgevingsdialoog 6
5. Bijlagen 6

1. Algemene informatie

Onderwerp:	Herontwikkeling Studio76 aan het Trivium 170 ten gunste van een Freestanding drive thru KFC-restaurant
Datum dialoog:	31 januari 2023
Locatie dialoog:	Trivium Sport Trivium 166 Etten Leur
Deelnemers:	- [redacted] - - - - - - -

2. Aanleiding Omgevingsdialoog

Herontwikkeling van Studio76 aan het Trivium 170 te Etten Leur ten gunste van een freestanding drive thru KFC restaurant. De bestaande opstallen worden geamoveerd en op de bestaande locatie wordt binnen het daarvoor aangewezen bouwvlak in het bestemmingsplan een KFC-restaurant van 310m2 Bvo gerealiseerd. Het plan voorziet daarnaast ook in een drive lane en een terras e.e.a. overeenkomstig met de tekeningen in de bijlage. De huidige verkeerssituatie blijft gehandhaafd voor wat betreft de in- en uitrit van Studio76 en het parkeren. Voor wat betreft het parkeren worden er ten opzichte van de huidige situatie 6 p.p. verwijderd maar in de nieuwe situatie worden er 9 nieuwe parkeerplaatsen toegevoegd.

3. Omgevingsdialoog

Algemeen: In een open gesprek met de aanwezigen een toelichting gegeven op ons bouwplan.

Specifiek:

Vraag en opmerkingen	**Antwoord**
Wanneer start de ruimtelijke procedure	Medio 2023
Wanneer vindt de realisatie plaats	2024
Hoe wordt het terrein van KFC ontsloten	Het terrein wordt ontsloten via de bestaande in- en uitritten naar de Bredaseweg
In de piekmomenten Van McD (lunch/diner) is er soms al een verkeersdruk voor de drive lane, hoe gaat dat straks met KFC	Het feit dat er nu af- en toe verkeersdruk is voor de drive lane van McD hoeft geen directe oorzaak te hebben in de fysieke infrastructuur. De oorzaak hiervan ligt ook vaak in het feit dat de operationele afhandeling van de drive lane te lang duurt waardoor de normale doorstroming stokt. Echter onze gasten kunnen via twee in- en uitritten de drive lane bereiken dus dat hoeft elkaar niet te bijten.
Is er gekeken naar het parkeren in de oude en nieuwe situatie	Voor het bouwplan moeten wij voorzien in voldoende parkeren en voldoen aan de CROW-normen die de gemeente hiervoor hanteert. Gelet op het aantal m2 Bvo van de huidige Studio in vergelijk met het aantal m2 Bvo KFC restaurant zal erin resulteren dat wij veel minder parkeerplaatsen nodig hebben. Daarnaast geldt er ook een erfdienstbaarheid op het terrein wat inhoudt dat erover en weer medegebruik is van parkeerplaatsen dus dit zal als zodanig ook meegenomen worden in de parkeerbalans. Daarnaast is de parkeerbelasting van KFC heel anders dan die van de evenementenlocatie. Bij een evenement in de studio komen er op hetzelfde moment zo maar 1000 mensen die dan zo een paar uur blijven, dit in tegenstelling tot een KFC waar het gasten bezoek veel meer gespreid is en de verblijfsduur significant korter is. De parkeeronderbouwing wordt nog nader uitgewerkt door een verkeerskundig bureau op grond van de geldende CROW-normen die de gemeente hiervoor hanteert en dit rapport zal integraal onderdeel uitmaken van de vergunningsaanvraag.
Hoe wordt het restaurant bevoorraad	Het restaurant wordt bevoorraad met een vrachtwagen die naar gelang de omzet een aantal malen per week komt bevoorraden. In principe zijn er geen vaste tijden maar gelet op de situatie kan het zo zijn dat ervoor

	gekozen wordt om alleen buiten openingstijden te bevoorraden.
Wat zijn de openingstijden	Onze restaurants zijn in de meeste gevallen open van 11.00u tot 23.00u waarbij in voorkomende gevallen de drive lane langer openblijft. Dit is onder voorbehoud want de definitieve openingstijden worden in later vastgesteld ook in overeenstemming met de horeca sluitingstijden van de gemeente Etten Leur (Horecabedrijven moeten dicht zijn van 3.00u tot 7.00u)
Hoe zien jullie het herstel van de gevel van Trivium Sport na sloop van de Studio	Wij zijn zullen deze gevel voor onze rekening herstellen en dit is als zodanig ook onderdeel van de vergunning. In basis zijn wij nu uitgegaan van een blinde gevel met dezelfde steenkleur als de rest van het pand. Maar wij ontvangen graag jullie wensen (bijv. het plaatsen van een aantal glazen puien) deze nemen wij mits in alle redelijkheid en billijkheid mee in onze plannen.
Zijn jullie bereidt om met de gemeente in gesprek te gaan over een uitbreiding en optimalisatie van het parkeren	Voor dit bouwplan moeten wij voorzien in ons eigen parkeren maar wij staan altijd open voor optimalisatie. Maar dit zouden we dan collectief moeten doen met alle ondernemers.
Zijn jullie bekend met de plannen voor de nieuwe woonwijk, verplaatsing tuincentrum en mogelijke verbreding Bredaseweg	Inhoudelijk zijn wij hier niet van op de hoogte.
Hoe gaan jullie om met het schoonhouden van het terrein	Wij maken op vastgezette momenten op de dag een schoonmaak ronde van de prullenbakken en het terrein. Uiteraard maken we hierover graag afspraken met McD om hierin gezamenlijk op te trekken. Uiteindelijk valt of staat en mogelijke afvalproblematiek bij het gedrag van onze klanten.

4. Conclusie omgevingsdialoog

In een plezierig onderhoud met de aanwezigen heb ik een presentatie gegeven van ons bouwplan. Door de aanwezigen zijn diverse vragen gesteld die met name toezien op het parkeren en de verkeersafwikkeling. Ik heb hier zo ver als mogelijk een reactie opgegeven en eveneens aangegeven dat er nog een verkeerskundig rapport volgt die integraal onderdeel zal zijn van de vergunningsaanvraag. Verder afgesproken dat er nog een reactie volgt met de mogelijke wensen t.a.v. de te herstellen gevel.

5. Bijlagen

- Bestaande situatie; BST-SIT-01B 09-11-2022; versie 9-11-2022
- Nieuwe Situatie; DO-SIT-02 B; versie 9-11-2022
- Gevels; DO-GVL-01B; versie 9-11-2022
- Visualization; DO-VIS-01B; versie 9-11-2022

- **Update t.a.v. omgevingsdialoog Crossfit Trivium 166 te Etten leur**

Naar aanleiding van het gesprek en het gestuurde gespreksverslag, hebben wij nog een inhoudelijke reactie op de mail ontvangen. In deze email geven zij nogmaals aan dat zij een KFC op het Trivium niet vinden stroken met het beleid van de gemeente t.a.v. sport- en preventieakkoorden die de gemeente heeft getekend. Daarnaast wordt nogmaals dus zorg van zwerfafval, verkeer aantrekkende werking en parkeerdruk aangehaald. Middels een inhoudelijke reactie per email hebben wij aangegeven kennis te nemen van de aangeven zaken en aangegeven dat zover mogelijk dit wordt meegenomen in de onderbouwing van de vergunningsaanvraag. Naderhand is er nog telefonisch contact geweest waarin wij nogmaals hebben gevraagd naar hun wensen over de zijgevel omdat wij de definitieve aanvraag wilden indienen. In dit gesprek geven ze aan nog niet te weten wat ze met de gevel wilde aangezien de definitieve inrichting van hun nieuwe sportschool nog niet bekend was. Maar ook dat ze op dit moment nog geen concrete afspraken met ons wilde maken op dit vlak omdat ze van mening was dat dit mogelijk haar mogelijke bezwaar tegen de komst van een KFC zou kunnen ondermijnen.

VERSLAG OMGEVINGSDIALOOG “PETS PLACE BOERENBOND RETAIL B.V. , ”

Herontwikkeling locatie
Trivium 170 (studio76) *t.b.v. realisatie KFC restaurant*

Naam: *Collins Foods Netherlands*
Adres: *Schurenbergweg 9*
Woonplaats: *Amsterdam*
Naam: dhr. A.R. Wielenga

Inhoudsopgave

1. Algemene informatie 2
2. Aanleiding Omgevingsdialoog 3
3. Omgevingsdialoog 4
4. Conclusie omgevingsdialoog 5
5. Bijlagen 5

1. Algemene informatie

Onderwerp:	Herontwikkeling Studio76 aan het Trivium 170 ten gunste van een Freestanding drive thru KFC-restaurant
Datum dialoog:	21 maart 2023
Locatie dialoog:	Galvanistraat 100 te Ede
Deelnemers:	

2. Aanleiding Omgevingsdialoog

Herontwikkeling van Studio76 aan het Trivium 170 te Etten Leur ten gunste van een freestanding drive thru KFC restaurant. De bestaande opstallen worden geamoveerd en op de bestaande locatie wordt binnen het daarvoor aangewezen bouwvlak in het bestemmingsplan een KFC-restaurant van 310m2 Bvo gerealiseerd. Het plan voorziet daarnaast ook in een drive lane en een terras e.e.a. overeenkomstig met de tekeningen in de bijlage. De huidige verkeerssituatie blijft gehandhaafd voor wat betreft de in- en uitrit van Studio76 en het parkeren. Voor wat betreft het parkeren worden er ten opzichte van de huidige situatie 6 p.p. verwijderd maar in de nieuwe situatie worden er 9 nieuwe parkeerplaatsen toegevoegd.

3. Omgevingsdialoog

Algemeen: In een open gesprek met de aanwezigen een toelichting gegeven op ons bouwplan.

Specifiek:

Vraag en opmerkingen	**Antwoord**
Is er gekeken naar het parkeren en de parkeerdruk voor de nieuwe situatie	Voor het bouwplan moeten wij voorzien in voldoende parkeren en voldoen aan de CROW-normen die de gemeente hiervoor hanteert. Gelet op het aantal m2 Bvo van de huidige Studio in vergelijk met het aantal m2 Bvo KFC restaurant zal erin resulteren dat wij veel minder parkeerplaatsen nodig hebben. Daarnaast geldt er ook een erfdienstbaarheid op het terrein wat inhoudt dat erover en weer medegebruik is van parkeerplaatsen dus dit zal als zodanig ook meegenomen worden in de parkeerbalans. Daarnaast is de parkeerbelasting van KFC heel anders dan die van de evenementenlocatie. Bij een evenement in de studio komen er op hetzelfde moment zo maar 1000 mensen die dan zo een paar uur blijven, dit in tegenstelling tot een KFC waar het gasten bezoek veel meer gespreid is en de verblijfsduur significant korter is. De parkeeronderbouwing wordt nog nader uitgewerkt door een verkeerskundig bureau op grond van de geldende CROW-normen die de gemeente hiervoor hanteert en dit rapport zal integraal onderdeel uitmaken van de vergunningsaanvraag.
Hoe gaan jullie om met het schoonhouden van het terrein	Wij maken op vastgezette momenten op de dag een schoonmaak ronde om de prullenbakken te legen en het terrein schoon te maken. Uiteraard maken we hierover graag afspraken met McD om hierin gezamenlijk op te trekken. Uiteindelijk valt of staat en mogelijke afvalproblematiek bij het gedrag van onze klanten. Boerenbond zal hier zeer kritisch op gaan letten aangezien mogelijk zwerfafval ook afstraalt op de uitstraling van hun eigen winkel. Ze verwachten dan ook dat hierover afspraken worden gemaakt met de gemeente en McDonalds.
Is al bekend hoe de bouwplaats inrichting eruit gaat zien want Boerenbond wil voorkomen dat het parkeerterrein ter plaatse van hun winkel volstaat met voertuigen van bij de bouw van KFC betrokken ondernemers	Deze is op dit moment nog niet bekend en zal later door de aannemer worden uitgewerkt. Uiteraard hebben wij hier begrip voor en willen wij ook afspraken over maken.

4. Conclusie omgevingsdialoog

Boerenbond geeft aan niet onwelwillend over te staan tegen de vestiging van de KFC op het Trivium maar wil wel dat er duidelijke afspraken worden gemaakt tussen de verschillende partijen over het beheer van zwerfafval en het parkeren ten tijde van de bouw.

Bijlagen

- Bestaande situatie; BST-SIT-01B 09-11-2022; versie 9-11-2022
- Nieuwe Situatie; DO-SIT-02 B; versie 9-11-2022
- Gevels; DO-GVL-01B; versie 9-11-2022
- Visualization; DO-VIS-01B; versie 9-11-2022

VERSLAG OMGEVINGSDIALOOG “PRAXIS”

Herontwikkeling locatie
Trivium 170 (studio76) *t.b.v. realisatie KFC restaurant*

Naam: *Collins Foods Netherlands*
Adres: *Schurenbergweg 9*
Woonplaats: *Amsterdam*
Naam: [redacted]

Inhoudsopgave

1. Algemene informatie 2
2. Aanleiding Omgevingsdialoog 3
3. Omgevingsdialoog 4
4. Conclusie omgevingsdialoog 5
5. Bijlagen 5

1. Algemene informatie

Onderwerp:	Herontwikkeling Studio76 aan het Trivium 170 ten gunste van een Freestanding drive thru KFC-restaurant
Datum dialoog:	2 februari 2023
Locatie dialoog:	Praxis Trivium 152 te Etten Leur
Deelnemers:	- [redacted] -

2. Aanleiding Omgevingsdialoog

Herontwikkeling van Studio76 aan het Trivium 170 te Etten Leur ten gunste van een freestanding drive thru KFC restaurant. De bestaande opstallen worden geamoveerd en op de bestaande locatie wordt binnen het daarvoor aangewezen bouwvlak in het bestemmingsplan een KFC-restaurant van 310m2 Bvo gerealiseerd. Het plan voorziet daarnaast ook in een drive lane en een terras e.e.a. overeenkomstig met de tekeningen in de bijlage. De huidige verkeerssituatie blijft gehandhaafd voor wat betreft de in- en uitrit van Studio76 en het parkeren. Voor wat betreft het parkeren worden er ten opzichte van de huidige situatie 6 p.p. verwijderd maar in de nieuwe situatie worden er 9 nieuwe parkeerplaatsen toegevoegd.

3. Omgevingsdialoog

Algemeen: In een open gesprek met de aanwezigen een toelichting gegeven op ons bouwplan.

Specifiek:

Vraag en opmerkingen	**Antwoord**
Wanneer start de ruimtelijke procedure	Medio 2023
Wanneer vindt de realisatie plaats	2024
Hoe wordt het terrein van KFC ontsloten	Het terrein wordt ontsloten via de bestaande in- en uitritten naar de Bredaseweg
In de piekmomenten Van McD (lunch/diner) is er soms al een verkeersdruk voor de drive lane, hoe gaat dat straks met KFC	Het feit dat er nu af- en toe verkeersdruk is voor de drive lane van McD hoeft geen directe oorzaak te hebben in de fysieke infrastructuur. De oorzaak hiervan ligt ook vaak in het feit dat de operationele afhandeling van de drive lane te lang duurt waardoor de normale doorstroming stokt. Echter onze gasten kunnen via twee in- en uitritten de drive lane bereiken dus dat hoeft elkaar niet te bijten.
Is er gekeken naar het parkeren in de oude en nieuwe situatie	Voor het bouwplan moeten wij voorzien in voldoende parkeren en voldoen aan de CROW-normen die de gemeente hiervoor hanteert. Gelet op het aantal m2 Bvo van de huidige Studio in vergelijk met het aantal m2 Bvo KFC restaurant zal erin resulteren dat wij veel minder parkeerplaatsen nodig hebben. Daarnaast geldt er ook een erfdienstbaarheid op het terrein wat inhoudt dat erover en weer medegebruik is van parkeerplaatsen dus dit zal als zodanig ook meegenomen worden in de parkeerbalans. Daarnaast is de parkeerbelasting van KFC heel anders dan die van de evenementenlocatie. Bij een evenement in de studio komen er op hetzelfde moment zo maar 1000 mensen die dan zo een paar uur blijven, dit in tegenstelling tot een KFC waar het gasten bezoek veel meer gespreid is en de verblijfsduur significant korter is. De parkeeronderbouwing wordt nog nader uitgewerkt door een verkeerskundig bureau op grond van de geldende CROW-normen die de gemeente hiervoor hanteert en dit rapport zal integraal onderdeel uitmaken van de vergunningsaanvraag.
Hoe wordt het restaurant bevoorraad	Het restaurant wordt bevoorraad met een vrachtwagen die naar gelang de omzet een aantal malen per week komt bevoorraden. In principe zijn er geen vaste tijden maar gelet op de situatie kan het zo zijn dat ervoor

	gekozen wordt om alleen buiten openingstijden te bevoorraden.
Hoe gaan jullie om met het schoonhouden van het terrein	Wij maken op vastgezette momenten op de dag een schoonmaak ronde van de prullenbakken en het terrein. Uiteraard maken we hierover graag afspraken met McD om hierin gezamenlijk op te trekken. Uiteindelijk valt of staat en mogelijke afvalproblematiek bij het gedrag van onze klanten.

4. Conclusie omgevingsdialoog

In een plezierig onderhoud met de aanwezigen heb ik een presentatie gegeven van ons bouwplan. Door de aanwezigen zijn diverse vragen gesteld die met name toezien op het parkeren en de verkeersafwikkeling. Ik heb hier zo ver als mogelijk een reactie opgegeven en eveneens aangegeven dat er nog een verkeerskundig rapport volgt die integraal onderdeel zal zijn van de vergunningsaanvraag.

Bijlagen

- Bestaande situatie; BST-SIT-01B 09-11-2022; versie 9-11-2022
- Nieuwe Situatie; DO-SIT-02 B; versie 9-11-2022
- Gevels; DO-GVL-01B; versie 9-11-2022
- Visualization; DO-VIS-01B; versie 9-11-2022

VERSLAG OMGEVINGSDIALOOG “MUNNIKENHEIDE COLLEGE”

Herontwikkeling locatie
Trivium 170 (studio76) *t.b.v. realisatie KFC restaurant*

Naam: *Collins Foods Netherlands*
Adres: *Schurenbergweg 9*
Woonplaats: *Amsterdam*
Naam: [redacted]

Inhoudsopgave

1. Algemene informatie 2
2. Aanleiding Omgevingsdialoog 3
3. Omgevingsdialoog 4
4. Conclusie omgevingsdialoog 5
5. Bijlagen 5

1. Algemene informatie

Onderwerp:	Herontwikkeling Studio76 aan het Trivium 170 ten gunste van een Freestanding drive thru KFC restaurant
Datum dialoog:	16 januari 2023
Locatie dialoog:	Munnikenheide College Etten Leur
Deelnemers:	- [redacted]

2. Aanleiding Omgevingsdialoog

Herontwikkeling van Studio76 aan het Trivium 170 te Etten Leur ten gunste van een freestanding drive thru KFC restaurant. De bestaande opstallen worden geamoveerd en op de bestaande locatie wordt binnen het daarvoor aangewezen bouwvlak in het bestemmingsplan een KFC restaurant van 310m2 Bvo gerealiseerd. Het plan voorziet daarnaast ook in een drive lane en een terras e.e.a. overeenkomstig met de tekeningen in de bijlage. De huidige verkeerssituatie blijft gehandhaafd voor wat betreft de in- en uitrit van Studio76 en het parkeren. Voor wat betreft het parkeren worden er ten opzichte van de huidige situatie 6 p.p. verwijderd maar in de nieuwe situatie worden er 9 nieuwe parkeerplaatsen toegevoegd.

3. Omgevingsdialoog

Algemeen: In een open gesprek met de aanwezige een toelichting gegeven op ons bouwinitiatief.

Specifiek:

Vraag / wens / suggestie / bezwaren	**Antwoord**
Wanneer start de ruimtelijke procedure	*Medio 2023*
Wanneer vindt de realisatie plaats	2024
De school wil tegen die tijd graag de contactgegevens van de restaurant manager voor evt. zaken met scholieren	We zullen de wederzijdse contactgegevens tegen die tijd delen met elkaar.

4. Conclusie omgevingsdialoog

De heer [redacted] heeft kennisgenomen van het gesprek en geeft aan dat de school geen directe bezwaren tegen het bouwplan en geeft wel aan in de toekomst graag nauw contact te willen onderhouden met KFC i.v.m haar leerlingen.

5. Bijlagen

- Bestaande situatie; BST-SIT-01B 09-11-2022; versie 9-11-2022
- Nieuwe Situatie; DO-SIT-02 B; versie 9-11-2022
- Gevels; DO-GVL-01B; versie 9-11-2022
- Visualization; DO-VIS-01B; versie 9-11-2022

VERSLAG OMGEVINGSDIALOOG “PRAXIS”

Herontwikkeling locatie
Trivium 170 (studio76) *t.b.v. realisatie KFC restaurant*

Naam: *Collins Foods Netherlands*
Adres: *Schurenbergweg 9*
Woonplaats: *Amsterdam*
Naam: [redacted]

Inhoudsopgave

1. Algemene informatie 2
2. Aanleiding Omgevingsdialoog 3
3. Omgevingsdialoog 4
4. Conclusie omgevingsdialoog 4
5. Bijlagen 4

1. Algemene informatie

Onderwerp:	Herontwikkeling Studio76 aan het Trivium 170 ten gunste van een Freestanding drive thru KFC-restaurant
Datum dialoog:	2 maart 2023
Locatie dialoog:	Koolhof 30 te Best
Deelnemers:	- [redacted]

2. Aanleiding Omgevingsdialoog

Herontwikkeling van Studio76 aan het Trivium 170 te Etten Leur ten gunste van een freestanding drive thru KFC restaurant. De bestaande opstallen worden geamoveerd en op de bestaande locatie wordt binnen het daarvoor aangewezen bouwvlak in het bestemmingsplan een KFC-restaurant van 310m2 Bvo gerealiseerd. Het plan voorziet daarnaast ook in een drive lane en een terras e.e.a. overeenkomstig met de tekeningen in de bijlage. De huidige verkeerssituatie blijft gehandhaafd voor wat betreft de in- en uitrit van Studio76 en het parkeren. Voor wat betreft het parkeren worden er ten opzichte van de huidige situatie 6 p.p. verwijderd maar in de nieuwe situatie worden er 9 nieuwe parkeerplaatsen toegevoegd.

3. Omgevingsdialoog

Algemeen: In een open gesprek met de aanwezigen een toelichting gegeven op ons bouwplan.

Specifiek:

Vraag en opmerkingen	Antwoord
Is er gekeken naar het parkeren voor de nieuwe situatie	Voor het bouwplan moeten wij voorzien in voldoende parkeren en voldoen aan de CROW-normen die de gemeente hiervoor hanteert. Gelet op het aantal m2 Bvo van de huidige Studio in vergelijk met het aantal m2 Bvo KFC restaurant zal erin resulteren dat wij veel minder parkeerplaatsen nodig hebben. Daarnaast geldt er ook een erfdienstbaarheid op het terrein wat inhoudt dat erover en weer medegebruik is van parkeerplaatsen dus dit zal als zodanig ook meegenomen worden in de parkeerbalans. Daarnaast is de parkeerbelasting van KFC heel anders dan die van de evenementenlocatie. Bij een evenement in de studio komen er op hetzelfde moment zo maar 1000 mensen die dan zo een paar uur blijven, dit in tegenstelling tot een KFC waar het gasten bezoek veel meer gespreid is en de verblijfsduur significant korter is. De parkeeronderbouwing wordt nog nader uitgewerkt door een verkeerskundig bureau op grond van de geldende CROW-normen die de gemeente hiervoor hanteert en dit rapport zal integraal onderdeel uitmaken van de vergunningsaanvraag.
Hoe gaan jullie om met het schoonhouden van het terrein	Wij maken op vastgezette momenten op de dag een schoonmaak ronde om de prullenbakken te legen en het terrein schoon te maken. Uiteraard maken we hierover graag afspraken met McD om hierin gezamenlijk op te trekken. Uiteindelijk valt of staat en mogelijke afvalproblematiek bij het gedrag van onze klanten.

4. Conclusie omgevingsdialoog

Door de heer [redacted] is aangegeven dat zij niet per definitie tegen de komst van een KFC en zij dit zien als een versterking van het trivium. Ook hun huidige huurder kan hier profijt van hebben. Wel vraagt de heer [redacted] om bijzondere aandacht voor het schoonhouden van het terrein aangezien er af en toe overlast is van zwerfafval.

Bijlagen

- Bestaande situatie; BST-SIT-01B 09-11-2022; versie 9-11-2022
- Nieuwe Situatie; DO-SIT-02 B; versie 9-11-2022
- Gevels; DO-GVL-01B; versie 9-11-2022
- Visualization; DO-VIS-01B; versie 9-11-2022

VERSLAG OMGEVINGSDIALOOG “MCDONALDS”

Herontwikkeling locatie
Trivium 170 (studio76) *t.b.v. realisatie KFC restaurant*

Naam: *Collins Foods Netherlands*
Adres: *Schurenbergweg 9*
Woonplaats: *Amsterdam*
Naam: [redacted]

Inhoudsopgave

1. Algemene informatie 2
2. Aanleiding Omgevingsdialoog 3
3. Omgevingsdialoog 4
4. Conclusie omgevingsdialoog 6
5. Bijlagen 6

1. Algemene informatie

Onderwerp:	Herontwikkeling Studio76 aan het Trivium 170 ten gunste van een Freestanding drive thru KFC-restaurant
Datum dialoog:	1 februari 2023
Locatie dialoog:	Trivium Sport Trivium 180 Etten Leur
Deelnemers:	- [redacted]

2. Aanleiding Omgevingsdialoog

Herontwikkeling van Studio76 aan het Trivium 170 te Etten Leur ten gunste van een freestanding drive thru KFC restaurant. De bestaande opstallen worden geamoveerd en op de bestaande locatie wordt binnen het daarvoor aangewezen bouwvlak in het bestemmingsplan een KFC-restaurant van 310m2 Bvo gerealiseerd. Het plan voorziet daarnaast ook in een drive lane en een terras e.e.a. overeenkomstig met de tekeningen in de bijlage. De huidige verkeerssituatie blijft gehandhaafd voor wat betreft de in- en uitrit van Studio76 en het parkeren. Voor wat betreft het parkeren worden er ten opzichte van de huidige situatie 6 p.p. verwijderd maar in de nieuwe situatie worden er 9 nieuwe parkeerplaatsen toegevoegd.

3. Omgevingsdialoog

Algemeen: In een open gesprek met de aanwezigen een toelichting gegeven op ons bouwplan.

Specifiek:

Vraag en opmerkingen	**Antwoord**
Wanneer start de ruimtelijke procedure	Medio 2023
Wanneer vindt de realisatie plaats	2024
Hoe wordt het terrein van KFC ontsloten	Het terrein wordt ontsloten via de bestaande in- en uitritten naar de Bredaseweg
In de piekmomenten Van McD (lunch/diner) is er soms al een verkeersdruk voor de drive lane, hoe gaat dat straks met KFC	De drive lane van KFC is vanaf twee kanten te bereiken en dit hoeft elkaar dus niet te bijten.
Is er gekeken naar het parkeren in de oude en nieuwe situatie	Voor het bouwplan moeten wij voorzien in voldoende parkeren en voldoen aan de CROW-normen die de gemeente hiervoor hanteert. Gelet op het aantal m2 Bvo van de huidige Studio in vergelijk met het aantal m2 Bvo KFC restaurant zal erin resulteren dat wij veel minder parkeerplaatsen nodig hebben. Daarnaast geldt er ook een erfdienstbaarheid op het terrein wat inhoudt dat erover en weer medegebruik is van parkeerplaatsen dus dit zal als zodanig ook meegenomen worden in de parkeerbalans. Daarnaast is de parkeerbelasting van KFC heel anders dan die van de evenementenlocatie. Bij een evenement in de studio komen er op hetzelfde moment zo maar 1000 mensen die dan zo een paar uur blijven, dit in tegenstelling tot een KFC waar het gasten bezoek veel meer gespreid is en de verblijfsduur significant korter is. De parkeeronderbouwing wordt nog nader uitgewerkt door een verkeerskundig bureau op grond van de geldende CROW-normen die de gemeente hiervoor hanteert en dit rapport zal integraal onderdeel uitmaken van de vergunningsaanvraag.
Reactie McDonalds t.a.v. verkeersdruk en parkeren	McDonald's Etten-Leur is een erg drukbezochte vestiging met een hoog drive percentage. Ondanks onze sterke operationele executie waarbij we een bovengemiddeld aantal auto's per uur in de McDrive bedienen, ontstond er door het hoge aanbod aan McDrive gasten regelmatig een verkeersopstopping voorbij de oprit aan de Bredaseweg tot aan de McDrive. Sinds vorig 2021 hebben we de infrastructuur aangepast door een dubbel McDrive te realiseren en de opstopping op de Bredaseweg en op het

	parkeerterrein te verminderen. Desondanks veroorzaakt de huidige infrastructuur nog steeds verkeersdruk vanaf de oprit tot aan de ingang van de McDrive. Door de komst van de KFC Drive wat het totale aanbod van gasten aanzienlijk zal vergroten, en waarvan voornamelijk gelijktijdig gebruik zal worden gemaakt van dezelfde terrein op- en afrit als de McD gasten, voorzien wij grote problemen op deze op- en afrit en qua verkeersdoorstroming op het Trivium parkeerterrein. Dit zal structureel leiden tot grote verkeersopstoppingen op de Bredaseweg. Zoals besproken is de ander oprit naar het Trivium terrein tegenover de Boerenbond te krap voor een goede 2-richtingverkeer afwikkeling en geen logische op- en afrit voor toegang tot het KFC restaurant. De problemen met verkeersopstoppingen op de Bredaseweg en verkeersdoorstroming op het Trivium parkeerterrein is geen wenselijke situatie voor alle gebruikers en ondernemers op het Trivium terrein. Daarnaast blijkt uit onze ervaring dat een groot deel van de drive gasten hun maaltijd zullen consumeren in hun auto op de parkeerplaats op het Trivium of naast gelegen parkeerterreinen. Wat weer leidt tot een extra parkeerdruk en overlast van zwerfafval.
Kunnen wij een tekening ontvangen van het gehele parkeerterrein van het Trivium en een parkeeronderbouwing	Een tekening van de huidige parkeersituatie kunnen wij sturen.
Hoe wordt het restaurant bevoorraad	Het restaurant wordt bevoorraad met een vrachtwagen die naar gelang de omzet een aantal malen per week komt bevoorraden. In principe zijn er geen vaste tijden maar gelet op de situatie kan het zo zijn dat ervoor gekozen wordt om alleen buiten openingstijden te bevoorraden.
Hoe gaan jullie om met het schoonhouden van het terrein	Wij maken op vastgezette momenten op de dag een schoonmaak ronde van de prullenbakken en het terrein. Uiteraard maken we hierover graag afspraken met McD om hierin gezamenlijk op te trekken. Uiteindelijk valt of staat en mogelijke afvalproblematiek bij het gedrag van onze klanten.
Visie McDonalds op zwerfafval en schoonhouden terrein	Hoewel de grote oorzaak ligt in het gedrag van de gasten van KFC, blijft het een verantwoordelijkheid van KFC om het gehele Trivium terrein en een straal hieromheen schoon te houden van zwerfafval. Uit persoonlijke ervaring en ervaring van meerdere McDonald’s franchise collega's die een terrein delen met KFC, blijkt dat KFC hier wel afspraken maakt over het opruimen van zwerfafval, maar structureel niet na komt. Dit heeft geleid tot grote frustraties bij mij, mijn

	collega’s en ondernemers op diverse bedrijventerreinen. Wellicht ligt de oorzaak in het feit dat alle KFC vestigingen veel later open gaan waardoor het KFC zwerfafval niet tijdig wordt opgeruimd.

4. Conclusie omgevingsdialoog

In een plezierig onderhoud met de aanwezigen heb ik een presentatie gegeven van ons bouwplan. Door de aanwezigen zijn diverse vragen gesteld die met name toezien op het parkeren en de verkeersafwikkeling. Ik heb hier zo ver als mogelijk een reactie opgegeven en eveneens aangegeven dat er nog een verkeerskundig rapport volgt die integraal onderdeel zal zijn van de vergunningsaanvraag. De toegezegde tekening met de huidige parkeersituatie van het Trivium wordt toegestuurd.

Bijlagen

- Bestaande situatie; BST-SIT-01B 09-11-2022; versie 9-11-2022
- Nieuwe Situatie; DO-SIT-02 B; versie 9-11-2022
- Gevels; DO-GVL-01B; versie 9-11-2022
- Visualization; DO-VIS-01B; versie 9-11-2022
- Huidige parkeersituatie

Bijlage 10 - Welstand Advies

COMMISSIE RUIMTELIJKE KWALITEIT

Gemeente Etten-Leur
Roosendaalseweg 4
4875 AA Etten-Leur
Postbus 10.100
4870 GA Etten-Leur
T: 14 076
E : info@etten-leur.nl
I : www.etten-leur.nl

ADVIESAANVRAAG

Nummer aanvraag: 2023OG0408-01
Betreft: Het realiseren van een KFC restaurant en een drive thru
Adres: Trivium 170 in Etten-Leur

Datum advies: 19-09-2023

Aan het college van burgemeester en wethouders van Etten-Leur.

Op 19 september heeft de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit bovenvermeld bouwplan beoordeeld.
Planomschrijving:
Het plan omvat het realiseren van een KFC restaurant en een drive thru
Welstandscriteria:
Welstandsnota 2010. Van toepassing zijn de algemene criteria en de gebiedsgerichte criteria – Representatief gebied
Welstandsniveau:
Hoog
Bevindingen:
Het verzoek is beoordeeld in relatie tot de omgeving. Hiertoe is gebruik gemaakt van omgevingsfoto's, luchtfoto's en kadastrale gegevens voortkomend uit Nedbrowser.

De commissie gaat akkoord met het voorgestelde gebouw. Aanvraag is conform het vooroverleg.
De voorgestelde reclame-totum is wellicht problematisch in combinatie met de bestaande reclamezuil van mcdonalds. De gemeente zoekt uit hoe e.e.a. bestemmingsplantechnisch en privaatrechtelijk zit.
De commissie is opgevallen dat de bestaande stalen truss-constructie nu eindigt ter hoogte van het bestaande gebouw (discotheek) aan. Door het slopen van het bestaande gebouw komt de stalen truss-constructie in zijn geheel los te staan en heeft geen relatie met het nieuw op te richten losstaande volume. De commissie is van mening dat deze truss constructie, verlengd dient te worden tot de nieuwe gevel (hoek) van het "triviumgebouw". Daardoor kan de reclame-uiting richting de A58 meer naar het pand worden geschoven.
De commissie ziet hiertoe een nader voorstel tegemoet.

Conclusie:
Aanhouden

Namens de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit,

De secretaris.

Bijlage 11 - Advies Brandweer

Midden- en West-Brabant

BRANDWEER

Gemeente Etten-Leur
t.a.v. College van Burgemeester en Wethouders
Postbus 10100
4870 GH Etten-Leur

Sector Crisis en Risicobeheersing
Industriële Veiligheid
Taakveld RO&I
Tramsingel 71, Breda
Postbus 3208
5003 DE Tilburg
Telefoon (088) 2250200
www.brandweermwb.nl

Datum	6 mei 2024	Behandeld door	Harry Killaars
Onze referentie	VRMWB2024-003211	Doorkiesnummer	06-53625089
Uw referentie	Sandra Lemmens	E-mail	harry.killaars@brandweermwb.nl
Uw mail van	18 april 2024	Onderwerp	KFC-restaurant Trivium 170 Etten-Leur

Geacht College,

Naar aanleiding van de aanvraag op 18 april 2024 treft u hierbij aan het advies met een uitwerking overeenkomstig een ruimtelijke besluit art. 9 van het Bevt.

Inleiding
Het advies heeft betrekking op de aanvraag van de ontwikkelingen KFC-restaurant Trivium 170 Etten-Leur in de nabijheid van de autoweg A58 Roosendaal-Breda.



Plangebied

Bij het adviseren voor ruimtelijk besluiten hanteren de Veiligheidsregio's kernwaarden vanuit een duidelijke visie op een veilige en gezonde fysieke leefomgeving. Die visie bestaat uit een aantal richtinggevende principes voor een veilige leefomgeving en is vertaald in algemene kernwaarden en ontwerpprincipes.

Kernwaarde 1: De kwaliteit van de leefomgeving wordt mede bepaald door (fysieke) veiligheid; waarin het belang van veiligheid als ontwerpelement wordt benadrukt.

Kernwaarde 2: Een veilige fysieke leefomgeving vorm je samen; waarbij het belang van goede vroegtijdige betrokkenheid van de Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant bij de schetsontwerpen van gebouwen en inrichtingstekeningen wordt benadrukt.

Kernwaarde 3: De leefomgeving wordt mede vormgegeven volgens de ontwerpprincipes voor veiligheid; waarin de volgende principes voor de inrichting van een veilige leefomgeving worden benoemd:

3a. Voorkomen of beperking van risico's vergroot de veiligheid;
3b. Afstand tot de risico's vergroot de veiligheid;
3c. Bouwwerken en omgeving bieden bescherming;
3d. Bouwwerken en gebieden zijn snel en veilig te verlaten;
3e. De omgeving maakt snel en effectief optreden van de hulpdiensten mogelijk;
3f. Mensen krijgen bij crisis passende medische zorg (zorgcontinuïteit).

Kernwaarde 4: Mensen zijn bekend met risico's en weten hoe te handelen als het misgaat; waarin het belang van een goede risicocommunicatie en handelingsperspectieven worden benadrukt.

Door het huidige plan te beschouwen in relatie tot de kernwaarden kunnen we het volgende stellen:

Kernwaarde 1 en 2
De initiatiefnemer van dit plan is voornemens een KFC-restaurant te realiseren aan het Trivium 170 te Etten-Leur. Het planvoornemen voorziet in de realisatie van een KFC-restaurant met toebehoren, (fiets-) parkeerplaatsen en een bijbehorende 'drive-through'. Het beoogde restaurant kent een grondoppervlak van circa 310 m².

We zijn niet eerder bij de ontwikkelingen betrokken.

Kernwaarde 3

a) Bij het adviseren op ruimtelijke plannen wordt aangedrongen om kwetsbare objecten buiten de plasbrand aandachtsgebieden en de zeer kwetsbare objecten buiten de explosie aandachtsgebieden te bestemmen. Het plangebied is gelegen binnen de 200 m[1] van de autoweg.

b) Afstand nemen van de risico's vergroot de veiligheid; dit is bepalend voor stralingswarmte en overdruk van scenario's op de autoweg.

c) Bouwwerken en omgeving bieden bescherming; door bouwkundige maatregelen aan het gebouw zoals een ballastlaag van betontegels op het dak, een steenachtige gevel en brandwerend glas dit is effectief voor stralingswarmte bij het vrijkomen en ontsteken van het gas. Centraal afsluitbare ventilatie beschermen mensen in voldoende mate voor toxische stoffen en rook.

d) Bouwwerken en gebieden zijn snel en veilig te verlaten; Door de in-, en uitgangen aan de noordzijde van het bouwwerk te positioneren en vluchtwegen vrij te houden.

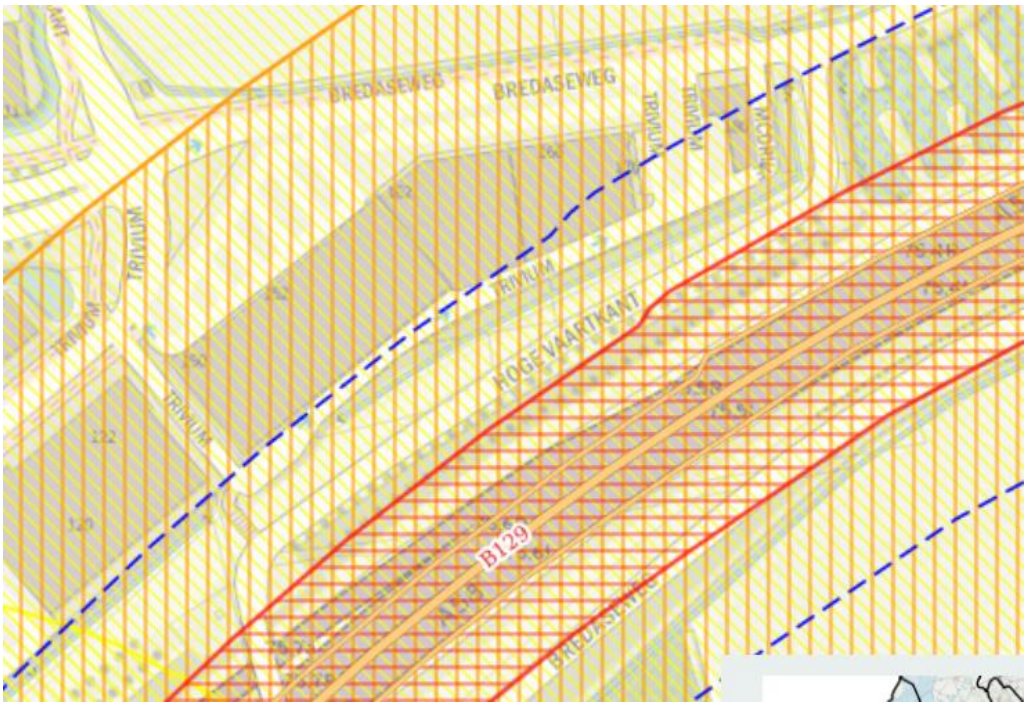
e) De omgeving maakt snel en effectief optreden van de hulpdiensten mogelijk; De locatie is bereikbaar voor de hulpdiensten. De opkomsttijd is overdag binnen de vastgestelde norm van 12 minuten en in avond en nacht zal dit boven de 12 min. zijn.

f) Mensen krijgen bij crisis passende medische zorg (zorgcontinuïteit); Bij een grootschalig incident met vele slachtoffers is interregionale ondersteuning noodzakelijk. Het Nederlands zorgsysteem is hierop ingericht.

Kernwaarde 4

Mensen zijn bekend met risico's en weten hoe te handelen als het misgaat; Risicocommunicatie is afgestemd op de bewoners in de gemeente. De BHV-organisatie dient rekening te houden met de risicosetting van de omgeving.

Risicoschets (Aandachtsgebieden conform de Omgevingswet)



Toxische wolk

Het meest geloofwaardige scenario is dat er een lek ontstaat van 15 mm in de tankwand van een tankwagen, waardoor een vloeistofplas met toxische vloeistof ontstaat. Dit heeft tot gevolg dat alle personen die zich op 40 m^1 van de plas buiten bevinden zullen overlijden. Tot op 120 m^1 zullen er nog steeds personen kunnen overlijden die zich buiten bevinden.

Explosie

Indien een tankwagen met brandbaar gas (zoals LPG) bij een incident zonder brand betrokken is (ontsporing) kan de tankwagen het begeven waarbij er drukgolven vrijkomen, een zogenaamde koude Bleve. Deze drukgolven kunnen tot op 85 m^1 dodelijk zijn en zorgen tot op 200 m^1 voor schade aan gebouwen. Daarnaast kunnen er tot op 200 m^1 gewonden vallen, als gevolg glasscherven.

Samenvattend worden de navolgende maatregelen geadviseerd toe te passen:

- Centraal afsluitbare ventilatie beschermen mensen in voldoende mate voor toxische stoffen en rook.
- De BHV-organisatie dient rekening te houden met de risicosetting van de omgeving.

Indien u nog vragen op opmerkingen heeft kunt u contact opnemen met de behandeld ambtenaar.

In het vertrouwen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd, tekenen wij met vriendelijke groeten

Hoogachtend,
Namens het Algemeen Bestuur van de Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant, afdelingshoofd risicobeheersing,



Bijlage 12 - Correspondentie Ruimtelijke Commissie

Datum: 03-06-2024

Begeleidend schrijven Truss:
Op 21 september 2023 heeft de commissie ruimtelijke kwaliteit als onderdeel van een verzoek tot aanvullingen aangegeven dat de bestaande truss moet worden verlengd. De argumentatie hierbij is dat de truss na sloop van het bestaande volume vrij komt te staan. Dit moet worden hersteld.

Op 17 oktober hebben wij in het begeleidend schrijven, horende bij diverse aanvullingen, beargumenteerd waarom de truss kan worden behouden conform bestaand. De argumentatie is als volgt:

De truss staat best een stukje los van het bestaande pand. Ook is de truss hoger dan het pand vanaf het punt dat behouden blijft. Wanneer de truss zou worden verlengd steekt deze dus geheel boven de dakrand uit en ontbreekt de aansluiting zoals door welstand beoogd. Daarnaast zal het “aanhelen” van de truss niet exact gelijk zijn aan de bestaande truss. Het verlengen zal zodanig leiden tot een zichtbare overgang en verschil tussen bestaand en nieuw. Wij zijn zodanig van mening dat het verlengen van de truss esthetisch geen toegevoegde waarde heeft en zodanig een onnodige last legt op deze ontwikkeling.

Op 14 mei 2024 heeft de commissie ruimtelijke kwalitiet aangegeven dat het antwoord op de vraag van 17 oktober nog onvoldoende is beantwoord. Hiertoe wordt onder meer gevraagd om een aanzicht/profieldoorsnede vanaf de snelwegzijde aan te leveren waarop de truss en bijbehorende objecten in de bestaande- en nieuwe situatie zijn afgebeeld.

Wij hopen middels dit boekje de situatie en ons uitgangspunt extra te verduidelijken voor een gedegen besluitvorming en finale opinie van de comissie ruimtelijke kwaliteit. Per pagina is een korte toelichting op de argumentatie van 17 oktober toegevoegd. Op de laatste pagina treft u het gevraagde aanzicht van zowel de bestaande- en nieuwe situatie.

Mocht u naar aanleiding hiervan nog vragen hebben of nader overleg wensen horen wij het uiteraard graag.

Functie vanaf terrein:
Vanaf het terrein gezien sluit de truss niet fysiek aan op het bestaande volume. Wel begrenst het visueel het parkeerterrein tussen de MC Donalds en het bestaande volume. Dit effect blijft in de nieuwe situatie gehandhaafd met de positionering van het restaurant.



Bron: google streetview





Bron: google streetview



Trivium 170 Etten-Leur

Functie vanaf snelweg:

Vanaf de snelweg gezien is er eveneens in onze optiek geen meerwaarde om de truss te verlengen. Deze steekt boven het bestaande volume uit en heeft zodanig geen relatie met het bestaande bouwwerk. Ook draagt deze vanaf deze afstand niet bij aan zonering, behoudens het verbindende karakter van de functies waar deze passeerd. Dit effect wordt niet vergroot door verlenging van de truss.



Bron: google streetview





Truss

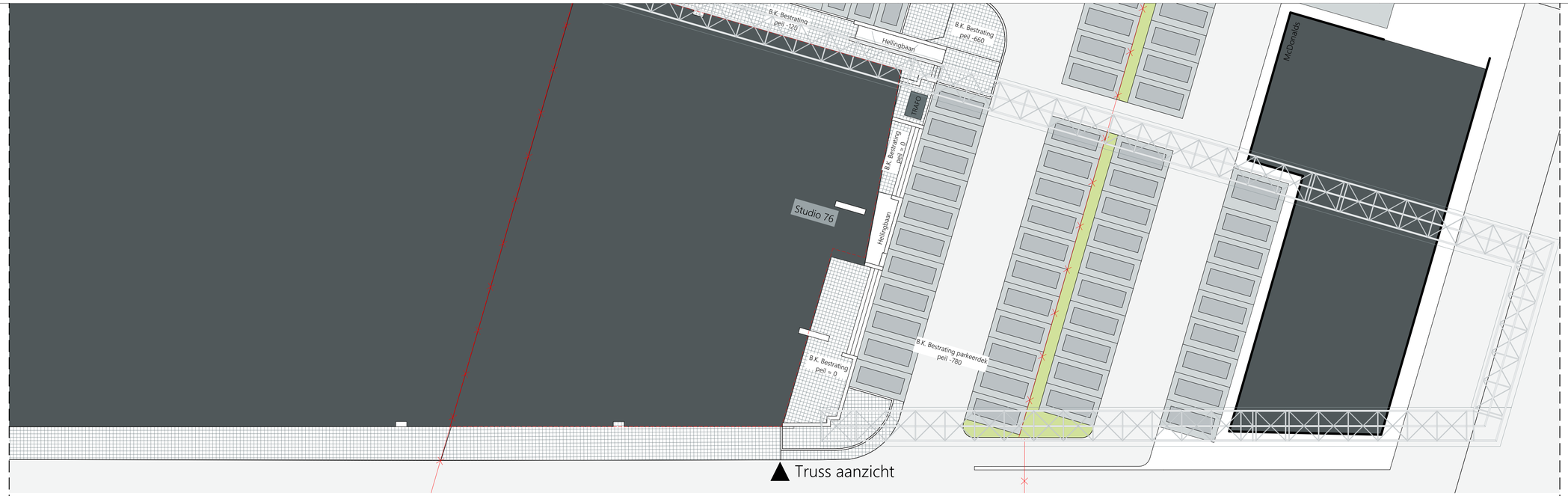
OM-TRU-03 A

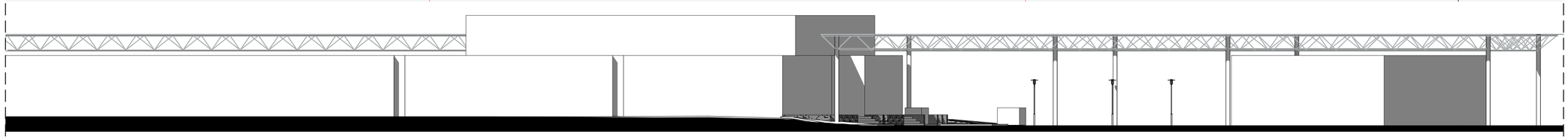
Functie vanaf snelweg:
Wanneer men dichterbij komt raakt de truss buiten beeld door bossages. In toevoeging op voorgaande pagina zou een verlenging niet of pas vanaf een zekere afstand kunnen worden waargenomen. Het effect van verlenging zou zodanig, los van positieve of negatieve invloed, nihil zijn.



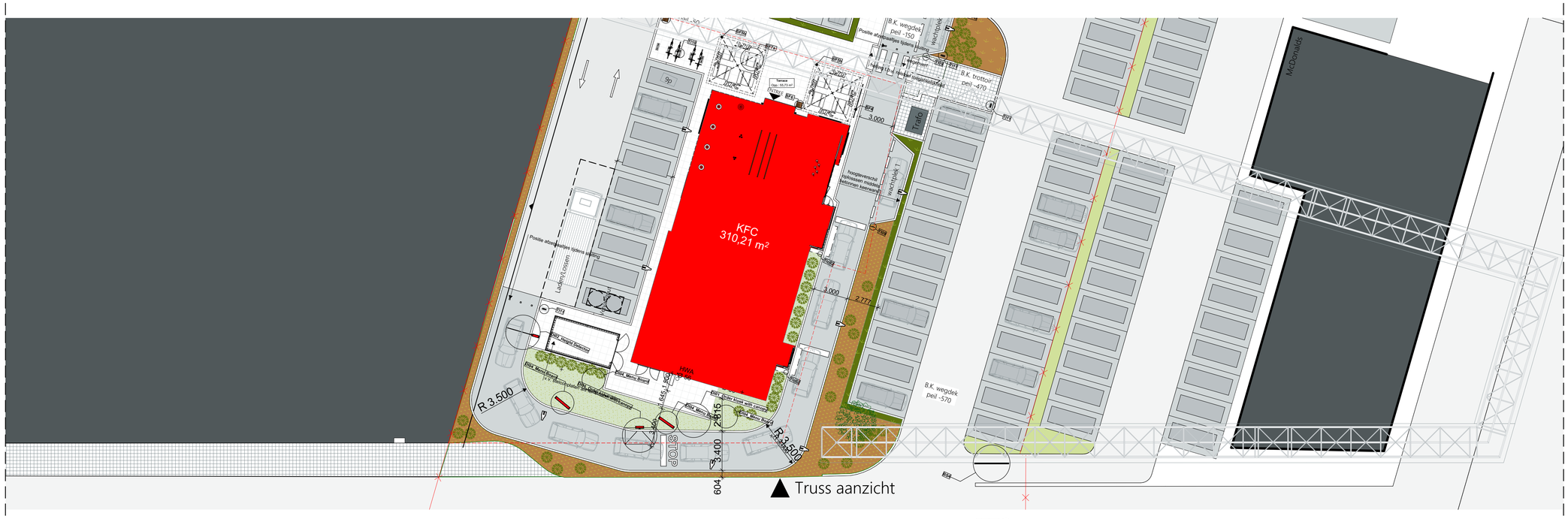
Bron: google streetview

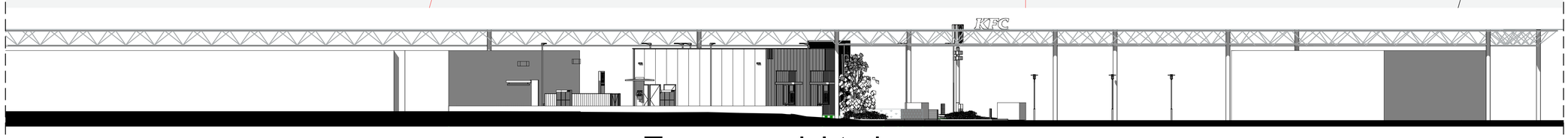






Truss aanzicht bestaand





Truss aanzicht nieuw

Opdrachtgever:
Collins Foods Europe
Schurenbergweg 9b
1105AP Amsterdam
tel.: +31 20 311 6811
e-mail: info@collinsfoods.eu

Deze tekening is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n). Indien u deze tekening ten onrechte heeft ontvangen, neem dan contact met ons op per kerende e-mail. Op de door ons verstrekte informatie berust ons auteursrecht. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is, behoudens voorafgaande schriftelijke toestemming van XS architecten Coöperatie U.A. niet toegestaan. Wij aanvaarden geen aansprakelijkheid voor de juiste en volledige overbrenging van de inhoud.

Maatvoering in het werk te bepalen

Versie:	Omschrijving:
A 03-06-2024	

Project:
KFC Etten-Leur Trivium
Trivium 170
4873 LP Etten-Leur

Fase:
Omgevingsvergunning

Onderwerp:
Terreinprofiel Truss

Tekening nummer:
OM-TRU-05A

Fase (AA)	*Tekening (-AAA)*	*Volgnr. (-00)*	*Versie (-A)*

Datum:	03-06-2024
Schaal:	1:200
Formaat:	A1 (liggend)
Getekend:	MH

xs architecten coöperatie u.a.
siliciumweg 15 | 3812 sv amersfoort
+31 [33] 33 20 200 | info@xsarch.nl | www.xsarch.nl

Bijlage 13 - Adviesbrief Ruimtelijke Commissie

COMMISSIE RUIMTELIJKE KWALITEIT

Gemeente Etten-Leur
Roosendaalseweg 4
4875 AA Etten-Leur
Postbus 10.100
4870 GA Etten-Leur
T: 14 076
E : info@etten-leur.nl
I : www.etten-leur.nl

ADVIESAANVRAAG

Nummer aanvraag: 2023OG0408-01
Betreft: het realiseren van een KFC restaurant en een drive thru
Adres: Trivium 170

Datum advies: 10-06-2024

Aan het college van burgemeester en wethouders van Etten-Leur.

Op 10 juni heeft de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit bovenvermeld bouwplan beoordeeld.
Planomschrijving:
Het plan omvat het realiseren van een KFC restaurant en een drive thru
Welstandscriteria:
Welstandsnota 2010. Van toepassing zijn de algemene criteria en de gebiedsgerichte criteria – Representatief gebied
Welstandsniveau:
Hoog
Bevindingen:
Het verzoek is beoordeeld in relatie tot de omgeving. Hiertoe is gebruik gemaakt van omgevingsfoto's, luchtfoto's en kadastrale gegevens voortkomend uit Nedbrowser.

Akkoord. De commissie heeft kennis genomen van het document: OM-TRU-01A, d.d. 03-06-2024. Het beeld op pagina 4 van dit document heeft de commissie overtuigd dat uitbreiden van de truss, mede door de onzichtbaarheid vanaf de A58, geen architectonische bijdrage levert aan het plan. De commissie gaat in heroverweging akkoord.

Conclusie:
akkoord

Namens de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit,

De secretaris.

Ruimte. Mensen. Toekomst.

Amsterdam
Nachtwachtlaan 20
1058 EA Amsterdam
+31 (0)20 506 19 99

Boxtel
Willemsplein 2
5211 AK ‘s-Hertogenbosch
+31 (0)73 208 91 55

Venlo
Industriestraat 94
5931 PK Tegelen
+31 (0)77 373 06 01

info@bro.nl
www.bro.nl

BRO