

Aan de leden van de raad

Kenmerk : ...
Contactpersoon : Sandra Lemmens
Doorkiesnummer : **(076) 502 4112**
Uw brief van :
Onderwerp : afgifte verklaring van geen bedenkingen
Trivium 170 - KFC

Etten-Leur, 5 december 2024

Beste leden van de raad,

Gelet op het debat in de raad van 25 november 2024, lijkt het ons goed om nog een paar punten te verduidelijken in verband met de aanvraag verklaring van geen bedenkingen voor Trivium 170, KFC. Daarna volgt nog een toelichting op in de raadsvergadering gestelde vragen.

De omgevingswet is nog niet van toepassing.

Het betreft hier een aanvraag die voor 1 januari 2024 is ingediend en dus niet onder de omgevingswet valt. De omgevingswet is dan ook niet relevant voor het beoordelen van deze aanvraag. Er moet gekeken worden naar een goede ruimtelijke ordening. In de ruimtelijke onderbouwing die bij deze aanvraag zit, zijn alle aspecten die aan de orde zijn, toegelicht. Deze voldoet volgens ons aan de gestelde eisen.

Inrichting terrein

Het beoogde restaurant heeft 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 (circa 950 m² grondoppervlakte). 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. Er komen 4 extra parkeerplaatsen bij. Door bijkomend groen aan te leggen, wordt de gevoeligheid voor hittestress en wateroverlast verminderd (lagere piekafvoer). In de nieuwe situatie wordt voldaan aan de hemelwaterverordening.

Sanctiemogelijkheid schoonhoudverplichting

De exploitatievergunning wordt pas afgegeven als er een omgevingsvergunning is en deze valt dan onder het omgevingsplan. In het Omgevingsplan van de gemeente staat een artikel over afval

rondom een bedrijf:

“Artikel 22.53 Afval: zwerfvuil. Met het oog op het doelmatig beheer van afvalstoffen worden binnen een straal van 25 m rond de begrenzing van de locatie waarop de activiteit (uitbaten van een restaurant) wordt verricht, zo vaak als nodig etenswaren, verpakkingen, sport- of spelmaterialen, of andere materialen verwijderd die van de activiteit afkomstig zijn”.

Wanneer er wordt gehandhaafd op het Omgevingsplan kan er last onder dwangsom of bestuursdwang worden toegepast. Dit is gericht op herstel van de overtreding. De overtreder moet dan maatregelen nemen. Doet de overtreder dat niet, dan kan de gemeente (bij ernstige situaties) maatregelen nemen en de daarbij gemaakte kosten verhalen op de overtreder.

In de exploitatievergunning wordt ook een dergelijke bepaling opgenomen. Bij het structureel niet naleven van de exploitatievergunning in combinatie met ernstige overlast, kan de vergunning worden ingetrokken.

Privaatrechtelijk en in de omgevingsvergunning wordt ook vastgelegd dat er 2 keer per dag in een ruime omgeving rondom de vestiging zwerfvuil moet worden opgeruimd. In de omgevingsdialog heeft KFC al aangegeven hierover afspraken te willen maken met Mc Donalds.

Overweging 2 restaurants in bestemmingsplan

Er is niet direct terug te vinden waarom er destijds besloten is om in het bestemmingsplan slechts 2 restaurants toe te staan.

De tekst uit het bestemmingsplan zegt hierover het volgende:

art 3.4.f.3: (beschrijving op hoofdlijnen)

*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.***

En de tekst uit de toelichting van het bestemmingsplan:

3.5.2 Functieondersteunende horeca

*Om de verblijfskwaliteit binnen het plangebied te veraangemen en om gelijktijdig faciliteiten te bieden aan personeel dat werkzaam is bij de verschillende bedrijven, is het gewenst om ruimte te reserveren voor het inpassen van functieondersteunende horecavoorzieningen. Gelet op de voorgestane invulling van het gebied Trivium (zie verderop) ligt het inpassen van een dergelijke functie in dit deelgebied het meest voor de hand. **De maximale oppervlakte van de horeca is bepaald op 1500 m², te realiseren in meerdere vestigingen.** Vanwege de ligging nabij de rijksweg wordt o.a. gedacht aan de vestiging van een drive in fastfoodrestaurant.*

Verkeersparagraaf in de ruimtelijke onderbouwing

In de ruimtelijke onderbouwing zijn ons inziens de juiste berekeningen opgenomen en is sprake van een juiste verkeerskundige onderbouwing. Wij verwijzen u voor een uitgebreide analyse naar bijlage 1.

Toezegging: in gesprek met ondernemers Trivium.

Afgelopen dinsdag 3 december 2024 hebben wethouders De Weert en Schouw zoals toegezegd gesproken met de ondernemers van het Trivium. De ondernemers hebben aangegeven waar hun zorg zit als er een aanvulling komt op het terrein met een KFC. Ze vrezen vooral voor het niet goed

bereikbaar zijn van hun ondernemingen dan wel het ontstaan van opstoppingen en files. Vanuit het college zijn enkele varianten geschetst om te zorgen dat er sprake blijft van een goede bereikbaarheid ook in de toekomst. Hierbij is tevens gekeken naar het optimaliseren van de routing en parkeermogelijkheden op het terrein van de ondernemers zelf. We hebben aan de ondernemers gevraagd of ze bereid zijn om in gezamenlijkheid verder te zoeken naar de mogelijkheden. De ondernemers gaven aan dat ze hier bereid toe zijn, maar dat ze het liefste op eigen terrein zo min mogelijk willen wijzigen. Ze blijven kritisch over de herontwikkeling van de KFC, omdat hun inziens dit te veel verkeersbewegingen gaat geven en ze ervaren nu al problemen op eigen terrein. Daarnaast is de suggestie gedaan om te onderzoeken of we als gemeente het pand niet willen te kopen en daarmee regie te voeren op de ruimtelijke ontwikkeling in het gebied.

Van het gesprek is een verslag gemaakt. Deze ligt nog ter goedkeuring bij de ondernemers, zodra dit akkoord is zenden we dit door.

Alternatieve procedure

In het raadsdebat op 25 november 2024 kwam een aantal keer naar voren of het niet beter is om alle plannen in het gebied bij de verkeerskundige oplossing te betrekken. Er is uiteraard voor u de mogelijkheid om uw besluit over de verklaring van geen bedenkingen KFC aan te houden tot dat u een besluit neemt over de kaders van de verplaatsing van Intratuin en de woningbouw op de Lage Vaartkant. Hier is uiteraard een vergelijkbare verkeerskundige vraag, oplossing en onderbouwing van belang. Het college zou met een dergelijk besluit van de raad ook de uitkomsten van de gesprekken met de ondernemers op een later moment kunnen verwerken in de voorliggende aanvraag in de raad.

Heeft u nog vragen?

Het kan zijn dat u nog vragen heeft. Neem dan gerust contact op met Sandra Lemmens van de afdeling Leefomgeving. Zij is bereikbaar op telefoonnummer 06-1280 3873 of per e-mail Sandra.lemmens@etten-leur.nl.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders,

Drs. C. Smits
Gemeentesecretaris

Drs. M.C. Starmans-Gelijns
Burgemeester

Bijlage 1

Verkeerskundige analyse.

1.CROW

Wat is het CROW?

Het CROW is een onafhankelijk kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid. Het CROW publiceert aanbevelingen en richtlijnen op basis van onderzoek voor onder andere, inrichting, parkeren en verkeersgeneratie. Deze aanbevelingen en richtlijnen hebben geen wettelijke basis en houden geen wettelijke verplichting, maar geven wel richting. Ook in de jurisprudentie wordt vaak naar het CROW gerefereerd.

Wat is mvt / etm: motorvoertuigen per etmaal

Bij een planontwikkeling is niet altijd de precieze invulling van een plan of gebied bekend. Voor woon- en werkgebieden maken de kencijfers verkeersgeneratie het mogelijk om op globaal niveau te kunnen rekenen aan de effecten van plannen.

Bij het berekenen van de verkeersgeneratie van een ontwikkeling, dus hoeveel gemotoriseerd verkeer van en naar de ontwikkeling gaat rijden, gebruiken we kencijfers en normen voor de verkeersgeneratie. Het CROW heeft voor diverse functies zoals voor wonen, werken, winkelen, horeca, gezondheidszorg en onderwijs kencijfers opgesteld, op basis van onderzoek. Binnen deze functies zijn er nog verschillende types van de functies te onderscheiden. Daarnaast heeft de stedelijkheidsgraad en locatie invloed op de norm. Op basis van onderzoek is de gemiddelde verkeersgeneratie per 100m² bvo van een functie te bepalen.

Voor het berekenen van de verkeersgeneratie van de KFC in Etten-Leur gaan we uit van een 'sterk stedelijk gebied' en ligt de KFC in 'rest bebouwde kom'. Daarbij gaan we in Etten-Leur uit van het gemiddelde van de gegeven bandbreedte. De verkeersgeneratie wordt uitgedrukt in motorvoertuigen/etmaal (mvt/etm), dus het aantal gemotoriseerde voertuigen van en naar de functie.

De beperkingen van CROW

Parkeerkencijfers en verkeersgeneratie zijn op basis van onderzoek, hieruit volgen gemiddelden. Iedere situatie is vaak anders en iedere ontwikkeling heeft andere gebiedskenmerken. Daarom is het berekenen van de parkeren en verkeersgeneratie een theoretische benadering. Het geeft nooit exact de praktijksituatie weer.

De theorie volgens het CROW

Bij het berekenen van de verkeersgeneratie berekenen we alleen wat er verandert in de openbare ruimte. In dit geval hebben we in de huidige situatie een discotheek van 1.631m² bvo en dat wordt een KFC van 310m² bvo. Hieruit volgen aantallen motorvoertuigen per etmaal. Deze aantallen worden gebruikt in vervolgonderzoeken, bijvoorbeeld: 'kan het omliggend wegennetwerk de toename of afname van verkeer aan'.

Verkeersgeneratie huidig

De huidige situatie betreft een discotheek van 1.631m² bvo. CROW publicatie 744 geeft het volgende kencijfer: 16,8 per 100m² bvo.

Dit geeft de volgende berekening:

$$(1631/100)*16,8 = 274 \text{ mvt/etm}$$

Verkeersgeneratie toekomstig

De toekomstige situatie betreft de totale sloop van de discotheek, en nieuwbouw van een KFC van 310m² bvo. CROW publicatie 744 geeft geen apart kencijfer voor een fastfood restaurant en ook geen verkeersgeneratie voor kencijfer Restaurant. Er zijn ontzettend veel verschillende soorten restaurants, denk aan Michelin-, bistro- of een fastfood-restaurant. De parkeervraag van een restaurant is daarnaast in sterke mate afhankelijk van het aantal zitplaatsen en het autogebruik van de bezoekers. Het kencijfer van het CROW is dus slechts globaal toepasbaar. CROW publicatie 381, de voorgaande publicatie parkeerkencijfers en verkeersgeneratie, geeft een verkeersgeneratie van 2.285 mvt/etm.

Parkeerkencijfer, huidig

De huidige situatie betreft een discotheek van 1.631m² bvo. CROW publicatie 744 geeft het volgende parkeerkencijfer: 18,4 per 100m² bvo.

Dit geeft de volgende berekening:

$$(1631/100)*18,4 = 300 \text{ parkeerplaatsen}$$

Parkeergeneratie toekomstig

De toekomstige situatie betreft een KFC van 310m² bvo. CROW publicatie 744 geeft het volgende parkeerkencijfer: 6 per 100m² bvo.

Dit geeft de volgende berekening:

$$(310/100)*13 = 41 \text{ parkeerplaatsen}$$

2.Onderbouwing Mobycon

Verkeersgeneratie huidig

Het rapport van Mobycon berekent niet de verkeersgeneratie van de huidige functie. In de rest van het rapport wordt de verkeersaantrekkende werking van de KFC boven op de huidige situatie geteld. Dit betreffen de huidige bedrijven op het Trivium, waaronder discotheek + KFC.

Bij totale sloop en nieuwbouw mag de verkeersgeneratie verreken worden. In de huidige situatie rijdt al verkeer naar de discotheek. Daar komt qua verkeersbewegingen wat bij nadat op dezelfde locatie de KFC is gebouwd. In het rapport van Mobycon wordt er niet verrekend.

Verkeersgeneratie toekomstig

Mobycon heeft op 3 manieren de verkeersgeneratie berekent.

- **Crow:** Crow publicatie 381 geeft 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 weekdagemaal. Aangezien dit een te globaal cijfer is, berekent Mobycon met twee andere methoden.
- **Omzetprognoses:** 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'. Hieruit volgt $((100\% - 20\%) \times 2.285 = 1.828$ motorvoertuigbewegingen.

Discussie daarbij is of 20% minder omzet ook inhoudt dat er 20% minder verkeersbewegingen per etmaal zullen zijn.

Zie BLZ 7 – 8 onderbouwing verkeer KFC Etten- Leur Mobycon

- **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, Zwolle en Uden.

Op basis van vergelijking van grote, aantal zitplaatsen en gebiedskenmerken volgt een 648mvt/etm

Zie BLZ 8 en 9.

Met welke verkeersgeneratie gaat Mobycon verder rekenen?

Het cijfer uit de referentiestudie is veel lager dan het CROW cijfer. Het CROW-cijfer is erg hoog. Het cijfer uit de omzetprognose ligt er tussen in. Daarom wordt uit gegaan van uit het cijfer van de omzetprognose. In bijlage 5, blz25 rapport Mobycon van het onderzoek is gerekend met het cijfer van het CROW kencijfer 2.285 mvt/etm. Op basis van deze berekening worden ook geen knelpunten geconstateerd op wegvak niveau.

Parkeergeneratie huidig

De huidige situatie betreft een discotheek van 1.631m² bvo. CROW publicatie 744 geeft de volgende parkeernorm: 18,4 per 100m² bvo.

Dit geeft de volgende berekening:

$$(1631/100)*18,4 = 300 \text{ parkeerplaatsen}$$

Parkeergeneratie toekomstig

Aan de hand van de referentiecijfers worden er 34 parkeerplaatsen berekend.

Volgens het CROW: De toekomstige situatie betreft een KFC van 310m² bvo. CROW publicatie 744 geeft de volgende parkeernorm: 6 per 100m² bvo.

Dit geeft de volgende berekening:

$$(310/100)*13 = 41 \text{ parkeerplaatsen}$$

Mobycon gaat verder in het onderzoek uit van een parkeernorm van 41 parkeerplaatsen. Dit is verkeerskundig een juiste benadering.

Parkeerdruk

Met de ontwikkeling worden er 4 extra parkeerplaatsen gerealiseerd. Ook heeft er een parkeerdrukonderzoek plaats gevonden van het huidige parkeerterrein.

Maximaal wenselijk parkeerdruk is 90%. Uit het parkeerdruk onderzoek blijkt, dat er op de meeste momenten in ieder geval voldoende parkeerplaatsen op het gehele terrein aanwezig zijn om onder de maximaal wenselijke 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.

3.Verrekenen van cijfers

Bij een totale sloop en nieuwbouw van een ruimtelijk ontwikkeling wordt normaal gesproken de verkeersgeneratie en de parkeernorm met elkaar verrekend. Aangezien de huidige norm al een bepaalde verkeersgeneratie en parkeernorm heeft. Echter is deze verrekening niet meegenomen in de onderzoeken van Mobycon. De cijfers van Mobycon gaan dus uit van een situatie waarin zowel een discotheek als een KFC is gelegen op het Trivium. Het onderzoek van Mobycon gaat uit van maximaal worst-case scenario.

4.Fiets en voetgangers

Netwerk

Er zijn voetpaden richting het parkeerterrein van Trivium.

Een fietser kan via vrijliggende fietspaden het parkeerterrein bereiken. Fietzers steken over de Bredaseweg nabij de McDonalds en kunnen via het Trivium het parkeerterrein op fietsen. Verder is er geen fietsroute of een plaatsaanduiding voor fietsers op het parkeerterrein.

Veiligheid

In de praktijk zullen weinig voetgangers richting het Trivium lopen. Bezoekers komen met name met de fiets en auto.

We hebben afgelopen 5 jaar geen meldingen ontvangen over verkeersonveiligheid van het parkeerterrein van Trivium of de fietsoversteken. Wel zijn de huidige fietsoversteken niet ideaal, de bestaande inritten worden gebruikt door het autoverkeer en fietsers.

Het parkeerterrein kan verkeersveiliger worden gemaakt door loop en fietsroutes aan te geven over het parkeerterrein, en door fietsers via een aparte toegang het parkeerterrein op te laten fietsen. We kunnen deze suggesties meegeven aan de eigenaren van het terrein.