Zilverstraat

Inhoudsopgave

Toelichting **3**

Toelichting

adviseurs in ruimtelijke ontwikkeling

Bestemmingsplan | Toelichting

Zilverstraat

Gemeente Zoetermeer

Datum: 2 mei 2023

Projectnummer: 190509

ID: NL.IMRO.0637.BP00107-0003

INHOUD

TOELICHTING

1	**Inleiding**	**3**
1.1	Ligging en begrenzing plangebied	3
1.2	Aanleiding en doel	4
1.3	Vigerende bestemmingsplan	4
2	**Beleidskader**	**7**
2.1	Rijksbeleid	7
2.2	Provinciaal beleid	10
2.3	Regionaal beleid	18
2.4	Gemeentelijk beleid	18
2.5	Conclusie	29
3	**Bestaande situatie**	**30**
3.1	Historische context	30
3.2	Ruimtelijke en functionele structuur	30
3.3	Verkeer en vervoer	33
3.4	Communicatieverkeer en nutsvoorzieningen	39
3.5	Cultuurhistorie en archeologie	39
4	**Beschrijving plan**	**40**
5	**Milieu en leefkwaliteit**	**46**
5.1	Strategische milieubeoordeling	46
5.2	Geluidhinder	46
5.3	Bodemkwaliteit	47
5.4	Luchtkwaliteit	48
5.5	Water	51
5.6	Bedrijven en milieuzonering	52
5.7	Externe veiligheid	54
5.8	Natuurwaarden	57
5.9	Windhinder	58
6	**Juridische vormgeving**	**62**
6.1	Algemeen	62
6.2	Dit bestemmingsplan	63
7	**Uitvoerbaarheid**	**67**
7.1	Economische uitvoerbaarheid	67

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 67

8 Handhaving 69

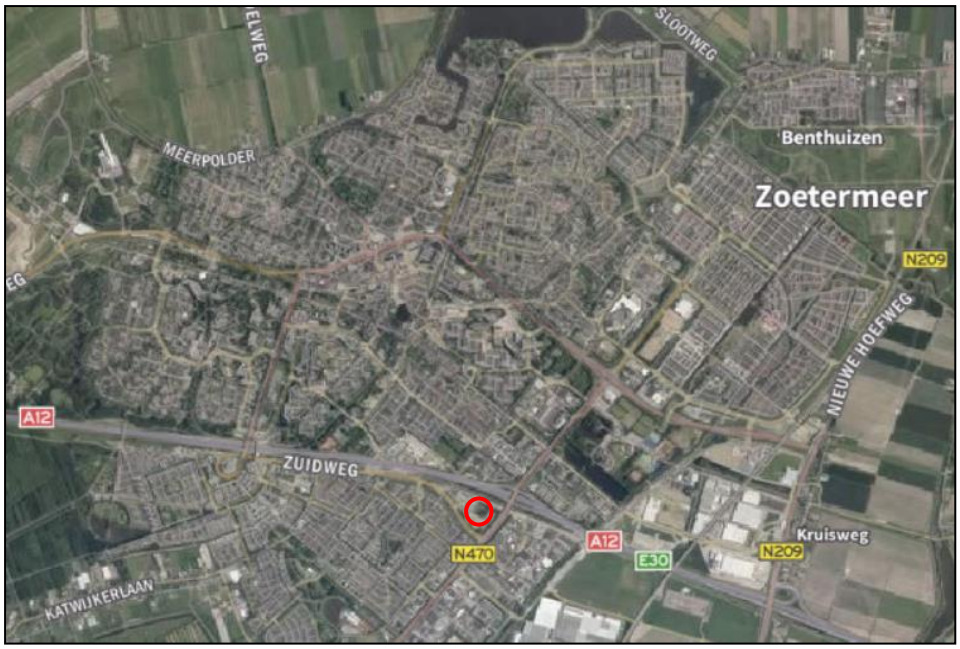
Bijlagen

- Bijlage 1: Behoefteonderzoek
- Bijlage 2: Advies metropoolregio
- Bijlage 3 Memo kruising Zilverstraat met toegangsweg Era/ Bouwend Nederland/ Canon en Van der Valkhotel
- Bijlage 4: Vormvrije m.e.r.-beoordeling
- Bijlage 5: Bodemonderzoek
- Bijlage 6: Watertoets
- Bijlage 7: Onderzoek externe veiligheid (deel 1)
- Bijlage 8: Onderzoek externe veiligheid (deel 2)
- Bijlage 9: Quick scan Wet natuurbescherming
- Bijlage 10: Onderzoek stikstofdepositie
- Bijlage 11: Windhinderonderzoek
- Bijlage 12: Onderzoek effecten windpark
- Bijlage 13: Akoestisch onderzoek
- Bijlage 14: Nader bodemonderzoek
- Bijlage 15: Nota van beantwoording vooroverleg- en participatiereacties
- Bijlage 16: Nota van beantwoording zienswijzen Zilverstraat

1 Inleiding

1.1 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied ligt ten zuiden van het stadscentrum van Zoetermeer, in het gebied tussen de A12 en de Zuidweg. Het is een grotendeels onbebouwde kavel tussen de Zilverstraat 1 aan de westzijde en de Zilverstraat 39 en 69 aan de oostzijde. Het plangebied wordt globaal begrensd door een vijver aan de noordzijde, bedrijfsgebouwen aan de oost- en westzijde en de Zuidweg aan de zuidzijde. Op de navolgende afbeeldingen zijn de globale ligging en begrenzing van het plangebied weergegeven. De exacte begrenzing van het plangebied is op de verbeelding behorende bij dit bestemmingsplan weergegeven.



Globale ligging plangebied (rode arcering) bron: pdokviewer.pdok.nl



Globale begrenzing plangebied (rode arcering) bron: pdokviewer.pdok.nl

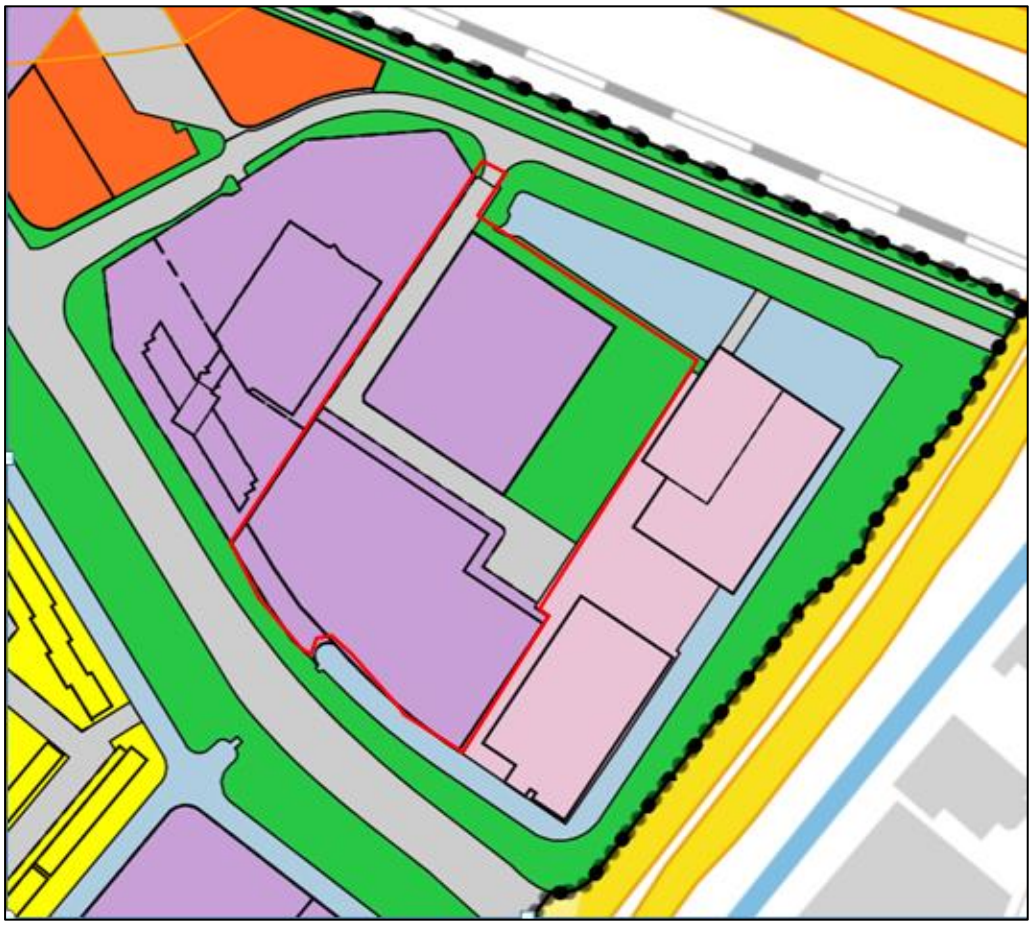
1.2 Aanleiding en doel

Aan de zuidzijde van Zoetermeer ligt tussen bedrijventerrein Lansinghage en woonwijk Rokkeveen een onbebouwd perceel. Het perceel aan de Zilverstraat ligt te midden van een verkeersknooppunt, bestaande uit de rijksweg A12, de provinciale weg N470 en de spoorlijn Zoetermeer - Gouda. Het voornemen bestaat om ter plaatse te voorzien in een Van der Valk hotel inclusief casino.

Deze ontwikkeling is niet mogelijk binnen de kaders van het geldende bestemmingsplan ‘Rokkeveen’, aangezien het voorgenomen gebruik (horeca) en de voorgenomen bouwhoogte (77 m) niet passen binnen de geldende bestemmingen "Bedrijventerrein" (met bouwhoogtes van 20 en 25 m), "Groen" en "Verkeer- Verblijfsgebied". Om de beoogde ontwikkeling alsnog mogelijk te maken moet er een nieuw bestemmingsplan worden opgesteld. Voorliggend document voorziet hierin.

1.3 Vigerende bestemmingsplan

De beoogde hotelontwikkeling past niet in de vigerende bestemmingsregelingen en voor de ontwikkeling dient dan ook een nieuw bestemmingsplan te worden opgesteld. Voor het plangebied geldt het bestemmingsplan ‘Rokkeveen’, zoals vastgesteld op 27 maart 2013 door de gemeenteraad van Zoetermeer. Op basis van dit bestemmingsplan heeft het plangebied de enkelbestemmingen ‘Bedrijventerrein’, ‘Groen’ en ‘Verkeer - Verblijfsgebied’.



Uitsnede uit verbeelding van vigerend bestemmingsplan met daarop het plangebied bij benadering rood omlijnd (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Bedrijventerrein

De voor 'Bedrijventerrein' aangewezen gronden zijn ter plaatse van de aanduiding 'bedrijf tot en met categorie 3.2' bestemd voor bedrijven tot en met milieucategorie 3.2, met daaraan ondergeschikt groenvoorzieningen, kunstwerken, nutsvoorzieningen, objecten van beeldende kunst, parkeervoorzieningen, reclameobjecten, vlaggen- en lichtmasten, water en wegen/paden. Gebouwen mogen uitsluitend binnen een bouwvlak worden gebouwd en dienen te voldoen aan de maximale bouwhoogte en het maximum bebouwingspercentage. Verder gelden separate bouwregels voor erfbebouwing bij een bedrijfswoning en bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Er kan onder voorwaarden worden afgeweken van de bouwregels. Ten slotte gelden regels met betrekking tot strijdig gebruik, waarvan eveneens onder voorwaarden kan worden afgeweken.

Groen

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor groenvoorzieningen, water, langzaam verkeersroutes, extensieve recreatie, in- en uitritten, met daaraan ondergeschikt beweiding, geluidoverdracht beperkende voorzieningen, kunstwerken, nutsvoorzieningen, objecten van beeldende kunst, speelvoorzieningen, vlaggen- en lichtmasten met de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Er gelden specifieke bouwregels voor gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde,

waarvan onder voorwaarden kan worden afgeweken. Tot slot gelden regels ten aanzien van strijdig gebruik.

Verkeer - Verblijfsgebied
De voor ‘Verkeer - Verblijfsgebied’ aangewezen gronden zijn bestemd voor straten, erven en pleinen, fietsenstallingen, fietspaden en/of -stroken en voetpaden, geluidoverdracht beperkende voorzieningen, groenvoorzieningen, kunstwerken, nutsvoorzieningen, objecten van beeldende kunst, parkeervoorzieningen, reclameobjecten, speelvoorzieningen, terrassen, vlaggen- en lichtmasten, voorzieningen voor het openbaar vervoer, water, wind beperkende voorzieningen met de daarbij behorende bouwwerken. Er gelden specifieke bouwregels voor gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde en specifieke regels ten aanzien van strijdig gebruik.

De beoogde ontwikkeling aan de Zilverstraat te Zoetermeer past niet binnen de gebruiks- en bouwregels van het geldende bestemmingsplan. Om die reden wordt voor het plangebied een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Voorliggend document voorziet hierin.

2 Beleidskader

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 De Nationale Omgevingsvisie

De NOVI biedt een duurzaam perspectief voor de leefomgeving met ambities. In deze NOVI worden de nationale belangen in de fysieke leefomgeving en de daaruit voortkomende opgaven beschreven.
Er worden vier prioriteiten voor Nederland geformuleerd:

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

Om beleidskeuzes op een heldere en voorspelbare manier te maken, hanteert de NOVI drie afwegingsprincipes, die helpen bij het prioriteren en afwegen van de verschillende belangen en opgaven;

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies: in het verleden is scheiding van functies vaak te rigide gehanteerd. Er wordt weer gezocht naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van ruimte
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal: er moet altijd gekeken worden naar de context van het gebied. Keuzes in verschillende gebieden kunnen daarom verschillen.
3. Afwentelen wordt voorkomen: het is van belang dat onze leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie van inwoners zonder dat dit ten koste gaat van toekomstige generaties

Toetsing
Het rijk zet in de NOVI onder andere in op een duurzaam economisch groeipotentieel en sterke en gezonde steden en regio's. De realisatie van een hotel met casino en andere aanvullende voorzieningen (wellness, fitness, congresruimte), draagt bij aan het leef- en vestigingsklimaat. Er wordt een bijdrage geleverd aan het voorzieningenniveau en een versterking van de mogelijkheden voor (zakelijk) toerisme in Zoetermeer en de omliggende regio. Het plan sluit hiermee aan bij de ambities uit de NOVI.

2.1.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) (2011)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) bepaalt welke kaderstellende uitspraken van het kabinet bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Het gaat onder meer om nationale belangen als Rijksvaarwegen, Defensie, Ecologische Hoofdstructuur (thans: Natuurnetwerk Nederland), Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen en Primaire waterkeringen.

Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de Ecologische Hoofdstructuur (thans: NNN) en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Ten aanzien van de begrenzing van de EHS (thans: NNN) is bepaald dat niet het rijk, maar de provincies die grenzen (nader) bepalen.

Door de nationale belangen vooraf in plannen en projecten te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

Toetsing
Voorgenomen plan raakt geen van de nationale belangen en is niet in strijd met het bepaalde in de SVIR en het Barro.

2.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking (Bro 3.1.6 tweede lid)

Vanuit het rijk wordt een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte bevorderd. Hiervoor is de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd en als procesvereiste opgenomen in artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het doel dat hiermee wordt beoogd is het stimuleren van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik en het bewerkstelligen van een goede ruimtelijke ordening, onder meer door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden, het bevorderen van vraaggerichte programmering en het voorkomen van overprogrammering. Met de ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke besluiten nagestreefd. Een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet daarom altijd worden afgewogen en gemotiveerd. Daarbij moet een beschrijving worden gegeven van de behoefte aan de betreffende ontwikkeling. Indien de ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied mogelijk wordt gemaakt, dient te worden gemotiveerd waarom de ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied wordt voorzien.

Toetsing
Wat onder stedelijke ontwikkeling wordt verstaan is in het Bro opgenomen. Een stedelijke ontwikkeling is volgens het besluit ‘een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen’. Met voorliggende ontwikkeling is sprake van een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in het Bro. In dit kader is voorzien in een behoefteonderzoek[1]. Uit dit onderzoek wordt geconcludeerd dat, gelet op de verwachte invulling van het hotelconcept en het onderscheidend vermogen van het concept, voorzieningen, locatie en branding, er voldoende kwalitatieve behoefte bestaat aan de geplande hotelontwikkeling. Rekening houdend met verschillende scenario’s voor de coronacrisis, en de geplande hotelontwikkelingen in de regio, wordt verwacht dat op de middellange termijn, 2025 – 2030, ook voldoende kwantitatieve behoefte is aan het geplande hotel. Daarmee is de behoefte in voldoende mate aangetoond.

Naast het aantonen van de behoefte dient op grond van de Ladder de locatiekeuze te worden gemotiveerd in het geval de gekozen locatie niet binnen het bestaand stedelijk

[1] Horwath Consulting bv (2020). Behoefteonderzoek hotelontwikkeling Van der Valk Zoetermeer. 6 juli 2020.

gebied is gelegen. De locatie is gelegen binnen bestaande stedelijk gebied en heeft reeds de stedelijke bestemming ‘Bedrijventerrein’. De locatiekeuze hoeft daarmee niet gemotiveerd te worden.

2.1.4 Structuurvisie Randstad 2040

Op 5 september 2008 heeft het kabinet de structuurvisie Randstad 2040 vastgesteld. Bij de Structuurvisie gaat het om een integraal toekomstperspectief dat richting kan geven aan de integrale rijksinzet in de Randstad met oog voor de lange termijn op het gebied van onder meer wonen, werken, infrastructuur, water, natuur en landschap. De structuurvisie draagt niet alleen bij aan de ambitie een duurzame en concurrerende topregio te ontwikkelen, maar ook aan een ‘mooi Nederland’. De lange termijnvisie en de richting die het kabinet (samen met de regio) kiest, focust op fysiek-ruimtelijke onderwerpen, maar beperkt zich niet tot de ruimtelijke ordening alleen. Niet-fysieke onderwerpen die in belangrijke mate bijdragen aan de nagestreefde duurzame en concurrerende Randstad worden geagendeerd in de visie. Het gaat dan bijvoorbeeld om bevordering van de sociale cohesie, vergroting van de arbeidsparticipatie, kennis en innovatie. In het kader van de structuurvisie worden strategische keuzes gemaakt met betrekking tot:

1. Klimaatbestendigheid van de laaggelegen delta;
2. Ruimtelijke investeringsstrategie;
3. Groenblauwe structuur als raamwerk voor verstedelijking;
4. Verstedelijkingsstrategie;
5. Bereikbaarheid in relatie tot ruimtelijke ontwikkeling;
6. Ruimtelijk-economische typering en structuur;
7. Toekomst van Schiphol.

In de structuurvisie Randstad 2040 is onder meer aangegeven dat er wordt gestreefd naar goed functionerende steden met bijbehorende economische sterke bedrijfslocaties.

Toetsing

Het voorliggende plan voegt een hotelfunctie toe die deze doelstellingen ondersteunt en past derhalve binnen het beleidskader van de Structuurvisie Randstad 2040.

2.1.5 Het Nationaal Waterplan 2016-2021

Het Nationaal Waterplan 2016-2021 is op 10 december 2015 vastgesteld. Het Nationaal Waterplan geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de planperiode 2016-2021, met een vooruitblik richting 2050. Het kabinet speelt proactief in op de verwachte klimaatveranderingen op lange termijn, om overstromingen te voorkomen.
In het Nationaal Waterplan 2016-2021 staan de volgende ambities centraal:
Nederland blijft de veiligste delta in de wereld.
Nederlandse wateren zijn schoon en gezond en er is genoeg zoetwater.
Nederland is klimaatbestendig en waterrobuust ingericht.
Nederland is en blijft een gidsland voor watermanagement.
Nederlanders leven waterbewust.

Het kabinet zet de veranderingen in het waterveiligheidsbeleid voort en zal hiertoe een wetsvoorstel met nieuwe normen voor de primaire keringen voorbereiden.

Nieuwe normen zijn nodig, omdat de huidige eisen aan primaire keringen grotendeels uit de jaren zestig van de vorige eeuw dateren. Sindsdien zijn het aantal mensen en de economische waarde achter de dijken toegenomen. Ook is nieuwe kennis beschikbaar gekomen over de werking van de keringen en de gevolgen van overstromingen. De doelen op het gebied van waterveiligheid zijn omgerekend naar normspecificaties voor de keringen. Deze zijn niet meer gebaseerd op dijkringen, maar op dijktrajecten. Elk dijktraject krijgt een norm-specificatie die past bij de gevolgen in dat specifieke gebied. De normspecificaties zijn ingedeeld in zes klassen, waarbij de overstromingskans varieert van 1/300 per jaar tot 1/100.000 per jaar.

Het Rijk onderkent het belang van verbinden van ruimte en water. Bij het aanpakken van wateropgaven en de uitvoering van watermaatregelen vindt daarom afstemming plaats met andere relevante ruimtelijke opgaven en maatregelen in het gebied, zodat scope, programmering en financiering zo veel mogelijk op elkaar aansluiten of, beter nog, elkaar versterken. Het kabinet streeft daarbij ook naar integrale combinaties, waarbij ruimtelijke inrichting een belangrijke rol speelt bij het oplossen van wateropgaven. Omgekeerd is het van belang om bij ruimtelijke opgaven vroegtijdig rekening te houden met wateropgaven en de veerkracht van watersystemen. De gewenste betere verbinding tussen water en ruimte geldt voor alle opgaven op het gebied van waterveiligheid, zoetwater en waterkwaliteit.

Toetsing
In de waterparagraaf 5.5 is het plan getoetst aan het waterbeleid.

2.1.6 Conclusie

Voorliggend plan is niet in strijd met het rijksbeleid.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Omgevingsvisie provincie Zuid-Holland

Op 20 februari 2019 hebben Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland de Omgevingsvisie Zuid-Holland vastgesteld. De Omgevingsvisie betreft een redactionele omzetting van de bestaande provinciale beleidsdocumenten, zonder inhoudelijke verandering van beleid of regels. In de Omgevingsvisie is al het provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving samengevoegd.

De provincie ziet zes richtinggevende ambities in de fysieke leefomgeving:
1. Naar een klimaatbestendige delta
De provincie wil de fysieke leefomgeving zo inrichten dat deze klimaatbestendig blijft. De extreme weersomstandigheden moeten niet leiden tot onnodige schade aan gebouwen, infrastructuur, landbouw en economie. De provincie wil blijven beschikken over voldoende zoetwater. Daarvoor werkt de provincie met verschillende overheden en andere organisaties samen aan regionale adaptatiestrategieën en het nationale

Deltaprogramma. Centraal vertrekpunt daarbij is dat meer ruimte wordt geboden aan het water. De provincie werkt aan de bescherming van mensen en economie tegen overstromingen. Bij nieuwe ruimtelijke projecten wordt rekening gehouden met de impact van klimaatverandering.

2. Naar een nieuwe economie: the next level

We gaan van een fossiele economie over naar een circulaire economie. Een ontwikkeling met grote gevolgen voor onze dragende economische clusters, met name het haven-industrieel complex en de glastuinbouw. In de stap naar een circulaire economie in 2050 wordt hergebruik van grondstoffen een nieuw verdienmodel. De provincie bevordert nieuwe werkgelegenheid en zet in op digitalisering van de economie. Innovatie in het midden- en kleinbedrijf wordt gestimuleerd, onder andere via nauwe samenwerking tussen de diverse economische sectoren en de kennis- en onderwijsinstellingen die onze regio herbergt. Bij goederentransport zet de provincie in op het realiseren van meer toegevoegde waarde voor de regio. Via inzet op een aantrekkelijke en gezonde woon- en werkomgeving worden bedrijven, kenniswerkers en andere talenten betrokken. De technologisering en digitalisering vragen om nieuwe arrangementen voor scholing en inzetbaarheid

3. Naar een levendige meerkernige metropool

Zuid-Holland staat voor de opgave om in het komende decennium een fors aantal woningen te realiseren en om de woonvoorraad te verduurzamen. De uitdaging is om de stap te maken naar een gezonde, sociale en duurzame samenleving. Om die vitale samenleving te realiseren is meer nodig dan woningbouw alleen. Het economisch potentieel kan beter benut worden door de steden met hun afzonderlijke kwaliteiten te verbinden tot één metropolitaan gebied. Het leef- en vestigingsklimaat daarin kan versterkt worden door stad en land goed te verbinden, door ruimte te bieden voor groen en water in de stad, door een evenwichtige woningvoorraad en passende werklocaties. De vitaliteit van de stad is ook gebaat bij cultuur, kenniscentra en aantrekkelijke binnensteden.

4. Energievernieuwing

Zuid-Holland gaat haar energieaanpak vernieuwen. De focus ligt bij de steden, de industrie en de glastuinbouw. De provincie wil een slimme en schone economie zijn waar fossiele bronnen zijn vervangen door hernieuwbare bronnen. De provincie neemt maatregelen om energie te besparen en het gebruik van aardgas drastisch te verminderen. Dat wordt gedaan bijvoorbeeld met het uitbreiden van warmtenetten. In de toekomst is de Warmterotonde de verbinding tussen aanbieders en gebruikers van warmte; prima geschikt om kassen en steden te verwarmen. Om de energietransitie aan te jagen zet de provincie ook stevig in op innovatie. De provincie zoekt naar nieuwe mogelijkheden voor energiegebruik uit wind, zon, biomassa, water en aardwarmte. De provincie wil ruimte bieden aan deze ontwikkeling.

5. Best bereikbare provincie

Zuid-Holland moet optimaal verbonden zijn en blijven met regionale, landelijke en internationale centra: de best bereikbare provincie van Nederland. Zuid-Holland zet daarom in op versterking van openbaar vervoer en gebruik van de fiets in de mobiliteitsketens van reizigers. Daarnaast moet vervoer over water een volwaardig alternatief zijn voor vervoer over de weg.

6. Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving
De provincie Zuid-Holland wil de kwaliteit van de leefomgeving versterken door natuur, water, recreatie, landbouw, cultureel erfgoed en economie in samenhang te bezien. Daarbij wil de provincie de biodiversiteit vergroten, natuurinclusieve landbouw wordt de ruimte gegeven. Dit draagt bij aan een fijnmazig natuurnatuurnetwerk. Ook zet de provincie in op diervriendelijke veehouderij.

Toetsing
Dit plan draagt onder andere bij aan de provinciale ambitie van een levendige, meerkernige metropool. De realisatie van een hotel met casino en andere aanvullende voorzieningen (wellness, fitness, congresruimte), draagt bij aan het leef- en vestigingsklimaat. Er wordt een bijdrage geleverd aan het voorzieningenniveau en een versterking van de mogelijkheden voor (zakelijk) toerisme in Zoetermeer en de omliggende regio.

2.2.2 Omgevingsverordening provincie Zuid-Holland

Op 20 februari 2019 hebben Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland de Omgevingsverordening Zuid-Holland vastgesteld. Deze regels hebben een directe doorwerking in bestemmingsplannen.

Toetsing
Voor dit bestemmingsplan zijn de volgende regels van belang.

Stedelijke ontwikkelingen
In artikel 6.10 van de Omgevingsverordening (Stedelijke ontwikkelingen) is opgenomen dat een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt moet voldoen aan de volgende eisen:
a de toelichting van het bestemmingsplan gaat in op de toepassing van de ladder voor duurzame verstedelijking overeenkomstig artikel 3.1.6, tweede, derde en vierde lid van het Besluit ruimtelijke ordening;
b indien in de behoefte aan de stedelijke ontwikkeling niet binnen bestaand stads- en dorpsgebied kan worden voorzien en voor zover daarvoor een locatie groter dan 3 hectare nodig is, wordt gebruik gemaakt van locaties die zijn opgenomen in het Programma ruimte.

In het Besluit ruimtelijke ordening is de verplichting opgenomen om in het geval van nieuwe stedelijke ontwikkelingen in de toelichting een onderbouwing op te nemen van nut en noodzaak van de nieuwe stedelijke ruimtevraag en de ruimtelijke inpassing. Voor onderhavig plan is gezien de aard en schaal van het plan een behoefteonderzoek uitgevoerd, die als bijlage bij deze toelichting is gevoegd. Uit de toets volgt dat wordt voorzien in een kwantitatieve en kwalitatieve behoefte, welke wordt voorzien in bestaand stedelijk gebied (zie paragraaf 2.1.3).

Ruimtelijke kwaliteit
Op grond van artikel 6.9 van de Omgevingsverordening (Ruimtelijke kwaliteit) kan een bestemmingsplan voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, onder de volgende voorwaarden ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit:

a de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, voorziet geen wijziging op structuurniveau, past bij de aard en schaal van het gebied en voldoet aan de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart (inpassen);
b als de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, maar wijziging op structuurniveau voorziet (aanpassen), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit per saldo tenminste gelijk blijft door:
1 zorgvuldige inbedding van de ontwikkeling in de omgeving, rekening houdend met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart, en
2 het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen zoals bedoeld in het derde lid.
c als de ruimtelijke ontwikkeling niet past bij de bestaande gebiedsidentiteit (transformeren), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit van de nieuwe ontwikkeling is gewaarborgd door:
1 een integraal ontwerp, waarin behalve aan de ruimtelijke kwaliteit van het gehele gebied ook aandacht is besteed aan de fysieke en visuele overgang naar de omgeving en de fasering in ruimte en tijd, alsmede rekening is gehouden met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart, en
2 het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen zoals bedoeld in het derde lid.

Op de ruimtelijke kwaliteitskaart is het plangebied aangeduid als ‘steden en dorpen’. Als richtpunten wordt onder andere het volgende aangehouden:
- Ontwikkelingen dragen bij aan de karakteristieke kenmerken/identiteit van stad, kern of dorp.
- Hoogteaccenten (waaronder hoogbouw) vallen zoveel mogelijk samen met centra (zwaartepunten) en interactiemilieus in de stedelijke structuur.
- Daar waar hoogbouw niet samenvalt met “zwaartepunten” in de stedelijke structuur geeft een beeldkwaliteitsparagraaf inzicht in de effecten, invloed en aanvaardbaarheid van hoogbouw op de (wijde) omgeving.
- Ontwikkelingen dragen bij aan versterking van de stedelijke groen- en waterstructuur.
- Cultuurhistorisch waardevolle gebouwen en stedenbouwkundige patronen worden behouden door ze waar mogelijk een functie te geven die aansluit bij de behoeften van deze tijd.
- Bij bedrijventerreinen krijgt de beeldkwaliteit van de randen, een goede ontsluiting en de samenhang met de omgeving extra aandacht.

Met dit initiatief wordt een binnenstedelijke locatie voorzien van een gewenste, passende functie en de ontwikkeling past hiermee binnen de bestaande gebiedsidentiteit. De locatie ligt op een bedrijventerrein, nabij de A12. Dit is gezien de bereikbaarheid en omliggende functies een passende locatie voor een hotel. In hoofdstuk 4 is daarnaast onderbouwd dat het voorliggende plan stedenbouwkundig past binnen de omgeving. In het plangebied wordt de realisatie van een toren met een hoogte van 77 meter mogelijk gemaakt. Het plangebied ligt aan de A12, in een dynamische en stedelijke zone. In dit gebied is hoogbouw passend, zowel gezien de aard en schaal van het gebied als de mogelijkheid om de stad richting de A12 te kunnen etaleren. In hoofdstuk 4 is de wenselijkheid van een hoogteaccent op deze locatie verder stedenbouwkundig onderbouwd.

Gezien bovenstaande wordt op de locatie voldaan aan de eisen voor ruimtelijke kwaliteit op de locatie.

Risico's van klimaatverandering
In artikel 6.35a van de verordening is opgenomen dat in een bestemmingsplan rekening moet worden gehouden met de gevolgen van de risico's van klimaatverandering tenminste voor zover het betreft de risico's ten aanzien van:
- wateroverlast door overvloedige neerslag;
- overstroming;
- hitte;
- droogte;

alsmede de effecten van de bovengenoemde risico's op het risico van bodemdaling.

Voor zover risico's zich voordoen wordt rekening gehouden met het zo veel mogelijk voorkomen en beperken, via maatregelen of voorzieningen, dan wel het gericht aanvaarden van deze risico's.

In paragraaf 2.4.7 wordt het plan getoetst aan het programma Duurzaam en Groen Zoetermeer. Hieruit blijkt dat bij de ontwikkeling van het project daar waar mogelijk aandacht aan klimaatadaptatie wordt besteed en verschillende maatregelen worden genomen (groene daken, gescheiden riolering, waterberging). Op deze wijze wordt rekening gehouden met het zoveel mogelijk voorkomen en beperken van deze risico's.

Bedrijven
De provincie hecht terecht veel waarde aan de beschikbaarheid van voldoende bedrijventerreinen waar ruimte voor meer milieubelastende vormen van bedrijvigheid is. De zogenoemde HMC-bedrijventerreinen (Hogere Milieu Categorie). Deze bedrijventerreinen bieden veel werkgelegenheid. Met name werkgelegenheid voor technisch geschoolden en voor het lager opgeleide deel van de beroepsbevolking. De gemeente Zoetermeer onderschrijft het belang van de beschikbaarheid van voldoende werkgelegenheid voor het lager opgeleide deel van de beroepsbevolking.

Onder druk van de behoefte aan nieuwe woongebieden is er veel behoefte om verouderde industriegebieden te transformeren naar gebieden waar wonen en moderne combinaties van wonen en werken centraal staan. Dit levert weliswaar veel werkgelegenheid op, maar niet altijd voor het minder geschoolde deel van de beroepsbevolking.

Door deze ontwikkeling staat de beschikbaarheid van HMC terreinen onder druk. De provincie Zuid-Holland heeft deze ontwikkeling gesignaleerd en daarop beleid geformuleerd in de provinciale Omgevingsvisie. Dit beleid houdt in dat bij transformaties van bedrijventerreinen naar andere functies compensatie wenselijk is. Dit is vertaald in een juridische regeling in de provinciale Omgevingsverordening.

In artikel 6.12 leden 4 en 5 van de verordening zijn de volgende instructieregels opgenomen ten aanzien van dit thema:

4. *Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een bestaand bedrijventerrein als bedoeld in het eerste lid of het tweede lid en dat gehele of gedeeltelijke transformatie naar een andere bestemming dan bedrijven mogelijk maakt, verantwoordt in*

de toelichting op welke wijze binnen de regio compensatie van bedrijventerrein zal plaatsvinden.

5. *Compensatie als bedoeld in het vierde lid, kan achterwege blijven, indien:*
   a. *het een bestaand niet-watergebonden bedrijventerrein met ten hoogste milieucategorie 3 en een oppervlakte van minder dan 1 hectare betreft; of*
   b. *regionale afstemming heeft plaatsgevonden en hieruit is gebleken dat na transformatie voldoende bedrijventerrein in de regio beschikbaar zal blijven afgezet tegen de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte.*

Een instructieregel op grond van artikel 4.1 van de Wro houdt in dat de gemeente daaraan invulling moet geven bij het opstellen van ruimtelijke plannen. In dit concrete geval houdt dit in dat in de toelichting van het bestemmingsplan dat transformatie mogelijk maakt een verantwoording moet worden opgenomen van de wijze waarop compensatie plaats zal vinden. Deze paragraaf ziet op die verantwoording.

De gemeente Zoetermeer onderschrijft het belang van voldoende beschikbaarheid van HMC-bedrijventerreinen in de regio. Ten aanzien van de compensatieplicht voor deze specifieke locatie past wel enige nuance. Waar transformatie van bedrijventerrein vaak betrekking heeft op transformatie naar wonen, waardoor feitelijke werkgelegenheid verdwijnt, ligt dat in het geval van de met dit bestemmingsplan beoogde ontwikkeling anders. Twee aspecten daarvan wensen wij hier te benoemen:

1. Het betreft hier een locatie die weliswaar de bestemming Bedrijventerrein heeft, maar waarvan ook vastgesteld moet worden dat het sinds het in ontwikkeling brengen van het gebied rond 2005 niet gelukt is concreet invulling aan die bestemming te geven. Ofwel, op deze locatie is nooit sprake geweest van enige werkgelegenheid;
2. het gaat hier niet om transformatie naar wonen, maar naar een andere bedrijfsfunctie die het huidige bestemmingsplan niet toestaat. De transformatie beoogt het realiseren van een groot hotel (186 kamers) met bijbehorende voorzieningen op het gebied van congresfaciliteiten en wellness en de vestiging van een Casino in het hotel. Functies die aanzienlijk meer werkgelegenheid meebrengen dan veel moderne HMC-bedrijven. Voor een deel bovendien werkgelegenheid voor minder geschoolde medewerkers.

Ondanks die nuanceringen ziet ook de gemeente Zoetermeer het belang van beschikbaarheid van ruimte voor bedrijventerreinen van categorie 3 en hoger. In het regionale verband van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag is dan ook afgesproken hoe invulling kan worden gegeven aan deze compensatieopgave. Deze aanpak maakt onderdeel uit van het advies van de Bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Dit advies is verwoord in de brief van 15 juli 2020. Deze brief hebben is als bijlage aan het voorliggende plan toegevoegd[2].

De gemeente zal zich inspannen om de voormalige baggerlocatie aan de zuidzijde van het bedrijventerrein Lansinghage de komende jaren te ontwikkelen tot Bedrijventerrein (zie volgende afbeelding). Op die locatie is circa 3 hectare beschikbaar waar bedrijvigheid in maximaal categorie 4.1 gevestigd kan worden. Ruim voldoende om te

[2] Metropoolregio Rotterdam Den Haag (2020). Advies bestuurscommissie toevoegen detailhandel. 15 juli 2020.

voldoen aan de resterende compensatieopgave die voortvloeit uit de transformatie van de locatie aan de Zilverstraat. Die beslaat een oppervlakte van circa 2 hectare. 0,5 hectare daarvan is al in een eerder stadium gecompenseerd aan de Wiltonstraat in het kader van de bouw van een tijdelijk casino op Zilverstraatlocatie. Er resteert nog 1,5 hectare om te compenseren. Nu de ontwikkeling van het baggerdepot ongeveer het dubbele van deze oppervlakte beslaat resteert nog circa 1,5 hectare compensatieruimte voor andere transformatie-opgaven in de toekomst.

Duidelijk is dat de locatie van het baggerdepot beschikbaar is voor compensatie. Het is echter niet mogelijk de herontwikkeling van de locatie van het baggerdepot gelijktijdig met de transformatie van de Zilverstraat in uitvoering te nemen. Twee belangrijke redenen daarvoor zijn:

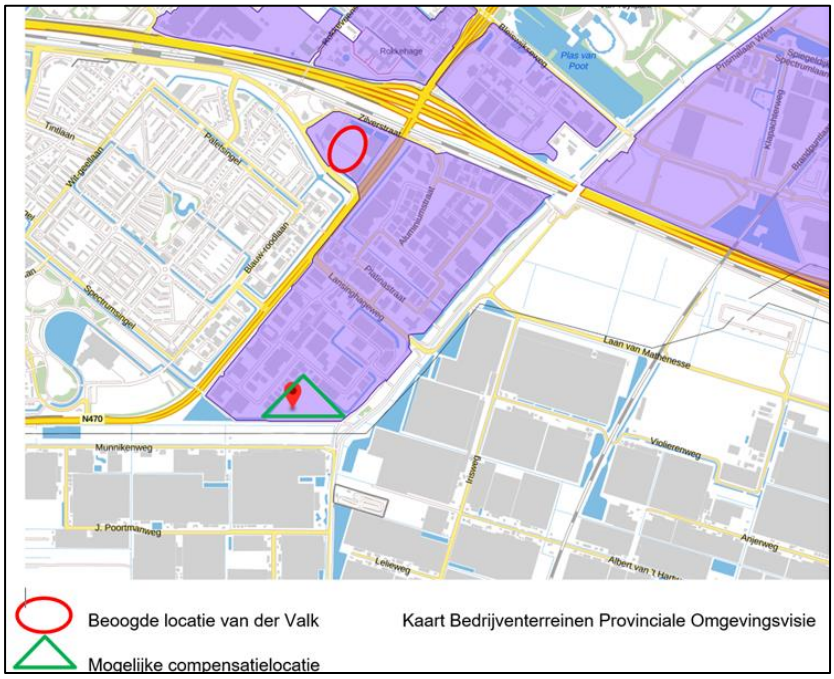
1. Voordat tot realisatie kan worden overgegaan zal door de gemeenteraad een besluit moeten worden genomen over het vaststellen van een bestemmingsplan voor de locatie. Voordat een dergelijk besluit aan de raad voorgelegd kan worden is onderzoek nodig op diverse terreinen die horen bij een goede ruimtelijke ordening. Onder meer zal moeten worden nagegaan hoe het gebied stedenbouwkundig kan worden ingericht, of sprake is van een economisch uitvoerbaar plan, hoe het gebied verkeerskundig kan worden ontsloten, welke eisen er gesteld moeten worden op het gebied van waterbeheer, etc.
2. de locatie van het baggerdepot is in beeld als mogelijke locatie voor een tram/metroremise in verband met de mogelijke aanleg van een railverbinding van Zoetermeer naar Rotterdam. Ambtelijk is met de provincie afgestemd dat een dergelijk remise ook valt onder bedrijvigheid die past op een HMC-bedrijventerrein. Dit blijkt ook uit de VNG-bedrijvenlijst. Daarin wordt een remise ingedeeld in categorie 3.2. De besluitvorming over het realiseren van de railverbinding die deze remise noodzakelijk maakt is echter nog niet afgerond. Zo lang dit niet het geval is kan niet worden gestart met het daadwerkelijk in ontwikkeling brengen van het gebied.

In het onwaarschijnlijke geval dat de invulling van het baggerdepot als bedrijventerrein toch niet haalbaar blijkt, kan de compensatie worden gevonden in intensivering van het gebruik van bestaande bedrijventerreinen. Voor dit laatste wordt gewerkt aan de Strategie Werklocaties in combinatie met een HMC-scan. Dit onderzoek zal in de loop van 2021 worden afgerond. Ook dit sluit aan bij het genoemde advies van de Bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Ter bewerkstelliging van de benodigde compensatie gaat de gemeente conform de afspraken met de provincie het volgende in gang zetten:

1 het bestemmingsplan van het voormalig baggerdepot in Lansinghage wordt gewijzigd in de bestemming “Bedrijventerrein” met maximaal milieucategorie 4.1;
2 er vindt onderzoek plaats naar intensivering van bestaande bedrijventerreinen (“beter benutten bestaande bedrijventerreinen”) door het uitvoeren van een HMC-scan over de noordelijke bedrijventerreinen binnen Zoetermeer in overleg met de provincie;
3 mochten bovenstaande oplossingsrichtingen niet haalbaar blijken gaan de Provincie Zuid-Holland en gemeente Zoetermeer het gesprek verder aan.

Met deze beschrijving van de voorgenomen invulling van de compensatie van het verlies aan bedrijventerrein door de transformatie van de Zilverstraatlocatie wordt voldaan aan de instructieregel in de provinciale omgevingsverordening ten aanzien van het compenseren van te transformeren bedrijventerrein. Het oppakken van deze compensatieopgave is ook vastgelegd in de bestuurlijke besluitvorming over dit bestemmingsplan.



Mogelijke compensatielocatie

2.2.3 Regionaal Waterplan Zuid-Holland 2016-2021

In 2016 heeft de provincie Zuid-Holland een planherzieningsbesluit inzake het waterbeleid genomen. Het Provinciaal Waterplan 2010 - 2015 wordt hiermee actueel verklaard voor de onderdelen waterveiligheid, water en natuur en vismigratie. Tevens maken de Visie Ruimte en Mobiliteit en de Voortgangsnota Europese Kaderrichtlijn Water 2016-2012 er onderdeel van uit. In het Provinciaal Waterplan 2010-2015 zijn de opgaven van de Europese Kaderrichtlijn Water, het Nationaal Bestuursakkoord Water en het Nationaal Waterplan vertaald naar strategische doelstellingen voor Zuid- Holland. Het Provinciaal Waterplan beschrijft op hoofdlijnen wat de provincie in de periode tot 2015 samen met haar waterpartners wil bereiken. Het Waterplan heeft vier hoofdopgaven:

a. waarborgen waterveiligheid;
b. zorgen voor mooi en schoon water;
c. ontwikkelen duurzame zoetwatervoorziening;
d. realiseren robuust en veerkrachtig watersysteem.

In het plan zijn deze opgaven verder uitgewerkt in 19 thema's én voor drie gebieden, in samenhang met economische, milieu- en maatschappelijke opgaven. Dit heeft geleid tot een integrale visie op de ontwikkeling van de Zuid-Hollandse Delta, het Groene Hart en de Zuidvleugel van de Randstad.

Toetsing
In de waterparagraaf 5.5 is het plan getoetst aan het waterbeleid.

2.3 Regionaal beleid

2.3.1 Waterbeheerprogramma 2022-2027 Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard

Op 26 januari 2022 is het waterbeheerprogramma (WBP) van Hoogheemraadschap Schieland & Krimpenerwaard vastgesteld. In dit plan is beschreven welke doelstellingen het waterschap nastreeft in de periode 2022-2027 en hoe zij die doelstellingen wil gaan halen. Het waterbeheerplan is uitgewerkt in de volgende drie programma's:

- *veilige en aantrekkelijke leef- en werkomgeving voorbereid op de verandering van het klimaat:* Dit thema draait om een goed functionerend watersysteem in normale én in extreem droge en natte situaties: klimaatbestendig, robuust, veerkrachtig en stuurbaar;
- *een duurzaam waterschap voor de wereld van morgen:* De nadruk ligt op circulaire economie en hergebruik van water. Het behoud en versterking van waterkwaliteit is een streefdoel;
- *water en waterschap als onderdeel van de samenleving:* Het hoogheemraadschap maakt volledig deel uit van de samenleving. De partners en initiatiefnemers weten het waterschap te vinden en de samenwerking is volledig ingeburgerd.

Het programma is, naast deze thema's; in verschillende deelgebieden uitgewerkt. De aanpak en de visie per deelgebied zijn toegelicht om de opgaven op te kunnen pakken.

Deze programma's zijn verder uitgewerkt in het WBP naar concrete doelstellingen. Deze doelstellingen vinden onder andere een doorwerking in de beschikbare instrumenten van het waterschap; verordening, legger, communicatie en stimuleringsmiddelen.

Waterplan Zoetermeer
Het Hoogheemraadschap heeft in samenwerking met de gemeente Zoetermeer, het Hoogheemraadschap van Rijnland en het Waterschap Wilck en Wiericke het Waterplan Zoetermeer opgesteld dat in februari 2002 door de raad is vastgesteld. Het plan wordt in paragraaf 2.4.6 van deze plantoelichting nader toegelicht.

Toetsing
In de waterparagraaf 5.5 is het plan getoetst aan het waterbeleid.

2.4 Gemeentelijk beleid

2.4.1 Omgevingsvisie Zoetermeer 2040

De Omgevingsvisie Zoetermeer 2040 is de toekomstvisie voor de stad. Een visie voor de komende twintig jaar. Het schetst een integraal lange termijn perspectief voor sociale, economische en ruimtelijke ontwikkelingen. Een perspectief waarin een aantal

dalende trends, zoals een afnemende woonaantrekkelijkheid en sociaaleconomische kracht zijn gekeerd en een opwaartse beweging voor de stad in gang is gezet. Een visie voor een stad en samenleving die werken aan een sterker fundament en beter in balans komt. De Omgevingsvisie Zoetermeer 2040 is ook de omgevingsvisie voor de gemeente Zoetermeer in het kader van de Omgevingswet. In de Omgevingsvisie Zoetermeer 2040 zijn zes hoofdlijnen beschreven:

- *Zoetermeer is mijn thuis:* In 2040 is Zoetermeer een stad in balans. Een stad waarin iedereen zich welkom en thuis voelt. De stad heeft een breed palet aan inwoners met verschillende leefstijlen. Zij vormen een levendige en inclusieve samenleving.

  Nieuwbouw zal met meer precisie worden ingezet. In de nieuwbouwproductie stapt gemeente Zoetermeer af van de standaard verdeling van percentages sociale huurwoningen, vrije sector huurwoningen en vrije sector koopwoningen. Ze gaat naar een meer precieze verdeling, waarbij maatwerk per wijk of project wordt geleverd. Daarbij wordt meer spreiding en diversiteit van verschillende typen woningbouw in elke wijk gecreëerd, en wordt gezorgd dat er in de stad voldoende woningen bijkomen in elk segment.

- *Duurzame stad in en tussen de parken:* In 2040 onderscheidt Zoetermeer zich in de regio als groene suburbane stad. De stad is dooraderd met een netwerk van groenzones, parken en water. Zij vormen een aansluitend geheel met de groengebieden die de stad omringen. Dit groene karakter vormt in 2040 dé identiteit van Zoetermeer. In 2040 wil gemeente Zoetermeer dat het groen functioneel gebruikt wordt en meer is dan decor.

- *Palet van wijken en buurten:* Elke wijk geeft in 2040 invulling aan zijn eigenheid. Elke plek schrijft - stap voor stap - zijn eigen historie en verhaal. Hiervan zijn de inwoners, ondernemers en organisaties de auteur.

  Nieuwe ontwikkelingen dienen het fundament van de stad te versterken: oftewel de kracht van bestaande wijken laten toenemen. Het gaat om nieuwbouwprojecten die leiden tot sociaaleconomische impulsen van de omliggende buurten en wijken. Of bijdragen aan de bestaansbasis van voorzieningen in de bestaande wijken en buurten.

- *Doorlopende ontplooiingskansen voor iedereen:* In 2040 heeft iedere Zoetermeerder – ongeacht zijn of haar achtergrond en afkomst – kansen om zich te blijven ontwikkelen en stappen te zetten op de sociaaleconomische ladder.

- *Stad van toegepaste innovatie:* In 2040 heeft Zoetermeer het profiel als stad van de toegepaste innovaties. Een profiel dat is geworteld in de oorsprong van de stad. Een stad en samenleving, die niet geremd worden door oude inzichten en behoudende tradities.

- *Zoetermeer regiostad:* In 2040 profiteert Zoetermeer van de regio en de regio profiteert van Zoetermeer. Dit raakt een keur aan onderwerpen zoals wonen, arbeidsmarkt, economie, cultuur, natuur en bereikbaarheid.

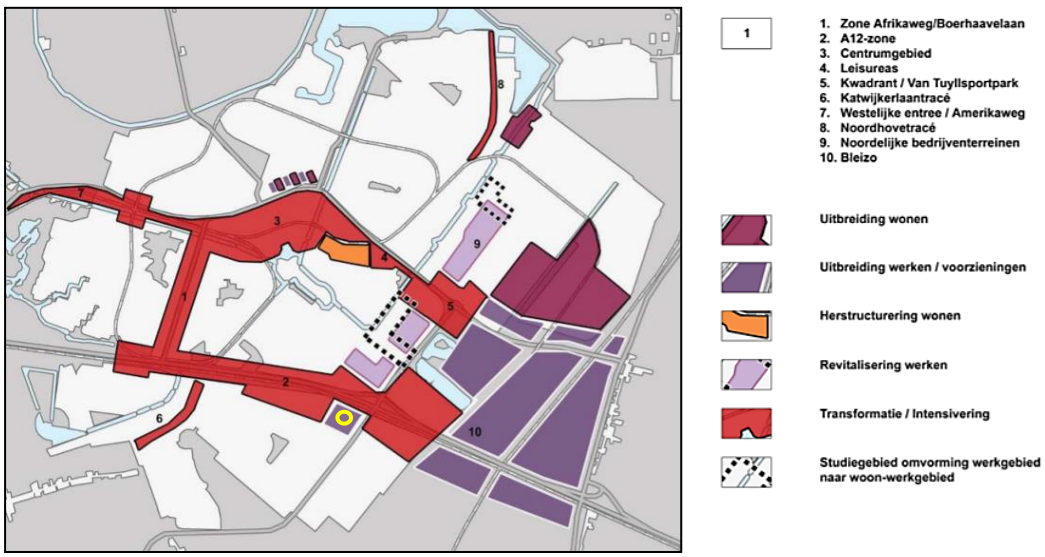
Toetsing
Met het voorliggende plan wordt een hotel met voorzieningen als een casino, wellness en congreszalen mogelijk gemaakt. Dit draagt bij aan de lijn 'Zoetermeer als regiostad'. De regio zal kunnen profiteren van de aanwezigheid van een viersterrenhotel in Zoetermeer, op een goed bereikbare locatie vanaf de A12.

2.4.2 Verkenningennota Structuurvisie 2030

Op 15 december 2008 heeft de Zoetermeerse gemeenteraad de Stadsvisie 2030 vastgesteld. Hierin staan in grote lijnen de ambities en opgaven tot 2030 verwoord, waaraan de gemeente Zoetermeer gaat werken. In de Stadsvisie 2030 is aangegeven dat deze een ruimtelijke vertaling krijgt in een Structuurvisie. Tegelijkertijd verplicht de Wet ruimtelijke ordening (Wro) iedere overheidslaag (Rijk, Provincie en gemeente) te beschikken over een vastgestelde Structuurvisie. In het geval van gemeenten gaat het om een Structuurvisie voor het gemeentelijk grondgebied. De Verkenningennota is een belangrijk basisdocument op weg naar de uiteindelijke Structuurvisie voor Zoetermeer. Het vormt de ruimtelijke onderlegger voor de Structuurvisie Zoetermeer 2030 en is een vervolg op de Startnotitie Ruimtelijke Structuurvisie Zoetermeer (vastgesteld door de raad in november 2009), waarin in hoofdlijnen de beoogde vorm, inhoud en de wijze van totstandkoming van de Structuurvisie zijn verwoord.

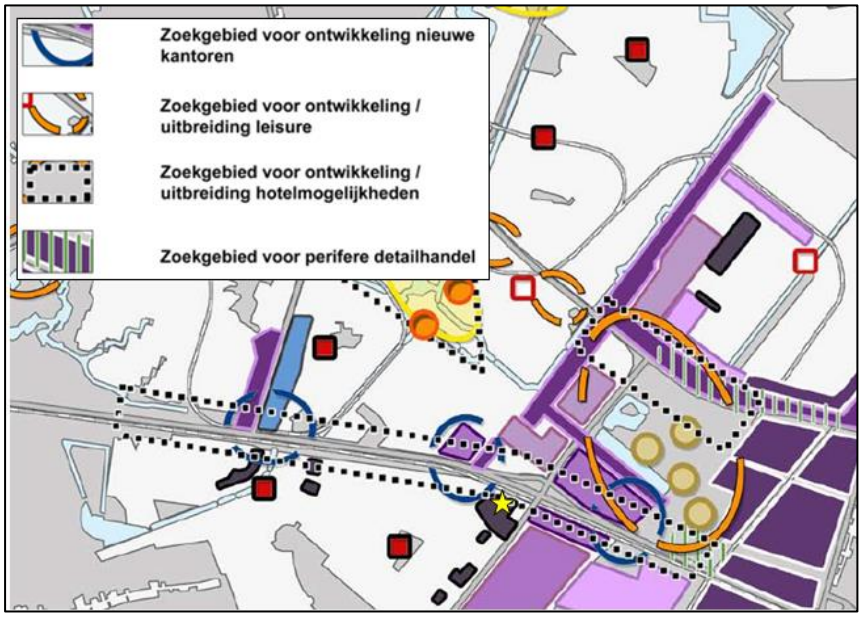
Toetsing
Het voorliggende plan voor de realisatie van een hotel sluit aan op de ambities van de gemeente Zoetermeer in de verkenningennota.

Het plangebied maakt in de nota deels onderdeel uit van de hoog-dynamische A12-zone. De ruimtelijke uitdaging voor dit hoog-dynamisch gebied betreft het ontwikkelen van de zone tot een verbindend element met hoogwaardige bedrijvigheid, wonen, voorzieningen en een betere verkeersafwikkeling. In navolgende afbeelding is weergegeven dat ter plaatse van het plangebied de ambitie bestaat om in uitbreiding te voorzien met betrekking tot werken/voorzieningen.



Hoog-dynamische gebieden met daarop het plangebied globaal geel omcirkeld (bron: Gemeente Zoetermeer)

Daarnaast is in de verkenningennota opgenomen dat er binnen de gemeente een opgave ligt om ruimte te zoeken en te bieden voor nieuwe hotelontwikkelingen en recreatieve verblijfsaccommodaties. Gebieden die daartoe als kansrijk worden gezien zijn de A12-zone en knooppunten aande hoofdwegenstructuur, locaties rondom bestaande of nieuwe grootschalige leisurevoorzieningen, het centrumgebied en de stadsranden. In onderstaande afbeelding is te zien dat het plangebied ligt in een zoekgebied voor de uitbreiding van hotel mogelijkheden.



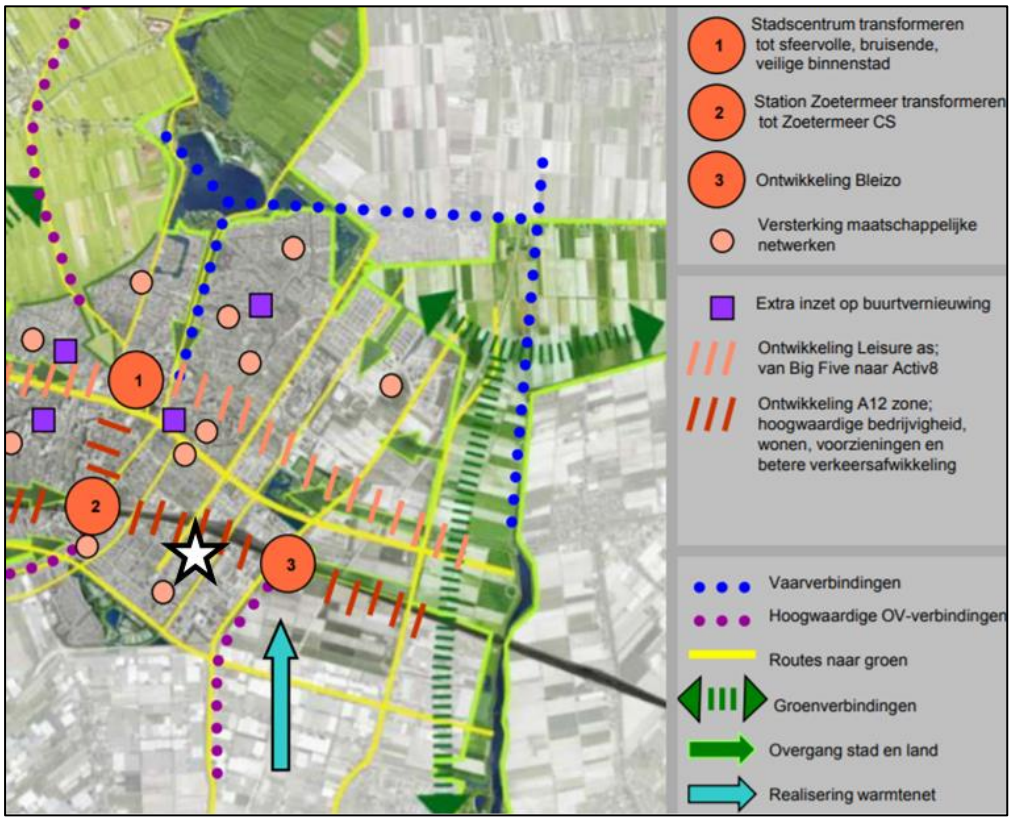
Wensbeeld economie & werken met globale aanduiding plangebied (gele ster)

2.4.3 Stadsvisie 2030

De Stadsvisie 2030, die op 15 december 2008 is vastgesteld door de gemeenteraad van Zoetermeer, verwoordt negen opgaven die in de periode tot 2030 moeten worden opgepakt om als stad voldoende perspectief op een welvarende ontwikkeling te behouden. Daarnaast geeft de Stadsvisie aan welke kansen de gemeente wil benutten om de stad extra perspectief te geven. In het kader van dit bestemmingsplan is met name opgave 8 (A12 zone ontwikkelen van een hinderlijk tot een verbindend element) van belang. De A12 legt beperkingen op voor wat langs de A12 kan worden gebouwd, terwijl daar juist nog veel onbenutte ruime ligt. De geluidhinder is afgenomen door de plaatsing van geluidschermen.

Toetsing

Het plangebied is aangeduid als ‘Ontwikkeling A12 zone’ (zie volgende afbeelding van de visiekaart). Hier is hoogwaardige bedrijvigheid, wonen, voorzieningen en betere verkeersafwikkeling gewenst. Met voorliggend plan wordt voorzien in een hoogwaardige en passende invulling van een inbreidingslocatie, waarbij de ruimtelijke structuur wordt gecompleteerd en optimaal gebruik wordt gemaakt van het infrastructurele knooppunt. Daarmee wordt beantwoord aan de opgave om de A12 zone te ontwikkelen van een hinderlijk tot een verbindend element. Het plan is in lijn met de Stadsvisie 2030.



Uitsnede visiekaart met globale ligging plangebied (witte ster) (bron: Stadsvisie 2030)

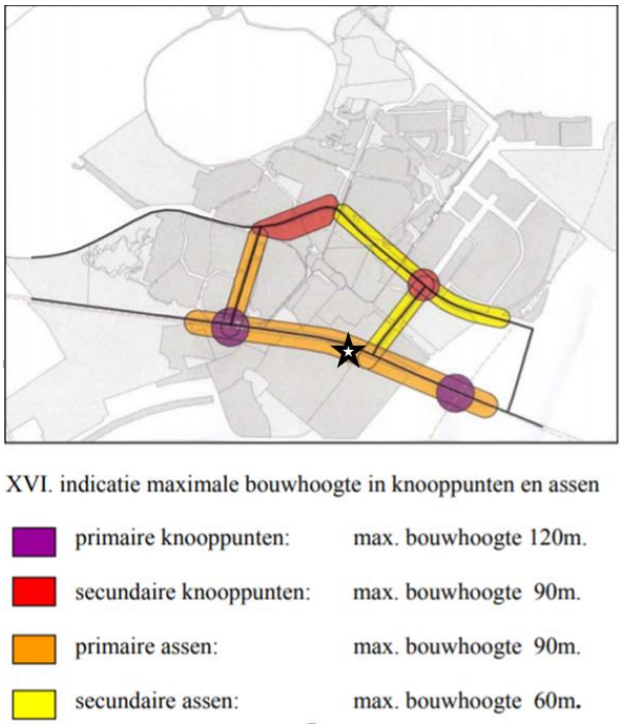
2.4.4 Hoogbouwvisie 2004

Hoogbouw is kenmerkend, beeldbepalend en beeldvormend in de stad. Hoogbouw is dominant in het stadsbeeld aanwezig en bepaalt als zodanig het silhouet van de stad. Het kan zowel de ruimtelijke structuur als de economische structuur van de stad verbeteren. Hoogbouw is echter niet op alle plaatsen een wenselijke ontwikkeling. De Hoogbouwvisie omvat een hoogbouwmodel in de vorm van een zoneringsplan, geen locatieonderzoek, waarin zones zijn aangegeven waar ontwikkeling van hoogbouw in de toekomst in principe mogelijk, gewenst of niet gewenst is. In het hoogbouwmodel worden tevens knooppunten en assen benoemd die zich lenen voor accentuering met hoogbouw.

Toetsing

In de Hoogbouwvisie is het plangebied aangeduid als 'stedelijke kernzone: hoogbouw mogelijk'. De stedelijke kernzone laat een grote diversiteit aan functies toe. Het gebied leent zich voor een intensief gebruik van de ruimte met vernieuwende stedelijke programma's. Dit maakt toepassing van hoogbouw in deze dynamische zone zeer wel mogelijk en zelfs wenselijk. In de nota wordt bebouwing vanaf 30 m beschouwd als hoogbouw. Met voorliggend plan wordt een gebouw van maximaal 77 meter mogelijk gemaakt (exclusief ondergeschikte bouwdelen). Via een afwijkingsbevoegdheid is de realisatie van hoogteaccent van 90 m mogelijk. De zone waarvan onderhavig plangebied deel uitmaakt laat maximaal 90 meter toe (zie volgende afbeelding). Zo kan Zoetermeer zich met de voorkant naar de A12 en de spoorlijn etaleren. De nabijheid van stations aan de regionale railverbinding en de schaal en maat van het gebied maakt hoogbouw hier een aantrekkelijke invulling. Daarmee voorziet voorliggend plan in een

passende invulling van het plangebied en wordt voldaan aan de eisen uit de Hoogbouwvisie.



Indicatie maximale bouwhoogte in knooppunten en assen met globale ligging plangebied (witte ster) (bron: Hoogbouwvisie 2004)

2.4.5 Stedelijk beleidskader Economie (2011)

Op 10 januari 2011 heeft de gemeenteraad van Zoetermeer het beleidsdocument Stedelijk Beleidskader Economie vastgesteld. De lijn van het huidige economische beleid wordt doorgezet. Het beleid heeft drie doelstellingen:

1. het creëren van werkgelegenheid door middel van het aantrekken van nieuwe bedrijven voor Zoetermeer kansrijke sectoren, het stimuleren van (innovatieve) startende bedrijvigheid, het behouden van bestaande bedrijvigheid en het verbinden van onderwijs met het bedrijfsleven;
2. het realiseren van een aantrekkelijk, gevarieerd en duurzaam vestigingsmilieu voor bedrijven;
3. het aanbieden van een brede, kwalitatief goede en op de toekomst gerichte voorzieningenstructuur (leisure, horeca en detailhandel) in Zoetermeer.

Toetsing

Met het voorliggende plan wordt een hotel met voorzieningen als een casino, wellness en congreszalen mogelijk gemaakt. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan een op de toekomstgerichte voorzieningenstructuur van Zoetermeer, waarmee het plan aansluit op de derde doelstelling van de gemeente.

2.4.6 Waterplan Zoetermeer

Het Waterplan Zoetermeer is opgesteld door de gemeente Zoetermeer, het Waterschap Wilck en Wiericke (maakt inmiddels deel uit van het Hoogheemraadschap van

Rijnland) en het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard. De doelstelling van het Waterplan Zoetermeer is het behouden en versterken van een duurzaam watersysteem. Kortom, een watersysteem dat betrouwbaar, levend en boeiend is. Om ook in de toekomst een veilig en goed functionerend watersysteem in Zoetermeer te behouden, moet er meer ruimte voor water worden gerealiseerd. In het stedelijk gebied wordt daarnaast ingezet op het vertragen van piekafvoeren, onder meer door het toepassen van open verharding of het realiseren van vegetatiedaken. In het Waterplan Zoetermeer is tevens aangegeven dat er gestreefd wordt naar een hoge belevingswaarde van het water. Hiermee wordt water bedoeld dat er aantrekkelijk uitziet, goed zichtbaar is, niet stinkt en past in de stedelijke omgeving. Water biedt aantrekkelijke recreatiemogelijkheden en zorgt voor afwisseling in het landschap. Door variatie van de oevers kan de belevingswaarde van het water vergroot worden.

Toetsing
Voor een uitgebreide toetsing aan het aspect water wordt verwezen naar paragraaf 5.5. Hierin wordt onder andere onderbouwd dat het voorliggende plan past binnen de ambitie van het behouden en versterken van een duurzaam watersysteem.

2.4.7 Programma Duurzaam en Groen Zoetermeer 2020 – 2023

In het Programma Duurzaam en Groen Zoetermeer 2020-2023 is beschreven op welke manier de gemeente werkt aan een natuurrijk en groen Zoetermeer, en een CO_2-neutrale stad in 2040. Het programma is geactualiseerd voor de periode 2020 – 2023, dit is de vierde programmaperiode. Het eerste programma is in 2008 vastgesteld, gevolgd door 2012 en 2016. Het landelijke klimaatakkoord en het lokale duurzaamheidspact leiden tot de belangrijkste actualisaties.

Voor de energietransitie heeft de gemeente de volgende ambitie: 'Een aardgasvrije gebouwde omgeving in 2040 in combinatie met een verbetering van de kwaliteit van de woningen qua gezondheid (ventilatie en voorkomen oververhitting) en comfort/energiebesparing'. De belangrijkste maatregelen de komende jaren voor de energietransitie zijn:
- het realiseren van een ondersteuningsaanbod voor particuliere huiseigenaren en VvE';
- het maken van energietransitie-plannen in de regio en op stadsniveau;
- het realiseren van een aardgasvrije energievoorziening voor ruim 1100 woningen en voorzieningen in de bestaande hoogbouw van Palenstein.

Voor groen en biodiversiteit heeft de gemeente de volgende ambitie: 'In 2040 een groenblauwe structuur in en om de stad hebben die onze concurrerende woonaantrekkelijkheid van Zoetermeer vergroot, leidt tot verhoging van de biodiversiteit en verbetering van de gezondheid en de klimaatadaptatie'. De belangrijkste maatregelen in de komende jaren voor versterking groen/biodiversiteit zijn:
- investeringsplannen in 2020 voor de Binnenstad (o.a. Central Park), het Entreegebied, en de bestaande wijken (pilot in Meerzicht);
- vergroten van het areaal natuurlijk(er) beheerd gebied voor o.a. weidevogels (Nieuwe Driemanspolder en Meerpolder) en moerassige natuur (Nieuwe Driemanspolder en het Plassengebied).

Toetsing

Tijdens de bouw en het gebruik van het hotel zal er aandacht zijn voor duurzaamheid. Er wordt naar gestreefd om verschillende duurzaamheidsaspecten toe te passen:

- Duurzame energie;
- Klimaat -en bodemdalingsbestendig bouwen;
- Optimaal gebruik van grondstoffen en materialen.

Duurzame energie

- Er wordt uitgegaan van een gasloos gebruik van het hotel;
- Gebruik maken van alternatieve energieopwekking, zoals PV panelen;
- Energiebesparende maatregelen zoals hergebruik warmte uit ventilatielucht;
- Hergebruik warmte die vrijkomt bij het koelingsproces, energiezuinige verlichting en
- Tussenmeters kunnen bijdragen aan een vermindering van het energieverbruik.

Klimaat- en bodemdalingsbestendig

- Bij de realisatie van het hotel zal er aandacht zijn klimaat adaptief bouwen;
- Groene daken en aanleg van een gescheiden riolering voor vuilwater en hemelwater.

Optimaal gebruik grondstoffen

- Bij de realisatie als het gebruik van het hotel circulaire bouw- en grondstoffen gebruiken;
- Bij de bouw zal naar een Milieu Prestatie Gebouw (MPG) waarde van kleiner of gelijk aan 1 gestreefd worden;
- Het bouwafval zal tijdens de bouw gescheiden afgevoerd worden;
- Ook tijdens het gebruik van het hotel zal het bedrijfsafval gescheiden verzameld en afgevoerd worden.

2.4.8 Convenant klimaatadaptief bouwen

Op 4 oktober 2018 heeft de gemeente Zoetermeer samen met diverse andere partijen zoals projectontwikkelaars, de provincie, waterschappen en maatschappelijke organisaties het convenant klimaatadaptief bouwen in Zuid-Holland ondertekend.
Daarbij willen de partijen nieuwbouwlocaties, inclusief transformatie- en uitleggebieden, zo klimaatadaptief mogelijk bouwen en gaan opdrachtgevende partijen die onderdeel zijn van deze ‘Coalition of the Willing’ - waaronder in elk geval ook de gemeentes in de verstedelijkingsalliantie - hier actief om vragen en op sturen. Daarbij gaat voor wat betreft mogelijke oplossingen de aandacht onder andere uit naar gevels, daken, funderingen en de buitenruimte.

Er wordt gestreefd naar:

1 Minder wateroverlast
2 Meer biodiversiteit
3 Minder hittestress
4 Minder langdurige droogte en minder nadelige gevolgen ervan
5 Minder bodemdaling en minder nadelige gevolgen ervan

dan er voorafgaand aan de ruimtelijke ontwikkeling was.

De deelnemende gemeentes trekken hierin samen op en zullen hierin dezelfde principes hanteren. Ze nemen daarbij de kwaliteit van de leefomgeving, milieu, biodiversiteit, technische, financiële en economische aspecten mee en letten op betaalbaarheid en beheerbaarheid. Daarbij hanteren ze de stresstesten zoals gemeentes die nu al (moeten) uitvoeren als instrument, aangevuld met een nader te bepalen instrument voor biodiversiteit, om de plannen vooraf te kunnen beoordelen.

Toetsing
Zoals uit de voorgaande paragraaf blijkt wordt bij de ontwikkeling van het project daar waar mogelijk aandacht aan klimaatadaptatie besteed. Daarmee wordt gehandeld in lijn met het convenant.

2.4.9 Hotelnota Zoetermeer 2001 - 2002

De Hotelnota Zoetermeer 2001-2002 (vastgesteld door de gemeenteraad op 18 februari 2001) geeft een integrale visie op de gewenste hotelsituatie in Zoetermeer. Onderzoek toont aan dat er in Zoetermeer behoefte is aan een forse uitbreiding van het aantal hotelkamers. De Hotelnota geeft aan hoe die uitbreiding er kwalitatief en kwantitatief uit moet zien en hoe dit het best in planning kan worden gezet.

Toetsing
Uit de hotelnota blijkt dat er in Zoetermeer destijds ruimte was voor nieuwe in alle segmenten met bijzondere nadruk op de drie hoogste segmenten. Locaties langs onder andere de A12 worden gezien als belangrijke vestigingslocaties. Met het voorliggende plan wordt een hotel in het luxe segment op een locatie langs de A12 mogelijk gemaakt. Dit sluit aan op de visie op de uitbreiding van het aantal hotelkamers uit de hotelnota.

2.4.10 Mobiliteitsvisie Zoetermeer 2030

Het afgelopen decennium heeft de gemeente Zoetermeer met haar partners invulling gegeven aan de Nota Mobiliteit uit 2005. De doelen die in deze Nota zijn gesteld, zijn verwezenlijkt. Twaalf jaar later is dit beleid tegen het licht gehouden en waar nodig geactualiseerd. Dat heeft geresulteerd in de Mobiliteitsvisie 2017 - 2030, waarin een nieuwe kijk op de mobiliteit van de toekomst is ontwikkeld. Een visie die past binnen het integraal en gebiedsgericht denken. Een visie bovendien, die rekening houdt met de laatste maatschappelijke en technologische ontwikkelingen. De verwachting is dat de komende jaren maatschappelijke en technische veranderingen zich nog sterker dan voorheen zullen doorzetten. Een richtinggevende mobiliteitsvisie met veel flexibiliteit en mogelijkheden van uitwisseling tussen de modaliteiten kan hiervoor zorg dragen. De keuzes die gemaakt zijn in de Mobiliteitsvisie sluiten aan bij recente beleidsdocumenten van de gemeente Zoetermeer, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), provincie Zuid-Holland en het Rijk.

Toetsing
Voor een uitgebreide toets aan het aspect verkeer wordt verwezen naar paragraaf 3.3. Hieruit volgt dat het plan niet in strijd is met het gestelde in de Mobiliteitsvisie Zoetermeer 2030.

2.4.11 Parkeerbeleid

Op 16 december 2019 heeft de gemeenteraad de Nota parkeerbeleid Zoetermeer 2019 en de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels Zoetermeer 2019 vastgesteld.

Nota parkeerbeleid Zoetermeer 2019
De actualisatie van het bestaande parkeerbeleid was nodig omdat het vigerende parkeerbeleid uit 2012 op een aantal onderdelen niet meer past bij de huidige visie en ambitie van de stad. Het is met name gewenst om het parkeerbeleidskader meer doelgroepgericht en meer gebiedsspecifiek te maken. Differentiatie naar doelgroepen en gebieden biedt de stad meer mogelijkheden voor gericht maatwerk bij het vaststellen van de parkeereis bij nieuwe ontwikkelingen.

Duurzame verstedelijking, duizenden nieuwe woningen, een groen en natuurrijk leefmilieu, het behouden van een economisch aantrekkelijk vestigingsklimaat en het stimuleren van fietsgebruik, elektrisch rijden en autodelen. Zoetermeer stelt zichzelf een aantal omvangrijke ambities ten doel. Hoe parkeren in de stad plaatsvindt, draagt in een belangrijke mate bij aan het verwezenlijken van deze ambities. De hierna genoemde uitgangspuntenzijn richtinggevend en vormen het kader van en de basis voor het in Zoetermeer te voeren parkeerbeleid.

Zoetermeer staat voor een duurzame verstedelijking en anticipeert op de veranderende mobiliteitsbehoefte van toekomstige gebruikersgroepen binnen de verschillende delen van de stad.
Bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen dat nodig is bij nieuwbouw wordt rekening gehouden met specifieke kenmerken de nieuwe functie en gebruikers. Met het nieuwe parkeerbeleid wordt ook op nieuwe vormen van mobiliteit, zoals deelauto's en deelfietsen ingespeeld.

De gemeente zorgt voor oplossingen voor parkeerknelpunten die aansluiten bij de kenmerken van de verschillende wijken. Dit wordt een gebiedsgerichte aanpak genoemd. Voor het parkeerbeleid is de stad ingedeeld in vijf gebieden. Bij het oplossen van knelpunten wordt rekening gehouden met de kenmerken van deze gebieden. De gebiedsindeling is bepaald door: de relatie met/afstand tot het Stadshart, de beschikbaarheid van openbaar vervoer, de bebouwingsdichtheid en de aanwezige voorzieningen.

Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels 2019
In de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels 2019 zijn voor uiteenlopende functies en voorzieningen parkeernormen opgenomen. De parkeernormen worden toegepast bij nieuwe ontwikkelingen. De Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels 2019 van de gemeente Zoetermeer is dan ook bedoeld om parkeeroverlast door nieuwe ontwikkelingen te voorkomen. Er zijn echter altijd situaties die enige flexibiliteit vragen in de toepassing van de parkeernormen. Hiertoe bevat de nota uitvoeringsregels welke kunnen worden toegepast. De parkeernormen gelden voor nieuwe ontwikkelingen binnen de gemeente. Indien nader onderbouwd, bestaat de mogelijkheid om af te wijken van de parkeernormen. Bij nieuwe ontwikkelingen geldt dat parkeercapaciteit zoveel mogelijk binnen de ontwikkelkavel moet worden aangelegd. Als dat in alle redelijkheid en billijkheid niet lukt, dan kan gekeken worden of de gemeente binnen de kaders van de

overige beleidsuitgangspunten de restvraag aan parkeerplaatsen in het openbare gebied kan realiseren.

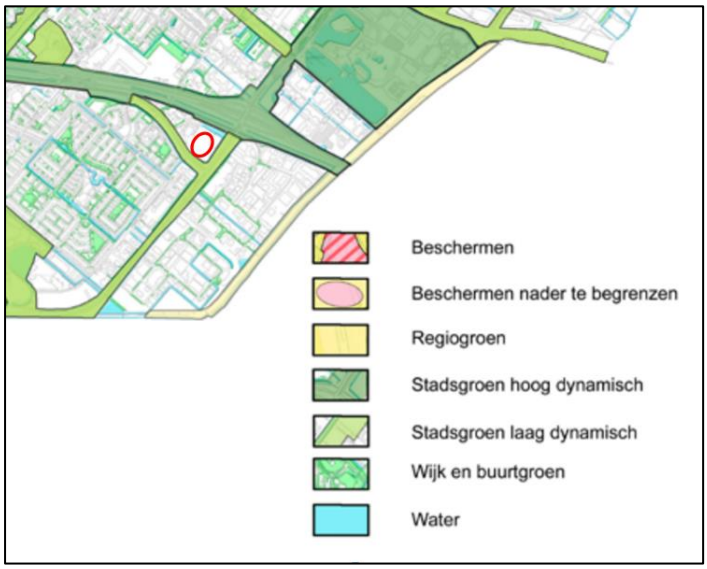
Toetsing
Voor een uitgebreide toets aan het aspect parkeren wordt verwezen naar paragraaf 3.3. Hieruit volgt dat het plan niet in strijd is met het gestelde in het parkeerbeleid.

2.4.12 Groenkaart Zoetermeer

De Groenkaart heeft een relatie met twee andere beleidsdocumenten. Gelijktijdig met de Groenkaart is ook de Visie Biodiversiteit vastgesteld en in 2011 is het Bomenbeleid vastgesteld door de gemeenteraad. Samen vormen deze documenten als het ware de 'groentrilogie' van Zoetermeer. De Groenkaart zet in op een duurzame, samenhangende recreatieve en ecologische groenstructuur voor de stad, die is verbonden met het regionale netwerk. Dit gebeurt door:
- gerichte kwaliteitsimpulsen voor de parken;
- het versterken van de samenhang van de groene ruimte;
- het verbeteren van de bereikbaarheid en vindbaarheid van de parken;
- het verhogen van de biodiversiteit.

Om deze groene ambitie te realiseren zijn de vier deelambities uitgewerkt:
- gerichte kwaliteitsimpulsen voor de parken;
- het versterken van de samenhang van de groene ruimte;
- het verbeteren van de bereikbaarheid en vindbaarheid van de parken;
- het verhogen van de biodiversiteit.

Toetsing
Het voorliggende plan wordt mogelijk gemaakt op een locatie waar het reeds mogelijk is om een bedrijf te realiseren. Een klein deel van het plangebied heeft in geldende bestemmingsplan de bestemming ‘Groen’. Het plangebied ligt echter niet binnen de groenstructuur van Zoetermeer zoals opgenomen in de Groenkaart (zie volgende afbeelding) en de realisatie van het hotel en bijbehorende parkeerplaatsen en ontsluiting zorgen daardoor niet voor een aantasting van de huidige groenstructuur. Het plan is ook niet van invloed op omliggende groenzones rondom de A12, de Zuidweg en de Oostweg en is hierdoor niet in strijd met de groenkaart van Zoetermeer.



Afbeelding Groenkaart met globale ligging plangebied (rode cirkel) (bron: Groenkaart Zoetermeer)

2.5 Conclusie

In paragraaf 2.1 t/m 2.4 is de ontwikkeling getoetst aan het actuele relevante beleid en is de verblijfsrecreatiebehoefte beschreven. Hieruit blijkt dat er behoefte is aan de beoogde ontwikkeling in Zoetermeer en dat de beoogde ontwikkeling voldoet aan de beleidsuitgangspunten.

3 Bestaande situatie

3.1 Historische context

Vanaf ongeveer het jaar 1000 trok men vanaf de kust en de rivieren het veengebied in om daar nieuwe nederzettingen te stichten. De eerste bewoners van Zoetermeer vestigden zich langs de oevers van de Noord-Aasche Vliet en het Zoetermeerse Meer (nu de Zoetermeerse Meerpolder). Het gebied was toen drassig met meren, riviertjes, moerassen en kreupelhout. Om het drassige land te kunnen gebruiken als akkerland moest het worden ontwaterd. Men groef sloten om het water af te voeren naar natuurlijke stromen. Om instromend water tegen te houden werden dijken of kaden als waterkering aangelegd. In de veertiende en vijftiende eeuw werd er op steeds grotere schaal turf gestoken. Later werd er zelfs tot onder de waterspiegel ontveend om te kunnen voldoen aan de vraag naar turf voor de laken- en bierindustrie in de omliggende steden.

Een groot deel van de oorspronkelijk middeleeuwse laagveengronden rond het dorp Zoetermeer/Zegwaard kwam zo permanent onder water te staan. Vanaf het midden van de 17e eeuw werden deze uitgeveende plassen rondom Zoetermeer en Zegwaard drooggemalen, waarbij de zogenoemde droogmakerijen ontstonden. Het plangebied ligt in de Binnenwegse Polder die is drooggemalen in de periode 1701-1706.

3.2 Ruimtelijke en functionele structuur

Voor een eerste stelselmatige uitbreiding van Zoetermeer werd al in 1936 een plan gemaakt, maar gebouwd werd er pas na de Tweede Wereldoorlog. De eerste uitbreidingen vulden met elkaar het gebied tussen de oude kernen en Nutricia in. De oudste stedenbouwkundige dragers van de omgeving van het plangebied zijn weergegeven in de navolgende afbeelding: de Rokkeveenseweg (gele lijn) en de Stationsstraat (rode lijn).



Structuurdragers omgeving plangebied (blauw kader) bron: pdok.nl

De Rokkeveenseweg
De 13e eeuwse polderdijk Rokkeveenseweg behoort tot de historische infrastructuur. Deze weg ontleent zijn naam aan het ontginningsgebied Ruckenvene of Rokkeveen. Aan de Rokkeveensweg (ten zuiden van de A12) stond een verzameling van boerderijen. De Rokkeveenseweg en Zegwaartseweg vormden oorspronkelijk één doorlopend ontginningslint, waar vandaan boeren vanaf het begin van de 13e eeuw het gebied hebben ontgonnen. Aan de Rokkeveenseweg, ten zuiden van de A12, bevond zich een verzameling boerderijen, de vlek Rokkeveen genaamd. Deze vlek heeft uiteindelijk ook zijn naam aan de later te realiseren woonwijk gegeven. In de wijk is thans nog enkele oorspronkelijke bebouwing terug te vinden.

De Stationsstraat
De Stationsstraat dateert uit de Middeleeuwen en is van oorsprong een kerkenpad dat van het oude dorp Zegwaard via Rokkeveen naar Pijnacker liep. Oorspronkelijk heette deze straat de Kapellelaan, vernoemd naar een kapel. Later werd de naam veranderd in de Molenweg, verwijzend naar een oude korenmolen. Vanaf 1929 kent de straat zijn huidige benaming als Stationsstraat, verwijzend naar het treinstation. De Stationsstraat gaat na de Berkelseweg over in de Katwijkerlaan richting Pijnacker. Tot aan het eind van de 19e eeuw was de Stationsstraat nauwelijks bebouwd. Er stonden slechts enkele boerderijen. Pas in het begin van de 20ste eeuw verrezen langs de Stationsstraat arbeiderswoningen (ten behoeve van de fabriek van Nutricia). In de jaren 1920-1935 werd het gedeelte van de huidige 2e Stationsstraat ontdekt door notabelen die daar hun villa's lieten bouwen. Aan de 3e Stationsstraat verrees in 1927 het meest markante historische gebouw van Rokkeveen, de watertoren. De oude historische bebouwing langs de Stationsstraat is nu nog grotendeels terug te vinden.

Bedrijventerreinen
Naast de woonwijk Rokkeveen aan de westzijde met bijbehorende structuurdragers wordt onderhavig plangebied aan de oostzijde geflankeerd door bedrijventerreinen. Met de ontwikkeling van de woonwijken is ook de vraag naar bedrijventerreinen opgekomen. Deze bedrijventerreinen zijn ontwikkeld aan de oostkant van de stad, langs de belangrijke doorgaande wegen van Zoetermeer (de zogenoemde H-structuur).

Vanaf de jaren tachtig van de vorige eeuw zijn de bedrijventerreinen Lansinghage en Brinkhage ontwikkeld. De terreinen kennen net zoals de woonwijken van Zoetermeer een duidelijke, functionele structuur. Vanaf de Oostweg zijn meerdere ontsluitingspunten met het bedrijventerrein aangelegd, zoals de Lansinghageweg en de Werner von Siemensstraat. Deze wegen zijn de verzamelwegen van de bedrijventerreinen. Vanaf deze wegen zijn alle bedrijven ontsloten door middel van een orthogonaal opgezette wegenstructuur.

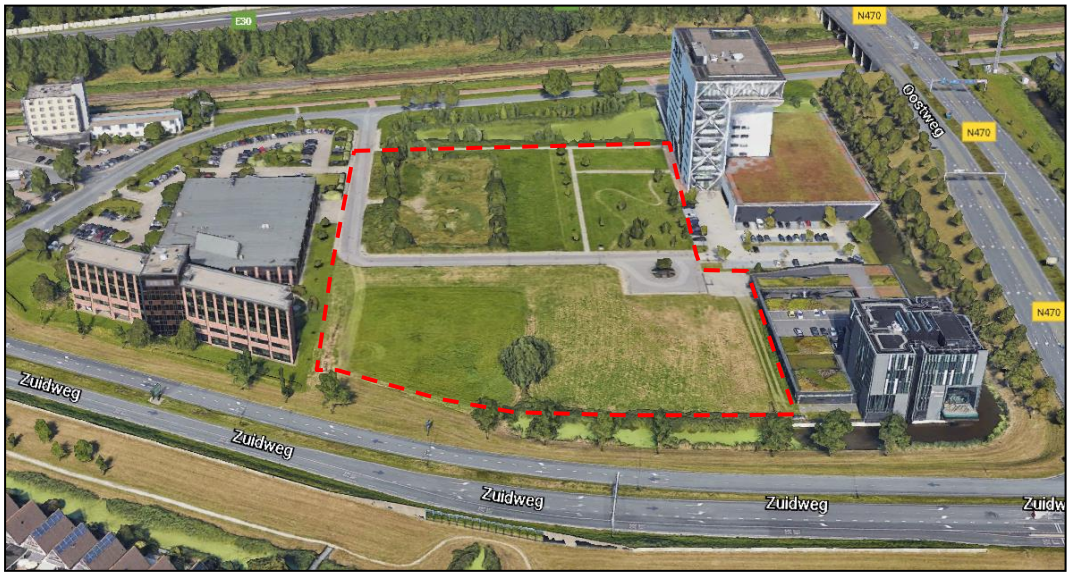
De ruimtelijke en functionele structuur rondom het plangebied, met aan de westzijde woongebied en aan de oostzijde bedrijventerrein, komt duidelijk naar voren uit de navolgende afbeelding. De rijksweg A12 zorgt voor een sterke barrière ten opzichte van de rest van Zoetermeer aan de noordzijde.



Weergave ruimtelijke en functionele structuur rondom het plangebied (rode cirkel) bron: pdok.nl

Plangebied

Het plangebied bestaat in de huidige situatie uit de uitloop van de Zilverstraat met daaromheen extensief beheerd groen. Het betreft met name gras, met enkele bomen en struikgewas. Het noordoostelijke deel van het plangebied is voorzien van een wandelpad. De navolgende afbeelding toont een impressie van de huidige situatie van het plangebied.



Impressie huidige situatie plangebied (rood kader) bron: Google Earth

Sinds september 2020 staat er op de locatie een tijdelijk casino met een oppervlakte van circa 800 m^2. Hiervoor is voorzien in parkeergelegenheid. Navolgende afbeelding toont hiervan een impressie.



Tijdelijke casino gevestigd binnen het plangebied (bron: Zoetermeer.nieuws.nl)

3.3 Verkeer en vervoer

3.3.1 Autoverkeer

Het plangebied ligt ingesloten door de rijksweg A12, de provinciale weg N470 en de Zuidweg. De A12 heeft een stroomfunctie en de Provinciale weg N470 en de Zuidweg maken onderdeel uit van het Zoetermeerse hoofdwegennet. Door de ligging nabij deze wegen is het plangebied goed bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer.

Op basis van het te realiseren programma is een inschatting gemaakt van de verkeersgeneratie. Onder verkeersgeneratie wordt hierbij verstaan de totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer (excl. openbaar vervoer, fietsers en voetgangers) die gedurende een gekozen tijdsperiode naar de desbetreffende voorziening toe rijdt en hiervan wegrijdt. Onderhavige ontwikkeling richt zich op de realisatie van een hotel, inclusief casino.

De verkeersgeneratie voor motorvoertuigen per etmaal voor de verschillende situaties ziet er voor de voorgenomen ontwikkeling als volgt uit:

Functie	Parkeerbehoefte	Verkeersgeneratie		
Kamers	175	2	per pp	349,44
Restaurant	67	4	per pp	268,8
Congres	242	2	per pp	484,8
Casino	65	6	per pp	392,04
Totaal	550			1495,08

Aanwezigheidsperc.	Werkdag overdag	werkdag lunch	werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Zondagmiddag
Hotel	30%	30%	70%	100%	100%	80%	100%	80%
Restaurant	30%	100%	40%	90%	0%	70%	100%	75%
Congres	80%	80%	80%	20%	0%	20%	25%	0%
Casino	15%	30%	64%	90%	40%	60%	100%	60%
Verkeersgeneratie en aanwezigheidspercentage								
Hotel	105	105	245	349	349	280	349	280
Restaurant	81	269	108	242	0	188	269	202
Congres	388	388	388	97	0	97	121	0
Casino	59	118	251	353	157	235	392	235
Totaal	632	879	991	1041	506	800	1131	716
Maximale verkeersgeneratie							**1131**	

De zaterdagavond is het maatgevende moment. Op basis van de zaterdagavond en het aandeel personen dat meerdere functies bezoekt bedraagt de verkeersgeneratie ongeveer 1.131 motorvoertuigen per etmaal.

Het verkeer vanuit het plangebied zal via de Zilverstraat en de Zuidweg worden afgewikkeld op de Oostweg.

Door de gemeente Zoetermeer is een memo[3] opgesteld waarin is onderzocht of het verkeer bij de ontsluiting van het plangebied op de Zilverstraat veilig kan worden afgewikkeld. In de memo wordt het volgende geconcludeerd:

- De kruising is zeer ruim vormgegeven zonder snelheidsremmende maatregelen en de gereden snelheden ter hoogte van de kruising zijn over het algemeen te hoog. De kruising wordt als onveilig ervaren door gebruikers (subjectieve onveiligheid). Echter uit de ongevalsgegevens blijkt dat er relatief weinig ongevallen plaatsvinden en er geen sprake is van objectieve verkeersonveiligheid. Dit is vaak het geval bij kruisingen die als subjectief onveilig worden ervaren aangezien reguliere gebruikers hier beter opletten als weggebruiker en zich bewust zijn van het risico. Zeker als de weggebruikers van de aansluitende weg uit de voorrang bekend zijn met de situatie door regulier gebruik. Met de komst van een Van der Valk hotel en casino zal het aantal ter plekke onbekende weggebruikers toenemen. Dit zal het risico op daadwerkelijke ongevallen dan ook aanzienlijk verhogen.
- Handhaving op en terugdringing van de gereden snelheid op de Zilverstraat en aanpassing van het verkeersgedrag ondersteund met infrastructurele snelheidsremmende maatregelen is dan ook gewenst met de komst van het Van der Valk hotel met casino. In de huidige situatie was deze noodzaak nog niet acuut

[3] Gemeente Zoetermeer (afdeling SO) (2021). Memo kruising Zilverstraat met toegangsweg Era/ Bouwend Nederland/ Canon en Van der Valkhotel, mei 2021.

aanwezig. De komst van het Van der Valk hotel met casino vergt dan ook aanpassing van de aansluiting op de Zilverstraat waarbij de kruising zodanig wordt aangepast dat de snelheid wordt teruggedrongen van het verkeer op de Zilverstraat. Hierbij kan worden gedacht aan uitbuiging van de rijstroken van de Zilverstraat en het aanbrengen van verkeersgeleiders. Tevens zal het voetgangersverkeer en fietsverkeer dat gebruik maakt van de kruising toenemen met de komst van het Van der Valkhotel met casino. Hiertoe zal een betere oversteekvoorziening dichter bij de kruising en met een oversteekeiland gewenst zijn.
- Vanuit verkeersafwikkelingsoogpunt worden geen problemen voorzien en is aanpassing van de kruising niet noodzakelijk. Echter vanuit verkeersveiligheidsoogpunt is door de komst van het Van der Valkhotel met casino aanpassing van de kruising dringend gewenst.

3.3.2 Fietsverkeer

Met het 'Actieplan Fiets 2014' streeft de gemeente Zoetermeer naar meer duurzame mobiliteit in de stad.
De gemeente kent een fijnmazig uitgebouwd fietsroutenetwerk waarbij de hoofdwegenstructuur voor het gemotoriseerd verkeer en de RandstadRaillijnen ongelijkvloers door fietsers kunnen worden gekruist. De gekozen stedenbouwkundige opzet van Zoetermeer zorgt voor een solitair, vrijliggend en barrièrevrij fietsnetwerk en daardoor een voor fietsers snelle, verkeersveilige en comfortabele bereikbaarheid van de voorzieningen, winkelgebieden, werkgebieden, scholenlocaties en woonwijken onderling. Desondanks bestaan er nog hindernissen. Met het Actieplan Fiets 2014 wil de gemeente deze wegnemen. Door maatregelen die het fietsen aantrekkelijker maken, wil Zoetermeer het fietsgebruik stimuleren. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan een leefbare en goed bereikbare stad.
In het actieplan zijn doelen gesteld met betrekking tot de fietsstructuur en het gebruik van de fiets in de gemeente. Het actieplan richt zich op drie pijlers:
- kunnen fietsen; een goed fietsnetwerk en voorzieningen zoals stallingsmogelijkheden
- willen fietsen; mobiliteitsmaatregelen doelgroepen en gedragsbeïnvloeding
- flankerende acties; aanvullende aan fietsen gerelateerde acties.

Nabij het plangebied lopen enkele fietsroutes welke onderdeel zijn van het hoofdnetwerk voor fietsers in Zoetermeer. Het betreft de fietsroute via de Eerste Stationsstraat tussen Rokkeveen en het 'oude dorp'. Deze route vormt tevens onderdeel van het recreatieve hoofdnetwerk richting het buitengebied ten zuidwesten van Zoetermeer (Balijbos/Delftsehout) en van het regionale fietsnetwerk binnen Haaglanden. Ook de hoofdfietsroute via de Zilverstraat en de Zuidweg is een onderdeel van het hoofdnetwerk voor fietsers.
Het plangebied is gelet op zijn centrale ligging aan het hoofdfietsnetwerk goed bereikbaar voor het fietsverkeer.



Fietsnetwerk (bron Actieplan Fiets 2014) rode ster is de locatie van het plangebied

3.3.3 Voetgangers

De voetpadenstructuur ligt parallel aan de fietspadenstructuur. Langs de meeste wegen zijn voetpaden aanwezig. Ook kunnen voetgangers net als de fietsers de A12 ongelijkvloers kruisen via de tunnels voor langzaam verkeer onder de A12 en de Eerste Stationsstraat, de Rokkeveenseweg en de Zilverstraat. Het plangebied is voor voetgangers goed bereikbaar.

3.3.4 Openbaar vervoer

Treinverkeer

De spoorlijn Den Haag-Gouda ontsluit Zoetermeer via drie treinstations, te weten Zoetermeer, Lansingerland-Zoetermeer en Zoetermeer-Oost. De treinstations Lansingerland-Zoetermeer en Zoetermeer-Oost liggen beide op ongeveer 1 km loopafstand van het plangebied. Hier stoppen treinen die verbinding geven met Den Haag en Gouda, waar kan worden overgestapt richting Utrecht, Rotterdam en Amsterdam. Het plangebied is goed ontsloten voor het treinvervoer vanwege de aanwezigheid van twee treinstations op loopafstand.

Tramverkeer
De stad Zoetermeer kenmerkt zich door een hoogwaardig netwerk van sneltramverbindingen welke onderdeel vormen van RandstadRail. Lijn 3 en 4 van Randstadrail rijden van Zoetermeer naar Den Haag. Op de halte Leidschenveen kan worden overgestapt op de lijn naar Rotterdam. Lijn 3 is de zuidelijke lus in Zoetermeer van de RandstadRail en stopt op circa 15 à 20 minuten loopafstand ten westen van het plangebied. Op 1 km loopafstand vanaf het plangebied bevindt zich bij de vervoersknoop Lansingerland-Zoetermeer ook een Randstadrailhalte.

Busverkeer
In de omgeving van het plangebied zijn diverse busstations gesitueerd, bijvoorbeeld bij station Lansingerland-Zoetermeer. Langs het plangebied loopt de ZoRo lijn. Dit is een snelle busverbinding tussen Zoetermeer via Berkel en Rodenrijs naar Rotterdam. De buslijnen geven verbinding met de overige wijken van Zoetermeer, het Stadshart en Berkel en Rodenrijs, waar kan worden overgestapt op andere (regionale) buslijnen en de RandstadRail.

Conclusie
Geconcludeerd kan worden dat het plangebied goed ontsloten is op het openbaar vervoersnetwerk.

3.3.5 Parkeren

Voor het parkeren wordt in de basis uitgegaan van de parkeernormen welke de gemeente Zoetermeer hanteert. Deze parkeernormen geven het minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen per functie ten behoeve van nieuwe ontwikkelingen.

Het hotel betreft een 4- sterren hotel, wat betekent dat het hotel voor zijn gasten onder andere beschikt over een zwembad met wellness, een hotelbar/lounge en een restaurant. Daarnaast beschikt het hotel over een congresaccommodatie en casino. Voor de functie hotel is uitgegaan van de hoogste minimale parkeernorm die de gemeente Zoetermeer voor hotels hanteert van 9,1 parkeerplaats per 10 kamers. Aangezien bij deze ontwikkeling niet alleen sprake is van enkel een hotelfunctie maar additioneel ook een congresfunctie, restaurantfunctie en casinofunctie worden toegevoegd zijn voor deze functies afzonderlijk de voor deze specifieke functies geldende Zoetermeerse parkeernormen gehanteerd. Aangezien het hier een ontwikkeling betreft met meerdere functies waarbij niet alle functies gelijktijdig een maximale bezetting kennen, is op basis van landelijke kencijfers van het kennisplatform CROW en een benchmark[4] onder bestaande vergelijkbare Van der Valkhotels, een parkeerbalans opgesteld. Hierbij zijn op basis van ervaringscijfers de bezettingsgraden in percentages van de maximale bezetting gedurende de dag/week van de verschillende functies bepaald. Voor de benchmark is gebruik gemaakt van de gegevens van een drietal vergelijkbare Van der Valk hotels (Tilburg, Best en Nootdorp). Deze hotels zijn qua aanwezige functies, ligging ten opzichte van stadscentra, snelwegen en openbaar vervoer en de stedelijkheidsgraad vergelijkbaar met het geprojecteerde hotel in Zoetermeer. Op

[4] Een benchmark is een vergelijkend onderzoek waarbij de prestaties van organisaties, producten, diensten of programma's op identieke wijze worden onderzocht en met elkaar worden vergeleken.

basis van de benchmark zijn de bezettingsgraden voor de parkeerbalans waar nodig naar boven bijgesteld. Dit is dus alleen gedaan wanneer de bezetting hoger uitkomt dan de kentallen van het kennisplatform CROW. Hiermee zijn de aanwezigheidspercentages meer toegespitst op een vergelijkbaar Van der Valk hotel en daarmee beter toepasbaar op het geprojecteerde Van der Valk hotel in Zoetermeer.

Het restaurant wordt voor het ontbijtbuffet, de lunch en het diner gebruikt door hotelgasten. Tijdens de lunch is het restaurant ook in gebruik door congresgasten. Uit de benchmark komt naar voren dat minimaal 40% van het restaurant gebruikt wordt door gasten uit het hotel. Hierdoor is nog maximaal 60% van het restaurant beschikbaar voor gasten die alleen voor het restaurant komen. Daarom zijn in de parkeerberekening 480 m^2 BVO extra voor de functie restaurant meegenomen, zodat ook voor deze gasten (zijnde geen hotelgasten) voldoende parkeergelegenheid aanwezig is.

In het hotel bevindt zich eveneens een casino. Een deel van de casinobezoekers zal ook in het hotel verblijven. Het percentage hiervan is echter niet bekend en niet goed meetbaar, waardoor hiervoor geen reductie is toegepast op het benodigde aantal parkeerplaatsen voor de functie casino.

Hieronder zijn de gebruikte Zoetermeerse parkeernormen en aanwezigheidspercentages op basis van de benchmark per functie weergegeven:

Functie	Aantal	eenheid		norm gemidd.		PP
Kamers	192	stuks		9,1	per 10 kamers	175
Restaurants	480	m2	BVO	14	per 100 m2	67
Congres/ vergaderen	2424	m2	BVO	10	per 100 m2	242
Casino	990	m2	BVO	6,6	per 100 m2	65

Aanwezigheidsperc.	Werkdag overdag	werkdag lunch	werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdagavond	Zondag middag
Hotel	30%	30%	70%	100%	100%	80%	100%	80%
Restaurant	30%	100%	40%	90%	0%	70%	100%	75%
Congres	80%	80%	80%	20%	0%	20%	25%	0%
Casino	15%	30%	64%	90%	40%	60%	100%	60%
Parkeren en aanwezigheidspercentage								
Hotel	52	52	122	175	175	140	175	140
Restaurant	20	67	27	60	0	47	67	50
Congres	194	194	194	48	0	48	61	0
Casino	10	20	42	59	26	39	65	39
Totaal	276	333	385	342	201	275	368	229

Op basis van de parkeernormen en aanwezigheidspercentages per functie is een parkeerbalans opgesteld. Hieruit komt naar voren dat op het maatgevende moment minimaal 385 parkeerplaatsen benodigd zijn ten behoeve van de ontwikkeling. In het plan zijn meer parkeerplaatsen voorzien dan 385 parkeerplaatsen waardoor ruim voldoende parkeerplaatsen aanwezig zullen zijn om te voldoen aan de parkeereis. Verwacht mag worden dat hiermee eventuele parkeerproblemen in de toekomst niet zullen optreden en ook de parkeerdruk in de omgeving van de ontwikkeling niet zal toenemen. In de planregels is opgenomen dat ten behoeve van de ontwikkeling moet worden voldaan aan bovenstaande parkeernormen en aanwezigheidspercentages waarmee is gerekend. Dit betekent dat het aspect parkeren de ontwikkeling niet in de

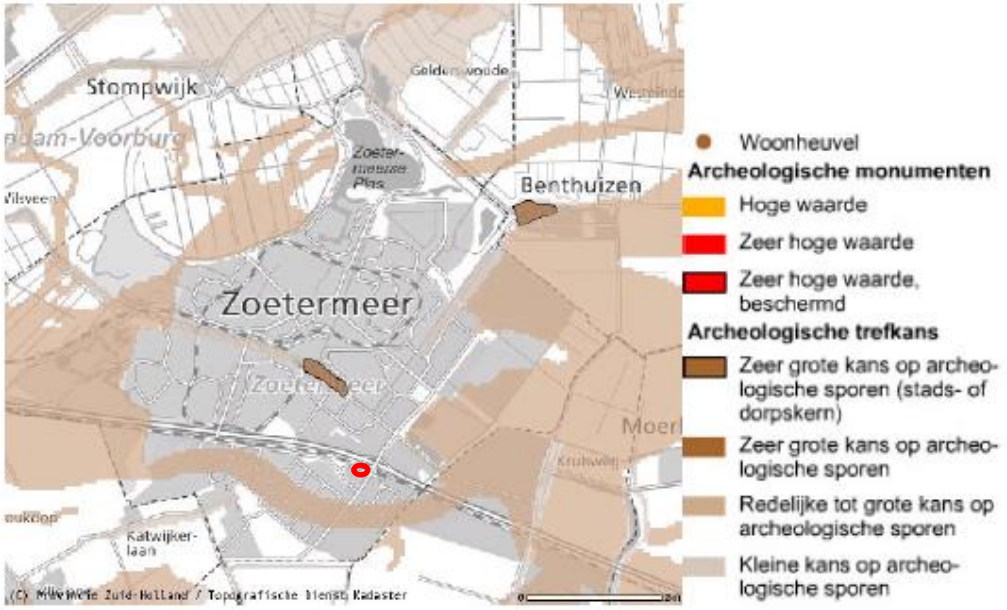
weg zal staan en voldaan wordt aan de eisen voor de realisatie van voldoende parkeergelegenheid.

3.4 Communicatieverkeer en nutsvoorzieningen

In het plangebied of de directe nabijheid van het plangebied bevinden zich diverse leidingen: gasleidingen, riolering, datatransportleidingen, midden- en laagspanningsleidingen en waterleidingen. Hieronder bevinden zich geen planologisch relevante kabels en leidingen.

3.5 Cultuurhistorie en archeologie

Op de provinciale waardenkaart van provincie Zuid-Holland is voor het plangebied een (zeer) lage trefkans opgenomen voor archeologische waarden (zie onderstaande figuur). In het plangebied en directe omgeving zijn geen vindplaatsen bekend.



Uitsnede provinciale kaart met daarop het plangebied globaal rood omcirkeld (bron: Provincie Zuid-Holland)

In de gemeentelijke Rapportage 'Archeologisch waardevolle gebieden in Zoetermeer' is het plangebied evenmin aangewezen als archeologisch waardevol gebied.

Het gemeentelijk beleid is erop gericht om bestaande cultuurhistorische en architectonische kwaliteiten te handhaven en nieuwe toe te voegen. Hierbij zijn vooral de Monumentenwet, de gemeentelijke monumentenverordening en de lijst van gemeentelijke monumenten het kader. In 2006 zijn vijf gebieden in Zoetermeer als beschermd dorpsgezicht aangewezen. Het plangebied behoort hier niet toe. Evenmin is bebouwing in het plangebied aangewezen als gemeentelijk monument.

4 Beschrijving plan

Om een bijdrage te leveren aan het creëren van een representatieve invulling van de A12-zone, bestaat het voornemen om ter plaatse van het plangebied te voorzien in een hotelgebouw. Dit hotel zal bestaan uit maximaal 192 hotelkamers, een restaurant (circa 1.500 m^2), bar (circa 350 m^2), congreszaal (circa 1.800 m^2), wellness, fitness en een zwembad (circa 1.000 m^2), en casino (circa 1.000 m^2). Daarbij geldt dat het casino reeds ter plaatse is gevestigd in een tijdelijk gebouw. Met de voorliggende ontwikkeling wordt het casino opgenomen in het hotelgebouw en wordt een toekomstbestendige bedrijfsvoering gewaarborgd.

Inrichting plangebied

Het exacte bouwplan is nog in ontwikkeling. Daarnaast zal een landschapsarchitect een inrichtingsplan maken. Hierna volgt een mogelijke invulling van het bestemmingsplan. Het hotelgebouw is aan de zuidzijde van het plangebied beoogd. Aan deze zijde is tevens ruimte voor een groene zone met bomen en een groene oeverzone. De rest van het plangebied is beoogd als parkeerterrein en expeditie ruimte. Er wordt voorzien in circa 435 parkeerplaatsen. Het parkeren zal deels uit maaiveldparkeren bestaan en zal deels in een parkeergarage plaatsvinden. Daarnaast zullen fietsenstallingen worden geplaatst ten westen van het hotelgebouw. Navolgende afbeelding toont een impressie van de beoogde indeling van het besluitgebied.



Impressie beoogde indeling plangebied (bron: P.A.M. Teunissen Architectenburo)

Hotelgebouw

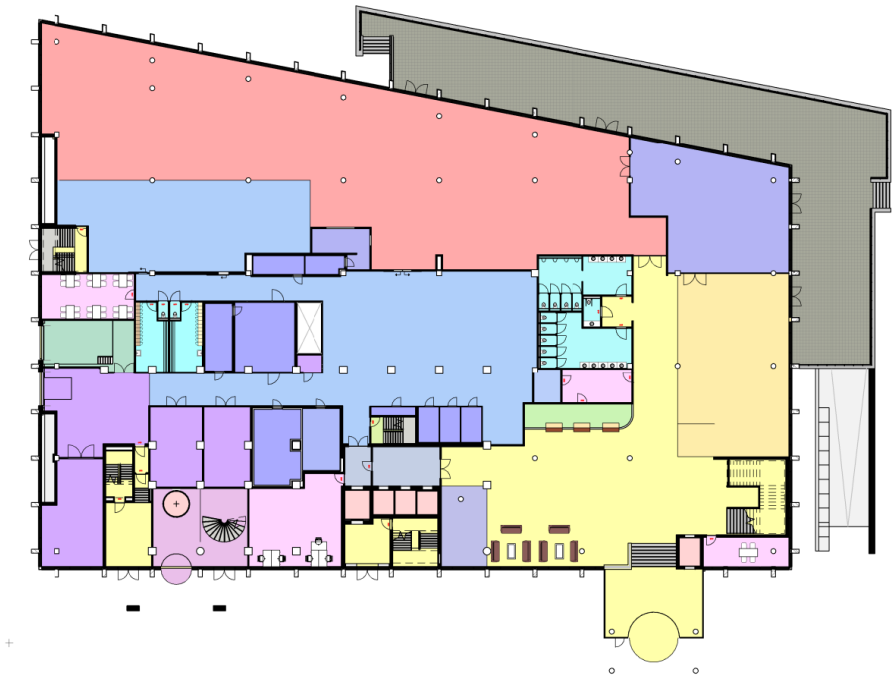
Het beoogde hotelgebouw bestaat uit twee bouwvolumes, een laag deel (de sokkel) bestaande uit drie bouwlagen en een hoog deel (de toren) bestaande uit 17 bouwlagen en een verhoogde dakrand ten behoeve van een gevelonderhoudsinstallatie en een luchtbehandelingsinstallatie. Daarmee kent het gebouw een maximale toegestane

bouwhoogte van respectievelijk 20 en 77 meter vanaf het peil (straatniveau). Het gehele gebouw kent daarnaast een souterraingedeelte. Navolgend wordt per verdieping verder ingegaan op het hotelgebouw.

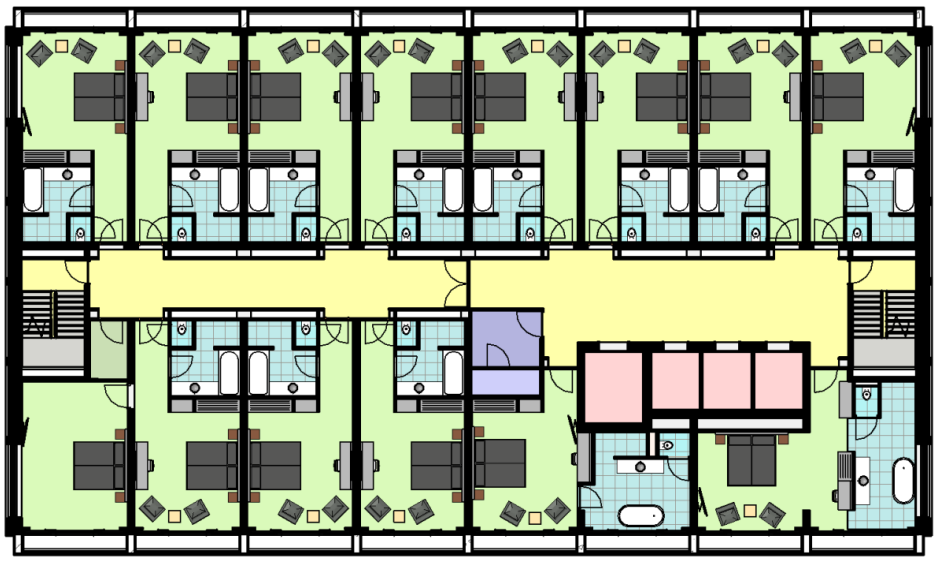
Het souterrain is gereserveerd voor uiteenlopende ondersteunende functies: magazijnen, opslagruimtes, personeelsruimtes, technische ruimtes en dergelijken.

De begane grond is met name in gebruik ten behoeve van gemeenschappelijke ruimtes. De ingang van het hotel is beoogd aan de noordzijde, waarna de lobby, een meetingpoint, bar/brasserie en restaurant beoogd zijn aan de west-, oost- en zuidzijde van de begane grond. Ten behoeve van het restaurant is aan de west- en zuidzijde van het hotelgebouw een terras beoogd. Het overige deel van de begane grond voorziet in expeditie ruimte en overige voorzieningen, zoals sanitair en kantoren. Aan de uiterste noordoostzijde van de begane grond is de ingang beoogd van het casino. De eerste verdieping voorziet eveneens in gemeenschappelijke ruimtes, alsmede dienstruimtes. Dit betreft respectievelijk het casino en congresruimte enerzijds en dienstruimtes en opslagruimtes anderzijds.

De tweede tot en met de 18e verdieping betreft de hoge toren van het gebouw en herbergt de hotelkamers met bijbehorende voorzieningen als linnenkamers een wellness met zwembad ten behoeve van de hotelgasten. De hotelkamers bestaan uit verschillende types met een oppervlakte tussen de circa 30 en 60 m^2. Het dak van de lage sokkel betreft een daktuin net als het dak ter hoogte van de 18^e verdieping. Het dak van de hoge toren biedt ruimte aan een gevelonderhoudsinstallatie en luchtbehandelingskasten van de hotelkamers. Ten slotte geldt voor het gehele gebouw dat voorzien is in trappenhuizen en liftschachten.



Impressie begane grond (bron: P.A.M. Teunissen Architectenburo)



Impressie verdiepingen (bron: P.A.M. Teunissen Architectenburo)

Het gebouw kent grote raampartijen op alle verdiepingen en kent een rechtlijnig ontwerp met lichte kleurschakeringen. In de navolgende afbeelding wordt een impressie gegeven van het beoogde gebouw.

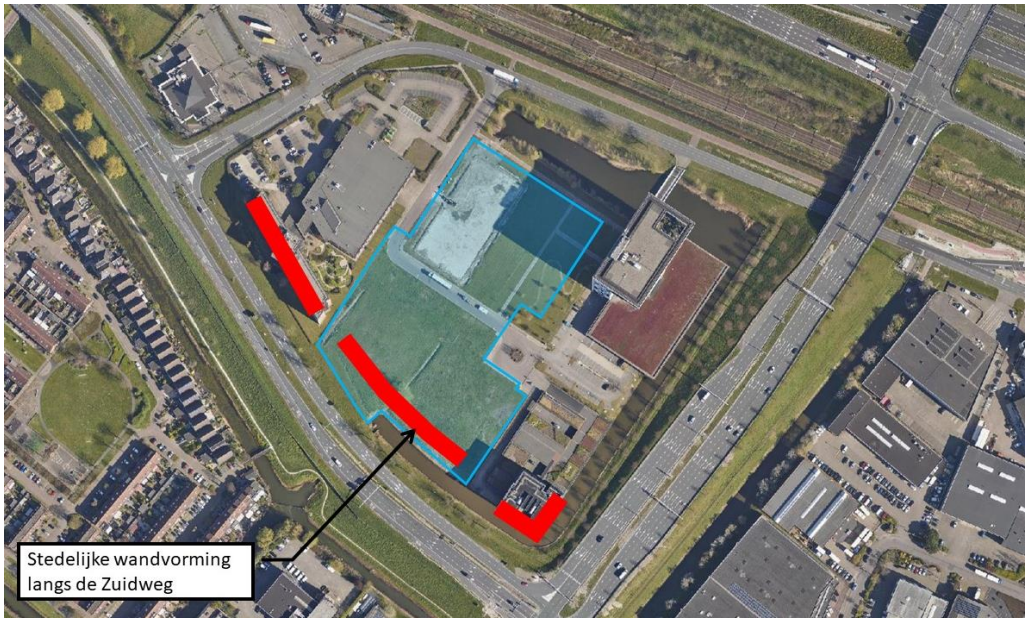


Impressie beoogde hotel (bron: P.A.M Teunissen Architectenburo)

Stedenbouwkundige inpassing

De bouwmassa wordt gepositioneerd aan de zijde van de Zuidweg. Hierdoor ontstaat een goede ruimtelijke setting. Dit heeft enerzijds te maken met een logische routing. De kavel wordt benaderd vanaf de Zilverstraat, vandaar komt de bezoeker direct op

de voorruimte c.q. parkeerplein, waarna het hotel of casino bezocht kan worden. Anderzijds zal positionering van bebouwing aan de Zuidweg zorgen voor een wenselijke wandwerking en uitstraling aan de Zuidweg (zie volgende afbeelding).



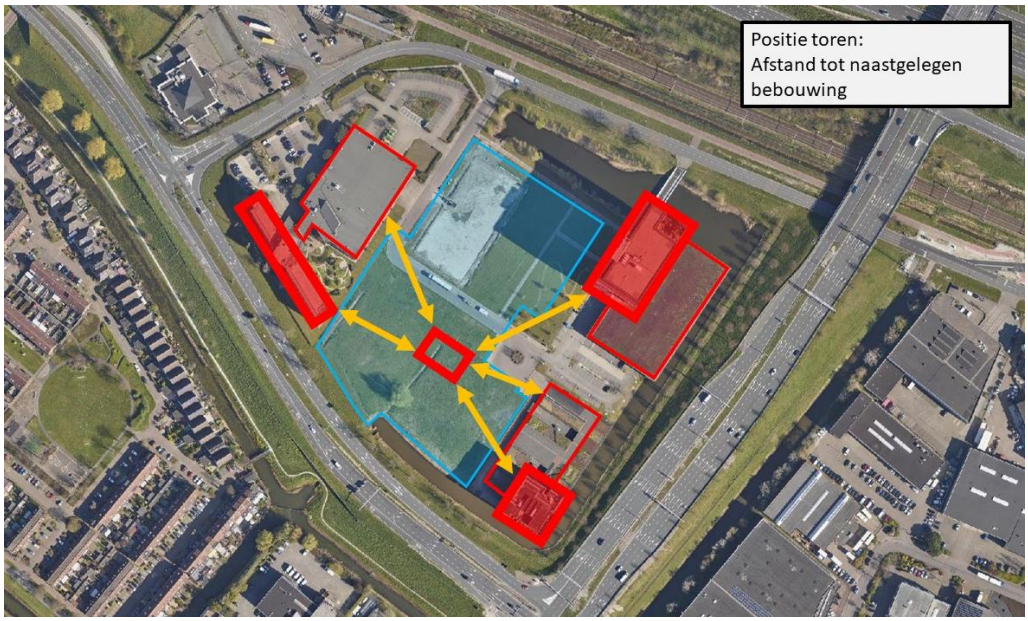
Stedelijke wandvorming langs de Zuidweg

Het bouwvolume bestaat uit een sokkel met daarboven op een toren. De zuidzijde van de sokkel is gesitueerd aan de Zuidweg en neemt door de niet geheel rechthoekige vorm de richting van de Zuidweg aan en staat min of meer gecentreerd tussen de bouwvolumes van de naastgelegen gebouwen van ERA Contour en Canon Medical Systems. De hoogte van de sokkel sluit goed aan op de hoogte van de naastliggende bebouwing. De sokkel bestaat aan de zijde van de Zuidweg uit een restaurant- en congresfunctie. Dit zorgt voor een aantrekkelijke voorkantsituatie met een goede uitstraling. De zijde van het parkeerterrein, wat in feite de functionele voorkant is met entrees van hotel en casino zal hierdoor tevens een aantrekkelijke uitstraling krijgen. De sokkel is hierdoor goed ingepast in de bestaande omgeving. De bouwmassa van de sokkel reageert goed op de omliggende bebouwing en vanaf de Zuidweg levert dit een evenwichtig beeld op.

De toren is op meerdere punten in de stad goed zichtbaar. Uit onderzoek blijkt dat de toren al op enkele kilometers afstand waarneembaar is vanaf de A12, met name vanuit de richting Utrecht. Daarnaast staat de toren min of meer in de zichtlijn van de Zuidweg. Ook vanaf de Blauw-roodlaan in Rokkeveen staat de toren in de zichtas. Vanaf de Oostweg staat de toren weliswaar niet in de zichtas, maar is wel waarneembaar. De toren vormt een blikvanger en oriëntatiepunt.

De toren houdt zoveel mogelijk afstand tot het gebouw van ERA Contour en Canon Medical Systems en staat niet in lijn met de hoofmassa's van de andere bebouwing. De toren vormt hierdoor enigszins een solitair volume. Het respecteert hierdoor de omliggende bebouwing zo veel mogelijk ondanks de grote hoogte van de toren en de schaalverschillen tussen de toren en de overige bebouwing. De toren staat niet symmetrisch of precies in het midden van de sokkel, maar juist asymmetrisch, wat een

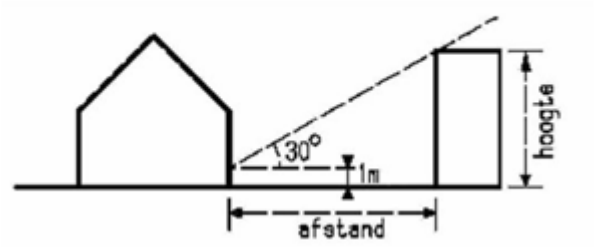
meer dynamisch beeld oplevert. In de volgende afbeelding is de positionering van de toren weergegeven.



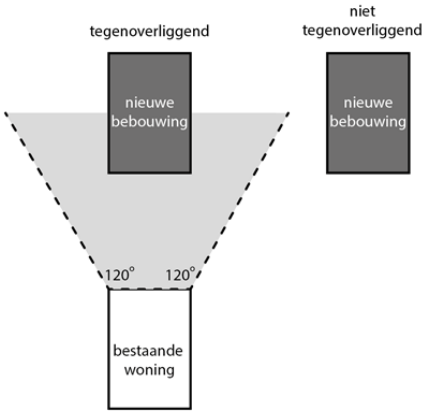
Positionering van de toren ten opzichte van omliggende bebouwing

Het bouwplan dat met een omgevingsvergunning wordt gecoördineerd met dit bestemmingsplan is getoetst aan de 30 graden richtlijn. Deze richtlijn kan gebruikt worden om eventuele onaanvaardbare stedenbouwkundige belemmeringen ten aanzien van lichttoetreding, bezonning, privacy en uitzicht te signaleren. Dit is echter geen vastgestelde beleidsregel. Hiervan kan gemotiveerd worden afgeweken.
De richtlijn houdt globaal in:

De definitie van de 30 gradenrichtlijn:
De hoogte van een nieuw te bouwen gebouw(deel) mag niet hoger zijn dan de afstand tot de voorgevel respectievelijk achtergevel van een bestaande tegenoverliggende woning, gedeeld door de factor 1,7, vermeerderd met 1 m, gemeten vanaf de vloer van de eerste woonlaag van de tegenoverliggende woning.

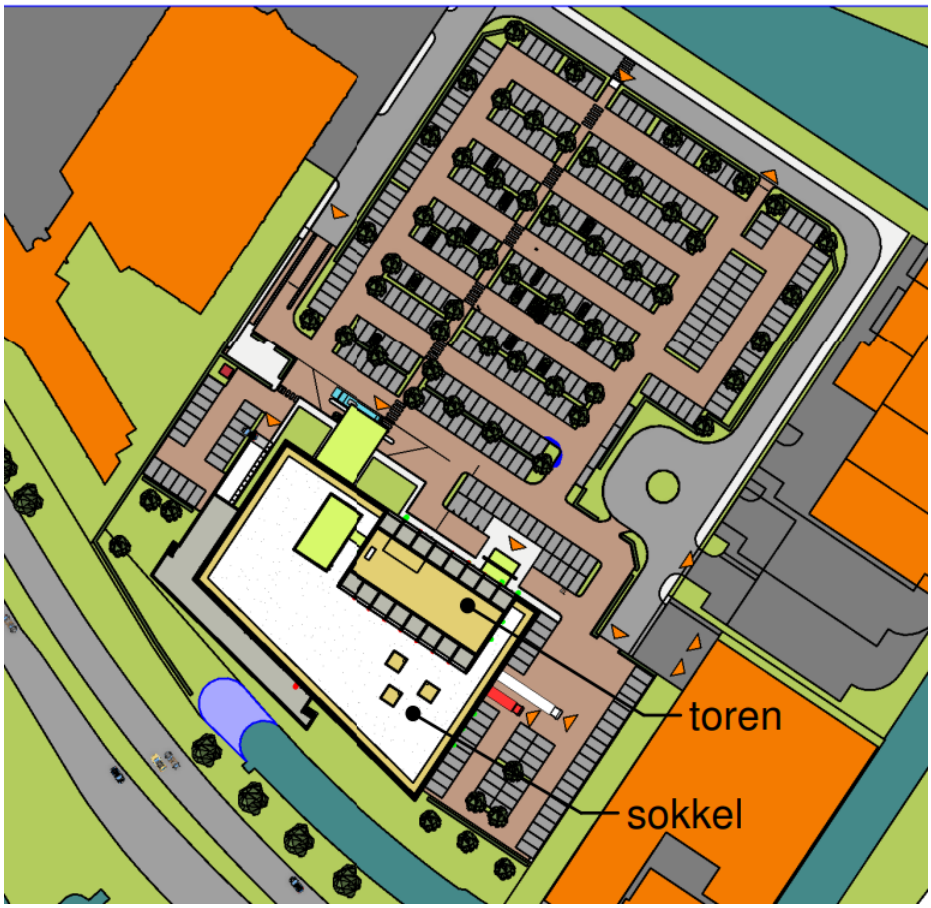


Het toepassingsgebied van de 30 gradenrichtlijn:
Onder een tegenoverliggende woning wordt verstaan: een tegenover een gebouw gesitueerde bestaande woning, waarbij het betreffende gebouw zich bevindt binnen de zone die wordt gevormd door de horizontale hoeken van 120° ten opzichte van de voorgevel, respectievelijk achtergevel, van de bestaande woning, gemeten ter plaatse van de geveluiteinden.



Indien het te realiseren gebouw binnen het toepassingsgebied valt en indien de hellingshoek tussen het hoogste punt van het te realiseren gebouw en de voor- achtergevel van een bestaande woning (gemeten op 1 m hoogte) gelijk of minder dan 30 graden bedraagt, wordt verondersteld dat het te realiseren gebouw ten opzichte van de bestaande woningen geen onaanvaardbare belemmeringen oplevert qua lichttoetreding, bezonning, uitzicht en privacy.

De geplande toren van het hotel (bouwplan) blijft net onder de 30 graden.



Situatie toren en sokkel (bron: P.A.M Teunissen Architectenburo)

5 Milieu en leefkwaliteit

5.1 Strategische milieubeoordeling

Algemeen
De milieueffectrapportage (m.e.r.) is een hulpmiddel om bij diverse procedures het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. Een m.e.r. is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid over initiatieven en activiteiten van publieke en private partijen die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. De m.e.r. is wettelijk verankerd in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r.

In de bijlage van het Besluit m.e.r zijn twee onderdelen (C en D) opgenomen. In onderdeel C zijn activiteiten genoemd waarbij direct sprake is van een m.e.r.-plicht als bij besluiten de genoemde drempelwaarden worden overschreden. Voor de activiteiten die zijn genoemd in onderdeel D geldt dat als de drempelwaarden worden overschreden een m.e.r.-beoordeling dient plaats te vinden. Voor besluiten met een omvang onder de drempelwaarden moet een zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling worden gedaan. Pas na het uitvoeren van deze vormvrije m.e.r-beoordeling is duidelijk of er een m.e.r. moet worden doorlopen.

Toetsing
Onderhavig plan, kan worden gekwalificeerd als de aanleg of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen als genoemd in onderdeel D.11.2 van de bijlage van het Besluit m.e.r.. Bij de uitleg van de Europese m.e.r.-richtlijn wordt immers aangegeven dat 'stedelijke ontwikkelingsprojecten' breed moet worden geïnterpreteerd. De activiteit blijft wel ruim onder de gestelde drempelwaarden. Om die reden is een vormvrije m.e.r.-beoordeling[5] opgesteld.

De aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling is opgenomen in de bijlagen. Uit deze beoordeling blijkt dat er geen milieueffect optreedt. De conclusie is dan ook dat belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten. Het volgen van een m.e.r.-(beoordelings-) procedure is daarom niet nodig. Op basis van het Besluit m.e.r. en de Wet milieubeheer dient in een m.e.r-beoordelingsbesluit te worden genomen door het bevoegd gezag (college).

Conclusie
Het volgen van een m.e.r.-(beoordelings-) procedure is niet nodig.

5.2 Geluidhinder

Algemeen
De Wet geluidhinder, en het hierop gebaseerde Besluit geluidhinder, bevatten normen en regels ter voorkoming of beperking van geluidhinder tengevolge van

[5] SAB (2021). Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling Zoetermeer, Van der Valk Hotel, SAB. Projectnummer: 190509. 14 juni 2021.

wegverkeerslawaai, spoorweglawaai, industrielawaai afkomstig van een gezoneerd industrieterrein. Aangegeven wordt welke objecten bescherming genieten tegen geluid. Naast woningen gaat het onder meer om scholen, ziekenhuizen en verpleeghuizen, psychiatrische ziekenhuizen. Woonwagenstandplaatsen en verblijfsterreinen bij psychiatrische ziekenhuizen worden aangemerkt als geluidsgevoelige terrein.

Toetsing
Voorliggend plan betreft de realisatie van een hotel. Een dergelijke functie betreft geen geluidsgevoelige functie in het kader van de Wet geluidhinder (Wgh). Er is immers geen sprake van het mogelijk maken van functies aangaande langdurig verblijf. Door de locatie nabij drukke wegen als de A12, de Zuidweg en de Oostweg is er sprake van een hoge geluidsbelasting. Voor een prettig binnenklimaat dient het geluidniveau binnen te worden beperkt en dienen geschikte ventilatievoorzieningen te worden aangebracht, zodat bijvoorbeeld niet de enige mogelijkheid om te ventileren is om het raam open te zetten waardoor veel lawaai in de kamers ontstaat. In het kader van de omgevingsvergunning wordt geregeld dat binnen het hotel wordt voldaan aan een goed woon- en leefklimaat.

De eventuele invloed van geluid vanuit het besluitgebied op de omgeving is behandeld in paragraaf 5.6. Een nadere beschouwing van het aspect geluid is daarmee niet noodzakelijk.

Conclusie
Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig project.

5.3 Bodemkwaliteit

Wettelijk kader
Een verontreinigde bodem kan zorgen voor gezondheidsproblemen en tast de kwaliteit van het natuurlijk leefmilieu aan. Daarom is het belangrijk om bij ruimtelijke plannen de bodemkwaliteit mee te nemen in de overwegingen. De Wet bodembescherming (hierna: Wbb), het Besluit bodemkwaliteit en de Woningwet stellen grenzen aan de aanvaardbaarheid van verontreinigingen. Indien bij planvorming blijkt dat (ernstige) verontreinigingen in het plangebied aanwezig zijn, wordt op basis van de aard en omvang van de verontreiniging én de aard van de ruimtelijke plannen beoordeeld welke gevolgen dit heeft.

Wet bodembescherming
De Wbb regelt zaken rond bodembescherming en bodemsanering. Vertrekpunt van de Wbb is dat in het merendeel van de gevallen van bodemverontreiniging, de daadwerkelijke bodemsanering wordt meegenomen in de ontwikkeling dan wel herontwikkeling van plangebied of projectlocatie. De wettelijke doelstelling is functiegericht saneren. De wet houdt rekening met het gebruik van de bodem en de (im)mobiliteit van de verontreiniging. De volgende uitgangspunten overheersen:

a het geschikt maken van de bodem voor het voorgenomen gebruik;
b het beperken van blootstelling aan en de verspreiding van de verontreiniging;
c het wegnemen van actuele risico's.

Saneringsverplichtingen zijn gekoppeld aan ontoelaatbare risico's die samenhangen met het huidige en toekomstige gebruik van de bodem. Het is niet nodig de hele locatie aan te pakken. Er kan ook sprake zijn van deelsaneringen of een gefaseerde aanpak.

Situatie in het plangebied
Het plangebied is gelegen in de wijk Rokkeveen, het bedrijventerrein Lansinghage. Het plangebied ligt momenteel braak.

Op of in de directe omgeving zijn geen bodembedreigende bedrijfsactiviteiten en ondergrondse opslagtanks gesitueerd geweest. Ook zijn er geen gevallen van ernstige bodemverontreinigingen in de directe omgeving bekend.

Het plangebied is niet gelegen in een milieubeschermingsgebied voor grondwater. Uit de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Zoetermeer blijkt dat het plangebied is gelegen in zone 7 (recente uitbreidingen na 1970). De algemene bodemkwaliteit van de boven- en ondergrond zijn geclassificeerd als klasse AW2000.

Binnen het plangebied is voldoende inzicht verkregen in de huidige bodemkwaliteit op basis van de volgende onderzoeken:
- 'Verkennend bodem-, asbest- en verhardingsonderzoek, Zilverstraat te Zoetermeer', opgesteld door ATKB B.V., met kenmerk 20190513/rap01 van 6 augustus 2019[6];
- 'Nader bodemonderzoek, Zilverstraat te Zoetermeer', opgesteld door ATKB B.V., met kenmerk 20200113/Rap01 van 19 februari 2020[7].

Er is binnen het plangebied geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Het is geschikt voor de voorgenomen bestemming als hotel.

Conclusie
Het aspect bodem vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig plan.

5.4 Luchtkwaliteit

Algemeen
Eisen met betrekking tot luchtkwaliteit zijn verankerd in de Wet milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2 en vormen een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de

6 ATKB (2019). Verkennend bodem-, asbest- en verhardingsonderzoek. Kenmerk: 20190513/rap01. 6 augustus 2019.

7 ATKB (2020). Nader bodemonderzoek, Zilverstraat te Zoetermeer. Kenmerk: 20200113/Rap01. 19 februari 2020.

buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO_2) en zwevende deeltjes als PM_{10} (fijn stof) de maatgevende stoffen waar de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor. Vanaf 1 januari 2015 dient het bevoegd gezag de luchtkwaliteit ook te toetsen aan de grenswaarde voor $PM_{2,5.}$ Op basis van onderzoek door het Planbureau voor de Leefomgeving kan worden gesteld dat als aan de grenswaarden voor PM_{10} wordt voldaan, ook aan de grenswaarde voor $PM_{2,5}$ wordt voldaan.

Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen jaren flink is verbeterd kan Nederland niet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die in 2010 van kracht zijn geworden. De EU heeft Nederland derogatie (uitstel) verleend op grond van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De derogatiebeschikking van de EU is in 2015 verlopen. De NSL is na 2015 twee maal verlengd en betreft een gemeenschappelijke aanpak van het Rijk en diverse regio's om samen te werken aan een schonere lucht waarbij ruimte wordt geboden aan noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Plannen die in betekenende mate bijdragen aan luchtverontreiniging worden opgenomen in een gebiedsgericht programma van het NSL. Het maatregelenpakket in het NSL is hiermee in evenwicht en zodanig dat op termijn de luchtkwaliteit in heel Nederland onder de grenswaarden ligt. Doordat de derogatiebeschikking van de EU na 2015 niet is verlengd, dient Nederland overigens op dit moment te voldoen aan de Europese luchtkwaliteitsnormen. Plannen die 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof: Voor NO2 en PM10 betekent dit dat aannemelijk moeten worden gemaakt dat het plan tot maximaal 1,2 µg/m³ verslechtering leidt. Voor een aantal functies (o.a. woningen, kantoren, tuin- en akkerbouw) is dit gekwantificeerd in de ministeriële regeling NIBM.

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wordt afgewogen of het aanvaardbaar is het plan op deze plaats te realiseren. Hierbij kan de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol spelen, ook als het plan 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Er is sprake van een significante blootstellingsduur als de verblijfsduur die gemiddeld bij de functie te verwachten is een aanzienlijk deel van de dag betreft. Volgens de toelichting op de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit is dit onder andere het geval bij een woning, school of sportterrein.

Gevoelige bestemmingen als scholen, kinderdagverblijven, bejaarden- en zorgtehuizen genieten op grond van de gelijknamige AMvB extra bescherming. Substantiële uitbreiding of nieuwvestiging binnen 50 meter van een provinciale weg of 300 meter van een Rijksweg is alleen toegestaan als de concentraties luchtvervuilende stoffen zich onder de grenswaarden bevinden waardoor geen onacceptabele gezondheidsrisico's optreden.

Toetsing

De ministeriële regeling NIBM bevat geen kwantitatieve uitwerking voor hotels. Dit betekent dat op een andere manier aannemelijk moet worden gemaakt dat het project niet in betekenende mate leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Dit wordt

gedaan door de toename van de luchtverontreiniging ten gevolge van extra verkeersbewegingen van het plan inzichtelijk te maken.

Er is daarom gebruik gemaakt van de NIBM-tool. Hierbij is uitgegaan van het toekomstig aantal verkeersbewegingen zoals berekend in paragraaf 3.3. Met de NIBM-tool wordt de jaargemiddelde bijdrage van het plan op de luchtkwaliteit berekend. In onderstaande berekening is daarom uitgegaan van de toename van het aantal verkeersbewegingen in de feitelijke situatie.

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

	Jaar van planrealisatie	2023
Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	1510
	Aandeel vrachtverkeer	2,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in µg/m³	**1,12**
	PM_{10} in µg/m³	**0,25**
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig		

Resultaat berekening NIBM-tool versie 23-04-2022 (bron: Infomil/Rijksoverheid)

Uit voorgaande tabel blijkt dat bij het aantal genoemde extra voertuigbewegingen, en uitgaande van een ruim percentage vrachtwagens van 2%, de bijdrage van het extra verkeer ruim onder de NIBM-grens blijft. Dit betekent dat geen nader onderzoek nodig is.

Raadpleging van de NSL-monitoringstool (versie 23-04-2022) heeft aangetoond dat er in de omgeving van het plangebied geen sprake is van (dreigende) grenswaarde-overschrijdingen. Hierbij is ervan uitgegaan dat het plan in 2023 gerealiseerd wordt en dat het aantal motorvoertuigen met 1.500 toeneemt waarvan 2% bestaat uit vrachtverkeer. De blootstelling aan luchtverontreiniging is hierdoor beperkt en leidt niet tot onaanvaardbare gezondheidsrisico's. Vanuit zowel de Wet milieubeheer als vanuit een goede ruimtelijke ordening vormt het plan op het gebied van luchtkwaliteit daarom geen belemmering.

Conclusie
het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig plan.

5.5 Water

Ten behoeve van de voorliggende ontwikkeling is voorzien in een watertoets[8]. Hierin wordt getoetst aan het relevante beleid en ingegaan op het oppervlakte-, hemel- en grondwater en riolering. Op basis van dit onderzoek kan het volgende worden geconcludeerd:

- Op dit moment is het perceel onverhard. In het bestemmingsplan Rokkeveen zijn er reeds twee bouwvlakken bestemd binnen het plangebied. Buiten deze vlakken is er voor dit plan aanvullend circa 3.500 m^2 verhard oppervlakte beoogd wat op dit moment in het bestemmingsplan is aangegeven als 'groen'. Dit is dus een toevoeging verhard oppervlakte ten opzichte van het huidige bestemmingsplan. Daartegen voorziet het plan ook in 2.500 m^2 groene daken, wat zorgt voor aanvullende waterberging.
- Uit de digitale watertoets van het Hoogheemraadschap Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK) blijkt dat de waterbelangen bij dit plan hoog zijn. Dit komt deels door de grote van het plan en deels door de locatie in de nabijheid van oppervlaktewateren. Het Hoogheemraadschap wenst derhalve in gesprek te gaan met de initiatiefnemer omtrent het plan.
- De realisatie van het hotel zal zorgen voor een toename in het aanbod van vuilwater op het gescheiden rioolstelsel. Dit wordt geschat op voor een totale vuilwater lozing van 86,4 m^3 per dag. De mogelijkheden en wijze van aansluiting zal wel in overleg met de gemeente besproken moeten worden. Tevens zal voor de aansluiting een vergunning aangevraagd moeten worden.
- Naast de beoogde groene daken wordt het toekomstige hotel afgekoppeld. Het hemelwater dient in basis binnen de plangrenzen te worden verwerkt. De bodemtypologie bestaat uit klei. Hemelwater kan dus minder goed infiltreren in de bodem. In overleg met het Hoogheemraadschap is afgestemd dat er 150 vierkante meters nieuw wateroppervlak binnen het plan gerealiseerd dient te worden.
- Om verontreiniging van bodem, grond- en/of oppervlaktewater te voorkomen is het van belang dat het afstromende hemelwater niet verontreinigd raakt. Daarom verzoekt de gemeente om bij de bouw af te zien van het gebruik van uitlogende bouwmaterialen.
- De aanleghoogte en/of het vloerpeil van toekomstige bebouwing dient minimaal N.A.P. - 4,50 m te bedragen. De souterrain komt lager gelegen. Derhalve dient overleg gevoerd te worden met de gemeente en het Hoogheemraadschap
- Om er zeker van te zijn dat er tijdens de aanlegfase geen effecten aan de ondergrond plaatsvinden is in een later stadium van het proces een bemalingsadvies noodzakelijk.

De watertoets is voorgelegd aan het Hoogheemraadschap van Schieland en Krimpenerwaard. De opmerkingen van het Hoogheemraadschap zijn in de watertoets verwerkt. Op grond van de Keur zullen onderhoudsstroken langs de hoofdwatergangen vrij worden gehouden. De realisatie van de benodigde waterberging is in het voorliggende plan gewaarborgd middels een voorwaardelijke verplichting. De waterberging zal aansluitend op de bestaande watergang aan de zijde van Zuidweg gerealiseerd worden.

[8] SAB (2022). Watertoets. Zoetermeer, Van der Valk. Projectnummer: 190509. 7 oktober 2022.

Conclusie
het aspect water vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig plan.

5.6 Bedrijven en milieuzonering

Algemeen
Indien door middel van een ruimtelijke ontwikkeling nieuwe, gevoelige functies mogelijk worden gemaakt, moet worden aangetoond dat een goed leefmilieu mogelijk kan worden gemaakt. Hierbij moet rekening worden gehouden met omliggende functies met een milieuzone. Anderzijds mogen omliggende bedrijven niet in hun ontwikkelingsmogelijkheden worden aangetast door de realisatie van een nieuwe gevoelige functie.

Wat betreft de aanbevolen richtafstanden tussen bedrijvigheid en gevoelige functies is de VNG publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' (2009)[9] als leidraad voor milieuzonering gebruikt. In de VNG-publicatie zijn richtafstanden voor diverse omgevings- en gebiedstypen opgenomen. Het gaat onder andere om de volgende omgevings- en gebiedstypen: 'rustige woonwijk', 'rustig buitengebied' en 'gemengd gebied'.
In een rustige woonwijk en een rustig buitengebied komen vrijwel geen andere functies dan de woonfunctie voor. Gemengde gebieden betreffen gebieden die langs hoofdinfrastructuur liggen en/of gebieden met matige tot sterke functiemenging. In een dergelijk gebied komen direct naast woningen andere functies voor, zoals winkels, maatschappelijke voorzieningen, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd. Voor gemengde gebieden kunnen de richtafstanden worden verminderd. De afstand wordt gemeten vanaf het op de verbeelding aangeduide deel voor de bedrijfsmatige activiteit tot aan de gevel van nieuwe of bestaande gevoelige functies gelegen buiten betreffend perceel.

Toetsing
<u>Bedrijven en milieuzonering</u>
De directe omgeving van het besluitgebied bestaat uit bedrijventerrein, woningen en hoofdinfrastructuur in de vorm van de Rijksweg A12, de provinciale weg N470 en de spoorlijn Den Haag - Gouda, waardoor het plangebied op basis van de VNG-publicatie ‘Bedrijven en milieuzonering (2009)’ wordt getypeerd als een ‘gemengd gebied’. Dat betekent dat de richtafstanden met één afstandsstap mogen worden verminderd (met uitzondering van het aspect gevaar).

Een hotel betreft in de basis geen hindergevoelig object in het kader van het aspect bedrijven en milieuzonering. Binnen de afzonderlijke wet- en regelgevingen wordt een hotel in sommige gevallen echter wel gezien als gevoelig. Zo wordt een hotel aangemerkt als verblijfsruimte en daarmee als geurgevoelig object wat mogelijk omliggende geur veroorzakende bedrijven beperkt in ontwikkelingsmogelijkheden. Daarnaast moet een hotel worden aangemerkt als (beperkt)kwetsbaar object in het kader van het

[9] VNG publicatie ‘Bedrijven en Milieuzonering’, 2009.

Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) wat mogelijk omliggende risicovolle bedrijven beperkt in hun ontwikkelingsmogelijkheden.

In artikel 1.2 van het Besluit geluidhinder is een hotel niet als ander geluidsgevoelig gebouw aangewezen. Dit betekent dan ook dat het nieuw te realiseren hotel voor de toekomstige omliggende bedrijven niet als geluidsgevoelig wordt gezien en daarom ook geen belemmering zal zijn bij vergunningverlening voor die bedrijven. Voor stofhinder wordt een hotel eveneens niet gezien als gevoelig.

Daarmee worden de aspecten stof en geluid niet nader beschouwd. Externe veiligheid (gevaar) komt aan bod in paragraaf 5.7 van dit bestemmingsplan. Hieruit blijkt dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van onderhavig plan.

Voor wat betreft geur zijn er een tweetal aspecten te onderscheiden, namelijk agrarisch geur en industrieel geur. Het plangebied is gesitueerd in de bebouwde kom van Zoetermeer en bevindt zich niet in de nabijheid van het landelijk gebied. Geuroverlast door toedoen van agrarische bedrijvigheid kan daarmee op voorhand worden uitgesloten. Wel is industrie gesitueerd in de nabijheid van het plangebied. Ter plaatse van het oostelijk gesitueerde bedrijventerrein geldt geen geurcontour. Daarmee kan worden gesteld dat er geen grote geurhinder-veroorzakende bedrijvigheid gesitueerd is. De eerstelijns bedrijvigheid ten opzichte van het plangebied bestaat voornamelijk uit opslag/magazijn. Naast het bedrijventerrein is de volgende bedrijvigheid gesitueerd in de directe nabijheid van het plangebied, waarbij de richtafstand voor het aspect geur is weergegeven voor een gemengd gebied:

Bedrijfssoort	Adres	Omschrijving VNG	Richtafstand geur (m)	Gemeten afstand (m)
Leverancier van medische apparatuur	Zilverstraat 1	Grth in machines en apparaten – overige	0	10
Diverse kantoren	Zilverstraat/Koraalrood	Overige zakelijke dienstverlening: kantoren	0	Minimaal 10

Uit de voorgaande tabel blijkt dat de industrie in de directe omgeving niet zorgt voor geuroverlast. Een nadere beschouwing is niet benodigd.

Er moet ook getoetst worden of de nieuw toegestane functie geen overlast veroorzaakt op de omliggende gevoelige functies. Hotels en pensions met keuken, conferentieoorden en congrescentra vallen volgens de VNG-publicatie ‘Bedrijven en milieuzonering (2009)’ onder categorie 1. Hiervoor gelden binnen een gemengd gebied een richtafstand van 0 meter tot gevoelige bestemmingen zoals woningen. Een casino wordt gezien als een categorie 2 bedrijf waarvoor een richtafstand van 10 meter geldt. Zalenverhuur mede ten behoeve van feesten en partijen is niet als aparte categorie opgenomen in de VNG-publicatie ‘Bedrijven en milieuzonering (2009)’. Indien deze functie vergeleken wordt met discotheek, muziekcafé of evenementenhal dan valt deze functie volgens de VNG-publicatie ‘Bedrijven en milieuzonering (2009)’ onder

milieucategorie 2 met een richtafstand van 10 meter voor gemengd gebied. De meest nabij gelegen woningen liggen op ruim 80 meter afstand. Er wordt dus ruim aan richtafstanden voldaan. Daarnaast laat het geldende bestemmingsplan bedrijvigheid toe tot en met milieucategorie 3.2. Hiervoor geldt binnen een gemengd gebied een richtafstand van 50 meter (m.u.v. het aspect externe veiligheid).
Dit bestemmingsplan laat minder belastende functies toe dan het geldende bestemmingplan en er wordt ruim aan de richtafstanden van de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering (2009)' voldaan.

Akoestisch onderzoek industrielawaai
In het kader van het voorliggende plan is een akoestisch onderzoek[10] uitgevoerd naar de geluidemissie van het voorliggende plan. Doel is om de geluidbelasting ter plaatse van de omliggende geluidgevoelige bestemmingen (woningen) ten gevolge van de representatieve bedrijfssituatie vast te stellen en te toetsen aan de maximumwaarden zoals opgenomen in het Activiteitenbesluit. De geluiduitstraling van de inrichting naar de omgeving is berekend met behulp van een akoestisch overdrachtsmodel op basis van de 'Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai' 1999.

Rekening houdend met de in het akoestisch onderzoek omschreven uitgangspunten en voorzieningen, blijkt uit de berekeningsresultaten dat kan worden voldaan aan de eisen ten aanzien van het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau uit het Activiteitenbesluit, als het muziekgeluidniveau in de congresruimten en het casino op de eerste verdieping worden beperkt tot maximaal 98 dB(A). Hierbij is uitgegaan van een LAr,LT inclusief 10 dB toeslag en een maatgevende eis van 40 dB voor de nachtperiode. Als een hoger muziekgeluidniveau van maximaal 103 dB(A) wenselijk is, zullen aanvullende maatregelen moeten worden getroffen of zal er (voor een beperkt aantal avonden) ontheffing moeten worden aangevraagd. De eventueel aanvullend te treffen maatregelen moeten de geluidisolatie van de gevel met ten minste 5 dB verbeteren.

Ten aanzien van het maximale geluidniveau geldt dat de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit in zowel de dag-, avond- en nachtperiode niet worden overschreden.

Conclusie
Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig plan.

5.7 Externe veiligheid

Algemeen
Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving bij gebruik, opslag, en vervoer van gevaarlijke stoffen (zoals vuurwerk, lpg, en munitie) over weg, water en spoor en door buisleidingen. Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Op grond van het Bevi zijn in de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) voor dergelijke bedrijven vaste veiligheidsafstanden opgenomen.

[10] Deerns (2022). Akoestisch onderzoek Hotel-restaurant van der Valk Zoetermeer. Project: 160.05904.00.0001. 18 januari 2022.

Toetsing

Ter plaatse van het plangebied is een onderzoek externe veiligheid uitgevoerd, waarvan de rapportage bestaat uit twee delen [11] [12]. In deel 2 van het rapport wordt geconstateerd dat het plangebied zich binnen 200 m van de A12, N470 en de Zuidweg bevindt, waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Andere voor externe veiligheid relevante risicobronnen bevinden zich op dusdanig grote afstand van het plangebied, dat de risicobronnen geen invloed hebben op de veiligheid in het plangebied en dat het plangebied geen invloed heeft op het groepsrisico van die risicobronnen.

Transport gevaarlijke stoffen

Aangezien het plangebied zich binnen 200 m van de A12, N470 en de Zuidweg bevindt, is inzicht in de externe veiligheidsrisico's nodig.

In het eerste rapport is de A12 behandeld. Hierover wordt het volgende geconcludeerd:

- Er is sprake van een PR 10^{-6} contour voor deze weg. Deze contour ligt op 48 meter van het hart van de weg. Het plangebied ligt op ongeveer 180 meter van het hart van de weg en daarmee buiten de PR 10^{-6} contour. Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor de ontwikkeling.
- Het groepsrisico van de route blijft gelijk op 0.09 keer de oriëntatiewaarde. Omdat het groepsrisico niet wijzigt en kleiner is dan 10% van de oriëntatiewaarde kan de verdere verantwoording van het groepsrisico achterwege blijven. Wel dient het bestuur van de veiligheidsregio in de gelegenheid te worden gesteld om advies uit te brengen. In de toelichting bij het besluit dient in elk geval in te worden gegaan op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp en de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien een ramp zich voordoet.

In het tweede deel van het rapport zijn de Zuidweg en de N470 behandeld. Hierover wordt het volgende geconcludeerd:

- Er is geen sprake van een PR 10^{-6} contour. Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor de ontwikkeling.
- Het groepsrisico van de route neemt toe door de ontwikkeling van het plangebied. Het groepsrisico neemt toe van 0.01 naar 0.09. Met de hoogte van dit groepsrisico (<0,1 x oriëntatiewaarde) kan worden volstaan met een beperkte verantwoording van hetgroepsrisico en dient alleen in gegaan te worden op de bestrijdbaarheid van het incident met gevaarlijke stoffen en de zelfredzaamheid van personen in het invloedsgebied. De veiligheidsregio Haaglanden geeft hier advies over.

Verantwoording groepsrisico

De veiligheidsregio Haaglanden is om advies gevraagd en heeft de volgende maatregelen geadviseerd.

---

[11] AVIV (2020). Externe veiligheid, Van der Valk Hotel te Zoetermeer. Project: 204344. 9 november 2020.

[12] AVIV (2021). Externe veiligheid, Van de Valk Hotel te Zoetermeer deel 2. Project: 204344, 20 april 2021.

Effect reducerende maatregelen
Om de risico's te verkleinen wordt hieronder een aantal adviezen gegeven. Ongeacht het incident van een 'gewone' brand tot een incident op rijksweg A12 waarbij giftige stoffen vrijkomen heeft afschakelbare ventilatie een positieve invloed op het beperken van de schadelijke effecten van de vrijgekomen stoffen objecten in het plangebied.

Geadviseerd wordt om in het hotel een technische voorziening te plaatsen, zodat de ventilatie met een eenvoudige handeling kan worden uitgeschakeld. Om zo de gevolgen bij het vrijkomen van giftige stoffen te beperken. Dit mag ook een handmatige handeling zijn. Het is daarbij van belang dat ook ramen en ventilatieopeningen kunnen worden gesloten.

Maatregelen ter bevordering van zelfredzaamheid
Naast bovenstaande is het belangrijk dat de zelfredzaamheid van mensen wordt verhoogd. Bij een incident op de A12, N470 of de Zuidweg is het van belang dat mensen veilig kunnen vluchten. Hiervoor is een vluchtweg vanuit de objecten richting de omgeving, in een afgekeerde zijde van deze risicobronnen van belang. Dit geldt voor objecten bestemd voor het verblijf van personen.

Bij de (ver)bouw van objecten, bestemd voor het verblijf van personen wordt onafhankelijk van de locatie van het incident een vluchtwegen vanuit het object geadviseerd, via de gevel(s) aan de afgekeerde zijde(n) van de risicobronnen.

Binnen het hotel kunnen personeelsleden en (grote groepen) bezoekers verblijven. Het is van belang dat het personeel, de begeleiding en/of de BHV-organisatie van deze objecten zijn voorbereid op eventuele calamiteiten met gevaarlijke stoffen buiten de objecten. Hierbij is het van belang dat zij ook weten hoe daarbij te handelen. Bijvoorbeeld om bezoekers van deze objecten te assisteren om zichzelf in veiligheid te brengen.

Geadviseerd wordt dat het personeel en/of de BHV-organisatie van het hotel is voorbereid op calamiteiten op wegen. Dit kan geborgd worden in een plan ten behoeve van noodsituaties. Hierbij is het ook belangrijk dat dit structureel wordt geoefend.

Om ervoor te zorgen dat mensen goed voorbereid zijn en weten hoe zij moeten reageren bij een ongeval met de eerder genoemde risicobronnen is het van belang dat zij hier vooraf over worden geïnformeerd. Mogelijk kan de gemeente Zoetermeer voor dit plangebied gebruik maken van de hulpmiddelen die zijn ontwikkeld of beschikbaar zijn.

Geadviseerd wordt om bewoners, personeelsleden en vaste bezoekers te informeren over de verschillende risico's en gevaren van de eerder genoemde risicobronnen. Daarbij dient men tevens geïnformeerd te worden over de wijze van alarmeren en de wenselijke manier van reageren tijdens incidenten (risicocommunicatie). Dergelijke informatie dient op gezette tijden herhaald te worden, zodat het onderwerp onder de aandacht blijft. In de regio Haaglanden is de website www.haaglandenveilig.nl beschikbaar. Via deze website worden burgers geïnformeerd over de aanwezige risico's

in de regio en is informatie te vinden over wat zij zelf kunnen doen om deze risico's te beperken.

Maatregelen ten behoeve van de hulpverlening / Incidentbestrijding door hulpdiensten
Zowel voor de bereikbaarheid en bestrijdbaarheid van 'dagelijkse incidenten', zoals brand of wateroverlast, als voor calamiteiten op het gebied van externe veiligheid, is het van belang dat de bereikbaarheid voor de hulpdiensten en bluswatervoorzieningen voldoende zijn.

In de huidige situatie is dit voldoende. Dit moet ook voor de toekomst worden geborgd. Daarom is het belangrijk dat hiervoor in een vroeg stadium contact wordt opgenomen met de risicobeheerder in de wijk.

Conclusie
Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig plan.

5.8 Natuurwaarden

Algemeen
Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening gehouden worden met de aanwezige natuurwaarden in en om het besluitgebied. Vanaf 1 januari 2017 geldt hiervoor de Wet natuurbescherming. Deze wet beschermt bepaalde plant- en diersoorten, natuurgebieden en bossen. Voordat ontwikkelingen mogen plaatsvinden, moet worden aangetoond dat in het kader van de huidige natuurwet- en regelgeving van een negatief effect geen sprake is, dan wel dat daarvoor respectievelijk een vergunning of ontheffing kan worden verkregen.

Toetsing
Quick scan
Ten behoeve van voorliggende ontwikkeling is een quickscan Wet natuurbescherming[13] uitgevoerd. Hierin wordt het volgende geconcludeerd.

Soortenbescherming
In het plangebied kunnen beschermde broedvogels voorkomen in het struweel en in de bomen. De werkzaamheden leiden mogelijk tot vernieling van nesten van tijdens het broedseizoen beschermde broedvogels. Aanvullend onderzoek is niet nodig. Wel dienen de volgende voorzorgsmaatregelen te worden genomen:
- werken buiten het broedseizoen (half maart t/m half juli) en indien niet mogelijk voorafgaand aan het werk het plangebied broedvogel ongeschikt maken of een broedvogelcontrole uitvoeren;
- nachtelijke verlichting vermijden;
- ecoloog melden wanneer onverwacht andere beschermde soorten worden aangetroffen.

[13] ATKB (2019). Quickscan Wet natuurbescherming. Herontwikkeling Zilverstraat Zoetermeer. Rapportnummer: 20190959/rap01. 8 november 2019.

Een ontheffingsplicht is niet van toepassing.

Gedragscode Zoetermeer
Soorten die mogelijk binnen het plangebied voorkomen en zijn opgenomen in de gedragscode van Zoetermeer zijn bunzing en wezel. er kan niet uitgesloten worden dat deze soorten gebruik maken van het plangebied als foerageergebied en verblijfplaats. Doordat leefgebied van deze soorten verloren gaat bij het bouwrijp maken van de locatie zal leefgebied gecompenseerd en ingepast moeten worden binnen de toekomstige inrichting. Aan de mate van compensatie worden geen harde eisen gesteld in de gedragscode Zoetermeer. Ook is het mogelijk om aan te sluiten bij ontwikkeling in de directe omgeving zoals de te ontwikkelen groenzone langs de aan te leggen busbaan. Leefgebied kan gecompenseerd worden door takkenrillen aan te leggen, marterhopen en/of kasten te plaatsen en grasland en oevers extensief te beheren. Voor concrete maatregelen zal een compensatieplan opgesteld moeten worden.

Gebiedsbescherming
Het plangebied ligt niet in of nabij Natura 2000-gebied of binnen het NNN. Vanwege de kleinschaligheid van de voorgenomen ontwikkelingen kunnen direct negatieve effecten op beschermde gebieden worden uitgesloten. Daarom is geen toetsing aan de gebiedenbescherming noodzakelijk. Mogelijk is wel een berekening van de stikstofuitstoot in de aanleg- en gebruikersfase noodzakelijk.

Onderzoek stikstofdepositie
Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied ‘De Wilck’ ligt op een afstand van circa 8 kilometer. Een AERIUS-stikstofberekening[14] heeft aangetoond dat er geen resultaten zijn voor de projectberekening en de situatieberekening onder het Wnb registratieset voor de gebruiksfase en de aanlegfase. Daarmee kunnen significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden worden uitgesloten. Er is geen vergunning ten behoeve van de Wet natuurbescherming benodigd.

Conclusie
Het aspect natuur vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig plan.

5.9 Windhinder

Algemeen
Er is geen formele, landelijke vastgestelde eis voor windhinder en windgevaar. Wel wordt voor de beoordeling veelal gebruik gemaakt van de NEN 8100. De NEN 8100 (norm voor windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving) geeft aan wanneer er aanleiding is om onderzoek te doen naar windhinder. Onderzoek naar windhinder is noodzakelijk bij een bouwhoogte van meer dan 30 meter. Ook in de gemeentelijke Hoogbouwvisie (2004) (zie paragraaf 2.4.4) is aangegeven dat bebouwing van 30 meter of hoger 'dient te voldoen aan de gestelde normen ten aanzien van het verblijfsklimaat in de omgeving'. In de visie wordt geconcludeerd dat de consequenties van

[14] SAB (2023). Onderzoek stikstofdepositie. Zoetermeer, Van der Valk. Projectnummer: 190509. 3 februari 2023.

hoogbouw voor de omgeving, waaronder windhinder, in het bestemmingsplan aan de orde moeten komen.

Toetsing

Windhinderonderzoek

In het kader van het voorliggende plan is een windhinderonderzoek[15] uitgevoerd. Dit onderzoek is aangevuld met een advies[16]. Het windklimaat is inzichtelijk gemaakt met behulp van Computational Fluid Dynamics (CFD) simulaties aan de hand van de methodiek die omschreven staat in de NEN8100 (1). Aan de hand van de NEN8100 is inzicht verschaft in het windklimaat op straatniveau rond de ontwikkeling. De NEN8100 hanteert de in de volgende tabel weergegeven kwaliteitsklassen. De NEN8100 is specifiek ontworpen voor het berekenen van windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving. Deze norm windhinder berekent de windhinder zowel op basis van lokale lucht versnellingen als op basis van hoe vaak dit voor komt. Dit wordt gedaan aan de hand van een meerjarige windstatistiek.

Overschrijdingskans In procenten van het aantal uren per jaar	Kwaliteitsklasse	Activiteiten		
		Doorlopen	Slenteren	Langdurig zitten
<2,5	A	Goed	Goed	Goed
2,5 – 5	B	Goed	Goed	Matig
5 – 10	C	Goed	Matig	Slecht
10 – 20	D	Matig	Slecht	Slecht
>20	E	Slecht	Slecht	Slecht

Tabel 5: Kwaliteitsklassen volgens de NEN8100.

De CFD resultaten tonen dat de nieuwe toren voor de bestaande woonwijken en de bedrijven welke alle gelegen zijn ten zuidwesten van de toren geen hinder ondervinden.

Aan de zuidwestgevel van het Van der Valk hotel wordt grotendeels klasse B gehaald. Aan de noordoostgevel wordt grotendeels klasse A behaald. Twee ingangen, met luifel, worden in deze gevel gerealiseerd. Bij de ingang nabij de oostelijke hoek van het gebouw wordt kwaliteitsklasse C behaald.

Er zijn drie locaties in de directe omgeving van het Van der Valk hotel waar kwaliteitsklasse E wordt behaald. De eerste locatie is aan de noordwest zijde van het gebouw. Op deze locatie versnelt de lucht tussen de plint van het Van der Valk hotel en het naastgelegen gebouw. Dit gebeurt met name tijdens een zuidzuidwestelijke wind (windrichting 210).

De tweede locatie is gelegen aan de oostpunt van het Van der Valk hotel. De grootste bijdrage aan de kwaliteitsklasse E in dit gebied is de westzuidwestelijke (windrichting 240). De wind staat dan loodrecht op de zuidwestelijke gevel van de plint. Door de scherpe zuidpunt van de plint ontstaat er bij deze windrichting een gebied van lage

[15] One Simulations (2021). Van de Valk Hotel Zoetermeer, CFD simulaties windhinderonderzoek. Kenmerk: P94121873e100. 8 april 2021.

[16] One Simulations(2023), Reactie op punt 2 zienswijze bestemmingsplan, B621941g000, 1 mei 2023.

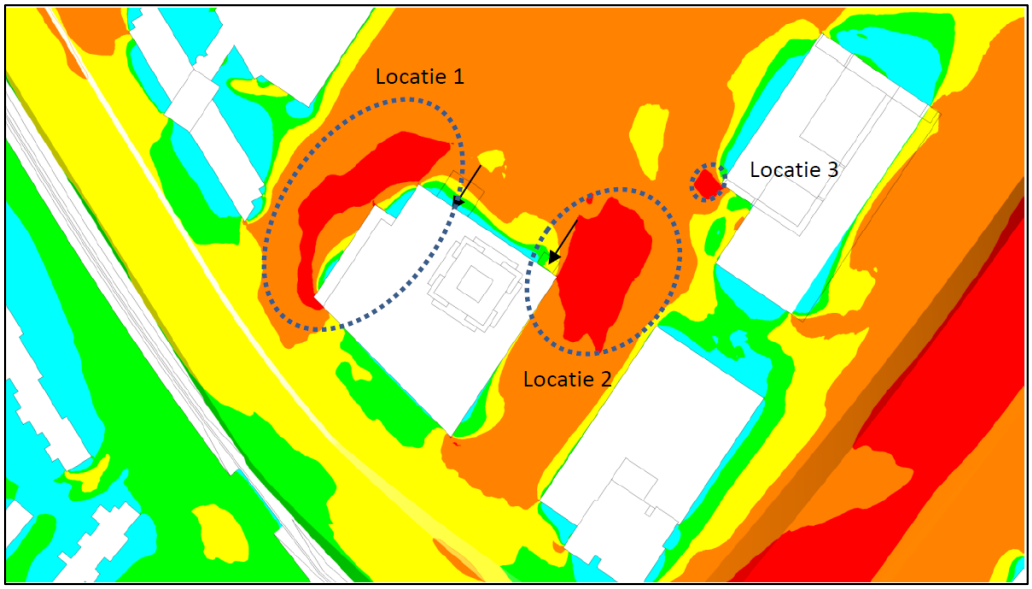
druk langs de oostgevel. De wind stroomt over plint heen en duikt in dit lage druk gebied waar het vervolgens versneld op straatniveau.

De derde locatie is een klein gebied bij het gebouw ten noordoosten van het Van der Valk hotel. Door de 210 windrichting ontstaat er bij één van de hoekpunten van dit gebouw een gebied met een relatief hoog aantal uren windhinder. Dit is echter niet te wijten aan het Van der Valk hotel.

De eerder genoemde eerste en tweede locatie met kwaliteitsklasse E worden met name veroorzaakt door de vorm van de plint van het Van der Valk hotel en niet door de toren. De derde locatie wordt niet door het Van der Valk hotel gecreëerd, maar door het naastgelegen gebouw zelf. Het is dan ook aannemelijk dat kwaliteitsklasse E op deze locatie ook in de huidige situatie (zonder het Van der Valk hotel) bestaat.

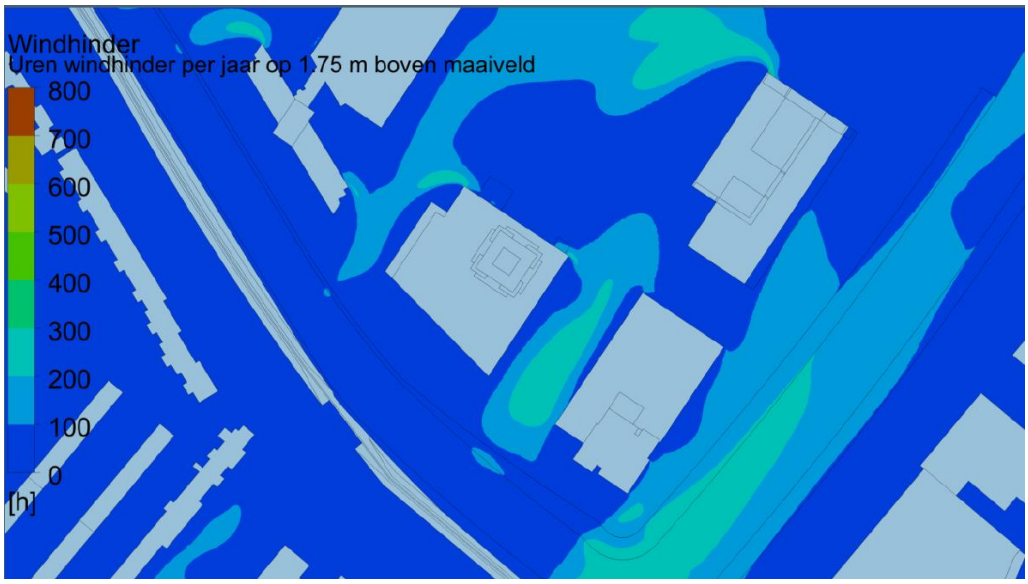
Bij de westelijke en oostelijke hoeken van het Van der Valk hotel ontstaat er meer dan 0,05% per jaar windgevaar. Bij de westelijke hoek is dit zeer lokaal meer dan 0,30% per jaar. Dit ontstaat met name tijdens een zuidelijke wind (windrichting 180) waarbij de wind om de scherpe hoeken van de plint heen versnelt.

Er is ook een klein gebied te zien bij een hoek van het gebouw ten noordoosten van het Van der Valk hotel waar ook een beperkt risico geldt. Echter dit wordt niet veroorzaakt door het Van der Valk hotel.



Kwaliteitsklasse op 1,75 meter boven straatniveau. (bron One Simulations)
De pijlen geven de geplande ingangen van het gebouw aan. De omcirkelde locaties zijn de locaties waar kwaliteitsklasse E wordt gehaald.

Zoals te zien in navolgend figuur ontstaan er enkele uren windhinder voor windrichting 60 rond de hoeken van het plintgebouw. Doordat de toren op het hoge plintgebouw staat, is het effect hiervan niet terug te zien in het lokale windklimaat ter hoogte van het maaiveld.



Uren windhinder op 1,75 m boven maaiveldniveau voor windrichting 60 (ONO). (bron One Simulations)

Effect op woonwijk

De woonwijk kan alleen winderhinder ervaren door het hotel bij een wind uit het oosten tot noorden. Dit komt relatief weinig voor en dus zal een eventuele versnelling van de wind door het hotel voor weinig uren windhinder zorgen. De woonwijk ligt relatief beschut (voor een wind uit het noordoosten) achter een geluidswal. Volgens het CFD onderzoek wordt de hoogst haalbare kwaliteitsklasse (klasse A) behaald in grote delen van de woonwijk. Er ontstaan dan ook geen noemenswaardige luchtversnellingen bij de woonwijk door het Van der Valk hotel.

Onderzoek effect op Windpark Zoetermeer

In het kader van het voorliggende plan is onderzocht of het hotel een negatief effect heeft op de energieopbrengst van Windpark Zoetermeer[17]. Uit het onderzoek volgt dat het overgrote deel (69,5%) van de opbrengst gehaald wordt wanneer de wind niet vanuit of richting het Van der Valk-hotel waait. Deze richtingen (N, OZO, ZZO, Z, WNW en NNW) zijn de enige richtingen die verstoord zullen worden door de bouw van het Van der Valk-hotel, maar in deze richtingen zit relatief weinig energie. Hierdoor is het effect van het te bouwen Van der Valk-hotel gering. Dit wordt verder bevestigd door te kijken naar het verschil in energieopbrengst na toevoeging van het Van der Valkhotel, waaruit blijkt dat alleen in de genoemde windrichting een productieverlies optreedt.

Conclusie

In het windhinder onderzoek is gerekend op basis van het op dat moment gewenste bouwplan. Uit de resultaten volgt dat in de toekomstige situatie in de omgeving van het plangebied sprake zal zijn van een acceptabel windklimaat als gevolg van het plan. Dit betekent dat de realisatie van een hotel binnen de kaders van het voorliggende plan uitvoerbaar is. Het aspect windhinder vormt dan ook geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het voorliggende plan.

[17] Analyse effect Van de Valk-hotel op opbrengst Eurus Windpark Zoetermeer (2021). Pondera. Kenmerk: 721190. 16 december 2021.

6 Juridische vormgeving

6.1 Algemeen

6.1.1 Wat is een bestemmingsplan

Het gemeentelijke bestemmingsplan is een middel waarmee functies aan gronden worden toegekend. Het gaat dus om het toekennen van gebruiksmogelijkheden. Vanuit de Wet ruimtelijke ordening volgt een belangrijk principe: het gaat om toelatingsplanologie. Het wordt de grondgebruiker (eigenaar, huurder etc.) toegestaan om de functie die het bestemmingsplan geeft uit te oefenen. Dit houdt in dat:

1 de grondgebruiker niet kan worden verplicht om een in het bestemmingsplan aangewezen bestemming ook daadwerkelijk te realiseren, en
2 de grondgebruiker geen andere functie mag uitoefenen in strijd met de gegeven bestemming (het overgangsrecht is hierbij mede van belang).

Een afgeleide van de gebruiksregels in het bestemmingsplan zijn regels voor bebouwing (omgevingsvergunning) en regels voor het verrichten van ‘werken’ (aanlegvergunning).

Een bestemmingsplan regelt derhalve:

- het toegestane gebruik van gronden (en de bouwwerken en gebouwen);
  en een bestemmingsplan kan daarbij regels geven voor:
- het bebouwen van de gronden;
- het verrichten van werken (aanleggen).

Het bestemmingsplan is een belangrijk instrument voor het voeren van ruimtelijk beleid, maar het is zeker niet het enige instrument. Andere ruimtelijke wetten en regels zoals bijvoorbeeld de Wet ruimtelijke ordening, de Wabo, de Woningwet, de Erfgoedwet, de Algemene Plaatselijke Verordening, de Wet Milieubeheer en de bouwverordening zijn ook erg belangrijk voor het uitoefenen van het ruimtelijke beleid.

6.1.2 Over bestemmen, dubbelbestemmen en aanduiden

Op de verbeelding wordt aangegeven welke bestemming gronden hebben. Dit gebeurt via een bestemmingsvlak. Voor het op de verbeelding aangegeven bestemmingsvlak gelden de gebruiksmogelijkheden zoals die in de bijhorende regels worden gegeven. Die toegekende gebruiksmogelijkheden kunnen op twee manieren nader worden ingevuld:

1 Via een dubbelbestemming. Deze wijze wordt in het voorliggende plan niet gebruikt.
2 Via een aanduiding. Een aanduiding is een teken op de verbeelding dat betrekking heeft op een vlak op die kaart. Via een aanduiding wordt in de regels ‘iets’ geregeld. Dat ‘iets’ kan betrekking hebben op extra mogelijkheden of extra beperkingen voor het gebruik en/of de bebouwing en/of het aanleggen van werken. Aanduidingen kunnen voorkomen in een bestemmingsregel, in meerdere bestemmingsregels en kunnen ook een eigen regel hebben.

6.1.3 Hoofdstukindeling van de regels

De regels zijn verdeeld over 4 hoofdstukken:

1 Inleidende regels. In dit hoofdstuk worden begrippen verklaard die in de regels worden gebruikt (artikel 1). Dit gebeurt om een eenduidige uitleg en toepassing van de regels te waarborgen. Ook is bepaald de wijze waarop gemeten moet worden bij het toepassen van de regels (artikel 2).
2 Bestemmingsregels. In dit tweede hoofdstuk zijn de regels van de bestemmingen opgenomen. Dit gebeurt in alfabetische volgorde. Per bestemming is het toegestane gebruik geregeld en zijn bouwregels en, eventueel, ook bepalingen met betrekking tot het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden opgenomen. Als er dubbelbestemmingen zijn worden die ook in dit hoofdstuk opgenomen. Die komen, ook in alfabetische volgorde, achter de bestemmingsregels.
   Ieder artikel kent een vaste opzet. Eerst wordt het toegestane gebruik geformuleerd in de bestemmingsomschrijving. Vervolgens zijn bouwregels opgenomen. Aansluitend volgen afwijkingsregels met betrekking tot bouw- en/of gebruiksregels. Ten slotte zijn eventueel bepalingen met betrekking tot het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden en/of wijzigingsbevoegdheden opgenomen.
   Belangrijk om te vermelden is dat naast de bestemmingsregels ook in andere artikelen relevante informatie staat die mede gelezen en geïnterpreteerd moet worden. Alleen zo ontstaat een volledig beeld van hetgeen is geregeld.
3 Algemene regels. In dit hoofdstuk zijn bepalingen opgenomen met een algemeen karakter. Ze gelden dus voor het hele plan. In dit plan is een anti-dubbeltelregel opgenomen.
4 Overgangs- en slotregels. In het laatste hoofdstuk zijn respectievelijk het overgangsrecht en een slotregel opgenomen. Hoewel het hier in wezen ook algemene regels betreft, zijn deze vanwege hun meer bijzondere karakter in een apart hoofdstuk opgenomen.

6.2 Dit bestemmingsplan

6.2.1 Algemeen

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De verbeelding en de regels vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden bezien en toegepast. Op de verbeelding zijn de bestemmingen aangewezen. Aan deze bestemmingen zijn bouwregels en regels betreffende het gebruik gekoppeld.
De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit bestemmingsplan geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Tot slot is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan.

6.2.2 Bijzonderheden in dit bestemmingsplan

De regels in dit bestemmingsplan zijn opgezet aan de hand van hetgeen hiervoor is beschreven. Het bestemmingsplan kent de bestemmingen: 'Horeca', 'Verkeer' en 'Water'.

Horeca

De gronden met de bestemming 'Horeca' zijn bestemd voor horeca tot en met categorie 2 zoals genoemd in de bij deze regels behorende Staat van horeca-activiteiten. Hieruit zijn uitsluitend de volgende functies toegestaan:

- maximaal 192 hotelkamers;
- een restaurant met een gebruiksoppervlakte (alleen dat deel waar de klanten komen exclusief toiletten e.d.) van maximaal 1.500 m^2;
- een congrescentrum/ zalenverhuur met een gebruiksvloeroppervlakte van maximaal 1.800 m^2, en;
- een bar met een bedrijfsvloeroppervlakte van maximaal 350 m^2;
- ruimte voor wellness, fitness en een zwembad met een bedrijfsvloeroppervlakte van maximaal 1.000 m^2.

Daarnaast zijn de gronden bestemd voor een casino met een oppervlakte van maximaal 1.000 m^2. Daarnaast is bij een congrescentrum en zalenverhuur tevens een partycentrum toegestaan behorende tot categorie 3 uit de Staat van horeca-activiteiten. Verder zijn ondergeschikt groenvoorzieningen, kunstwerken, nutsvoorzieningen, objecten van beeldende kunst, parkeervoorzieningen, reclameobjecten, speelvoorzieningen, terrassen, vlaggenmasten en lichtmasten, water, wegen en paden en zonnepanelen en de daarbij behorende bouwwerken toegestaan.

Voor de bouw van gebouwen binnen het bouwvlak gelden de volgende bouwregels:

- de gevel aan de zijde van de Zuidweg moet worden gesitueerd ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - gevel';
- de zijgevels moeten worden gerealiseerd ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - gevel'. Dit geldt alleen voor zover de zijgevel op een hoogte wordt gerealiseerd waar deze aanduiding aanwezig is.
  de bouwhoogte van een gebouw bedraagt maximaal de ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)' aangegeven bouwhoogte. Hierop geldt één uitzondering: ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - afwijkende bouwhoogte' is ter plaatse van maximaal 40% van de oppervlakte van het aanduidingsvlak een bouwhoogte van maximaal 77 m toegestaan;

Daarnaast is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen, waarmee het onder voorwaarden mogelijk is om ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - afwijkende bouwhoogte' over een oppervlakte van maximaal 150 m^2 een bouwhoogte van maximaal 90 m te realiseren.

Voor de bouw van gebouwen buiten het bouwvlak gelden de volgende bouwregels:

- de totale oppervlakte mag maximaal 1250 m^2 bedragen;
- de maximale bouwhoogte is 6 m;
- de afstand tot de perceelsgrens bedraagt minimaal 5m;
- gebouwd achter (het verlengde van) de gevel aan de zijde van de Zuidweg.

Voor de bouw van bouwwerken, geen gebouw zijnde gelden de volgende bouwregels:
- de bouwhoogte van een erfafscheiding mag achter (het verlengde van) de gevel aan de zijde van de Zuidweg, gezien vanaf de Zuidweg, maximaal 2 meter bedragen;
- de bouwhoogte van een erfafscheiding mag voor (het verlengde van) de gevel aan de zijde van de Zuidweg, gezien vanaf de Zuidweg, maximaal 1 meter bedragen;
- de bouwhoogte van vlaggenmasten, speelvoorzieningen en lichtmasten mag maximaal 10 meter bedragen;
- de bouwhoogte van objecten van beeldende kunst mag maximaal 15 meter bedragen;
- de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag maximaal 3 meter bedragen.

In de specifieke gebruiksregels zijn naast het benoemen van het strijdige gebruik, een beperking van de gebruiksmogelijkheden en een voorwaardelijke verplichting opgenomen. De beperking van de gebruiksmogelijkheden houdt in dat de boven een bouwhoogte van 77 m uitsluitend een gebruik ten behoeve van reclameobjecten, technische ruimten en lift- en/of trappenhuizen is toegestaan. De voorwaardelijke verplichting betreft het binnen 36 maanden na ingebruikname van de gebouwen in het plangebied realiseren van minimaal 150 m^2 waterberging aansluitend op de bestaande watergang aan de zijde van de Zuidweg.

<u>Verkeer</u>
De gronden met de bestemming ‘Verkeer’ zijn bestemd voor rijstroken voor het gemotoriseerd verkeer waarvan het aantal rijstroken, met uitzondering van in- en uitvoegstroken en opstelstroken, niet meer mag bedragen dan 2 rijstroken, fietsenstallingen, fietspaden en/of -stroken en voetpaden, geluidoverdrachtbeperkende voorzieningen, groenvoorzieningen, kunstwerken, nutsvoorzieningen, objecten van beeldende kunst, parkeervoorzieningen, reclameobjecten, speelvoorzieningen, voorzieningen voor het openbaar vervoer, water, vlaggenmasten en lichtmasten en windbeperkende voorzieningen en de daarbij behorende bouwwerken.

Voor de bouw van gebouwen gelden de volgende bouwregels:
- Er mogen geen gebouwen worden gebouwd, behalve gebouwen voor nutsvoorzieningen en fietsenstallingen. De oppervlakte van deze gebouwen mag maximaal 10 m^2 per gebouw bedragen. De bouwhoogte van een nutsvoorziening mag maximaal 5 meter zijn en de bouwhoogte van een fietsenstalling maximaal 3 meter.

Voor de bouw van bouwwerken, geen gebouwen zijnde gelden de volgende bouwregels:
- de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, voor de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer mag maximaal 10 meter bedragen;
- de bouwhoogte van kunstwerken, lichtmasten, objecten van beeldende kunst en speelvoorzieningen mag maximaal 10 meter bedragen;
- de bouwhoogte van reclameobjecten mag maximaal 2 meter bedragen;
- de bouwhoogte van overige bouwwerken geen gebouwen zijnde mag maximaal 3 meter bedragen.

Water

De gronden met de bestemming ‘Water’ zijn bestemd voor waterberging, waterhuishouding, extensieve recreatie, groenvoorzieningen, kunstwerken, nutsvoorzieningen en objecten van beeldende kunst met de daarbij behorende bouwwerken.

Op deze gronden gelden de volgende bouwregels:

- er mogen geen gebouwen worden gebouwd;
- voor de bouw van bouwwerken, geen gebouwen zijnde geldt het volgende:
  - de bouwhoogte van kunstwerken en objecten van beeldende kunst mag maximaal 10 m bedragen;
  - de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag maximaal 3 m bedragen;
  - de vrije doorvaarhoogte onder kunstwerken, gemeten vanaf het gemiddelde waterpeil ter plaatse, moet minimaal 1,25 m bedragen.

6.2.3 Algemene regels

Naast de bestemmingen bevat het plan een aantal algemene regels over bijvoorbeeld begrippen, de wijze van meten en overgangsrecht. Deze min of meer standaardregels in bestemmingsplannen worden hier verder niet toegelicht.

Parkeren

In de algemene bouw- en gebruiksregels is een parkeerregeling opgenomen. Deze regeling houdt in dat een omgevingsvergunning voor bouwen of een omgevingsvergunning voor het afwijking van het bestemmingsplan slechts wordt verleend indien wordt voldaan aan de parkeernormen die in de regels zijn opgenomen. Om te komen tot de gewenste gewogen parkeerbehoefte (zie ook paragraaf 3.3), worden voor de verschillende functies aanwezigheidspercentages gehanteerd. Van de parkeerbehoefte die op basis van de opgenomen normen wordt berekend, wordt daarom per functie een percentage genomen. Per moment van een werkdag of weekenddag (zie tabel in de regels) moeten de parkeerbehoeftes die hieruit volgen worden opgeteld. Het genoemde moment waarop de totale parkeerbehoefte het grootst is, is maatgevend voor het aantal parkeerplaatsen dat op eigen terrein gerealiseerd moet worden. Een voorbeeld van de berekening van de parkeerbehoefte staat in paragraaf 3.3.

7 Uitvoerbaarheid

7.1 Economische uitvoerbaarheid

Op basis van artikel 3.1.6, lid 1, sub f van het Besluit ruimtelijke ordening dient bij de voorbereiding van een bestemmingsplan onderzoek plaats te vinden naar de (economische) uitvoerbaarheid van het plan. De ontwikkelingen die concreet mogelijk worden gemaakt door het bestemmingsplan moeten (economisch) uitvoerbaar zijn, omdat er anders sprake is van een oneigenlijke bestemming.

Het voorliggende plan wordt gerealiseerd op particulier initiatief. De gemeente en de initiatiefnemer hebben in 2019 een kooprealisatie overeenkomst gesloten. Met deze overeenkomst is het plan verzekerd van kostendekking, het opstellen van een exploitatieplan is daarom overeenkomstig artikel 6.12, lid 2 onder a. van de Wet ruimtelijke ordening niet nodig. Gesteld kan worden dat er geen verplichting is om tegelijkertijd met de ruimtelijke procedure een exploitatieplan op te stellen.

De economische uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan is hiermee aangetoond.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.2.1 Participatie

Op 28 januari 2020 was er een eerste participatiebijeenkomst voor omwonenden over de voorgenomen plannen in het plangebied. Deze ging vooral over de komst van het tijdelijke casino (dat inmiddels is gerealiseerd) en gaf een doorkijk naar de ontwikkeling van het hotel. De presentatie die is gegeven aan de ongeveer 25 aanwezigen en het sfeerverslag van de eerste avond zijn te downloaden op de volgende site: https://www.zoetermeer.nl/inwoners/ruimtelijke-ontwikkeling_46734/item/hotel-van-der-valk-zilverstraat_118742.html .

De tweede participatieavond was op donderdagavond 23 september 2021 en had als onderwerp het ontwerp van het hotel en de openbare ruimte.

7.2.2 Overleg en inspraak

Het voorontwerp-bestemmingsplan heeft in het kader van de inspraakprocedure vanaf 3 september 2021 voor een periode van 6 weken ter inzage gelegen. Een ieder is daarbij in de gelegenheid gesteld om een inspraakreactie in te dienen. Parallel aan de inspraak is het voorontwerp bestemmingsplan op grond van artikel 3.1.1 Bro opgestuurd naar verschillende overheden en instanties. De resultaten van inspraak en overleg ex artikel 3.1.1 Bro zijn samengevat en beantwoord in de nota van beantwoording vooroverleg- en participatiereacties. Deze nota is als bijlage 15 opgenomen bij deze toelichting.

7.2.3 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft samen met de ontwerp omgevingsvergunning voor een periode van zes weken voor een ieder ter inzage gelegen van gelegd (van 3 maart 2023 tot en met 13 april 2023). Gedurende deze termijn kon eenieder over het ontwerpbestemmingsplan en de ontwerpbesluiten schriftelijk gemotiveerde zienswijzen kenbaar maken of mondeling indienen, maar ook digitaal via een formulier op de pagina Zienswijze over ontwerp-omgevingsbesluit. Indieners is verzocht aan te geven op welk(e) ontwerpbesluit(en) de zienswijze(n) zich richt(en).

In de periode dat zienswijzen konden worden ingediend, op 29 maart 2023, is een informatiemoment georganiseerd. Belangstellenden konden vragen stellen over de ontwerpstukken.

Er is 1 zienswijze ingediend. Deze zienswijze heeft zowel betrekking op het ontwerpbestemmingsplan als op de ontwerp-omgevingsvergunning. De zienswijze is samengevat en van een antwoord voorzien in de Nota van beantwoording zienswijzen Zilverstraat. Deze nota is als bijlage opgenomen.

8 Handhaving

Op 2 april 2019 heeft de gemeenteraad van Zoetermeer de beleidsnota 'Een omgevingsbewuste en professionele dienstverlening', Vergunningen, Toezicht- en Handhavingsbeleid 2019-2022 vastgesteld. Dit beleid ziet onder meer op het handhaven van bestemmingsplannen.

Handhaving kan plaatsvinden via de publiekrechtelijke, privaatrechtelijke en strafrechtelijke weg. Het college van Burgemeester en Wethouders is bevoegd om met bestuursrechtelijke sancties op te treden tegen overtredingen van regels van bestemmingsplannen. De bestuursrechtelijke sancties bestaan uit de bestuursdwang en het opleggen van last onder dwangsom. Door middel van het privaatrecht kan de gemeente op indirecte wijze het bestemmingsplan handhaven. Dat kan door gebruikmaking van haar bevoegdheden als eigenaar of van contractuele bevoegdheden.

De strafrechtelijke vervolging is afhankelijk van het Openbaar Ministerie. Overtredingen op grond van bestemmingsplanregels vallen met ingang van 13 september 2004 onder de Wet op de economische delicten. Strafrechtelijk optreden is gewenst bij overtredingen waarvan de gevolgen niet meer ongedaan gemaakt kunnen worden. De Wet op de economisch delicten biedt verder de mogelijkheid bij het opleggen van de straf rekening te houden met het economisch voordeel dat de overtreder heeft behaald. Ook biedt de wet de mogelijkheid de verplichting op te leggen om op eigen kosten de gevolgen van het delict goed te maken.