

## Reactie op aandachtspunten voorontwerpbestemmingsplan Martin Luther Kinglaan

- 1. Dit is weer een plan zonder goedkope huurwoningen. Kan alsnog een bepaald percentage voor goedkope huurwoningen in het plan worden opgenomen? Hoeft niet per se 27 % zijn, maar 15 tot 20 % is volgens ons redelijk.**

Reactie op aandachtspunt 1.

Het woningbouwprogramma voor de Martin Luther Kinglaan is opgenomen in de woningbouwmonitor. In de monitor komt naar voren dat de hoeveelheid goedkope huur (30%) relatief aan de hoge kant is ten opzichte van de hoeveelheid middenhuurwoningen (22%). Bij de reservering van de gronden van de Martin Luther Kinglaan in 2017, voor vaststelling van het Woningbouwprogramma Zoetermeer, is aan de ontwikkelaar meegegeven ernaar te streven dat er ook middenhuurwoningen worden gerealiseerd. Het is de ontwikkelaar gelukt om een belegger te vinden die 54 middenhuurwoningen wil realiseren met een huurprijs die voldoet aan de normen voor middenhuurwoningen. Tevens is afgesproken dat de huren gedurende 10 jaar niet hoger mogen worden dan de maximale grens voor middenhuurwoningen.

- 2. Waarom worden voor het parkeerplaatsen voor auto's de overgangsregels uit 2012 voor bestaande (bouw)ontwikkeling toe gepast? Volgens mij is dit een ontwikkeling nadat de parkeernota en de bijhorende parkeernormen van 2019 zijn vastgesteld. Maakt een verschil 65 extra parkeerplaatsen.**

Reactie op aandachtspunt 2.

De parkeernota 2019 is in december 2019 door de gemeenteraad vastgesteld. Op dat moment was het plan van de ontwikkelaar al bijna gereed. Zij hebben de omgevingsvergunning begin maart ingediend. In de parkeernota wordt een hoge norm voor fietsparkeren gehanteerd, waardoor de bergingen mogelijk groter moeten worden. In dat stadium was het niet meer mogelijk het plan hierop aan te passen.

Er komen 329 autoparkeerplaatsen in het plan. De bergingen hebben een oppervlakte van circa 5 m<sup>2</sup> per berging. Fietsparkeerplaatsen voor bezoekers worden in het openbaar gebied aangelegd, waarbij zoveel mogelijk tegemoet wordt gekomen aan de normen van de Parkeernota 2019.

Volgens de parkeernota 2019 hadden er 272 autoparkeerplaatsen moeten zijn, dus er wordt voor het autoparkeren ruimschoots voldaan aan de norm.

- 3. Er wordt gesteld, dat voor geluids- en trillinghinder voldoende maatregelen worden genomen om binnen maximale grenswaarden te blijven. Welke aanvullende maatregelen moeten worden genomen om binnen de voorkeurswaarden te blijven? En kunnen deze aanvullende maatregelen alsnog in het ontwerpbestemmingsplan worden opgenomen?**

Reactie op aandachtspunt 3.

Om binnen de grenswaarden te blijven is een aantal maatregelen genomen in de gebouwen. Zo is de fundering aangepast, waardoor trillingshinder op maaiveld niet aangetoond wordt in het onderzoek. Tevens zijn de appartementen aan de zijde van de HSL voorzien van geluiddichte ruimten. Dit heeft tot hogere bouwkosten geleid. De ontwikkelaar heeft een geluidsadviseur geconsulteerd en deze heeft met de geluidsadviseur van de gemeente overleg gehad over de te nemen maatregelen. Getracht is zoveel mogelijk binnen de voorkeurswaarden te blijven, maar met name voor de hoekappartementen is het niet mogelijk om hieraan te voldoen zonder dat de bouwkosten nog hoger worden en het hele plan daardoor financieel onhaalbaar wordt.