

Project	Maarn – Hof van Bochane
Onderwerp	Ruimtelijke onderbouwing
Ons kenmerk	n.v.t.
Behandeld	R.A.
Datum	11 april 2023, aanvulling 27 februari 2024, 24 mei 2024 24 juli 2024, 2 december 2024, 13 februari 2025



Hof van Bochane Maarn

Ruimtelijke onderbouwing



11 april 2023 , aanvulling 27 februari 2024, wijzigingen en aanvullingen 24 mei 2024, wijzigingen en aanvullingen 24 juli 2024, verduidelijking/aanvulling 2 december 2024, corr. industrielaan 13 februari 2025

Inhoud	
1 Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Ligging en begrenzing planlocatie	3
1.3 Vigerend bestemmingsplan	3
2 Beschrijving van de bestaande en toekomstige situatie	3
2.1 Bestaande situatie	3
2.2 Nieuwe beoogde bebouwing	3
2.3 analyse stedenbouw	4
2.4 opzet hof van Bochane	4
2.5 nota ruimtelijke kwaliteit en beoordeling CRK	5
3 Beleidskader	6
3.1 Rijk	6
3.1.1 Structuurvisie infrastructuur en ruimte (SVIR)	6
3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	6
3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking	7
3.2 Provincie	7
3.2.1 Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028	7
3.2.2 Provinciale Interim Omgevingsverordening	7
3.3 Ruimtelijk beleid gemeente	8
3.4 project afwijkingsbesluit	8
3.5 Woonvisie 2018-2022	9
3.6. woonprogramma	9
3.7 duurzame woningbouw	9
4 Uitvoeringsaspecten, wettelijke kaders, onderzoek en conclusies	9
4.1 MER	9
4.2 Flora- en fauna	10
4.2.1 natuurbescherming	10
4.2.2 bomen en groen	10
4.2.3 Stikstofdepositie	11
4.3 Cultuurhistorie en archeologie	11
4.3.1 Cultuurhistorie	11
4.3.2 Archeologie	11
4.4 Verkeer en parkeren	12
4.4.1 Verkeer	12
4.4.3 Parkeren	12
4.4.4 Fietsparkeren	12
4.4.5 Wegbeheer	12
4.4.6 Afvalinzameling	12
4.5 Luchtkwaliteit	12
4.6 Bodemkwaliteit	13
4.7 Geluidhinder	14
4.8 Bedrijven en milieuzonering	15
4.9 Externe veiligheid	15
4.10 Kabels, leidingen en riool	16
4.11 Water	16
5 Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid	17
5.1 Economische uitvoerbaarheid	17
5.2 Planschade	17
5.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	17
5.4 Verslag van de participatie en overleg met omwonenden	17
6 Eindconclusie	18

Bijlagen

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De bedrijfsvoering van Renault dealer Bochane aan de Amersfoortseweg 20 te Maarn is in 2021 gestaakt. Het exploiteren van een autoverkoop- en garagebedrijf op kleine schaal is niet meer rendabel. Tijdelijk is op de locatie "vakgarage Piet" actief. Ook zijn de opstallen verouderd. De eigenaar wil de gronden herbestemmen en verkopen. Qua planologie en economie is de beste optie een transformatie naar woningbouw.

Het initiatief kan niet worden gerealiseerd op grond van het ter plaatse geldende bestemmingsplan.

Met de zogeheten uitgebreide omgevingsvergunning (art. 2.12 lid 1a onder 3 Wabo) kan worden afgeweken van het bestemmingsplan om het voornemen planologisch te regelen. Het opstellen van een ruimtelijke onderbouwing is een verplicht onderdeel van deze procedure. Middels de ruimtelijke onderbouwing zal worden aangetoond dat het voorgenomen initiatief voldoet aan de eisen van goede ruimtelijke ordening. Met voorliggende ruimtelijke onderbouwing wordt het ruimtelijk plan voorzien van een ruimtelijk juridisch kader.

1.2 Ligging en begrenzing locatie

Het plangebied is gelegen aan de Amersfoortseweg 18-20 te Maarn. De planlocatie ligt ten zuidwesten van de kern Maarn. Rondom Maarn liggen veel bossen en het dorp is een aantrekkelijke woonplaats op relatief korte afstand van Utrecht. De planlocatie ligt ingesloten tussen de Amersfoortseweg en de Maarnse Grindweg. Het betreft een bebouwd gebied met woningen en bedrijven. Het te herbestemmen perceel wordt begrensd door woningen en een hoveniersbedrijf. De planlocatie is gelegen op het perceel dat kadastraal bekend staat als gemeente Maarn, sectie A, percelen 2637, 5156 en 4955. De projectlocatie heeft een totale oppervlakte van 3.223 m². In de hiernavolgende figuren is de ligging van het plangebied aangegeven.



Bestaande en nieuwe bebouwing

1.3 vigerend bestemmingsplan

Het projectgebied is gelegen binnen de grenzen van de beheersverordening 'Woongebied Maarn en Maarsbergen 1e herziening' vastgesteld 9-7-2018. Hierin heeft het projectgebied de bestemming 'Bedrijven' en voor de woning Amersfoortseweg 18 "bedrijfswoning". Daarnaast geldt de bestemming 'Waarde – archeologie 3'.

2. Beschrijving van de bestaande en toekomstige situatie

2.1 Bestaande situatie

De huidige bebouwing van het terrein omvat een benzinepomp aan de Amersfoortseweg, een showroom en op het achterterrein een garagebedrijf. De rest van het terrein is verhard en gebruikt als parkeerterrein.

Op het terrein bevindt zich ook het bestaande woonhuis (Amersfoortseweg 18 –helft van dubbele woning), bestemd als bedrijfswoning. Deze woning blijft behouden en wordt bestemd als burgerwoning.

2.2 Nieuwe beoogde bebouwing

Het plan voorziet in de nieuwbouw van 9 woningen. Hiervoor dienen alle opstallen en verhardingen te worden gesloopt en nieuwe infrastructuur en groen te worden aangelegd. De bedrijfswoning Amersfoortseweg 18 blijft behouden en krijgt de bestemming "wonen".

Bij het ontwerpen van de nieuwe bebouwing is goed gekeken naar oplossingen die aansluiten bij de omgeving op gebied van stedenbouw, ontsluiting en architectuur.



2.3 Analyse stedenbouw

Het huidige autobedrijf ligt met de voorkant aan de Amersfoortse weg. Het beeld aan de straat wordt gevormd door een woonhuis, passend in het beeld van de Amersfoortse weg, met daarnaast de garage/showroom en een benzinepomp. Het perceel loopt naar achter toe nog verder door met parkeerplaatsen en de garage. De achterzijde van het perceel grenst hierbij bijna direct aan het bos van Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug.

De Amersfoortseweg bestaat voornamelijk uit woningbouw in de vorm van vrijstaande woningen en tweekappers uit verschillende bouwjaren en in diverse architectonische verschijningsvormen. Deze vormen een stedenbouwkundige wand naar de straat. Het gebied achter deze stedenbouwkundige wand tot aan de bosrand heeft nog een forse maat. De bebouwing die daar op verschillende plekken achter ligt wordt met een onopvallende straat tussen de bebouwing door ontsloten in de vorm van een hof. Dit wordt zowel gebruikt voor bedrijven als woningbouw. Wat ze gemeen hebben is dat achter deze wand een nieuwe besloten binnengebied ontstaat met een andere, meer besloten sfeer en een eigen uitstraling.



2.4 opzet Hof van Bochane

Het nieuwe plan sluit aan in deze vorm van ontsluiting. Een onopvallende weg loopt tussen de gebouwen door naar het achtergebied. Aan de Amersfoortseweg blijft het bestaande woonhuis nr.18 intact en wordt deze aangevuld met een extra woning die aansluit bij de bebouwing in de straat. Deze nieuwe woning draagt bij aan de stedenbouwkundige wand en de diversiteit in de straat. Om die reden is er bewust gekozen voor een afwijkende steenkleur ten opzichte van de twee wit gekeimde burens, om zo het diverse straatbeeld te versterken.

In het gebied achter deze wand worden 8 woningen als een woonhofje ontsloten met een rondgaande weg. Er wordt binnen het hofje tegelijk diversiteit als een zekere vorm van de gezamenlijkheid en eenheid nagestreefd ondersteunend aan het gemeenschapsgevoel wat er vaak heerst binnen een hofje.

De diversiteit zit hem in de verschillende types en daarbij verschillende doelgroepen die er in het plan zitten. Vrijstaande-, rij- en ouderenwoningen geven ruimte voor een brede doelgroep en een divers buurtgemeenschap. Met de architectuur wordt vervolgens een bepaalde eenheid gezocht, zonder daarbij te vervallen in repetitie. Met een palet van drie bakstenen worden

alle woningen gemaakt. Hierbij worden bepaalde details of accenten tussen de verschillende types gedeeld, maar zijn ze nooit opgebouwd uit exact dezelfde elementen. Hiermee wordt een samenhangend maar divers beeld bereikt passend bij moderne hof bebouwing.

De vrijstaande woningen hebben een goot hoogte van ca.4,10m1 en een nokhoogte van ca.9,0m1

De rijwoningen en twee-onder-een-kapwoningen hebben een goothoogte van 5,80m1 en een nokhoogte van 9,80m1

Opzet Hof van Bochane



De ontwerptekeningen van het project zijn als bijlage bijgevoegd

2.5 nota ruimtelijke kwaliteit - beoordeling CRK

De nota beschrijft het welstandsbeleid van de gemeente Utrechtse Heuvelrug en dient als toetsingskader voor het welstandadvies dat noodzakelijk is bij het verlenen van Ruimtelijke onderbouwing Maarn – Hof van Bochane omgevingsvergunningen. De bebouwing in Maarn is in te delen in verschillende categorieën. De planlocatie valt onder te verdelen bij het bedrijventerrein Amersfoortseweg – Maarnse Grindweg. In een bijlage van de Nota Ruimtelijke Kwaliteit zijn per gebied de welstandseisen opgenomen.

Bij vervanging of nieuwbouw zijn stijl en detaillering vrij, mits geen afbreuk wordt gedaan aan gebouwen in de omgeving. In geval van een nieuw project, vraagt de gemeente de welstandscommissie om een preadvies over het beeldkwaliteitsplan, c.q. de nieuwe of aanvullende criteria na de voorlopige vaststelling van het stedenbouwkundig plan door het college.

Het plan is voorgelegd aan de CRK en op 7 maart 2022 besproken met de adviseur ruimtelijke kwaliteit van Mooi Sticht. De commissie meent op grond van de ingediende gegevens dat het plan geen aanleiding geeft tot bezwaar. Het advies van de CRK luidt als volgt: "Het betreft een ontwikkeling van enkele woningen na sloop van de bestaande bebouwing van een garage en tankstation. De woningen zijn met name op het binnen/achter gebied gesitueerd en zullen een kleinschalig, gevarieerd ensemble vormen. We hebben waardering voor het ontwerp in eerste opzet. Ten behoeve van de uitwerking zijn enkele aandachtspunten meegegeven die in het definitief ontwerp zijn meegenomen. Het definitief ontwerp is ter finale getoetst en de CRK heeft hiervoor een positief advies gegeven.

Conclusie: er is geen strijdigheid met de criteria als geformuleerd in de welstandnota van de gemeente Utrechtse Heuvelrug..

3. Beleidskader

3.1 Rijk

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), die op 13 maart 2012 door de minister is vastgesteld, vormt de overkoepelende rijks structuurvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2028, met een doorkijk naar 2040. Het rijksbeleid richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de nationale belangen, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer, energie, natuur, waterveiligheid, milieukwaliteit en bescherming van het werelderfgoed. Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Daarbij wordt ingezet op een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Om dit doel te bereiken werkt het Rijk samen met andere overheden. In de SVIR zijn ambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028 geformuleerd. Het Rijk heeft drie hoofddoelen geformuleerd: • het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur; • het verbeteren, instandhouding en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid, waarbij de gebruiker voorop staat; • het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. Het beleid met betrekking tot verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk, onder het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet', zoveel mogelijk over aan provincies en gemeenten. Gemeenten krijgen daarbij de ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei en voor het bouwen van huizen die aansluiten bij de woonwensen van mensen. De sturing op verstedelijking, zoals afspraken over binnenstedelijk bouwen en doelstellingen voor herstructurering, laat het Rijk voor een groot deel los. In totaal zijn 13 onderwerpen van nationaal belang benoemd, die bijdragen aan het realiseren van de drie hoofddoelen. Het betreft onder meer het borgen van ruimte voor de hoofdnetwerken (weg, spoor, vaarwegen, energievoorziening, buisleidingen), het verbeteren van de milieukwaliteit, ruimte voor waterveiligheid, ruimte voor klimaatbestendige stedelijke ontwikkeling, ruimte voor behoud van unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten en ruimte voor een nationaal netwerk voor natuur. Verder is één van de nationale belangen die de SVIR benoemt, het belang van een 'zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten'. Concreet betekent dit onder meer dat ruimte zorgvuldig moet worden benut en over programmering moet worden voorkomen. Om die doelstellingen te bereiken, is in 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening. Alle stedelijke ontwikkelingen dienen aan de Ladder voor duurzame verstedelijking getoetst te worden.

Conclusie voor het plan: Het betreft een ontwikkeling van relatief beperkte omvang zonder strijdigheid met rijks belangen. Het rijksbeleid is voor het toevoegen van negen woningen niet relevant.

De ladder voor duurzame verstedelijking komt in paragraaf 3.1.3 aan de orde.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden. Gemeenten moeten bij het vaststellen van bestemmingsplannen, wijzigingsplannen of uitwerkingsplannen rekening houden met het Barro. Doel

van het Barro is bepaalde onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte te verwezenlijken. In het Barro worden een aantal projecten opgesomd die een groot Rijksbelang hebben. Per project worden regels gegeven, waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen. De regels zijn een uitwerking van de onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. In het Barro zijn veertien onderwerpen met bijzonder rijks belang beschreven: Rijksvaarwegen, Project mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Hoofdvaarwegen en landelijke spoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, Natuurnetwerk Nederland, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament, IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte), Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarden, Ruimtereservering parallelle Kaagbaan.

Conclusie voor het plan: het initiatief valt niet onder een van de projecten uit het Barro. Door het initiatief zal geen nationaal belang worden geschaad.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Nationaal belang 13, zoals geformuleerd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, vraagt om een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. Dit moet met behulp van de ladder voor duurzame verstedelijking worden onderbouwd. Deze verplichte toetsing is vastgelegd in het Barro. Het Barro verwijst naar het Bro; geformuleerd is dat deze toetsing een procesvereiste is bij alle nieuwe ruimtelijke besluiten en plannen ten aanzien van bijvoorbeeld kantoorlocaties en woningbouwlocaties. Gemotiveerd dient te worden hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt ten aanzien van het ruimtegebruik. De kernbepaling van de Ladder, artikel 3.1.6 lid 2 Bro, luidt: De toelichting van een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. Om dit te onderbouwen dienen de volgende stappen te worden doorlopen: 1) beoordeling of beoogde ontwikkeling voorziet in een behoefte voor bedrijventerreinen, kantoren, woningbouwlocaties, detailhandel en andere stedelijke voorzieningen; 2) indien er een vraag is aangetoond, beoordeling of deze binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten. Om aan deze verplichting uit de Bro te kunnen voldoen dient allereerst te worden nagegaan of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling. In het Bro is het begrip stedelijke ontwikkeling als volgt vastgelegd: 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Conclusie voor dit plan: uit jurisprudentie blijkt dat er in beginsel sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling vanaf de realisatie van 12 woningen. Onderhavig initiatief betreft de bouw van negen woningen op een perceel waar reeds bebouwing staat, waardoor het doorlopen van de laddertoets niet noodzakelijk is.

3.2 Provincie

3.2.1 Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028

De Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (PRS) is opgesteld om te zorgen voor een blijvend aantrekkelijke provincie. De visie is herijkt en opnieuw vastgesteld op 12 december 2016. Via haar ruimtelijke beleid draagt de provincie bij aan een kwalitatief hoogwaardige fysieke leefomgeving, waarin het ook in de toekomst plezierig wonen, werken en recreëren is. In de PRS is het ruimtelijk beleid voor de periode tot 2028 beschreven. De provincie geeft aan welke doelstellingen van provinciaal belang worden geacht, welk beleid bij deze doelstellingen hoort en hoe uitvoering wordt gegeven aan dit beleid. De PRS richt zich op de volgende vier pijlers: Duurzame leefomgeving, Vitale dorpen en steden, Beschermen kwaliteiten en Dynamisch landelijk gebied. Deze pijlers leiden tot twee belangrijke beleidsopgaven, namelijk het accent op de binnenstedelijke opgave en het behouden en versterken van de kwaliteiten van het landelijk gebied. Dit zijn opgaven die nodig zijn om de provincie Utrecht aantrekkelijk te houden als vestigingsplaats. Algemene beleidslijn verstedelijking De provincie Utrecht richt zich in haar verstedelijkingsbeleid primair op de ontwikkelingsmogelijkheden in het bestaand stedelijk gebied: op die manier blijven steden, dorpen en kernen aantrekkelijk om te wonen, te werken en te ontmoeten en blijft het landelijk gebied gevrijwaard van onnodige Ruimtelijke onderbouwing. Ten behoeve van de leefbaarheid en bereikbaarheid wordt verstedelijking zoveel mogelijk gekoppeld aan haltes en knopen van het openbaar vervoersnetwerk.

Conclusie voor dit plan: voorliggend plan betreft een ontwikkeling in stedelijk gebied, waarbij sprake is van sloop en nieuwbouw in de vorm van negen woningen. Deze gebiedsontwikkeling past dan ook binnen de doelstellingen die in de Provinciale Ruimte Structuurvisie 2013-2028 (herijking 2016) zijn opgenomen.

3.2.2 Provinciale Interim Omgevingsverordening

Op 10 maart 2021 hebben Provinciale Staten van Utrecht de Interim Omgevingsverordening provincie Utrecht vastgesteld. In de omgevingsverordening staan de regels die nodig zijn om het beleid uit de Omgevingsvisie uit te voeren. In de verordening

zijn alle regels voor de leefomgeving van circa 20 verordeningen samengebracht naar één verordening. De omgevingsverordening bevat een verstedelijkingsverbod voor landelijk gebied, tenzij in de verordening anders is bepaald. Voor een omgevingsplan dat betrekking heeft op locaties binnen stedelijk gebied, geeft de verordening instructieregels voor onder meer woningbouw. Woningbouw dient te passen in het door gedeputeerde staten vastgestelde programma woningbouw en woningbouw mag niet leiden tot extra bodemdaling. Daarnaast worden er instructieregels gegeven voor een omgevingsplan dat betrekking heeft op bedrijventerreinen, kantoren en detailhandel. Een omgevingsplan waarin nieuwe ontwikkelingen zijn voorzien, waarborgt dat de nieuwe ontwikkelingen niet leiden tot een toename van de knelpunten in de bereikbaarheid, maar juist tot een afname van knelpunten in de bereikbaarheid. Tot slot bevat de omgevingsverordening specifieke instructieregels voor een Omgevingsplan dat betrekking heeft op een locatie binnen onder andere de Cultuurhistorische hoofdstructuur, Stillegebied, Overstroombaar gebied, een boringsvrije zone, beschermd natuurgebied, of een geluidscontour van een provinciale weg.

Conclusie: onderhavig plangebied ligt binnen het stedelijk gebied van Maarn. Om volledig te voldoen aan de woningbehoefte in de provincie Utrecht, is het nodig om tot 2040 in totaal 133.200 - 165.700 woningen te realiseren. De voorgenomen ontwikkeling draagt met de toevoeging van maximaal 9 woningen in positieve zin bij aan deze kwantitatieve woningbehoefte. Geconcludeerd wordt dat de voorgenomen ontwikkeling niet in strijd is met de provinciale omgevingsverordening.

Beschermingszone drinkwaterwinning: de planlocatie maakt geen onderdeel uit van een grondwaterbeschermingsgebied.

Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS): De planlocatie is niet gelegen binnen de Cultuurhistorische Hoofdstructuur, derhalve is er geen strijdigheid met dit thema.

Landschap: de planlocatie ligt binnen de begrenzing van het "Landschap Utrechtse Heuvelrug". Voor het landschap Utrechtse Heuvelrug wil de provincie Utrecht de volgende kernkwaliteiten behouden en versterken: 1. robuuste eenheid; 2. reliëfbeleving; 3. extreme historische gelaagdheid. Deze kernkwaliteiten hebben in de verschillende deelgebieden van Utrechtse Heuvelrug verschillende accenten. Een uitgebreide beschrijving en handvatten voor het omgaan met de kernkwaliteiten hebben we opgenomen in de Kwaliteitsgids voor de Utrechtse Landschappen. Bij ontwikkelingen in het landschap van de Utrechtse Heuvelrug vragen we aandacht voor het in stand houden van het reliëf en voor het in stand houden van het samenhangend boscomplex. Vanwege het reliëf en de overige kwaliteiten van de Heuvelrug willen we in dit gebied geen grootschalige ontgrondingen. Kleinschalige ontgrondingen voor natuurontwikkeling of recreatieve ontwikkeling zijn wel mogelijk, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de kwaliteiten.

Conclusie voor dit plan: de voorgenomen ontwikkeling is niet strijdig met het provinciaal beleid. De negen woningen worden ontwikkeld binnen stedelijk gebied en er worden geen verstoringen in het landschap gedaan.

3.3 Ruimtelijk beleid gemeente

De gemeenteraad heeft op 3 juli 2023 de omgevingsvisie 'Utrechtse Heuvelrug' vastgesteld. Deze visie gaat over alles wat nodig is om in de gemeente te kunnen leven, wonen, werken, studeren en recreëren. Er zijn doelen gesteld voor de toekomst tot het jaar 2040. De visie richt zich specifiek op drie thema's: Kwalitatief hoogwaardige leefomgeving, Vitale dorpen en Toekomstgericht. Het plan Hof van Bochane sluit aan bij een aantal verschillende doelstellingen die in de omgevingsvisie genoemd zijn. Voor Maarn betreft dit onder andere "een veilige leefomgeving" waarbij leegstand van bedrijven wordt tegengegaan om onveiligheid en ondermijning tegen te gaan. Ook is de ambitie "prettig wonen voor jong en oud" en: "in Maarn wordt tot 2030 vooral gebouwd op inbreidingslocaties binnen het dorp". Het plangebied betreft een gemengde zone met wonen en bedrijven. Hierbinnen wordt gestreefd naar een duurzame functiemenging. Het plan levert naast het wegnemen van een mogelijk overlast gevend bedrijf nieuwe woningen op en zodanig ook een verbetering van het woon- leefklimaat in het dorp Maarn. Conclusie: Gezien het bovenstaande past het plan binnen de omgevingsvisie van de gemeente.

Het projectgebied is gelegen binnen de grenzen van de beheers verordening 'Woongebied Maarn en Maarsbergen 1e herziening' vastgesteld 9-7-2018. Hierin heeft het projectgebied de bestemming 'Bedrijven' en voor de woning Amersfoortseweg 18 "bedrijfswoning". Daarnaast geldt de bestemming 'Waarde – archeologie 3'. De bestemmingswijziging beoogt het vaststellen van de bestemming "Wonen" voor de 9 nieuwbouwwoningen en de bestaande bedrijfswoning. Gronden met de bestemming 'Waarde – archeologie 3' zijn mede bestemd voor bescherming en veiligstelling van aanwezige of naar verwachting aanwezige archeologische waarden. Voor gronden met deze bestemming dient de een archeologisch onderzoek uitgevoerd te worden, om te bepalen of er sprake is van archeologische waarden op het perceel, indien bouwwerken met een oppervlakte van meer dan 150 m² worden gerealiseerd.

3.4 Projectafwijakingsbesluit

Het voornemen voor de bestemmingswijziging binnen het projectgebied past niet in de vigerende beheersverordening. Om het plan te kunnen realiseren bestaat de mogelijkheid voor een buitenplanse afwijakingsbevoegdheid. Initiatiefnemers willen hier gebruik van maken, dus een projectafwijakingsbesluit (op grond van artikel 2.12 lid 1 onder a, 3° Wabo).

3.5 Woonvisie gemeente Utrechtse Heuvelrug

De gemeente Utrechtse Heuvelrug heeft in augustus 2018 de Woonvisie 2018-2022 vastgesteld. Met de woonvisie geeft de gemeente richting aan demografische ontwikkelingen, veranderingen in de samenleving en wetgeving op het gebied van wonen. In de woonvisie geeft de gemeente aan dat de vraag groter is dan het aanbod en de voorraad niet goed aansluit bij de vraag van inwoners. Het is daarom moeilijk om door te verhuizen naar een woning. Om de druk niet verder op te laten lopen is het daarom belangrijk dat er voldoende woningen worden bijgebouwd. Deze nieuwbouw zal voornamelijk binnen de rode contouren worden gerealiseerd. Onderhavig plan geeft invulling aan maatwerk ten behoeve van de realisatie van 9 nieuwe woningen binnen de bestaande rode contouren van Maarn. De ontwikkeling vormt daarmee geen belemmering voor de uitgangspunten van de woonvisie

3.6 woonprogramma.

De gemeentelijke woonvisie schrijft voor projecten tot en met 9 woningen een differentiatie voor van 70% middendure koopwoningen en 30% dure koopwoningen. De maximale verkoopprijs van deze woning categorieën worden ieder jaar in januari bekend gemaakt. Het plan met het daarin voorgestelde woningbouwprogramma voldoet aan het huidige woonbeleid van de gemeente (woonvisie 2018-2022). Uitgangspunt hierin is zes midden dure woningen en drie dure woningen. De huidige bedrijfswoning Amersfoortseweg 18 (helft van dubbele woning) krijgt toegestaan gebruik als burgerwoning.

3.7 duurzame woningbouw

De woningen worden natuur inclusief, circulair en duurzaam ontworpen en gebouwd.

Conform de huidige wettelijke normen wordt geen gebruik gemaakt van een gasaansluiting. Er wordt rekening gehouden met de plaatsing van een individuele warmtepomp. Daarnaast worden er de nodige zonnepanelen geplaatst.

Op het project wordt de systematiek van het GPR Gebouw en GPC Energie toegepast. Er worden in het bouwplan de maatregelen gerealiseerd die zijn vastgelegd in het convenant duurzame woningbouw provincie Utrecht, score brons.

Op een gering aantal punten wordt of kan de score brons niet worden gehaald, soms om reden van de ligging van het project, soms om economische reden (prijsplafond koopwoningen). De score van dit project is in een nota evaluatie duurzaamheids maatregelen beschreven en beargumenteerd (bijlage 13)

Er worden geen uitlopende materialen gebruikt, zoals is vastgelegd in het Waterplan Utrechtse Heuvelrug.

Conform het vigerende bouwbesluit zullen bij het indienen van de omgevingsvergunning een BENG-berekening en een MPG berekening worden gemaakt.

Om op deze locatie duurzame woningen te maken die aan de BENG en MPG -eisen te voldoen kan in de ontwikkeling gedacht worden aan de toepassing van de volgende maatregelen:

1. Een uitstekende naad- en kierdichting; Door in de gehele woning verbeterde naad- en kierdichting toe te passen, kunnen energieverliezen worden beperkt.

2. (Extra) isolatie: Met extra isolatie kan het energiegebruik van de volledige woning verder naar beneden worden gebracht.

3. Zonnecollector; Een zonnewarmte systeem kan optimaal jaarlijks circa 50% van de warmtapwater behoefte verzorgen.

Een combinatie van de zonnecollector met een warmtepomp is ideaal door de structurele verhoging van het rendement van de warmtepomp en hiermee de energiebehoefte van de warmtepomp. Ook zal de warmtepomp een langer levensduur hebben door dat deze alleen nodig is als er onvoldoende zonnewarmte beschikbaar is. De effectiviteit wordt echter wel beperkt door de vele bomen op het terrein.

4. Vraaggestuurd ventilatiesysteem met warmteterugwinning; Door gebruik te maken van warmteterugwinning in de mechanische luchtafvoer en/of sturing op basis van gebruik van de ruimtes (CO₂) wordt energie bespaard.

5. Een douchewater warmteterugwinning installatie: Een douche-wtw vermindert de milieubelasting en verlaagd de energie rekening doordat de helft van de warmte uit wegstromend douchewater kan worden teruggewonnen en gebruikt voor het voorverwarmen van koud water.

Conclusie De ontwikkeling past binnen het duurzaamheidsbeleid van de gemeente Utrechtse Heuvelrug. De ontwikkeling krijgt geen aardgas aansluiting. Daarnaast worden de woningen energiezuinig, krijgen deze zonnepanelen en een duurzame verwarmingsinstallatie. Over de vijf maatregelen en de toepassing zal in de uitwerking worden besloten.

Bij het ontwerp en bouw van de woningen en de inrichting van de woonomgeving worden de afspraken nagekomen zoals beschreven in het convenant duurzame woningbouw provincie Utrecht. Uitgangspunt is een score "brons" en indien economisch mogelijk een hogere score.

4. Uitvoeringsaspecten: onderzoeken en onderzoeksresultaten milieu.

4.1 MER

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. Naast de Wet milieubeheer is het Besluit m.e.r. belangrijk om te kunnen bepalen of bij de voorbereiding van een plan of een besluit de m.e.r.-procedure moet worden doorlopen.

Sinds 16 mei 2017 geldt er een directe werking van het Europees recht. Daarom is per 7 juli 2017 het gewijzigde Besluit m.e.r. in werking getreden. In de gewijzigde Besluit m.e.r. staat de nieuwe procedure voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling. Planspecifiek:

Uit een recente uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ECLI:NL:RVS:2018:348, 31 januari 2018) blijkt dat het antwoord op de vraag of er sprake is van een (wijziging van een) stedelijk ontwikkelingsproject in de zin van het Besluit milieueffectrapportage afhangt van de concrete omstandigheden, waarbij onder meer aspecten als aard en omvang van de voorziene wijzigingen van de stedelijke ontwikkeling een rol spelen.

De bebouwingsmogelijkheden nemen bij het voorgenomen plan vergelijken met de bestaande (planologische) situatie beperkt toe. De ontwikkeling betreft de functiewijziging van de bestemming 'bedrijven' naar 'Wonen'. De realisatie van 9 woningen betreft een wijziging die naar aard en omvang zeer beperkt is. Bovendien nemen de gebruiksmogelijkheden nauwelijks toe, omdat de gronden reeds bestemd zijn voor bedrijfsdoeleinden. Het gebruik van de gronden ten behoeve van de functie wonen is minder intensief dan het gebruik dat in de huidige planologische situatie mogelijk is. Er is daarmee geen sprake van een stedelijk ontwikkelingsproject als bedoeld in categorie 11.2 van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage. Dit betekent dat geen (vormvrije) m.e.r.-(beoordelings)plicht geldt.

Desondanks zijn in het kader van dit ruimtelijk plan de belangrijkste milieuaspecten waaronder bodem, luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid en ecologie in beeld gebracht. Hieruit is niet gebleken dat er sprake is van een ontwikkeling die een forse invloed heeft op het milieu. Belangrijke milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. De huidige onderzoeken geven voldoende inzicht in de milieugevolgen om een gewogen besluit omtrent dit ruimtelijke plan te nemen. Het opstellen van een milieueffectrapportage zal geen verder inzicht verschaffen op de relevante milieuaspecten. De kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële effecten zijn niet van dien aard dat er aanleiding bestaat tot het opstellen van een milieueffectrapportage.

4.2 Flora, fauna en natuurbescherming

4.2.1 wet natuurbescherming

In 2022 is een quickscan flora en fauna in het kader van Wet natuurbescherming uitgevoerd om de potentie van de planlocatie voor beschermde soorten in kaart te brengen (bijlage). De quickscan heeft aangetoond dat er geen bedreigde dier of plantensoorten zijn aangetroffen.

Uit de quickscan flora en fauna blijkt wel dat de locatie geschikt is voor vleermuizen. Daarom is in 2022 nader ecologisch onderzoek uitgevoerd naar vleermuizen. Uit dit onderzoek is gebleken dat er verblijfplaatsen zijn van vleermuizen binnen het projectgebied. Met de voorgenomen werkzaamheden wordt de Wet natuurbescherming overtreden doordat de verblijfplaatsen van de vleermuizen worden verstoord of verwijderd. Derhalve is door middel van een activiteitenplan ontheffing aangevraagd en is er een mitigatie- en compensatieplan opgesteld. Deze documenten vormen de basis van de ontheffingsaanvraag op basis van de Wet natuurbescherming (Wnb) voor het overtreden van: • Artikel 3.5 lid 2: voor het opzettelijk verstoren van de gewone dwergvleermuis; • Artikel 3.5 lid 4: voor het opzettelijk te vernielen of beschadigen van voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van de gewone dwergvleermuis. De aanvraag is op 13-1-2023 ingediend bij de provincie Utrecht. De ontheffing is verleend op 22 juni 2023 en nog gewijzigd op 13 juli 2023.

De aanvraag voor ontheffing is gedaan voor de periode van februari 2023 tot en met december 2027. Het doel van het activiteitenplan is ten eerste om een overtreding van de Wet natuurbescherming en negatieve effecten op beschermde flora en fauna te voorkomen. Hierbij worden tevens concrete maatregelen (mitigerende/compenserende maatregelen) gegeven om deze negatieve effecten op de (beschermde) soort(en) te voorkomen. Dit geeft de aannemer handvatten over hoe te handelen tijdens werkzaamheden of problemen tijdens werkzaamheden waarmee overtreding van de Wnb kan worden voorkomen. Tot slot dient dit document als informatievoorziening voor handhavers en voor het bevoegd gezag.

4.2.2 Bomen en openbaar groen

In de huidige situatie is alle terrein bebouwd en verhard. In de nieuwe situatie is sprake van toekomstig openbaar gebied met daarin openbaar groen, daarnaast zijn er ook privétuinen. Het openbaar groen is ontworpen door de landschapsarchitect. Afspraken over aanleg, onderhoud en overdracht zijn geborgd in de anterieure overeenkomst tussen gemeente en exploitant.

Door de landschapsarchitect en bomendeskundige is een Bomen Effect Analyse (BEA, bijlage 3) opgesteld van de aanwezige bomen en hagen op en rond het te bebouwen terrein (ook de bomen bij aangrenzende percelen).

De feiten zijn als volgt:

- op en rond het terrein staan 36 bomen. 10 bomen staan op het terrein van Bochane. De andere 26 bomen staan op buurpercelen.

- een deel van de bomen op het terrein van Bochane verhinderen het realiseren van het bouwplan. Hiervoor moeten 6 bomen gekapt worden. 4 bomen kunnen op het terrein blijven staan.

- de 6 te kappen bomen zullen alle op het terrein zelf worden gecompenseerd. 3 nieuwe bomen worden opgenomen in de openbare ruimte, 3 nieuwe bomen worden opgenomen in de vrijstaande kavels (realisatie door exploitant). Over de soort en afmeting van de nieuwe bomen wordt overlegd met de gemeente en de nieuwe bewoners.
- uit de BEA blijkt dat een aantal bestaande, te behouden bomen onderhoud behoeven (risicobomen). Deze bomen staan zowel op als rond het terrein bij de burens. Dit onderhoud wordt voorafgaand aan de bouw- en sloopwerkzaamheden uitgevoerd.
- In de BEA is voor een aantal bomen ook aangegeven dat ze risico lopen door de nabijheid van toekomstige parkeerplaatsen, paden en schuurtjes. Hiervoor dienen speciale maatregelen te worden getroffen bij ontwerp en uitvoering. Deze maatregelen zijn:
 - de schuurtjes funderen op poeren die de boomwortels ontzien. De schuurvloeren vrijdragend uitvoeren.
 - de parkeerplaatsen en paden uitvoeren in half verharding
 - de uitvoering zorgvuldig plaats laten vinden conform de voorschriften van "werken rondom bomen".
- ten tijde van voorbereiding en uitvoering een bomdeskundige aanstellen om te adviseren en te begeleiden.

4.2.3. Stikstof

Voorheen diende op grond van het Programma Aanpak Stikstof (PAS), welke in juli 2015 van kracht werd, berekend te worden of een nieuwe (bouw)activiteit tot een significante toename leidde van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. Onder het PAS golden enkele drempel- en grenswaarden. Deze waarden bepaalden of een toename van stikstofdepositie significant was en zo ja, of er dan een meldingsplicht of een vergunningplicht gold. Door te rekenen met het voorgeschreven rekenprogramma AERIUS Calculator werd automatisch met die drempelwaarden rekening gehouden. In het geval van de meldingsplicht kon de planontwikkeling aanspraak maken op benutting van de ontwikkelingsruimte die voor een Natura 2000-gebied gold, totdat deze niet meer voorradig was. Als gevolg van de uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 mag het PAS niet meer gebruikt worden als toestemmingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen die leiden tot een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden. De drempel- en grenswaarden uit het PAS zijn daarmee ook niet meer van toepassing. Hierdoor kan een project met een geringe depositietoename van 0,01 mol/ha/jaar al vergunning plichtig zijn (artikel 2.7 en 2.8 Wnb). Dit betekent dat ook relatief kleinschalige projecten zorgvuldig dienen te worden getoetst op hun stikstofdepositie, om zo aan Europese regelgeving te kunnen voldoen (en stand te houden bij de Raad van State in geval van een beroep). Er is een stikstofdepositieberekening uitgevoerd met de nieuwe AERIUS-rekenmethode (oktober 2023). Er wordt geconcludeerd dat er in de realisatie- en gebruiksfase geen stikstofdepositie plaatsvindt en er geen strijdigheden zijn met de instandhoudingsdoelstelling van Natura 2000-gebieden.

4.3 Cultuurhistorie en archeologie

4.3.1 Cultuurhistorie

Onder cultuurhistorische waarden worden alle structuren, elementen en gebieden bedoeld die cultuurhistorisch van belang zijn. Zij vertellen iets over de ontstaansgeschiedenis van het Nederlandse cultuurlandschap. Vaak is er een sterke relatie tussen aardkundige aspecten en cultuurhistorische aspecten. Uit de Cultuurhistorische Atlas van de provincie Utrecht kan worden afgeleid dat er geen monumenten in of nabij het plangebied zijn gelegen. Bovendien is de bodem sinds de aanleg van het bedrijfsgebruik geroerd en volledig verhard. Derhalve wordt geconcludeerd dat voorliggend plan geen negatieve gevolgen heeft voor het aspect cultuurhistorie.

4.3.1 Archeologie.

In het kader van de archeologie is eerst een bureauonderzoek uitgevoerd, daarna nog een inventariserend veldonderzoek in de vorm van boringen uitgevoerd voor de sloop- en bouwwerkzaamheden op de ontwikkellocatie (bijlage 4). Het onderzoek is uitgevoerd onder certificaat BRL SIKB 4000,1 in overeenstemming met de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA versie 4.1) protocol 4003 en de richtlijnen van de gemeente Utrechtse Heuvelrug uit 2018. Uit de conclusie blijkt dat een flink deel van het gebied verstoord is, maar er mogelijk nog nuttige zaken te vinden zijn. Omdat thans het terrein grotendeels verhard en bebouwd is zal ten tijde van de sloop nader onderzoek worden gedaan onder het toezien van een deskundige. Dit zal geschieden in de vorm van een archeologisch proefsleuvenonderzoek op de locaties waar dieper dan 40cm onder maaiveld wordt gegraven, zoals bij funderen van woningen en ondergrondse infrastructuur. De werkwijze van het proefsleuvenonderzoek is vastgelegd in een door de bevoegde overheid goedgekeurd Programma van Eisen. Dit programma van Eisen is als bijlage 12 bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

4.4 Openbare ruimte, verkeer, parkeren

4.4.1 Verkeer

De planlocatie wordt ontsloten via de parallelweg van de Amersfoortseweg, de N227 tussen Maarn en Doorn. Op 21 februari 2022 heeft de gemeente Utrechtse Heuvelrug een Parkeerbeleidsnota GUH vastgesteld. Conform het paraplubestemmingsplan 'Stedenbouwkundige bepalingen bouwverordening' dienen ruimtelijke ontwikkelingen aan de Parkeerbeleidsnota getoetst te worden.

De boven- en ondergrondse infrastructuur wordt aangelegd conform de regels van de LIOR. De Leidraad Inrichting Openbare Ruimte ('LIOR') is het Gemeentelijke beleidsdocument waarin onder meer de standaard ontwerp- en materiaaleisen ten aanzien van de Voorzieningen van Openbaar Nut zijn uitgewerkt, versie 2015.

In de huidige situatie is er sprake van verkeersgeneratie, aangezien het garagebedrijf en tankstation in bedrijf zijn. In de nieuwe situatie met 9 woningen zal het aantal verkeersbewegingen gelijk of kleiner zijn ten opzichte van de huidige situatie. Conclusie De verkeersbewegingen blijven gelijk of nemen af. Gezien de ligging en de verkeerssituatie ter hoogte van de planlocatie wordt aangenomen dat dit de verkeersafwikkeling in het plangebied nauwelijks beïnvloedt.

4.4.2 Parkeren

Op basis van de eerdergenoemde Parkeerbeleidsnota GUH kan inzicht worden verkregen in de nieuwe parkeersituatie. Voor een dure vrijstaande woning geldt een parkeernorm van 2,0, voor de middendure twee-onder-een-kapper is de norm 1,8 en voor de middendure rijwoningen is de norm 1,4. Dit betekent een totale parkeerbehoefte van 15,2 parkeerplaatsen. Bij de vrijstaande woningen, de twee-onder-één-kap woningen en één hoekwoning worden per woning twee parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd. In de openbare ruimte worden nog 8 parkeerplaatsen aangelegd. Met toepassing van de in de normering aangegeven reductiefactoren wordt hiermee een aantal van 16,3 parkeerplaatsen gerealiseerd. Hiermee wordt ruim voldaan aan de parkeerbehoefte. Conclusie: Er is voorzien in de parkeerbehoefte conform de Parkeerbeleidsnota GUH, daarom vormt het aspect parkeren geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.4.4 Fietsparkeren

Om het fietsen aantrekkelijk te maken en te houden heeft de gemeente in de Parkeerbeleidsnota GUH aandacht besteed aan het fietsparkeren. Bij nieuwbouw wordt naast een parkeernorm voor auto's ook een parkeernorm voor fietsen opgelegd. Deze dient op eigen terrein worden gerealiseerd. Bij alle woningen is voldoende plaats om fietsen op eigen terrein te parkeren. Conclusie: Daar de fietsparkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd worden, vormt het aspect parkeren geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.4.5 Wegbeheer

Er is overeengekomen dat de weg overgedragen wordt aan de gemeente. Conform de gemeentelijke voorwaarden wordt de openbare ruimte aangelegd volgens LIOR, worden tekeningen en werkomschrijving door gemeente getoetst en wordt er opgeleverd en overgedragen met inachtneming van een onderhoudstermijn.

4.4.6 Afvalinzameling

De toegangsweg naar de woningen zal niet ingereden worden door de gemeentelijke inzamelwagens. Er wordt langs de parallelweg (Amersfoortseweg) ruimte gecreëerd om tijdens inzameldagen de cliënten aan te bieden.

4.5 Luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit zijn de luchtkwaliteitseisen (hoofdstuk 5.2) van de Wet milieubeheer van kracht. Hierin is vastgelegd dat onder meer ruimtelijke ontwikkelingen dienen te worden getoetst aan de in de wet opgenomen grenswaarden en richtwaarden. Deze Wet is nader uitgewerkt in Besluiten en Regelingen, waarvan het Besluit en de Regeling niet in betekenende mate (nibm), het Besluit gevoelige bestemmingen en de Regeling beoordeling de belangrijkste zijn. Daarnaast is ook het beginsel van een goede en duurzame ruimtelijke ordening van belang. Niet in betekenende mate (nibm) Alleen projecten die 'in betekenende mate' bijdragen aan de concentraties luchtvervuiling worden getoetst aan de grenswaarden. Er dient te worden onderzocht of een project 'in betekenende' mate van invloed is op de luchtkwaliteit. Het Besluit nibm bepaalt dat een ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie luchtvervuiling als deze minder dan 3% van de grenswaarde, ofwel 1,2 microgram per m³. De Regeling nibm is hier een nadere uitwerking van. Hierin is bepaald dat woningbouwprojecten tot 1.500 woningen en kantoren tot 100.000 m² zijn vrijgesteld van toetsing de wettelijke grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof.

Besluit gevoelige bestemmingen Kinderen, ouderen en zieken zijn gevoeliger voor luchtvervuiling en worden daarom extra beschermd. Op basis van het Besluit gevoelige bestemmingen gelden voor gevoelige bestemmingen nabij wegen zwaardere

beperkingen. Zo mogen binnen 300 meter van rijkswegen en 50 meter vanaf provinciale wegen geen bestemmingen voor langdurig verblijf als kinderdagverblijven, scholen of verzorgingstehuizen worden gebouwd, als de wettelijke grenswaarden worden overschreden. Het Besluit verplicht overheden om onderzoek uit te voeren naar de concentraties stikstofdioxide en fijn stof. Voor gemeentelijke wegen geldt een zwaardere motiveringsplicht.

Concentraties stikstofdioxide en (ultra) fijn stof De Omgevingsdienst heeft de concentraties stikstofdioxide en (ultra) fijn stof voor het jaar 2018 en 2030 berekenend met het rekenmodel GeoMilieu. (geoportaal www.odru.nl)

Daarnaast dient opgemerkt te worden dat de concentraties hoger zijn dan de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) advieswaarde. Recentelijk is gebleken dat NO₂ en fijn stof schadelijker zijn dan gedacht. De WHO heeft daarom de advieswaarden voor zowel NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} drastisch verlaagd naar respectievelijk 10, 15 en 5 microgram per m³. Hoewel naar verwachting de komende jaren de lucht een stuk schoner wordt, wordt nog geen van deze WHO-advieswaarden in de nabije toekomst gehaald.

Toetsing bouwplan: Om een beeld te krijgen van de luchtkwaliteit op locatie zijn de huidige- en toekomstige concentraties stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀) en zeer fijn stof (PM_{2,5}) bekeken en vergeleken met de Nederlandse Norm en de WHO advieswaarde

	NL norm	Bochane 2018	Bochane 2030	WHO advieswaarde
NO ₂	40ug/m ³	9,5-10 ug/m ³	0-8 ug/m ³	10 ug/m ³
PM ₁₀	40 ug/m ³	19-20 ug/m ³	16-17 ug/m ³	15 ug/m ³
PM _{2,5}	25 ug/m ³	11-11,5 ug/m ³	0-8 ug/m ³	5 ug/m ³

Conclusie: de onderzochte concentraties voldoen zowel in de huidige- als in de toekomstige situatie aan de Nederlandse normen. Daarnaast betreft het een dusdanig kleinschalig project dat deze 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Nader onderzoek naar de luchtkwaliteit is daarom niet noodzakelijk. Geconcludeerd wordt dat het aspect 'luchtkwaliteit' geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling

4.6 bodemkwaliteit

Voor de locatie is een verkennend bodemonderzoek onder de aanwezige bebouwing, een verkennend bodemonderzoek asbest bij een drupzone en een 2e fase nader bodemonderzoek uitgevoerd (bijlage). Het onderzoek is uitgevoerd in twee fasen. In de eerste fase is een vooronderzoek (conform NEN 5725) uitgevoerd en is een conceptueel model (conform NTA 5755) opgesteld. Aan de hand hiervan zijn de onderzoeksstrategieën bepaald voor het verkennend en nader bodemonderzoek. In de tweede fase zijn een 2e fase nader bodemonderzoek uitgevoerd conform NTA 5755, een verkennend onderzoek onder de bebouwing conform NEN 5740 en een onderzoek bij de drupzone conform NEN 5707. Het veldwerk is uitgevoerd onder erkenning van de BRL SIKB 2000. De laboratoriumanalyses zijn uitgevoerd conform AS 3000.

Ter plekke van de westelijke en oostelijke bebouwing zijn geen bodemverontreinigingen aangetroffen. Ter plekke van de drupzone asbest is geen asbest aangetroffen. De milieu hygiënische bodemkwaliteit ter plaatse van deze onderzochte grond vormt geen belemmering voor de voorgenomen bestemmingsplanwijziging, sloop van bestaande opstallen en realisatie van woningen, alsmede het toekomstige gebruik als wonen met tuin.

Wel is geconstateerd dat elders op het terrein één locatie met bodemverontreiniging aanwezig is welke dient te worden gesaneerd. In de bovengrond is een bodemverontreiniging met minerale olie aanwezig welke onder de Zorgplicht (artikel 13 Wet bodembescherming) valt. De verontreiniging dient voor zover als redelijkerwijs mogelijk te worden gesaneerd. De omvang van de verontreiniging met PAK en minerale olie in de bovengrond (>achtergrondwaarde) beslaat circa 35 m³. Het betreft geen geval van ernstige bodemverontreiniging. Na afvoer van de verontreinigde grond wordt er aangevuld met schone grond. Gezien de beperkte omvang zijn de kosten van sanering geen belemmering voor de financiële haalbaarheid van het project.

Met de uitgevoerde onderzoeken is de bodem op het terrein én de omvang van de verontreinigingen in voldoende mate in beeld gebracht om de vervolgmaatregelen te bepalen. De verontreinigingen met minerale olie in de bovengrond en de verontreiniging PAK en minerale olie in de ondergrond worden gezamenlijk tijdens de sloop van de bedrijfsbebouwing gesaneerd middels één plan van aanpak. Het plan van aanpak wordt voorgelegd aan het bevoegd gezag. De sanering van de minerale olie in de bovengrond dient te worden uitgevoerd door een BRL SIKB 7000 gecertificeerd bedrijf en te worden begeleid door een BRL SIKB 6000 gecertificeerd bedrijf.

De bodemrapporten zijn positief beoordeeld door de ODRU (advies 20-8-2021 en advies 30-8-2022). Dit is een advies in het kader van de bestemmingswijziging.

De beoordeling van de ODRU vanuit de rol van bevoegd gezag voor de uit te voeren sanering volgt nog. De initiatiefnemer zal hier over worden geïnformeerd inclusief voorwaarden waaraan voldaan moet worden om te mogen starten met de sanering.

Conclusie: na sanering onder toezicht van ODRU van de verontreinigde locatie is de bodem geschikt voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.7 Geluidhinder

Weglawaai: voor het project is een akoestisch onderzoek uitgevoerd (bijlage). In dit rapport is de geluidbelasting op de gevel (gevelbelasting) berekend ten gevolge van het omliggende wegennet voor het jaar 2022 + 10 jaar na realisatie en getoetst aan de normstelling uit de Wet geluidhinder. Ook de spoorlijn Utrecht-Arnhem is in het onderzoek betrokken. Tevens is voor deze "Nieuwe situatie" bepaald wat de cumulatieve geluidbelasting ter hoogte van het nieuwbouwproject is, zodat bezien kan worden of extra geluidwerende maatregelen noodzakelijk zijn. De berekeningen van de gevelbelasting zijn uitgevoerd met behulp van Standaard Rekenmethode II volgens het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012. Hiertoe is gebruik gemaakt van het rekenprogramma Geomilieu van DGMR. De geluidwering van de gevel van het te realiseren geluidgevoelige object zelf is separaat berekend; het betreft momenteel een ruimtelijke procedure waarvoor in eerste instantie een bepaling van de gevelbelasting aan de orde is. De berekening van de geluidwering van de gevel maakt deel uit van de te volgen procedure omgevingsvergunning.

Van geluidshinder ten gevolge van de nabijgelegen A12 en spoorlijn is geen sprake.

De geluidbelasting als gevolg van wegverkeer op de Amersfoortseweg (N227) overschrijdt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op de gevel van een woning (woning A) van het bouwplan met maximaal 13 dB. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB voor nieuwbouw in stedelijk gebied wordt echter nergens overschreden. Voor deze woning zal gelijktijdig met de procedure omgevingsvergunning een procedure voor het vaststellen van hogere waarden worden doorlopen.

Aangezien de cumulatieve geluidbelasting hoger is dan 53 dB is er voor de woning A en de 2^e verdieping van woning B een nader onderzoek uitgevoerd ter bepaling van de geluidwering van de gevel. Bij toepassing van de juiste geluidwerende materialen en maatregelen (conform dat nader onderzoek) is een binnen niveau van 34 dB en daarmee een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gewaarborgd. De benodigde bouwkundige voorzieningen voor zowel woning A als B zullen in de aanvraag omgevingsvergunning worden uitgewerkt. Het rapport en de bijbehorende bouwkundige (gevel)tekening is als bijlage bijgevoegd.

Industrielawaai: voor het project is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidemissie van de activiteiten en werkzaamheden in de toekomstige situatie voor de inrichting gelegen aan de Amersfoortseweg 14 te Maarn en die aan de Maarnse Grindweg 18 (bijlage 8). Aanleiding van het onderzoek vormt het realiseren van geluidgevoelige objecten (woningen) nabij deze inrichting. Om te zorgen dat de bedrijven gelegen aan de Amersfoortseweg 14 en Maarnse Grindweg 18 niet beperkt wordt in hun bedrijvigheid alsmede het bepalen of er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor de te realiseren woningen is het akoestisch onderzoek tevens uitgevoerd. De opstelling van de vaste geluidbronnen van de bedrijven zijn niet bekend. De vervoersbewegingen van de bedrijven zijn ook niet bekend. Derhalve is er in het onderzoek voor gekozen om de geluiduitstraling van de bedrijven te modelleren middels een oppervlaktebron, gebaseerd op de planologische maximale mogelijkheden. Op basis van het stedenbouwkundig ontwerp is middels een geluidoverdrachtsmodel een berekening gemaakt van de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus L_{Ar,LT}, de maximale geluidniveaus L_{Amax} en de indirecte hinder. tevens is een bepaling gemaakt van de aard en plaats van verkeersbewegingen.

Uit de rapportage blijkt dat in de beschouwde bedrijfssituaties ter plaatse van de meeste beoordelingspunten wordt voldaan aan de gestelde geluideisen voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau voor stap 2 en 3 van de VNG-publicatie en voor het Activiteitenbesluit milieubeheer. Ter plaatse van één van de beoordelingspunten overschrijdt het maximale geluidniveau de te hanteren grenswaarde. Daarom moeten er voor de woning C maatregelen getroffen te worden. De oplossing hiervoor is gevonden in een afscherming op de perceelgrens om vooral het (piek)geluid gedurende de dag te reduceren. De situatie met geluidmaatregelen, zijnde een scherm van 1,8 meter hoog op de perceelgrens bij woning C is doorgerekend en blijkt voldoende. Daarnaast kunnen de geluidnormen voor het bedrijf aan de Amersfoortseweg 14, gelet op de maatwerkmogelijkheden in het omgevingsplan, in voldoende mate verruimd kunnen worden, in die zin dat er geen sprake is van een inperking van de maximale planologische mogelijkheden voor dat bedrijf én sprake blijft van een goed woon- en leefklimaat omdat met een standaard gevelisolatie te allen tijde kan worden voldaan aan de van toepassing zijnde binnenniveaus voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau (35 dB(A) etmaalwaarde) en voor piekgeluid (i.c. max 55 dB(A)).

Aan de oostzijde van het plangebied is een kantoorgebouw van twee lagen en een tweetal woningen. Er is geen aanleiding hiervan geluidshinder te ondervinden.

Conclusie: Het aspect Industrielawaai vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling, mits er bouwkundig een aantal voorzieningen worden getroffen. Deze voorzieningen zullen in de aanvraag omgevingsvergunning worden uitgewerkt en geborgd op de bouwkundige tekeningen. Tevens kunnen in de toekomst maatwerkvoorschriften worden opgesteld om de planologische mogelijkheden voor het bedrijf aan de Amersfoortseweg 14 te waarborgen.

Gemeentelijk geluidbeleid:

Naast eventuele toe te passen algemeen maatregelen gelden er separaat voorwaarden in de gemeente Utrechtse Heuvelrug voor het verlenen van een hogere waarde. Er wordt voldaan aan de eis dat elke woning minimaal één geluidluwe gevel heeft en dat de buitenruimte eveneens aan minimaal één geluidluwe gevel is gelegen. Onderhavige situatie voldoet hierin aan het gemeentelijk geluidbeleid aan de gestelde eisen. Daarnaast wordt ook het volgende gesteld: "maximale ontheffingswaarde voor weg- en railverkeerslawaai (inspanningsverplichting): de gemeente verleent voor binnenstedelijke situaties geen hogere waarden hoger dan de voorkeurswaarde plus 10 dB". In onderhavige situatie is sprake van een overschrijding van 13 dB van de voorkeursgrenswaarde bij één woning. Echter is dit vanwege een weg gelegen in het buitenstedelijk gebied (en sprake van 2 dB aftrek vanwege de hoge snelheid op deze weg in plaats van 5 dB aftrek bij wegen waar de snelheid lager is, zoals

wegen gelegen in stedelijk gebied). Beargumenteerd wordt dat er dus geen sprake is van een (volledige) 'binnenstedelijke situatie' in onderhavig geval en deze voorwaarde dus niet van toepassing is. Overigens is het geen eis dat er voldaan moet worden aan een binnenstedelijke situatie waar de hogere waarde niet hoger is dan de voorkeursgrenswaarde plus 10 dB. Indien voldoende beargumenteerd kan hiervan worden afgeweken. In onderhavige situatie zijn meerdere argumenten (naast de aangekaarte argumenten aangehaald in vorige paragraaf) aan te halen waarom dit aanvaardbaar geacht wordt. Er worden meerdere woningen gerealiseerd in onderhavig plan, echter is er maar één woning waar deze geluidbelasting plaats vindt. Deze woning is ter vervanging van bestaande bebouwing en vult daarmee een wat anders lege plaats zal zijn in onderhavig plan. Het behouden van de bestaande bebouwing past totaal niet in het straatbeeld en is niet gewenst in het nieuwe plan. Daarbij komt ook nog dat de nieuwe woning in lijn ligt met overige bestaande bebouwing en het straatbeeld dus mooi opvult én tegelijkertijd ook zorgt voor (gedeeltelijke) doelmatige afscherming van andere te realiseren woningen. Plangebied komt ook ter vervanging van een autogarage/pompstation en geeft dus een verbetering van de milieukwaliteit van de omgeving. Al in al wordt het realiseren van de woning waar de geluidbelasting hoger ligt dan 10 dB boven de voorkeursgrenswaarde dus realistisch en acceptabel geacht. Er dient wel met een nader akoestisch onderzoek naar de geluidwering van de gevel aangetoond te worden dat (met eventuele gevelmaatregelen) voor deze woning sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat binnen.

Geluid van warmtepompen: het energie- en verwarmingsconcept van de nieuwe woningen is nog niet bepaald. In het geval van het toepassen van warmtepompen met buitenunit zal bij de aanvraag omgevingsvergunning door middel van een geluidsberekening worden aangetoond dat deze unit aan de geluidsvoorschriften voldoet. Ook zal worden beoordeeld of er geen sprake is van cumulatie van geluid als bij meerdere woningen een buitenunit wordt toegepast.

4.8 Bedrijven en milieuzonering

Er is een onderzoek gedaan naar omliggende bedrijven en milieuzonering (bijlage 9). Indien door middel van een ruimtelijke ontwikkeling nieuwe milieugevoelige functies mogelijk worden gemaakt, zoals woningen, moet worden aangetoond dat deze niet worden gerealiseerd binnen de hinderzone van omliggende bedrijven. Anderzijds mogen bedrijven in de directe omgeving van de ontwikkelingslocatie niet negatief worden beïnvloed door de ontwikkelingen die met een plan mogelijk worden gemaakt. Wat betreft de aanbevolen richtafstanden tussen functies met een milieuzone en gevoelige functies is de VNG-publicatie als leidraad voor milieuzonering gebruikt. In de VNG-publicatie zijn richtafstanden voor diverse omgevings- en gebiedstypen opgenomen. Bij dit project gaat het om het gebiedstype 'gemengd gebied'. In de directe omgeving van de ontwikkellocatie is zowel juridisch-planologisch als feitelijk gezien sprake van een afwisseling van functies. Zo bevinden zich hier bijvoorbeeld woningen maar ook een verscheidenheid van bedrijvigheid bestemd tot en met categorie 3.1. Daarnaast sluit het gebied direct aan op de provinciale weg en is de Rijksweg A12 in de nabijheid gelegen. De omgeving is dan ook een gebied met een matige tot sterke functiemenging en kan daarom getypeerd worden als een 'gemengd gebied'. Dit betekent dat bij de beoordeling van het aspect 'bedrijven en milieuzonering' de richtafstanden uit de VNG-procedure met één afstandsstap kunnen worden verlaagd (met uitzondering voor het aspect 'gevaar').

Bij het onderzoek zijn de omliggende woonfuncties zijn buiten beschouwing gelaten. Woningen betreffen immers geen hinder veroorzakende functie.

Ten aanzien van hinder van bestaande bedrijvigheid op de beoogde ontwikkeling wordt geconcludeerd dat voor de omliggende gronden bestemd als 'bedrijf – verkoop motorbrandstoffen met LPG' en 'bedrijf – hovenier' niet zonder meer kan worden voldaan aan de richtafstanden uit de VNG-brochure. Daarmee is niet zonder meer te stellen dat een goed woon- en leefklimaat op de locatie door deze functies wordt geborgd. Voor het tankstation is een nader onderzoek externe veiligheid (zie hoofdstuk "externe veiligheid") en voor het hoveniersbedrijf is een nader onderzoek industrielawaai (zie hoofdstuk industrielawaai) uitgevoerd.

De andere omliggende gronden bestemd als 'bedrijf,' voldoen in de planologische situatie niet zonder meer aan de richtafstanden uit de VNG-brochure. Echter na beschouwing van de feitelijke situatie zorgt dit op dit moment niet voor enige belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling. Ten aanzien van hinder van bestaande bedrijvigheid op de beoogde ontwikkeling wordt geconcludeerd dat voor de nabijgelegen gronden bestemd als 'gemengd' voldaan wordt aan de richtafstanden uit de VNG-brochure waardoor deze gronden met bijbehorende functies niet onevenredig worden geschaad in hun ontwikkelingsmogelijkheden en ter plaatse van de ontwikkellocatie een goed woon- en leefklimaat is gewaarborgd.

4.9. Externe veiligheid

Voor het project is onderzoek gedaan naar de veiligheidsrisico's vanwege de ligging van het project naast de Provinciale weg N227 waarover vervoer van gevaarlijk stoffen plaatsvindt, de Rijksweg A12 waarover vervoer van gevaarlijk stoffen plaatsvindt en het nabij gelegen LPG-tankstation Heerikhuisen (bijlage 10 rapport externe veiligheid Maarn, Amersfoortseweg 18-20, SAB 22 maart 2022).

Het externe veiligheidsbeleid is gericht op de beperking en/of beheersing van de risico's voor de omgeving vanwege gevaarlijke stoffen binnen inrichtingen en het transport van gevaarlijke stoffen over weg, water, spoor of buisleidingen. Het uitgangspunt van het beleid is dat burgers voor de veiligheid van hun omgeving mogen rekenen op een minimaal

beschermingsniveau (plaatsgebonden risico). Daarnaast moet de kans op een groot ongeluk met meerdere slachtoffers (groepsrisico) worden afgewogen en verantwoord bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen binnen het invloedsgebied van een risicobron. Voor (de omgeving van) de meest risicovolle bedrijven is het "Besluit externe veiligheid inrichtingen" (Bevi) en het Besluit risico's zware ongevallen (Brzo) van belang. Aanvullend zijn in het Vuurwerkbesluit, circulaire ontplofbare stoffen voor civiel gebruik, Besluit ruimte en Activiteitenbesluit (Besluit algemene regels inrichtingen milieubeheer) veiligheidsafstanden genoemd die rond minder risicovolle inrichtingen moeten worden aangehouden. Daarnaast is het toetsingskader voor omgeving van transportassen en buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vastgelegd in respectievelijk het "Besluit externe veiligheid transportroutes" (Bevt), "Besluit externe veiligheid buisleidingen" (Bevb) en het Basisnet. Vooruitlopend op de introductie van de Omgevingswet heeft het RIVM op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in het "Handboek Omgevingsveiligheid" invulling gegeven aan een gemoderniseerde aanpak van het externe veiligheidsbeleid. Het handboek is digitaal gepubliceerd en dient als levend document dat aansluit op recente besluitvorming en inzichten. De actuele en gearchiveerde versies zijn te vinden op omgevingsveiligheid.rivm.nl.

In het onderzoeksrapport worden de potentiële risicobronnen beschouwd voor wat betreft het aspect externe veiligheid. Uit de inventarisatie van nabije risicobronnen blijkt het volgende:

1. Risicovolle inrichtingen: de ontwikkellocatie valt binnen het invloedsgebied van één inrichting, te weten het LPG-tankstation, waardoor een nader onderzoek is gedaan.
2. Buisleidingen: de ontwikkellocatie bevindt zich niet binnen het invloedsgebied van buisleidingen. Een nader onderzoek is niet vereist.
3. Spoortrajecten: de ontwikkellocatie bevindt zich niet binnen het invloedsgebied van spoortrajecten. Een nader onderzoek is niet vereist.
4. Watertrajecten: de ontwikkellocatie bevindt zich niet binnen het invloedsgebied van watertrajecten. Een nader onderzoek is niet vereist.
5. Wegtrajecten: de ontwikkellocatie valt binnen het invloedsgebied voor twee wegtrajecten, te weten de N227 en de A12, uit voorgaande beoordeling blijkt echter dan kan worden volstaan met een beperkte verantwoording van het groepsrisico. De N227 vormt op basis van de HaRT geen belemmering voor de ontwikkeling, maar een beperkte verantwoording van het groepsrisico is evenwel zinvol. De A12 valt buiten de voor het groepsrisico relevante 200 meter zone, waardoor ook hier kan worden volstaan met een beperkte verantwoording van het groepsrisico.
6. Hoogspanningsnet: de ontwikkellocatie bevindt zich niet binnen de bebouwingsvrije zone en/of de indicatieve zone van het hoogspanningsnet. Een nader onderzoek is niet vereist.

Uit het onderzoek blijkt dat het aspect externe veiligheid vanwege de N227 en A12 voor de beoogde ontwikkeling een belemmering vormt, maar deze belemmeringen verantwoord zijn en er beschermende maatregelen worden genomen. Er wordt geconcludeerd dat de ontwikkellocatie gedeeltelijk binnen de effectafstand (60m1) en het invloedsgebied van het LPG tankstation ligt, maar het maatgevende LPG vulpunt niet. In combinatie met het feit dat leveren van LPG primair overdag zal plaatsvinden, een periode waarbij het aantal aanwezigen in beoogde woningen lager zal zijn dan de maximale personendichtheid van 22 aanwezigen, en het feit dat het groepsrisico niet zal toenemen, is het te verantwoorden om af te wijken van de in de circulaire effectafstanden externe veiligheid LPG-tankstations opgenomen effectafstand. Door de beoogde ontwikkeling was een berekening van het groepsrisico m.b.t. het LPG-tankstation vereist. Hierin is in het rapport voorzien en daaruit blijkt dat zowel in de huidige situatie evenals in de toekomstige situatie de oriëntatie waarde van het groepsrisico voor het LPG-tankstation niet wordt overschreden.

De Veiligheidsregio Utrecht heeft de rapportage Externe veiligheid gecontroleerd en akkoord bevonden, Haar advies dd.17-10-2022) luidt als volgt: de risicobronnen zijn allen meegenomen in het externe veiligheidsonderzoek. In dit onderzoek is op een juiste manier getoetst aan de risicobronnen, met de uiteindelijke conclusie dat een beperkte verantwoording van het groepsrisico volstaat. In de uitwerking van het plan dient invulling te worden gegeven aan de aspecten bestrijdbaarheid (bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen) en zelfredzaamheid.

4.10 Kabels, leidingen en vuilwaterriool

De benodigde kabels, leidingen en vuilwaterriool komen volgens ontwerp onder de aan te leggen toegangsweg te liggen. De woningen zullen op het vuilwaterriool worden aangesloten.

4.11 Water

Op 24 februari 2022 heeft de gemeenteraad de Lokale Adaptatie Strategie vastgesteld. Met dit document wil de gemeente de doelen voor een klimaat adaptieve en water robuuste gemeente vaststellen en de strategie om deze doelen te realiseren. Aanleiding voor vaststellen van de lokale Adaptatie Strategie zijn de klimaatverandering, waardoor de temperaturen hoger worden, de regenbuien worden heftiger en komen vaker voor en tegelijkertijd zien we langere periodes van extreme droogte. Hiernaast vormt de Nationale Omgevingsvisie de aanleiding, die stelt, dat de omgeving in 2050 water robuust en klimaatbestendig moeten zijn ingericht.

De 'watertoets' is een instrument dat waterhuishoudkundige belangen expliciet en op evenwichtige wijze laat meewegen bij het opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten. Het is geen technische toets maar een proces dat de initiatiefnemer van een ruimtelijk plan en de waterbeheerder met elkaar in gesprek brengt in een zo vroeg mogelijk stadium. In deze waterparagraaf worden de watertoets en de uitkomsten van een eventueel overleg opgenomen.

Planspecifiek: in de huidige situatie is het terrein volledig bebouwd en verhard, totaal 3045m². Het terrein is in gebruik geweest als garagebedrijf met parkeerruimte op het buitenterrein. In de toekomstige situatie bestaat de verharding uit woonbebouwing en overige verharding voor onder andere toegangsweg, parkeergelegenheid (in halfverharding), opritten en tuininrichtingen, totaal ca.2350m²

Er is in de nieuwe situatie een afname van verhard oppervlak met ca.695m². Er is dus geen noodzaak voor extra watercompensatie. Wel zal het hemelwater afgekoppeld worden en binnen het plangebied worden verwerkt, door infiltratie met een IT- riool in de openbare ruimte en met infiltratiekratten op de privé kavels. De vuilwaterafvoer van het plan zal aangesloten worden op het openbaar riool in de Amersfoortseweg, grenzend aan het plangebied. Gezien de diepteligging van de gemengde riolering in de Amersfoortseweg is afvoer onder vrij verval niet mogelijk. Daarom dient centraal in het plangebied een pompput aangebracht te worden, waardoor het vuilwater middels een persleiding aangesloten kan worden op de vrijval riolering in de Amersfoortseweg.

Bij de realisatie van de woningen wordt geen gebruik gemaakt van uitlopende materialen.

Het projectgebied ligt binnen het beheersgebied van Vallei en Veluwe. Het waterschap is verantwoordelijk voor de waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer. Er is een watertoets opgesteld (bijlage 11) met berekening van de infiltratiemaatregelen. In het kader van de watertoets wordt overleg gevoerd met het waterschap. Verwacht wordt dat er op grond van de watertoets de korte procedure gevolgd kan worden, mede vanwege het feit dat de grondwaterstand zich ruim 6 meter onder maaiveld bevindt. Dit houdt in dat er direct kan worden doorgegaan met de planvorming van het plan onder de voorwaarde dat de standaard waterparagraaf wordt toegepast. Conclusie voor dit plan: wateraspecten vormen verder geen belemmeringen voor uitvoering van de plannen.

5 Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij een omgevingsvergunning voor planologisch afwijken van het bestemmingsplan dient op grond van artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening (Wro) in de plantoelichting van de planologische afwijking minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens is met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening de verplichting ontstaan om, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moeten maken (zoals de aanleg van voorzieningen van openbaar nut en de plankosten), deze moeten kunnen worden verhaald op de initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar. Een en ander is voor dit project vastgelegd in een privaatrechtelijke overeenkomst waardoor een exploitatieplan niet nodig is. De kosten voor de voorgenomen ontwikkeling zijn voor rekening van de initiatiefnemer. De economische uitvoerbaarheid van de voorgenomen ontwikkeling is hiermee voldoende vastgesteld.

5.2 Planschade

Voor het gebied met omringende woningen en bedrijven is een planschaderisicoanalyse gemaakt. Het resultaat van deze analyse is de basis voor de planschade afspraken en waarborgsom in de anterieure overeenkomst tussen gemeente en exploitant.

5.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het project past binnen de ruimtelijke kaders van zowel de gemeente als de overige overheden. Er zijn daarbij ook geen andere beletselen die zich tegen de uitvoering van het project verzetten. Het initiatief zal middels een omgevingsvergunning mogelijk worden gemaakt. In dat kader is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (uniforme openbare voorbereidingsprocedure) van toepassing. Dit betekent onder meer dat het ontwerpbesluit gedurende zes weken ter inzage wordt gelegd en dat eenieder schriftelijk of mondeling zienswijzen kunnen inbrengen. In het kader van een goed participatie- en communicatieproces hebben de initiatiefnemers omwonenden geïnformeerd met betrekking tot de voorgenomen ontwikkeling door tekeningen van de toekomstige situatie te laten zien en deze mondeling toe te lichten. Door de omwonenden is positief gereageerd op de voorgenomen ontwikkeling en enige bezwaren zijn door planaanpassing weggenomen.

5.4 Verslag van de participatie en overleg met omwonenden

Het plan is met de omgeving besproken en hiermee is draagvlak gecreëerd voor het plan. Hierbij is gehandeld volgens het Participatiekader voor initiatiefnemers (vastgesteld door de gemeenteraad 28 januari 2021). Het proces verliep als volgt:
-De planontwikkeling is gestart in mei 2020 door middel van de indiening van een initiatiefplan bij de gemeente. Hierna volgde de planuitwerking en overleg.

-In september 2020 is de eigenaar van het perceel Amersfoortseweg 24E (Desyde BV) op de hoogte gesteld van de plannen en is overleg gevoerd, omdat via dit perceel een mogelijke extra ontsluiting van het plangebied mogelijk is. De eigenaar had geen bezwaar tegen de plannen, maar was niet bereid om mee te werken aan de extra ontsluiting over zijn terrein.

-Op 10-5-21 werd een intentieovereenkomst gesloten tussen ontwikkelaar en gemeente, daarna volgde verdere planuitwerking en zijn diverse onderzoeken (bodem, ecologie, geluid, enzovoorts) uitgevoerd.

-Eind 2021 was het plan in hoofdopzet gereed en klaar voor verdere communicatie. De coronacrisis en lock-downs verhinderden evenwel het organiseren van een fysieke bijeenkomst voor omwonenden en belangstellenden.

-Op 24 januari 2022 zijn alle omwonenden van het plangebied en de Raad schriftelijk op de hoogte gesteld van de plannen en is een website geopend met alle tekeningen en informatie. Er is gevraagd om voor 13 februari 2022 te reageren met op- of aanmerkingen op het plan. Hierop zijn er 4 reacties binnengekomen, deze zijn als volgt:

1-Amersfoortseweg 16: geen reactie op papier, maar er is een gesprek geweest. Eigenaar heeft geen bezwaar tegen het plan, maar ziet mogelijkheden om zijn perceel en het aanliggende perceel (het is een tweekapper) te reorganiseren middels grondruil en/of grondverkoop. Hij heeft ook plannen op eigen grond. We hebben aangegeven dat een en ander het huidige plan niet beïnvloed en dat we zijn eventuele zelf te ontwikkelen plannen met belangstelling aanzien.

2-Amersfoortseweg 24A: geen reactie op papier, maar er is op 31 januari 2022 een gesprek geweest. Eigenaar heeft geen bezwaar tegen het plan, maar ziet mogelijkheden om een deel zijn perceel te herontwikkelen. We hebben aangegeven dat een en ander ons plan niet beïnvloed en dat we zijn eventuele plannen met belangstelling aanzien. Op 26 april 2022 is een vervolgoverleg geweest waarin dit nogmaals is besproken.

3-Maarnse Grindweg 18, 18A en 18R1: de eigenaren schreven een gecombineerde schriftelijke reactie. Eigenaren hebben geen bezwaren tegen het plan, maar willen wel graag overleg over de handhaving van groene perceelgrenzen, achterpaden en overpaden. Dit gesprek is telefonisch gevoerd en op 20 april schriftelijk door de ontwikkelaar opgevolgd. Op 25 april 2022 gaven de betrokkenen aan akkoord te zijn en verder geen behoefte te hebben aan een vervolgesprek.

4-Amersfoortseweg 22: de eigenaar heeft schriftelijk gereageerd dat hij bezwaar had tegen de plannen. De belangrijkste reden is dat er (te) dicht bij zijn woning een nieuwbouwwoning komt.

Op 30 maart 2022 is een 1e fysiek overleg gevoerd met de eigenaar, ontwikkelaar en de architect om oplossingen te vinden. In gezamenlijk overleg is een oplossing bedacht, gevolg is een planwijziging waarbij de toegangsweg wordt verlegd en er meer ruimte komt tussen bestaande woningen en tuinen en de nieuwbouw. Op 14 april 2022 is deze planwijziging aan de eigenaar voorgelegd, op 18 april 2022 gaf de eigenaar zijn akkoord.

Inmiddels zijn de planwijziging bij de gemeente op hoofdlijnen getoetst en akkoord bevonden.

Het gewijzigde plan is op de website van het project geplaatst.

Nadat het uitgewerkte (omgevings)plan door de gemeente is getoetst en formeel in procedure is gebracht, zullen de plannen wederom aan de omwonenden worden getoond en (desgewenst) toegelicht.

6.Eindconclusie

Voorliggend initiatief met de functiewijziging naar woningen aan de Amersfoortseweg 18-20 in Maarn voldoet aan de eisen van goede ruimtelijke ordening. Er is geen sprake van strijdigheid met de belangen van het vigerende beleid van de overheid. Daarnaast levert de voorgenomen ontwikkeling geen onevenredige overlast op voor haar omgeving. Er zal ontheffing worden aangevraagd voor het vernietigen van een zomerverblijfplaats van een enkele gewone dwergvleermuis. Het plan leidt ook niet tot een onevenredige toename van verkeer en omliggende woningen en bedrijven worden in milieutechnische zin niet extra belemmerd. Het voornemen is niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening, mits er voldoende geluidswerende voorzieningen aan enige woningen worden getroffen. Voorts past het initiatief binnen het beleid van de gemeente Utrechtse Heuvelrug en voorziet het initiatief in een verbetering van de uitstraling van het vrijkomende bedrijfsperceel, waarmee het een bijdrage levert aan de leefbaarheid van de buurt. Daarnaast zorgt het initiatief voor de toevoeging van woningen in een tijd waarin er een behoorlijk woningtekort is.

Bijlage 1: stedenbouwkundig en inrichtingsplan Hof van Bochane

Bijlage 2: quickscan Flora en fauna, ontheffingsaanvraag wet natuurbescherming

Bijlage 3: BEA (bomen effecten analyse)

Bijlage 4: archeologisch onderzoek

Bijlage 5: stikstofdepositieberekening

Bijlage 6: bodemonderzoek

Bijlage 7: geluid onderzoek

Bijlage 8: onderzoek industrielawaai

Bijlage 9: onderzoek bedrijven en milieuzonering

Bijlage 10: onderzoek externe veiligheid

Bijlage 11: watertoets

Bijlage 12: programma van eisen archeologisch proefsleuvenonderzoek

Bijlage 13: evaluatie duurzaamheidsmaatregelen

