

**Ruimtelijke Onderbouwing**  
**Woningbouwplan**  
**Amsterdamsestraatweg 20**  
**Halfweg**  
10 juli 2015



# Ruimtelijke Onderbouwing Woningbouwplan Amsterdamsestraatweg 20 Halfweg

<b>Inhoud</b>	<b>blz.</b>
Inleiding .....	3
De Historie en Ligging .....	4
De Situatie .....	5
Het Bestemmingsplan .....	6
Omgevingsvergunning .....	6
Het Plan .....	7
Parkeren .....	7
Rijks -, Provinciaal en Gemeentebeleid	8
Geluidhinder .....	8
Luchthavenindelingsbesluit .....	8
Flora en Fauna .....	8
Bodemverontreiniging .....	9
Externe veiligheid .....	9
Luchtkwaliteit .....	9
Archeologische waarden .....	9
Economische uitvoerbaarheid .....	9
Planschade .....	9
Watertoets .....	10
Participatie .....	10
Welstand .....	10

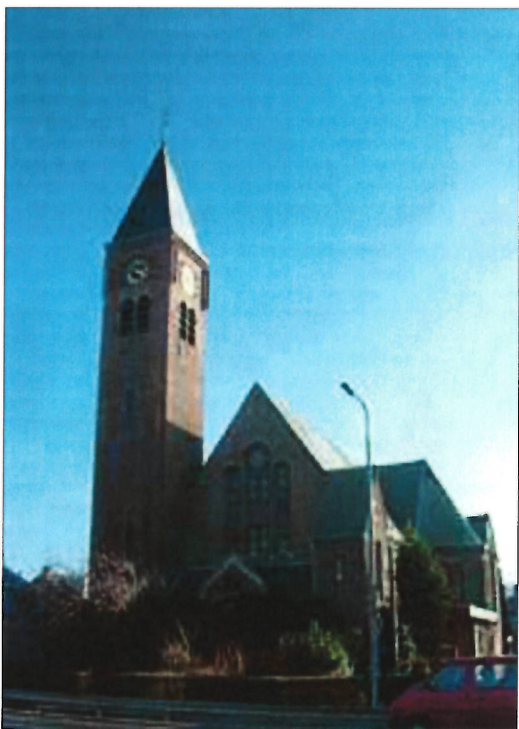
## Inleiding

De ruimtelijke onderbouwning is onderdeel van de aanvraag voor een omgevingsvergunning op de locatie van de Gereformeerde Kerk aan de Amsterdamsestraatweg in Halfweg. De aanvraag omvat de sloop van een deel van de kerk, het behoud / herstel van de kerktoren, de realisering van 26 woningen en parkeren op maaiveld.

Eerder, in 2011, is vergunning verleend voor de volledige sloop van de kerk en de realisering van een gebouw van 26 woningen met een parkeer-souterrain. Bij de nieuwe aanvraag wordt de kerktoren behouden en het woongebouw marginaal aangepast. Het parkeersouterrain wordt vervangen door maaiveld-parkeren op eigenterrein.

Aanleiding voor de nieuwe aanvraag zijn de sterk veranderde markt omstandigheden. Naast de aangepaste economische situatie is ook de potentiële koper veel kritischer geworden. Er is een sterke toename voor " maatwerk en authentieke-kwaliteit ". Dit was voor ons aanleiding nog eens kritisch naar het bouwprogramma te kijken.

Het behoudt van de toren geeft een extra kwaliteitsimpuls aan de ontwikkeling. Niet alleen voor het plan zelf maar ook voor de directe omgeving. Technisch kan de toren solitair blijven staan, maar het oorspronkelijke appartementengebouw moet dan wel worden aangepast. Dat geldt ook voor het parkeer-souterrain. Ook mede uit financiële overwegingen is uiteindelijk het parkeer-souterrain vervangen door maaiveld-parkeren op eigenterrein. Ook is het gebouw in architectuur aangepast aan de integratie van de toren in het plan.



**2014**



**1919**

## Historie en Ligging

De Kerk is in 1919 ontworpen door Tjeerd Kuipers. Halfweg was toen een belangrijke plaats in de regio en lag strategisch tussen Amsterdam, Haarlem, Spaarnwoude en later Zwanenburg. De Kerk vervulde een belangrijke rol voor de gemeenschap van het dorp en de directe regio.

Aanvankelijk lag de kerk in een vrij open gebied langs de Haarlemmerweg. Het was een lommerrijk gebied. De Haarlemmertrekvaart zorgde altijd voor de nodige bedrijvigheid in het dorp. Langzamerhand kwam er meer bebouwing en de kerk werd steeds meer omringd door woningen en bedrijven.

Voor een deel is de authentieke bebouwing nog aanwezig. Het zijn rijk gedetailleerde, solitair gelegen woningen die nu nog het karakter vormen van het dorp. Na de oorlog is er flink uitgebreid en zijn er steeds meer voorzieningen gerealiseerd. De combinatie van oude en nieuwe gebouwen zijn waardevolle gegevens die een gevarieerd woonmilieu mogelijk maken.



*Haarlemmerweg N200*



*Hoek Oranje Nassastraat*



*Binnenhof*



*Amsterdamsestraatweg*

*Ruimtelijke Onderbouwing Amsterdamsestraatweg 20 Halfweg*

## De Situatie

De locatie van kerk wordt omsloten door de Amsterdamsestraatweg, Binnenhof, Schoolstraat en indirect de Oranje Nassastraat. Aan tweezijden heeft de locatie een relatie met het openbare gebied., dat is via Binnenhof en de Amsterdamsestraatweg.

De bebouwing rond de kerk is afwisselend. Op het Binnenhof zijn appartementen in 3 lagen in een ronding verkaveld, er wordt geparkeerd op het centrale plein. De Schoolstraat is een straat met wisselende functies en een karakteristieke bebouwing. De Amsterdamsestraatweg heeft een gemengde bebouwing waaronder een appartementengebouw in 4 lagen. In de Oranje Nassastraat zijn winkels en andere voorzieningen gevestigd in 3 lagen.

De omringende bebouwing staat vrijdicht op de kerk. De woningen liggen met de achterzijde tegen het terrein van de kerk. Een uitzondering is het appartementengebouw aan Binnenhof. De appartementen zijn georiënteerd op de Schoolstraat, maar worden ontsloten via de achterzijde aan Binnenhof.



*Winkels Oranje Nassastraat*



*Karakteristieke woningen naast Kerk*



*Appartementen Binnenhof*



*Appartementen Amsterdamsestraatweg*



## Het Plan

Totaal worden 26 woningen gerealiseerd. In het appartementenbouw 25 woningen en in de toren 1 woning.

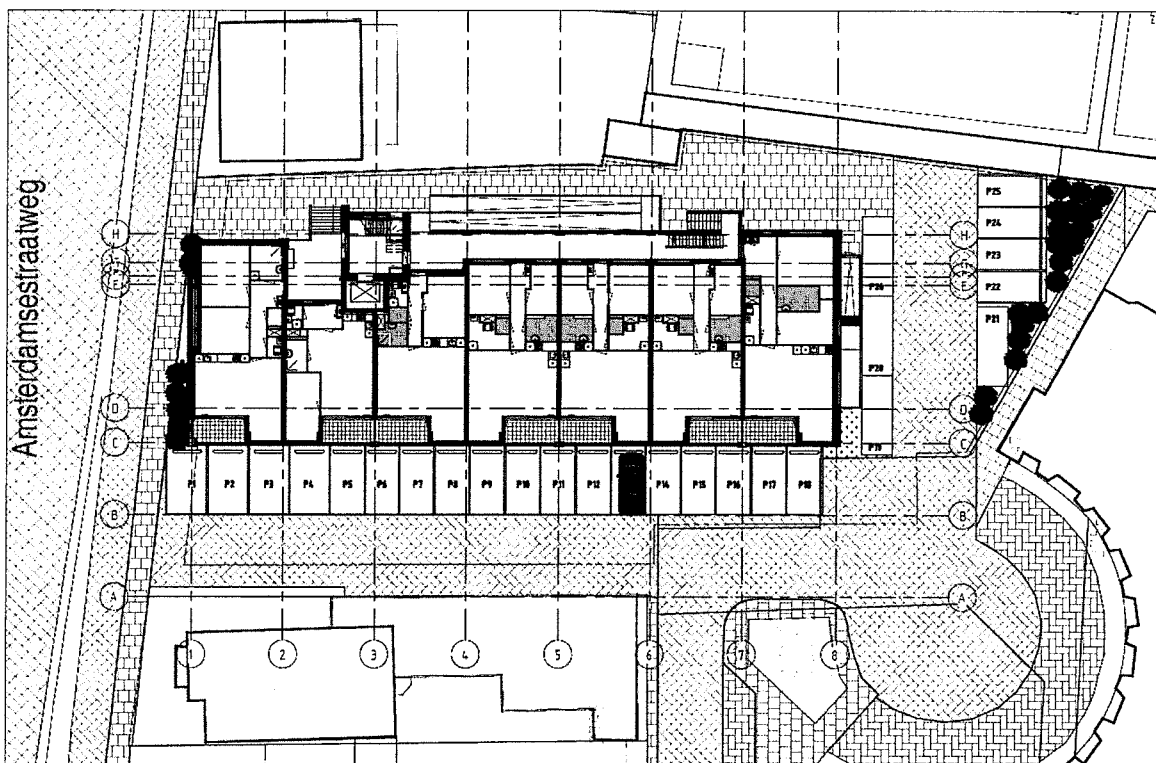
Het appartementengebouw bestaat uit 3 lagen met dakopbouw. Een bouwlaag bestaat uit 7 woningen. De dakverdieping heeft 4 woningen. In het souterrain zijn de 26 bergingen geplaatst. Het appartementengebouw is 13,30 m hoog t.o.v. het maaiveld. De woningen beschikken over loggia's die op het zuid-westen zijn georiënteerd.

De toren behoudt zijn verschijningsvorm en wordt opgeknapt. De entree is aan de toren-zijde van het gebouw. Via de toren is de lift en het trappenhuis bereikbaar.

Er worden geen bergingen, containers, hekken ed. op het maaiveld geplaatst.

## Parkeren

De parkeernormering van 1 parkeerplaats per woning is gelijk aan de eerder vergunde bouwaanvraag. Totaal zijn 26 parkeerplaatsen op eigenterrein geprojecteerd. De inrichting van het maaiveld is overzichtelijk ingericht en de parkeerplaatsen zijn makkelijk toegankelijk. Ook zijn 2 invalide parkeerplaatsen opgenomen in het plan.



### *Inrichting maaiveld*

*Ruimtelijke Onderbouwing Amsterdamsstraatweg 20 Halfweg*

## **Rijks -, Provinciaal - en Gemeentebeleid**

Het rijksbeleid richt zich o.a. op het herstructureren en intensiveren van gebieden binnen de bebouwde kom. De provincie heeft de Structuurvisie Noord-Holland 2040 vastgesteld. Ook daar wordt gestreefd naar een herontwikkeling binnen de bebouwde kom en versterking van de woonfunctie binnen de kernen.

Recent heeft de provincie in het kader van de Taskforce Ruimtewinst de nota Perspectieven van de Dorpskern Halfweg opgesteld. De gemeente heeft deze studie als onderlegger gebruikt voor de Gebiedsvisie. Hoewel de locatie van de kerk niet direct onderdeel was van deze studie, komen wel de uitgangspunten van de studie overeen met die van de kerk. Namelijk het behoud en versterken van de aanwezige ruimtelijke kwaliteit en het versterken van de interne woonfunctie.

## **Geluidhinder**

Op basis van de laatste recente gegevens is een akoestisch onderzoek opgesteld. Het akoestisch onderzoek is separaat bijgevoegd bij de aanvraag van de omgevingsvergunning. Uit deze rapportage blijkt het volgende :

### Wegverkeer

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat het maximale belastingspunt voor de gevel 64 dB bedraagt, waarmee de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. Het is noodzakelijk dat een hogere geluidswaarde van 64 dB wordt vastgesteld.

### Railverkeer

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat het maximale belastingspunt voor de gevel 63 dB bedraagt, waarmee de voorkeursgrenswaarde van 55 dB wordt overschreden. Het is noodzakelijk dat een hogere geluidswaarde van 63 dB wordt.

## **Luchthavenindelingsbesluit**

De locatie ligt net buiten het beperkingsgebied van het LIB. Vrijstellings-mogelijkheden van deze regeling zijn dan ook niet aan de orde.

## **Flora en Fauna**

Bij de beoordeling van plannen moet rekeningen gehouden worden met de mogelijke aanwezigheid van beschermde planten en diersoorten. Sinds het aankopen van de kerk wordt het gebouw periodiek geïnspecteerd. Recent, in februari 2015, is de kerk en de toren door de eigenaar geïnspecteerd op aanwezigheid van oa. mogelijke diersoorten.

Ook waren al maatregelen genomen, om overlast van o.a. vogels te voorkomen. Het ligt niet voor de hand dat de nieuwe ontwikkeling in strijd is met de flora en fauna wet. Aanvullend onderzoek is dan ook op dit moment niet aan de orde.



## **Bodemverontreiniging**

Er is een verkennend bodemonderzoek verricht. Daaruit is naar voren gekomen dat in elk geval bodemsanering moet plaatsvinden voordat kan worden gebouwd.

## **Externe veiligheid**

Uit onderzoek, verricht in het bestemmingsplan, blijkt dat in geen van de berekende situaties de grenswaarde voor plaatsgebonden risico's wordt overschreden. Ook de risicoberekeningen van de groepsrisico's tonen aan dat de oriëntatiewaarde voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in geen enkele situatie wordt overschreden. Ook de huidige kaders voor de externe veiligheid van het vliegverkeer leggen geen directe beperking op voor de uitwerking van het plangebied. Onduidelijk is nog de noodzakelijke afstand van de bouwlocatie tot de aardgastransportleiding. Voor zover wij kunnen overzien is dit niet aan de orde.

## **Luchtkwaliteit**

Het voornemen is de N200 te herinrichten, met als gevolg een reductie van verkeer. Voor zover er gesproken kan worden van kritieke waarden geeft het vigerende bestemmingsplan een maat van 15 m aan uit de as van de parallel gelegen N200. De afstand tussen de As van de N200 en de geplande woningen bedraagt 20 m. Daarmee voldoet de geplande woningbouw aan de eisen van de luchtkwaliteit zoals die gesteld zijn in het vigerende bestemmingsplan.

## **Archeologische waarden**

In Halfweg zijn (nog ) geen archeologische gebieden door het Rijk aangewezen. De archeologische waarden voor heel Halfweg worden op de IKWA-kaart laag ingeschat. Het totale gebied van de omgevingsvergunning bedraagt ca. 1600 m<sup>2</sup>. Circa 50 % van deze ca. 1600 m<sup>2</sup> grond wordt bebouwd. Van deze ca. 1600 m<sup>2</sup> ligt ca. 400 m<sup>2</sup> in het gebied wat eventueel ( een lage ) archeologische waarde zou kunnen hebben. Dit deel is als nihil te beschouwen op het onderwerp ( lage ) archeologische waarden.

## **Economische uitvoerbaarheid**

Het gebied van de omgevingsvergunning ligt volledig op particuliere grond. De gemeente is niet risico dragend betrokken bij het project.

## **Planschade**

Het ligt niet in de verwachting dat omwonenden een claim van planschade zullen indienen. De nieuwe situatie na realisering van het project zal een verbetering zijn voor de kwaliteit van de woonomgeving in vergelijking met de huidige situatie. Mocht er toch sprake zijn van een claim voor planschade, dan zal dit ten laste komen voor de initiatiefnemer.

## **Watertoets**

Het bebouwde oppervlak en de aanwezige verharding bij elkaar zijn in de huidige situatie groter ten opzichte van de nieuwe situatie. Het creëren van extra oppervlaktewater is daarom niet noodzakelijk.

## **Participatie**

De participatie is onderdeel van de procedure voor de omgevingsvergunning. Voorafgaand aan de ter visie legging is informatie en overleg met omwonenden en de dorpsraad wenselijk.

## **Welstand**

Vooruitlopend op de indiening van de omgevingsvergunning is het plan besproken in welstandscommissie. De commissie was enthousiast over de aanpak en de architectuur van het plan.