



Bijlage I De beantwoording van zienswijzen

Het ontwerpbesluit heeft met ingang van 24 juli 2015 tot 5 september 2015 ter inzage gelegen. Naar aanleiding hiervan zijn door of namens de volgende (rechts)personen zienswijzen naar voren gebracht tegen het voornemen tot verlenen van een omgevingsvergunning voor het oprichten van zestien woningen op het perceel plaatselijk bekend Kerklaan 81 (aangevraagd als tegenover 58) te Wateringen:

- A. Anoniem, bij brief (ontvangen op 28 augustus 2015), geregistreerd onder postnummer 15-0700220.
- B. De heer C.P.A. Bekking, Van Catshuysenstraat 15, 2291 RB Wateringen, bij brief van 28 augustus 2015 (ontvangen op 31 augustus 2015), geregistreerd onder postnummer 15-0701037.
- C. De heer A.A.T. Sewalt, Van Catshuysenstraat 3, 2291 RB Wateringen, bij brief van 24 augustus 2014 (ontvangen op 1 september 2015), geregistreerd onder postnummer 15-0701925, met referentie aan de brief van 24 augustus 2014 (ontvangen op 1 september 2014), geregistreerd onder postnummer 14-0441403 en brief van 23 januari 2015 (ontvangen op 27 januari 2015), geregistreerd onder postnummer 15-0014380.
- D. De heer J.H. Overdevest, Van Catshuysenstraat 5, 2291 RB Wateringen, bij brief van 4 september 2015 (ontvangen op 7 september 2015), geregistreerd onder postnummer 15-0705113.
- E. Hoogheemraadschap van Delfland, postbus 3061, 2601 DB Delft, bij brief van 2 september 2015 (ontvangen op 7 september 2015), geregistreerd onder postnummer 15-0705123.

De zienswijzen zijn tijdig naar voren gebracht.

Onderstaand volgt een beknopte weergave van de zienswijze met daaronder puntsgewijs onze reactie hierop.

- A. De anoniem naar voren gebrachte zienswijze kan als volgt worden samengevat:
 - 1. De Van Catshuysenstraat 3 t/m 17 oneven leent zich niet voor ontsluiting van de voorgenomen woningen met tweerichtingsverkeer, gelet op de beperkte ruimte, het ontbreken van een trottoir en de toename van het aantal verkeersbewegingen;
 - 2. Het moet toch mogelijk zijn om aan de voorzijde van de acht woningen, gesitueerd aan de zijde van de Noordweg, parkeerplaatsen te realiseren om zo het aantal bewegingen van het bestemmingsverkeer te verdelen tussen de Van Catshuysenstraat even nummers en de Van Catshuysenstraat oneven nummers?;
 - 3. Er dienen meer parkeerplaatsen voor de bewoners te worden gerealiseerd ter vervanging van de zes parkeerplaatsen naast Van Catshuysenstraat 3 die door realisatie van het project komen te vervallen;
 - 4. Als alternatief voor onderhavig bouwplan, verstrek ik een voorstel.

Ten aanzien van deze zienswijze merken wij het volgende op:

- A1. Op de erftoegangsweg Van Catshuysenstraat 3 t/m 17 is de Wegenverkeerswet 1994 van toepassing. Er is immers sprake van een voor het openbaar verkeer openstaande weg als



bedoeld in artikel 1, lid 1, onder b van die wet. De verkeersdeelnemers op de Van Catshuysenstraat 3 t/m 17 dienen zich dan ook vanzelfsprekend te conformeren aan Wegenverkeerswet 1994 (art. 2, lid 1) waarmee onder meer wordt beoogd de veiligheid op de weg te verzekeren, weggebruikers en passagiers te beschermen en zoveel mogelijk de vrijheid van het verkeer te waarborgen. Het CROW (het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte) heeft kencijfers opgesteld voor de verkeersgeneratie van verschillende functies. Van belang hierbij is ook de ligging van de functie. Westland is gecategoriseerd als matig stedelijk gebied, en de locatie ligt in de "rest bebouwde kom". Het bijbehorende kencijfer voor de te realiseren woningen (koop, tussen-/hoekwoning) bedraagt volgens het CROW tussen de 6,7 en 7,5 gemotoriseerde verkeersbewegingen per etmaal per woning. Aangezien er 16 grondgebonden rij- en hoekwoningen komen, is er als gevolg van deze ontwikkeling dan ook een toename van tussen de 107 en 120 gemotoriseerde verkeersbewegingen per etmaal te verwachten. Er wordt vanuit gegaan dat op de drukste momenten, in een spitsuur, 10% van de totale verplaatsingen plaats vindt. Dit komt neer op 11 tot 12 motorvoertuigen per uur in de spits. Omgerekend betreft dit gemiddeld 1 auto per 5 minuten. Dit blijft binnen de normen uit "Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom" van het CROW waarin is vermeld dat een verkeersintensiteit van 5000 tot 6000 motorvoertuigen per etmaal in een 30km/u-zone acceptabel is;

- A2. Het perceel waarop onderhavige aanvraag betrekking heeft, ligt op de hoek van de Kerklaan en de Noordweg in Wateringen aan een rotonde.

De gevraagde ontsluiting van het perceel heeft betrekking op ontsluiting aan de achterzijde van het perceel via de Van Catshuysenstraat en de Van der Meerstraat.

Reclamant stelt voor om bij de voorgenomen acht woningen aan de zijde van de Noordweg parkeerplaatsen aan de voorzijde te realiseren en die woningen ook aan deze (noord)zijde te ontsluiten.

Een eventuele ontsluiting via de noordzijde betekent naast een kleine omweg ook dat de parallelweg doorgetrokken dient te worden. Zolang hiervoor geen absolute noodzaak bestaat heeft het de voorkeur dit vooral niet te doen. Immers de huidige parallelweg is al slecht bereikbaar, het verlengen van de parallelweg biedt absoluut geen ruimtelijke meerwaarde aan de Noordweg en het verlengen richting, of zelfs aansluiten op, de rotonde zal ongetwijfeld zorgen voor een onduidelijker en dus verslechterde verkeerssituatie. Met name 's nachts zullen bijvoorbeeld tegemoetkomende auto's op de parallelweg voor verwarrende momenten kunnen zorgen op de rotonde. Voorts zullen de acht woningen aan de zijde van de Kerklaan toch ook al aan de achterzijde moeten worden ontsloten, gezien de aanwezigheid van een trottoir, fietspad en bushalte aan de zijde van de Kerklaan. Dit pleit ervoor het perceel volledig te ontsluiten via de achterzijde (zoals nu reeds gebeurt).

Bovendien is dit ook de kortste en snelste route;

- A3. Op de locatie naast Van Catshuysenstraat waar over 'parkeerplaatsen' wordt gesproken is parkeren in het geheel niet toegestaan. Het tweedelig te openen hekwerk dat toegang verschaft tot het perceel Kerklaan 81 dient te worden aangemerkt als een inrit of een uitrit. Krachtens artikel 24, lid 1, onder b van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) mag de bestuurder zijn voertuig hier niet voor parkeren. Er is hier dan ook geen sprake van parkeerplaatsen die moeten worden gecompenseerd en zijn dan ook niet betrokken bij de toetsing van de aanvraag aan de parkeernormering van het Westlands Verkeer en Vervoerplan (WVVP);
- A4. Zie beantwoording onder A2.



- B. De door de heer C.P.A. Bekking naar voren gebrachte zienswijze kan als volgt worden samengevat:
1. De omvang van het plan (16 woningen in combinatie met 26 parkeerplaatsen) verhoudt zich niet tot onderhavige, binnenstedelijke, locatie. Niet voor niets was er in het oorspronkelijk bestemmingsplan ruimte voor het oprichten van een woning;
 2. De Van Catshuysenstraat 3 t/m 17 oneven leent zich niet voor ontsluiting van de voorgenomen woningen, gelet op het gegeven dat de straat momenteel al te smal is om het elkaar tegemoet komende verkeer te laten passeren en al moeilijk toegankelijk is voor ophaal- en hulpdiensten;
 3. De ontsluiting van het voorgenomen parkeerterrein leidt tot een onoverzichtelijke en daardoor gevaarlijke situatie waar deze kruist met het fiets- en voetpad tussen de Van Catshuysenstraat en de Kerklaan waarvan voetgangers en fietsers gebruik maken;
 4. Bouwverkeer door de Van Catshuysenstraat 3 t/m 17 oneven leidt tot een ongewenste en gevaarlijke situatie;
 5. Tijdens de bouwperiode ontstaat er extra overlast;
 6. Het woongenot wordt aangetast. Door realisatie van het project wordt planschade veroorzaakt;
 7. Uit tekeningen blijkt dat er sprake is van zes parkeerplaatsen naast Van Catshuysenstraat 3 die toeberekend dienen te worden aan het bouwplan "Centrum Wonen" (26 woningen Van Catshuysenstraat 2 t/m 16 even en 3 t/m 17 oneven en Colenstraat 2 t/m 10 even en 1 t/m 9 oneven). Door de realisatie van het project komen deze te vervallen. Vanuit de gemeente wordt gesteld dat voornoemde parkeerplaatsen niet formeel zijn. Naast het voornoemde is er na 25 jaar sprake van een genormaliseerde situatie waaraan niet zomaar voorbij gegaan kan worden. De parkeerdruk zal door voornoemd standpunt van de gemeente alleen maar toenemen;
 8. De heer Bekking zou graag worden gehoord zoals is vastgelegd in artikel 7:2 van de Algemene wet bestuursrecht;
 9. Een plan met minder dan zestien woningen, met een andere ontsluiting en in combinatie met een aantal verkeersmaatregelen kan wel tot een aanvaardbare planvorming leiden;

Ten aanzien van deze zienswijze merken wij het volgende op:

- B1. Als basis voor het vigerende bestemmingsplan is de situatie geweest zoals die was op het moment van het opstellen van het bestemmingsplan met tot doel de bestaande ruimtelijke situatie vast te leggen. Na vaststelling van het vigerende bestemmingsplan heeft het college de mogelijkheid hiervan af te wijken indien voldaan kan worden aan een goede ruimtelijke ordening.

In tegenstelling tot wat reclamant aangeeft, worden geen 26, maar 31 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd ten behoeve van onderhavig project waarmee wordt voldaan aan de parkeernormering uit het Westlands Verkeer en Vervoersplan (WVVP).

De opmerkingen die door reclamant tevens op dit onderdeel zijn geplaatst, hebben betrekking op stedenbouwkundige beoordelingsaspecten. Er heeft een stedenbouwkundige beoordeling door de stedenbouwkundige van de gemeente Westland plaats gevonden die uit diverse aspecten bestaat. De stedenbouwkundige beoordeling maakt onderdeel uit van de ruimtelijke onderbouwing die ten grondslag ligt aan de afwijking van het ter plaatse geldende bestemmingsplan. Bij advies van 7 april 2015 heeft de stedenbouwkundige te kennen gegeven dat er ruimtelijk vanuit stedenbouw geen bewaar bestaat tegen de



voorgestelde ontwikkeling. Reclamant heeft niet aannemelijk gemaakt dat voornoemd stedenbouwkundig advies is gebaseerd op onjuiste stedenbouwkundige aspecten. Bovendien heeft de welstandscommissie Dorp, Stad & Land in haar advies van 3 maart 2015 aangegeven van mening te zijn dat het plan niet strijdig is met redelijke eisen van welstand. Reclamant heeft geen tegenadvies overgelegd van een deskundig te achten persoon of instantie danwel gemotiveerd aangevoerd dat het welstandsadvies in strijd is met de redelijke eisen van welstand zoals deze zijn vastgesteld in de Welstandnota Westland 2012. Wij zien op grond van vorenstaande geen redenen om deze adviezen in twijfel te trekken en hiervan af te wijken;

- B2. Zie beantwoording onder A1;
- B3. Het pad waarover wordt gesproken betreft een voetpad. Het is derhalve niet toegestaan er fietsend gebruik van te maken. Om de verkeersveiligheid ter plaatse van de toegang van het aan te leggen parkeerterrein verder te vergroten wordt tussen de inrit en de aan de Van Catshuysenstraat 3 gelegen hoekwoning een vrije zicht ruimte gecreëerd, zal er een snelheidsremmende maatregel in de vorm van een inritconstructie worden toegepast, wijzigt het verloop van het voetpad en wordt er een hoogteverschil gerealiseerd tussen het trottoir en de rijbaan. Wij zijn van mening dat deze maatregelen voldoen om de verkeersveiligheid ter plaatse naar behoren te kunnen verzekeren.
- B4. Bij de aanvraag omgevingsvergunning is een (bouw)veiligheidsplan als bedoeld in artikel 8.7 van het Bouwbesluit 2012 aangeleverd. Het (bouw)veiligheidsplan wordt opgesteld om de gevolgen voor de externe veiligheid in te kunnen schatten en daarmee deze veiligheid te kunnen waarborgen. In het (bouw)veiligheidsplan zijn onder meer maatregelen met betrekking tot bouwverkeer opgenomen. Het veiligheidsplan is door ons beoordeeld en wij zijn van mening dat de erin genoemde maatregelen voldoen om te veiligheid in de omgeving te kunnen waarborgen;
- B5. Om hinder gedurende de periode dat werkzaamheden ter realisatie van het project plaatsvinden tot minimum te beperken, worden door ons voorschriften aan de omgevingsvergunning verbonden die bij de uitvoering van de werkzaamheden in acht dienen te worden genomen. Deze voorschriften hebben onder meer betrekking op veiligheid in de omgeving, het voorkomen of beperken van geluidhinder, het voorkomen of beperken van trillingshinder en het voorkomen of beperken van stofhinder. Hoewel hinder nooit volledig voorkomen kan worden, achten wij deze voorschriften afdoende om hinder tot een minimum te beperken;
- B6. Onderhavig omgevingsvergunning is verleend met toepassing van artikel 2.12 van de Wabo. Op grond van vaste jurisprudentie staat een privaatrechtelijke belemmering de verlening van een omgevingsvergunning middels artikel 2.12 van de Wabo in de weg als het een evident karakter heeft. Uit de enkele mededeling dat dat het woongenot van reclamant wordt aangetast kunnen wij niet concluderen dat er sprake is van een evident privaatrechtelijke belemmering die verlening van onderhavig omgevingsvergunning in de weg staat. Gelet op het feit dat het project in een woonwijk is gelegen is een zekere beperking van het woongenot aanvaardbaar en worden de belangen van reclamant niet onevenredig aangetast. Voorts kan reclamant op grond van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek tot tegemoetkoming in de schade indienen. Dit is een procedure die los staat van de aanvraag omgevingsvergunning;
- B7. Zie beantwoording onder A3. Bovendien ontbreekt enige aanduiding dat het parkeerplaatsen zou betreffen, is ons de door reclamant gestelde duur van gebruik niet gebleken en doet dit bovendien niet af van het verbod krachtens artikel 24, lid 1, onder b van het RVV 1990;



B8. Op grond van artikel 3.10, lid 1, onder a van de Wabo is op de voorbereiding van het besluit op onderhavige omgevingsvergunning afdeling 3.4 van de Awb van toepassing. Dit houdt in dat het ontwerpbesluit gedurende een periode van zes weken ter inzage wordt gelegd en dat één ieder zienswijzen naar voren kan brengen. In de kennisgeving van de ter inzage gelegde ontwerpbesluit hebben wij aangegeven op welke wijze zienswijzen naar voren gebracht kunnen worden. Reclamanten die een zienswijze naar voren hebben gebracht kunnen nadien beroep instellen bij de rechtbank.

Reclamant verwijst naar artikel 7:2 van de Awb, waarin is opgenomen dat belanghebbenden die een bezwaarschrift hebben ingediend in de gelegenheid worden gesteld om te worden gehoord, alvorens een beslissing op bezwaar wordt genomen. Voornoemd artikel maakt onderdeel uit van de bezwaarprocedure in de reguliere voorbereidingsprocedure. Zoals hierboven aangegeven is op de voorbereiding van het besluit op onderhavige omgevingsvergunning de uniforme openbare voorbereidingsprocedure als bedoeld in afdeling 3.4 van de Awb van toepassing en kan er geen bezwaarschrift worden ingediend. Er kan dus niet gehoord worden als bedoeld in artikel 7:2 van de Awb;

B9. Het besluit op de aanvraag is genomen op basis van hetgeen is aangevraagd. Wij zijn van mening dat, mede gezien de inhoud van de ruimtelijke onderbouwing, wel sprake is van een aanvaardbare ontwikkeling. Zie tevens beantwoording onder A2;

C. De door de heer A.A.T. Sewalt naar voren gebrachte zienswijze kan als volgt worden samengevat:

1. Om de parkeerplaatsen van de te realiseren woningen te bereiken dient al het verkeer gebruik te maken van de Van Catshuysenstraat 3 t/m 17 oneven en moet dit verkeer gebruik maken van een smalle toegang op één meter afstand van de woning Van Catshuysenstraat 3 waardoor parkeren, weggrijden en langsrijden een toename van de luchtvervuiling en geluidsoverlast veroorzaken;
2. Het moet toch mogelijk zijn om aan de voorzijde van de zeven woningen, gesitueerd aan de zijde van de Noordweg, parkeerplaatsen te realiseren om zo het aantal bewegingen van het bestemmingsverkeer te verdelen tussen de Van Catshuysenstraat even nummers en de Van Catshuysenstraat oneven nummers?;
3. De gemeentelijke openbare parkeerplaats voor 6 auto's bestemd voor de huidige bewoners van de Van Catshuysenstraat verdwijnt ten gevolge van het bouwproject. Op welke wijze worden deze gecompenseerd?;
4. De dertig bij de nieuwe woningen te realiseren parkeerplaatsen zijn te smal ingetekend waardoor er uiteindelijk veel minder parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd met een tekort tot gevolg;
5. Van de te realiseren parkeerplaatsen zijn slechts vijf bestemd voor het parkeren door bezoekers hetgeen leidt tot parkeeroverlast in de directe omgeving;
6. Het realiseren van 16 woningen op het perceel Kerklaan 81 is veel te veel en moet beperkt blijven tot een kleiner aantal woningen;
7. Het verwijderen van de garage en schuur, waarvan het dak geheel uit asbest bestaat, op het perceel Kerklaan 81 leidt tot zorg vanwege de korte afstand tot de tuin;
8. Er verdwijnt 2.500 m² bomen en struiken alsmede de vleermuizen en vogels welke thans in groten getale de bomen bevolken en betekent een enorme verarming voor deze buurt;
9. De verkeersveiligheid voor met name voetgangers en fietsers zal enorm worden aangetast doordat deze komende vanuit de Van Catshuysenstraat 3 t/m 17 oneven richting het pad tussen het plangebied en de woning Kerklaan 79D en vice versa de in/uitgang van de



parkeerplaats moeten kruisen, gebruik makende van de rijweg door het ontbreken van een trottoir in de Van Catshuysenstraat 3 t/m 17 oneven;

10. Thans komt de zijuitgang van de achtertuin van de woning Van Catshuysenstraat 3 uit op het openbaar gebied grenzend hieraan. Wordt er voorzien in het vestigen van een recht van overpad?;
11. Het realiseren van zestien woningen op onderhavig perceel is te veel en zal beperkt moeten blijven tot een kleiner aantal woningen;
12. Bij de uitvoering van onderhavig plan zal de woning Van Catshuysenstraat 3 beduidend minder waard worden. Waar kan de claim voor waardevermindering worden neergelegd?;
13. Als alternatief voor onderhavig bouwplan, verstrek ik een tweetal voorstellen.

Ten aanzien van deze zienswijze merken wij het volgende op:

- C1. Zie beantwoording onder A1. Voorts is ten behoeve van het project een toetsing gedaan van de gevolgen voor de luchtkwaliteit als gevolg van de voorgenomen herontwikkeling van de projectlocatie (Onderzoek luchtkwaliteit Kerklaan 81 Wateringen, Search Ingenieursbureau, projectnr 28.14.00043.1, datum 21 augustus 2014).

Uit de toets komt naar voren dat de ontwikkelingen dermate gering van omvang zijn dat deze ruimschoots vallen binnen de specifiek aangeduide categorie voor woningen (woningbouw met één ontsluitingsweg en minder dan 1.500 woningen). Op basis daarvan kan gesteld worden dat de ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit. Wij zien geen redenen om deze conclusie in twijfel te trekken.

In het algemeen is een geluidsbelasting op de gevel van een bestaande woning tot een maximum van 55 dB(A) toegestaan. Uit artikel 74, lid 2, onder b van de Wet geluidhinder vloeit voort dat het gebruik van een autoweg waarvoor als verkeersmaatregel een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt, waarvan in casu sprake is, geen ongeoorloofde geluidsbelasting teweeg brengt en onderhavige aanvraag derhalve voldoet aan de thans geldende wettelijke vereisten;

- C2. Zie beantwoording onder A2;

- C3. Zie beantwoording onder A3;

- C4. Ingevolge artikel 2.5.30 van de Bouwverordening Westland 2005 dienen de afmetingen van parkeerruimten ten minste 1,80 meter bij 5 meter te bedragen.

Uit de bij de aanvraag overgelegde tekening BA001, laatstelijk gewijzigd 20-05-2015 blijkt dat de breedte van de parkeervakken op onderhavig perceel minimaal 2,3 meter bedraagt. De breedte van de aan te leggen parkeerplaatsen voldoet dan ook aan voornoemde bouwverordening, waarmee ook het benodigde aantal aan te leggen parkeerplaatsen realiseerbaar is;

- C5. Conform het Westlands Verkeer en Vervoersplan bedraagt de parkeernorm voor woningen in het dure segment, gelegen in de rest bebouwde kom 2,1 parkeerplaats per woning. Voor woningen in het middeldure segment, gelegen in de rest bebouwde kom bedraagt deze 1,9 parkeerplaats per woning. De parkeerbehoefte wordt bepaald aan de hand van de verkoopprijzen van de woningen. Hierin worden de kosten voor een parkeerplaats niet meegerekend. Bij onderhavig project bedragen deze € 7.500,- voor de eerste parkeerplaats bij de woning op het gemeenschappelijke parkeerterrein. Onderhavig project bestaat uit dertien woningen in het middeldure segment en drie woningen in het dure segment. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen bedraagt dan: $(13 \times 1,9) + (3 \times 2,1) = 31$ parkeerplaatsen. Van dit aantal dient 0,3 parkeerplaats per woning ten behoeve van



bezoekers beschikbaar te zijn. $0,3 \times 16 = 4,8$. Van de 31 te realiseren parkeerplaatsen dienen er dus vijf voor bezoekers beschikbaar te zijn. Bij het aangevraagde project wordt hierin voorzien en voldoet dus aan het gestelde in het WVVP.

- C6. Zie beantwoording onder B1;
- C7. Onderhavige aanvraag omgevingsvergunning heeft geen betrekking op het slopen van de garage en schuur en het verwijderen van asbesthoudende materialen waarover door reclamant gesproken wordt. Beantwoording op dit onderdeel is dan ook niet aan de orde;
- C8. De bomen en struiken welke verdwijnen ten gevolge van realisatie van onderhavig project betreft (opgaande) tuinbeplanting zonder beschermde status. Bovendien zijn in het kader van de Flora- en faunawet de ecologische effecten van het project beoordeeld (Quickscan natuurtoets Kerklaan 81 te Wateringen-Een inventarisatie van beschermde flora en fauna, Stichting Staring advies, rapportnr 1421 projectnummer 2306, datum augustus 2014). De Eco-effectenscan heeft als doel de ecologische waarden van de projectlocatie te bepalen aan de hand van inventarisatie en verkregen informatie.

Naar verblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis, laatvlieger en ruige dwergvleermuis is aanvullend onderzoek (Boerboom, R. (2015), Aanvullend vleermuisonderzoek Kerklaan 81 in Wateringen. Definitief rapport 1514. Staring Advies, Hoog-Keppel) verricht. Aan de hand van de resultaten van dit onderzoek kan de volgende conclusie worden getrokken:

Er zijn geen vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig in het plangebied. Het aanvragen van een ontheffing en het treffen van mitigerende en/of compenserende maatregelen is niet noodzakelijk.

Het onderzoek en rapport zijn correct en volledig uitgevoerd.

Op basis van de onderzoeken wordt geconcludeerd dat er vanuit het oogpunt van flora- en fauna geen belemmeringen bestaan voor de uitvoering van het project. Wij zien geen redenen om deze conclusie in twijfel te trekken;

- C9. Zie beantwoording onder B3;
- C10. Door de aanvrager van de omgevingsvergunning is geantwoord dat er zal worden voorzien in het vestigen van een recht van overpad zoals door reclamant gevraagd;
- C11. Zie beantwoording onder B9;
- C12. Zie beantwoording onder B6;
- C13. Zie beantwoording onder A2.

D. De door de heer J.H. Overdevest naar voren gebrachte zienswijze kan als volgt worden samengevat:

1. De ontsluiting voor autoverkeer van het project via de Van Catshuysenstraat 3 t/m 17 oneven leidt tot een onoverzichtelijke en gevaarlijke situatie omdat voetgangers geen gebruik kunnen maken van een trottoir, ook veel fietsverkeer gebruik maakt van deze straat en er nu al regelmatig auto's verplaatst moeten worden om de vuilniswagen er langs te kunnen laten;
2. De Van Catshuysenstraat 3 t/m 17 oneven is niet geschikt voor bouwverkeer gelet op de beperkte ruimte;
3. De huidige parkeerplaatsen naast Van Catshuysenstraat 3 komen door realisatie van het project te vervallen Hier staan gemiddeld zes auto's Waar gaan deze parkeren?;
4. Als alternatief voor onderhavig bouwplan, doe ik een drietal voorstellen.

Ten aanzien van deze zienswijze merken wij het volgende op:

- D1. Zie beantwoording onder B3;
- D2. Zie beantwoording onder B4;



D3. Zie beantwoording onder A3;

D4. Zie beantwoording onder A2.

E. De door Hoogheemraadschap van Delfland naar voren gebrachte zienswijze kan als volgt worden samengevat:

1. In de waterparagraaf (die onderdeel uitmaakt van de ruimtelijke onderbouwing) ontbreekt de uitleg op welke wijze de hoeveelheid te compenseren water daadwerkelijk gecompenseerd gaat worden.

Ten aanzien van deze zienswijze merken wij het volgende op:

- E1. Uit de bij de aanvraag overgelegde tekening KC001, d.d. 31-03-2015 in combinatie met de waterparagraaf (die onderdeel uitmaakt van de ruimtelijke onderbouwing) blijkt onvoldoende op welke wijze de hoeveelheid te compenseren water daadwerkelijk gecompenseerd gaat worden. Op dit onderdeel wordt de zienswijze van reclamant dan ook overgenomen. De situatietekening KC001, d.d. 31-03-2015, is op dit onderdeel aangepast en heeft als meest recente wijzigingsdatum 08-10-2015 en vervangt de exemplaren van eerdere datum. Deze tekening maakt tevens onderdeel uit van het besluit.

Conclusie ten aanzien van de anoniem, de door C.P.A. Bekking, A.A.T. Sewalt, J.H. Overdevest en Hoogheemraadschap van Delfland naar voren gebrachte zienswijzen:

De genoemde zienswijzen geven ons geen aanleiding om het ontwerp-besluit voor het oprichten van zestien woningen op het perceel Kerklaan 81 (aangevraagd als tegenover 58) te Wateringen te herzien dan wel aan te vullen, met uitzondering van het toevoegen van het aanvullend onderzoek naar verblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis, laatvlieger en ruige dwergvleermuis (Boerboom, R. (2015), Aanvullend vleermuisonderzoek Kerklaan 81 in Wateringen. Definitief rapport 1514. Staring Advies, Hoog-Keppel) en de situatietekening KC001, d.d. 31-03-2015, laatstelijk gewijzigd op 08-10-2015 met betrekking tot de uitleg, middels oppervlakteaanduiding, inzake de wijze waarop de hoeveelheid te compenseren water daadwerkelijk gecompenseerd gaat worden.