



Gemeente Vlaardingen

**Nota van zienswijzen in het kader van het ontwerpwijzigingsplan “Scheurstrookweg”
(Zevenmanshaven-West) (geanonimiseerd)
dd.: 4 december 2018**

1. Inleiding

Op 1 februari 2017 heeft een aannemersbedrijf een omgevingsvergunning aangevraagd voor het realiseren van een ontsluitingsweg op de locatie Zevenmanshaven-West met de volgende activiteiten:

- weg aanleggen;
- werken/werkzaamheden (aanleg).

De bovenstaande werkzaamheden dienen door middel van een wijzigingsplan tot stand te worden gebracht.

De gemeente is voornemens om de bestemming “Groen” van de gronden van de zogenaamde “Scheurstrookweg” (kadastrale gemeente Vlaardingen, sectie D, perceelnummer 825) te wijzigen naar “Verkeer”.

Met het wijzigen van de bestemming wordt het mogelijk hier een nieuwe ontsluitingsweg aan te leggen voor de bedrijfsgronden direct ten oosten van het plangebied. In de toekomst kunnen tevens de bedrijven aan de westzijde van het plangebied gebruik maken van de nieuwe ontsluitingsweg. Deze bestemmingswijziging is mogelijk op basis van de wijzigingsbevoegdheid in artikel 4.3.2 van het huidige bestemmingsplan “Maasoeverzzone”.

Het ontwerp-wijzigingsplan “Scheurstrookweg” heeft van 30 juni 2017 tot en met 10 augustus 2017 ter inzage gelegen. Voorafgaand aan de terinzagelegging is er op 1 juni 2017 een inloopbijeenkomst gehouden voor de bedrijven op het “Scheur”. Deze bijeenkomst vond plaats bij een bedrijf op het betreffende industrieterrein te Vlaardingen.

Tijdens de terinzagelegging is er één zienswijze ingediend door een advocatenkantoor namens twee bedrijven.

In deze nota van zienswijzen wordt de zienswijze kort samengevat, een reactie gegeven en aangegeven of de zienswijze wordt overgenomen en wat voor consequenties dit heeft voor het uiteindelijke besluit. Voor de volledige inhoud van de zienswijze wordt verwezen naar de ingediende zienswijze.

2. Zienswijzen

ZIENSWIJZE	REACTIE
1. In de toelichting wordt niet aangegeven ten behoeve van welke bedrijfsgronden en welke bedrijven het precies betreft.	In de toelichting wordt in paragraaf 2.2 aangegeven ten behoeve van welke bedrijfsgronden het onderhavige plan is opgesteld, namelijk de gronden aan de oostzijde van de Scheurstrook die in eigendom zijn bij een firma en twee bedrijven. In de (nabije) toekomst worden tevens de gronden aan de zuidoostzijde en de westzijde van de Scheurstrook ontwikkeld. Hiermee is reeds bij het opstellen van het bestemmingsplan "Maasoeverzone" rekening gehouden. De Scheurstrook is aangewezen als locatie voor een nieuwe ontsluitingsweg waarvoor een wijzigingsbevoegdheid is opgenomen. Op de verbeelding van het bestemmingsplan "Maasoeverzone" is de gebiedsaanduiding weergegeven als zijnde "wro-zone-wijzigingsgebied-4". De gronden ten oosten en zuidoosten van de Scheurstrook hebben in gevolge het bestemmingsplan "Maasoeverzone" een bedrijfsbestemming. Genoemd punt heeft <u>geen</u> gevolgen voor het wijzigingsplan.
2. In de toelichting wordt niet onderbouwd waarom de aanleg van de scheurstrookweg noodzakelijk is.	De onderbouwing is reeds weergegeven in het bestemmingsplan "Maasoeverzone" en verder uitgewerkt in de toelichting op het ontwerp-wijzigingsplan. Hierin wordt aangegeven dat de eigenaar van de gronden ten oosten van de Scheurstrook voornemens is om daar nieuwe bedrijvigheid te realiseren. In verband met veiligheidsaspecten en (toekomstige) bedrijfsefficiëntie is reeds bij het opstellen van het bestemmingsplan 'Maasoeverzone' besloten ten behoeve van de aanleg van de ontsluitingsweg een wijzigingsbevoegdheid op te nemen. Destijds is door de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond gesignaleerd dat veel van de bedrijven aan de Maassluisdijk en de Deltaweg ontsluiten op deze gebiedsontsluitingswegen, wat tot hinderlijke en onveilige situaties zou kunnen leiden. Een extra ontsluiting van de bestaande bedrijventerreinen op de Maassluisdijk zou volgens de Veiligheidsregio 'wenselijk' zijn. Nu er concrete plannen zijn voor ontwikkeling van de gronden met een bedrijfsbestemming aan de oostzijde van de Scheurstrook wenst het college gebruik te maken van de ten behoeve van de ontsluitingsweg opgenomen wijzigingsbevoegdheid. Een deel van de te ontwikkelen gronden kan momenteel enkel worden ontsloten via het bedrijfsterrein van het aansluitend ten noorden gelegen bedrijf, wat niet wenselijk is.

	Genoemd punt heeft <u>geen</u> gevolgen voor het wijzigingsplan.
3. Er is niet geconcretiseerd welke 'nieuwe bedrijvigheid' het zou betreffen, waardoor niet met voldoende zekerheid valt te beoordelen welke logistieke behoeften hierbij bestaan.	Ingevolge het vigerende bestemmingsplan "Maasoeverzone" zijn de gronden ten oosten van de Scheurstrook bestemd voor bedrijven tot en met categorie 5.2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten en voor het overige zoals bepaald in artikel 3.1 van het vigerende bestemmingsplan. Welke bedrijven zich concreet wensen te vestigen is nog niet bekend. Genoemd punt heeft <u>geen</u> gevolgen voor het wijzigingsplan.
4. Er is geen onderbouwing dat de bestaande ontsluiting van Beelen niet zou voldoen i.v.m. veiligheid en bedrijfsefficiëntie.	Het te ontwikkelen perceel betreft een solitair perceel dat op dit moment niet is ontsloten. In het vigerende bestemmingsplan is mede met het oog op de toekomstige ontwikkeling van de gronden ten oosten van de Scheurstrook een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van een ontsluitingsweg opgenomen. Er is dan ook geen reden waarom een ontsluiting van de te ontwikkelen percelen via de bij Beelen in eigendom zijnde percelen gerealiseerd zou moeten worden. Daarnaast acht Beelen een ontsluiting via het eigen terrein om haar moverende redenen ook niet wenselijk. Genoemd punt heeft <u>geen</u> gevolgen voor het wijzigingsplan.
5. De ruimtelijke noodzaak om een nieuwe weg planologisch te faciliteren is gelet op de voorgaande zienswijzen onvoldoende gemotiveerd.	Zie de reactie op de voorgaande onderdelen van de zienswijze. Genoemd punt heeft <u>geen</u> gevolgen voor het wijzigingsplan.
6. Het ontwerp-wijzigingsplan voldoet niet aan alle voorwaarden zoals genoemd in art. 4.3.2 van de planregels van het bestemmingsplan "Maasoeverzone", omdat de economische uitvoerbaarheid niet is aangetoond. Er is nl. geen inzicht in de nog te sluiten anterieure overeenkomst.	De anterieure overeenkomst is reeds gesloten op 26 augustus 2015. De inhoud daarvan behoeft niet opgenomen te worden in de ruimtelijke onderbouwing. Door het sluiten van de anterieure overeenkomst, waarin is opgenomen dat de kosten voor de ontwikkeling van de bedrijfsgronden, de procedure van het wijzigingsplan en de aanvraag van de omgevingsvergunning voor rekening van de initiatiefnemers zijn, is het kostenverhaal anderszins verzekerd. Bovendien bestaat de reële verwachting dat de ontwikkeling van de naastgelegen gronden voldoende omzet zal genereren om de aanleg van de weg te financieren. Tot slot bestaat er voor de gemeente geen aanleiding te moeten twijfelen aan de solvabiliteit van initiatiefnemers.

	Genoemd punt heeft <u>geen</u> gevolgen voor het wijzigingsplan.
7. Het wijzigingsplan past niet binnen de bestaande bestemming "groen".	In het moederplan 'Maasoeverzone' wordt opgemerkt dat in het gebied weinig groen van betekenis aanwezig is en dat slechts de dijken Maassluissedijk en Spoordijk het enige '<i>structurele</i>' groen vormen. De Scheurstrook wordt niet aangemerkt als '<i>structureel</i>' groen. De Scheurstrook maakt indirect deel uit van het aansluitende bedrijventerrein en bestaat uit een strook grasland die verder niet is ingericht of aangelegd. In het vigerende bestemmingsplan is dan ook ter plaatse van de Scheurstrook in de bestemming "groen" een wijzigingsbevoegdheid voor een ontsluitingsweg opgenomen. Deze wijzigingsbevoegdheid is inmiddels onherroepelijk. De planologische aanvaardbaarheid van de nieuwe bestemming mag daarom in beginsel als een gegeven worden beschouwd. Genoemd punt heeft <u>geen</u> gevolgen voor het wijzigingsplan.
8. De weg is niet openbaar en daardoor in strijd met artikel 5 van het bestemmingsplan Maasoeverzone.	Na realisatie van de weg wordt deze overgedragen aan de gemeente. Het wordt een openbare weg in de zin van artikel 4 van de Wegenwet. Genoemd punt heeft <u>geen</u> gevolgen voor het wijzigingsplan.
9. Het ontwerp-wijzigingsplan staat op gespannen voet met de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), ondanks dat deze geen concrete beleidskaders vormen.	De SVIR bevat geen concrete beleidskaders voor onderhavige ontwikkeling. Het onderhavige wijzigingsplan is evenwel zeker niet in strijd met de SVIR. De SVIR heeft 4 speerpunten: een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. De ambitie omtrent 'concurrerend' omvat dat in 2040 Nederland tot de top 10 van meest concurrerende economieën van de wereld behoort met een kwalitatief hoogwaardig vestigingsklimaat voor bedrijven en kenniswerkers door een goede ruimtelijk-economische structuur. De ambitie omtrent 'bereikbaarheid' omvat dat gebruikers in 2040 beschikken over optimale ketenmobiliteit door een goede verbinding van de verschillende mobiliteitsnetwerken via multimodale knooppunten (voor personen en goederen) en door een goede afstemming van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling. De ambitie omtrent 'leefbaar en veilig' omvat dat in 2040 de woon- en werklocaties in steden en dorpen aansluiten op de (kwalitatieve) vraag en dat locaties voor transformatie en herstructurering zoveel mogelijk worden benut.

	Het onderhavige ontwerp-wijzigingsplan voldoet bij uitstek aan de vier speerpunten van de SVIR. Ook het Bro staat niet in de weg aan de uitvoering van de ontwikkeling. Overigens wordt in de zienswijze niet onderbouwd <i>waarom</i> het plan in strijd met het Bro zou zijn. Genoemd punt heeft <u>geen</u> gevolgen voor het wijzigingsplan.
10. Het ontwerp-wijzigingsplan staat op gespannen voet met de Visie Ruimte en Mobiliteit	Het ontwerp-wijzigingsplan is opgesteld met het oog op de ontwikkeling van thans onbebouwde bedrijfsgronden ten behoeve van industrie en watergebonden bedrijvigheid. Zoals in de ruimtelijke onderbouwing is toegelicht, sluit dit geheel aan bij de Visie Ruimte en Mobiliteit waarbij de kernwaarden zijn: - beter benutten en opwaarderen van wat er is - vergroten van de agglomeratiekracht - verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit - bevorderen van een water- en energie-efficiënte samenleving. Binnen de beperkingen die gelegen zijn in de aard van het onderhavige plan, namelijk een wijzigingsplan, draagt het onderhavige ontwerp-wijzigingsplan bij aan de genoemde kernwaarden. Genoemd punt heeft <u>geen</u> gevolgen voor het wijzigingsplan.
11. Er is niet aannemelijk gemaakt dat het ontwerp niet strijdig is met het gemeentelijk beleid zoals aangegeven in de Ruimtelijke structuurschets Vlaardingen 2010	De Ruimtelijke structuurschets Vlaardingen is de ruimtelijke uitwerking van de Stadsvisie Koers op 2020. Hieruit volgt dat 'het versterken van de stedelijke groenstructuur' niet is gericht op het onderhavige bedrijfsterrein waarin het wijzigingsplan is geprojecteerd. De Scheurstrook is geen onderdeel van de bestaande groenstructuur. De Scheurstrook betreft een strook grasland die uitkomt op Het Scheur, te midden van en met uitzicht op bedrijven en zware industrie. Met de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg wordt wel bijgedragen aan de herontwikkeling van de verouderde industrieterreinen. Dit is een van de speerpunten van de Stadsvisie Koers op 2020. Ook wordt bijgedragen aan de versterking van de infrastructuur en economie van Vlaardingen, een van de uitgangspunten van de Ruimtelijke Structuurschets Vlaardingen. Genoemd punt heeft <u>geen</u> gevolgen voor het wijzigingsplan.

12. Er is onvoldoende onderbouwd dat het ontwerp past binnen het 'Actieplan Economie 2013' omdat niet valt te beoordelen of de weg aan de herontwikkeling van het bedrijventerrein ten oosten en ten westen van het plangebied bijdraagt.	Het 'Actieplan Economie 2013' streeft naar een betere balans tussen wonen, werken en recreëren. Om dat te bereiken is een groot aantal maatregelen beschreven om de economie in Vlaardingen te stimuleren. De doorgaande (her)ontwikkeling van bedrijventerreinen is een van de aandachtspunten van het actieplan. Ook het verbeteren van de bereikbaarheid, waaronder die van bedrijventerreinen, is als expliciet actiepunt omschreven. Het onderhavige wijzigingsplan levert juist een bijdrage aan de verbeterde bereikbaarheid en herontwikkeling van bedrijventerreinen. Genoemd punt heeft <u>geen</u> gevolgen voor het wijzigingsplan.
13. Er wordt aan voorbij gegaan dat de nieuwe weg zal leiden tot extra verkeersbewegingen. Niet wordt onderbouwd op welke wijze deze extra verkeersstromen zich zullen verspreiden over het bedrijventerrein. De verspreiding kan ten nadele uitwerken voor het terrein ten westen van de weg.	Het onderhavige plan betreft het wijzigingsplan naar aanleiding van de eerder opgenomen wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van een ontsluitingsweg. Het onderhavige plan voorziet niet in een toevoeging van bedrijfsbestemmingen ten opzichte van het moederplan "Maasoeverzzone". Het onderhavige plan kan daarmee ook niet voorzien in extra verkeersstromen. Wel zal er als gevolg van het onderhavige plan een wijziging in de verkeersstromen optreden ten gunste van de huidige druk gebruikte ontsluitingswegen. Aan de westzijde zullen enkel de nog te ontwikkelen bedrijfsperven ter plaatse van de wijzigingsbevoegdheid 3 een aansluiting op de ontsluitingsweg krijgen. Het is dan ook niet aannemelijk dat de ontsluitingsweg de verkeerssituatie op het bedrijventerrein ten westen van de weg nadelig zal beïnvloeden. Op basis van genoemd punt is nader uiteengezet wat de verkeerseffecten zullen zijn van het voornemen. De notitie verkeersafwikkeling Zevenmanshaven-West zal als bijlage worden toegevoegd aan het wijzigingsplan. Genoemd punt heeft <u>geen</u> gevolgen voor het wijzigingsplan.
14. Er is geen onderzoek welke effect de toename van verkeersbewegingen heeft op de staat van de wegen en het vereiste onderhoud. Wie gaat dit betalen?	De gemeente heeft het beheer van de gemeentelijke openbare wegen als wettelijke taak opgedragen gekregen. De gemeente is verantwoordelijk voor het beheer en het onderhoud van de weg. Dit geldt ook voor de nieuwe ontsluitingsweg. Voor de gemeente bestaat er geen aanleiding het onderhoud van de nieuwe ontsluitingsweg dan wel het effect van de ontsluitingsweg op de staat van onderhoud van

	bestaande wegen als problematisch te beschouwen. Op basis van genoemd punt is nader uiteengezet wat de verkeerseffecten zullen zijn van het voornemen. De notitie verkeersafwikkeling zal als bijlage worden toegevoegd aan het wijzigingsplan. Genoemd punt heeft <u>geen</u> gevolgen voor het wijzigingsplan.
15. Er is geen gedegen onderzoek gedaan naar de trilling effecten op de bedrijfsvoering van cliënten ten gevolge van de toename van verkeersbewegingen. Gelet hierop zijn niet alle relevante milieuaffecten onderzocht en beschreven.	Er is op 11 juli 2017 opdracht verstrekt tot het opstellen van een trillingsrapport in verband met passerend verkeer bij het bedrijfspand Houdijk Holland aan de Trawlerweg 2-4. Bij een voorgesprek is aangegeven dat door het passerend verkeer ter plaatse van de kruising Trawlerweg – Haringbuisweg trillingen worden gevoeld waarbij men vreest voor het ontstaan van schade aan het bedrijfspand. De trillingsmeting is uitgevoerd van 12 t/m 19 juli 2017, waarbij continu is gemeten. In deze rapportage zijn de gemeten trillingen getoetst aan de algemeen geaccepteerde SBR-A richtlijn schade aan gebouwen. Op basis van de gemeten trillingsintensiteiten kunnen wij conform de SBR-richtlijnen 2002 vaststellen dat in de periode van 12 t/m 19 juli 2017 het ontstaan van bouwkundige schade, door passerend verkeer, kleiner is dan 1%. De kruising Trawlerweg-Haringbuisweg betreft momenteel een ontsluitingskruispunt voor het bedrijventerrein. De gemeente acht de situatie vergelijkbaar met de toekomstige situatie op de nog te realiseren ontsluitingsweg. Nu uit het trillingsonderzoek blijkt dat de kans op schade als gevolg van trillingen door passerend verkeer niet significant is (want < 1%), ziet de gemeente geen aanleiding voor aanvullend onderzoek op dit moment. Extra: In het kader van tegemoetkoming aan reclamanten heeft de gemeente aan reclamanten aangeboden aanvullend onderzoek te doen naar de effecten van trillingshinder, afkomstig van verkeer, ter plaatse van de bedrijven van reclamanten. Na instemming van beide reclamanten is het onderzoek uitgevoerd. De trillingsmeting is uitgevoerd en beoordeeld conform de SBR-richtlijnen 2002, schade aan gebouwen en hinder voor personen in gebouwen. Bij bedrijf 1 zijn trillingsmetingen uitgevoerd van 4 t/m 11 juli 2018. Bij bedrijf 2 hebben de metingen van 31 augustus t/m 7 september 2018 plaatsgevonden. De conclusie is zoals al eerder gesteld, dat “schade aan gebouwen” (SBR-A) bij beide bedrijven nihil wordt geacht, lees: kleiner dan 1%. Volgens de SBR-B-richtlijn “hinder voor

	personen in gebouwen” blijven de meetwaarden ruim onder de streefwaarden. De maximaal toegestane waarde is 1,20. De hoogst gemeten waarde bedroeg 0,13 bij bedrijf 1, Bedrijf 2 had als hoogste geregistreerde waarde 0,02. Gezien de lage trillingsniveaus ten opzichte van de SBR-richtlijnen wordt de kans op het overschrijden van de normen van de gewijzigde situatie als zeer klein geacht. Genoemd punt heeft <u>geen</u> gevolgen voor het wijzigingsplan.
16. Het is onvoldoende onderbouwd dat er geen m.e.r. (beoordelings)procedure noodzakelijk is omdat ten onrechte geen trilling onderzoek is uitgevoerd en ‘structurele groenstroken’ zullen verdwijnen.	Zie onder 11. en 15. Tevens wordt opgemerkt dat het trillingsonderzoek waar de indiener van de zienswijzen op doelt geen betrekking heeft op het milieu maar op de eigen bedrijfsactiviteiten. In de plantoelichting wordt een toelichting gegeven op de vormvrije m.e.r. –beoordeling die is uitgevoerd. Uit deze beoordeling volgt dat geen sprake zal zijn van belangrijke negatieve milieugevolgen die zullen optreden ten gevolge van het plan. Zie verder ook hieronder bij 17, 18 en 19. In het kader van gewijzigde wetgeving is een vormvrije mer-beoordeling opgesteld. Het besluit wordt als bijlage toegevoegd aan dit wijzigingsplan. Genoemd punt heeft <u>geen</u> gevolgen voor het wijzigingsplan.
17. Dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt is onvoldoende onderbouwd, aangezien sprake zal zijn van een toename van het aantal verkeersbewegingen.	Het onderhavige plan voorziet niet in de uitbreiding van bedrijvigheid ten opzichte van hetgeen reeds is toegestaan op basis van het moederplan “Maasoeverzone”. Hierdoor is in het kader van de wetgeving geen sprake van toename van het aantal verkeersbewegingen. Wel is sprake van een gewijzigde verkeersstructuur. Deze heeft echter geen invloed op de luchtkwaliteit. Genoemd punt heeft <u>geen</u> gevolgen voor het wijzigingsplan.
18. Niet blijkt dat de bodemsanering aan de daaraan gestelde eisen zal voldoen. Dit geldt ook voor de melding.	De aangetroffen verontreiniging zal worden afgedekt met een leeflaag. Hiervoor wordt een melding conform het Besluit Uniforme Saneringen (BUS) gedaan bij het bevoegd gezag de provincie Zuid-Holland, de DCMR Omgevingsdienst Rijnmond is het uitvoerende orgaan namens de provincie. In overleg met de DCMR wordt de afdekking van de verontreinigde grond uitgevoerd. Hierdoor wordt gegarandeerd

	dat de afdekking aan de daaraan gestelde eisen zal voldoen. Genoemd punt heeft <u>geen</u> gevolgen voor het wijzigingsplan.
19. Dat het aspect 'water' geen belemmering zal vormen voor de realisatie van de weg is onvoldoende onderzocht en onderbouwd.	De bestemmingswijziging heeft geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem ter plaatse. Voor het onderhavige ontwerp-wijzigingsplan vormt het aspect 'water' daarom geen belemmering. Op het moment dat de weg daadwerkelijk wordt aangelegd zal door de initiatiefnemers een vergunning moeten worden aangevraagd bij het Hoogheemraadschap Delfland op grond van de "keur". De initiatiefnemers hebben reeds in een vroeg stadium overleg gehad met het Hoogheemraadschap, om te voorkomen dat de aanleg van de weg in strijd zal zijn met duurzaam waterbeheer. Genoemd punt heeft <u>geen</u> gevolgen voor het wijzigingsplan.
20. De stelling dat de bestemmingswijziging geen negatieve ecologische gevolgen heeft, is niet gebaseerd op degelijk onderzoek maar op theoretische en hypothetische aannames.	In de plantoelichting wordt toegelicht dat het plangebied niet is gelegen in beschermde natuurgebieden. Het plangebied ligt tevens op een dusdanige afstand dat effecten op de waterhuishouding van het dichtstbijzijnde Natura-2000 gebied kunnen worden uitgesloten. Voorts is door Adviesbureau Mertens in maart 2017 het rapport 'Quick scan planten- en diersoorten Scheurstrookweg te Vlaardingen' opgesteld. In dit rapport worden de resultaten van het verkennend veldonderzoek naar de aanwezigheid van wettelijk beschermde soorten en indien aanwezig, hoe hiermee moet worden omgegaan, gepresenteerd. Geconcludeerd wordt dat de plannen niet in strijd zijn met het gestelde binnen de Wet Natuurbescherming. Genoemd punt heeft <u>geen</u> gevolgen voor het wijzigingsplan.
21. Er wordt voorbij gegaan aan de zwaarwegende belangen van insprekers en de met insprekers gemaakte afspraken	Civielrechtelijke afspraken met derden staan buiten de ruimtelijke aspecten waaraan het onderhavige ontwerp-wijzigingsplan getoetst dient te worden. Genoemd punt heeft <u>geen</u> gevolgen voor het wijzigingsplan.
22. In het ontwerp is geen, althans onvoldoende aandacht voor planschade.	Een belanghebbende kan, na het onherroepelijk worden van een wijzigingsplan of besluit een

	verzoek om tegemoetkoming in schade in te dienen. Verdere informatie hierover kunt u op de website van de gemeente Vlaardingen vinden: www.vlaardingen.nl Genoemd punt heeft <u>geen</u> gevolgen voor het wijzigingsplan.
23. Er wordt gehandeld in strijd met gemaakte afspraken en in strijd met het vertrouwensbeginsel omdat het gebruik van de weg voor onbepaalde tijd wordt beperkt tot enkele bedrijven aan de oostzijde ervan.	De ontwikkeling en de aanleg van de weg vindt plaats door en op kosten van de initiatiefnemers. Na de realisatie worden de gronden overgedragen aan de gemeente. Vanaf dat moment zal sprake zijn van een openbare weg in de zin van artikel 4 van de Wegenwet. De ontwikkeling van bedrijven aan de westzijde van de weg is afhankelijk van concrete initiatieven daartoe. In het bestemmingsplan "Maasoeverzone" is voor de westzijde eveneens een wijzigingsbevoegd opgenomen voor het wijzigen van de bestemming van "Groen" naar "Bedrijf". Het is aan de eigenaren van deze gronden, om op een door hen zelf te kiezen tijdstip, gebruik te gaan maken van deze wijzigingsbevoegdheid. Na het doorlopen van de desbetreffende correcte procedure, kunnen ook deze gronden ontsloten worden over de nieuw aan te leggen weg. Genoemd punt heeft <u>geen</u> gevolgen voor het wijzigingsplan.

3. Aanpassingen wijzigingsplan

Aanpassingen

De volgende aanpassingen worden doorgevoerd in het wijzigingsplan:

- Toevoegen als bijlage: 'Vormvrije mer-beoordeling';
- Toevoegen als bijlage: 'Besluit vormvrije mer-beoordeling';
- Toevoegen als bijlage: 'Notitie verkeersafwikkeling Zevenmanshaven-West tbv wijzigingsplan'.
- Toevoegen als bijlage: Trillingsonderzoeken