

UITSLUITEND PER E-MAIL: griffie@echt-susteren.nl

Gemeente Echt-Susteren

T.a.v. leden van de gemeenteraad en commissie Omgeving

Postbus 450

6100 AL Echt

Maastricht, 1 september 2026

Betreft: Ten behoeve van commissievergadering 7 september en raadsvergadering 24 september a.s.

Uw ref.: TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22f De Molenaer Echt

Beste leden van de commissie Omgeving, beste raadsleden,

Ik had gehoopt u dit boekwerk niet te hoeven sturen. Maar ik vind het belangrijk om u voorafgaand aan de commissievergadering van 7 september a.s. en de raadsvergadering van 24 september a.s. erin mee te nemen waarom dit plan (De Molenaer, 16 woningen) zeker nu niet rijp is voor vaststelling.

i. Procesverloop

Namens mijn cliënten

heb ik – met een second opinion van een externe deskundige – een uitgebreide zienswijze ingediend tegen het ontwerpplan (zie bijlage bij Nota Zienswijzen). De gemeente heeft die zienswijze op vrijwel alle onderdelen gegrond verklaard: de verkeersonderbouwing, het parkeren, de stikstofberekening, de behoefteonderbouwing. Het behoefted allemaal aanpassing. Dit kunt u duidelijk lezen in de Nota van Zienswijzen. Dat waren geen spijkers op laag water, maar gebreken die de gemeente bij een normale voorbereiding zelf had moeten zien en beoordelen. Het huiswerk van de gemeente is dus op kosten van mijn cliënten gedaan. En zoals u hieronder zult lezen: het is na die herstelronde nog steeds niet op orde.

Vooraf wil ik duidelijk maken dat mijn cliënten niet tegen woningbouw zijn in hun omgeving. Ook zij zien dat er woningen nodig zijn en ik ben niet van de nodeloze procedures. Maar woningbouw hoort niet thuis op plekken waar het simpelweg niet kan en dat dit zo een plek is, blijkt niet uit mijn eigen woorden, maar uit die van de gemeente zelf.

In januari heb ik de gemeente namens mijn cliënten een aantal eenvoudige vragen gesteld over dit plan: welke kwaliteitsbijdrage is er berekend, hoe is de Ruimte voor Ruimte-regeling beoordeeld en mag ik het advies van de provincie inzien? De antwoorden bleven summier en de gevraagde stukken kwamen er niet. Daarom zat er niets anders op dan een beroep op de Wet open overheid ("Woo"). Wat die opgevraagde stukken laten zien, leest u in dit document. Het verklaart misschien ook waarom de antwoorden uitbleven.

UITSLUITEND PER E-MAIL: griffie@echt-susteren.nl

Gemeente Echt-Susteren

T.a.v. leden van de gemeenteraad en commissie Omgeving

Postbus 450

6100 AL Echt

Maastricht, 1 september 2026

Betreft: Ten behoeve van commissievergadering 7 september en raadsvergadering 24 september a.s.

Uw ref.: TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22f De Molenaer Echt

Beste leden van de commissie Omgeving, beste raadsleden,

Ik had gehoopt u dit boekwerk niet te hoeven sturen. Maar ik vind het belangrijk om u voorafgaand aan de commissievergadering van 7 september a.s. en de raadsvergadering van 24 september a.s. erin mee te nemen waarom dit plan (De Molenaer, 16 woningen) zeker nu niet rijp is voor vaststelling.

i. Procesverloop

Namens mijn cliënten

heb ik – met een second opinion van een externe deskundige – een uitgebreide zienswijze ingediend tegen het ontwerpplan (zie bijlage bij Nota Zienswijzen). De gemeente heeft die zienswijze op vrijwel alle onderdelen gegrond verklaard: de verkeersonderbouw, het parkeren, de stikstofberekening, de behoefteonderbouw. Het behoeft allemaal aanpassing. Dit kunt u duidelijk lezen in de Nota van Zienswijzen. Dat waren geen spijkers op laag water, maar gebreken die de gemeente bij een normale voorbereiding zelf had moeten zien en beoordelen. Het huiswerk van de gemeente is dus op kosten van mijn cliënten gedaan. En zoals u hieronder zult lezen: het is na die herstelronde nog steeds niet op orde.

Voraf wil ik duidelijk maken dat mijn cliënten niet tegen woningbouw zijn in hun omgeving. Ook zij zien dat er woningen nodig zijn en ik ben niet van de nodeloze procedures. Maar woningbouw hoort niet thuis op plekken waar het simpelweg niet kan en dat dit zo een plek is, blijkt niet uit mijn eigen woorden, maar uit die van de gemeente zelf.

In januari heb ik de gemeente namens mijn cliënten een aantal eenvoudige vragen gesteld over dit plan: welke kwaliteitsbijdrage is er berekend, hoe is de Ruimte voor Ruimte-regeling beoordeeld en mag ik het advies van de provincie inzien? De antwoorden bleven summier en de gevraagde stukken kwamen er niet. Daarom zat er niets anders op dan een beroep op de Wet open overheid ("Woo"). Wat die opgevraagde stukken laten zien, leest u in dit document. Het verklaart misschien ook waarom de antwoorden uitbleven.

ii. Inleidend

U zit er niet om plannen af te stempelen. U bent gekozen om de kwaliteit van de besluitvorming te bewaken en te controleren of het huiswerk van het college op orde is. Dit stuk is bedoeld om u daarbij te helpen. Elk punt hieronder is onderbouwd met een letterlijk citaat uit de eigen stukken van de gemeente, met vindplaats. Ik stuur u dit niet zonder reden en ik hoop dat u die taak serieus neemt. Niet alleen voor mijn cliënten, maar ook voor de eventueel toekomstige bewoners van dit plan en voor uw eigen beleid en beloftes aan de inwoners over betaalbaar en levensloopbestendig wonen. Voor wie bouwen we hier eigenlijk? Het zou goed zijn als u zich die vraag bij elk plan stelt. Bij dit plan komt het antwoord u wellicht onaangenaam voor.

iii. Verkeer(sveiligheid)

Over de verkeersveiligheid van de Slagmolen maken cliënten zich de grootste zorgen. Het hele plan hangt af van deze smalle straat. Alle 16 woningen krijgen hun enige in- en uitgang via deze weg, die ook een schoolfietsroute en tevens recreatie wandel en fietsroute is.



figuur 1: situatie ter plaatse



figuur 2: situatie ter plaatse, waarbij de parkeerplaatsen op het perceel van cliënten zichtbaar zijn



figuur 3: situatie ter plaatse voorgenomen ontsluiting aan plangebied.

Wat vindt de gemeente daar zelf van? De eigen verkeersdeskundigen (Team Beheer Openbare Ruimte) schreven in het interne toetssysteem (RX-mission) op 9 september 2025:

"De Slagmolen is te smal om het toekomstige verkeersaanbod i.c.m. de huidige fietsroute veilig af te wikkelen."- interne toets verkeersveiligheid, resultaat 'Niet volledig', (Bijlage 1)

En al in mei 2025, in de brief met uitgangspunten aan de ontwikkelaar, schreef de gemeente over de bereikbaarheid:

"Enkel via de Slagmolen, deze is momenteel niet geschikt voor meer verkeer en zal aangepakt moeten worden." — uitgangspuntenbrief 23 mei 2025 (**Bijlage 2**)

In diezelfde brief waarschuwde de gemeente zichzelf voor de veiligheid:

"Er is maar één in- en uitgang voorzien ook voor hulpdiensten/afvaldiensten; dit behelst een veiligheidsrisico/vereist apart beslispunt!" — uitgangspuntenbrief 23 mei 2025, (**zie Bijlage 2**)

Dat aparte beslispunt over de veiligheid is in het collegevoorstel en het raadsvoorstel nergens terug te vinden. Hoe smal de weg werkelijk is, staat in het civiele overleg van 13 augustus 2025:

"minimaal 5,00 meter, maar bij de bomen slechts 3,50 meter" (**bijlage 3**, punt 8).

Auto's, vrachtwagens en schoolkinderen op de fiets moeten elkaar daar passeren. Bij de bovenstaande foto's ziet u hoe dat er in werkelijkheid uitziet.

De ontwikkelaar stelde voor om van de Slagmolen een fietsstraat te maken waar fietsers altijd voorrang hebben. De eigen beheerafdeling van de gemeente wees dat af:

'Fietsstraat is niet bespreekbaar' (**Bijlage 4**).

Het verkeersveiligheidspunt is niet opgelost, maar weggepoetst. Dat de Slagmolen te smal is om het toekomstige verkeersaanbod veilig af te wikkelen, het oordeel van de eigen verkeersdeskundige, blijkt nergens te zijn opgelost. De enige "oplossing" die in de stukken opduikt zijn passeerstroken: stukjes verbreding waar auto's elkaar moeten laten passeren, met de bestaande bomen als obstakels ertussen. Maar een weg die te smal is, wordt niet breed door hem op een paar plekken iets minder smal te maken. Nergens is onderbouwd dat de weg met passeerstroken het verkeer wel veilig kan afwikkelen, in combinatie met de fietsers die er ook rijden. Mijn cliënten vrezen bovendien, terecht, dat hun eigen oprit straks als uitwijk- en wachtplek zal worden gebruikt door verkeer dat elkaar op de smalle weg niet kan passeren. Een passeerstrook op papier verhindert niet dat automobilisten in de praktijk de dichtstbijzijnde ruimte pakken

Daarnaast is de nieuwe brug in de weg Slagmolen is door Rijkswater geconcipeerd en uitgevoerd als uitsluitend toegankelijk voor fietsers, voetgangers en dieren. Daarvoor is de brug ook voor een derde breed uitgevoerd als ecologische overspanning van oost naar west.

Deze specifieke en zeer dure uitvoering compleet met watervoorziening voor de begroeiing op de brug wordt totaal ongeloofwaardig als de enige weg er naartoe hoogst onveilig is voor fietsers, voetgangers en dieren. Trottoirs zijn onmogelijk te realiseren en dus ook niet voorzien in deze zeer smalle straat/steeg

iv. De keuze voor deze ontsluiting lijkt een geldkwestie

Diverse omwonenden hebben tijdens de participatieavond 26 juni 2025 duidelijk gevraagd om de ontsluiting via de Sint Janskamp te laten lopen (**Bijlage 5**). In de uitgangspuntenbrief beloofde de gemeente nog de mening van de belanghebbenden 'zwaar te laten wegen'. Waarom koos de gemeente toch voor de Slagmolen? De projectleider vroeg het in september 2025 zelf per e-mail aan de verkeerskundige (**Bijlage 6**):

"Kun jij mij helpen aan enkele steekhoudende argumenten waarom we dit standpunt innemen en niet alleen vanuit financiële overweging?"

Het antwoord kwam vier dagen later en begint met:

"Even snel wat argumenten (niet gelimiteerd) tijdens mijn vakantie"

Met andere woorden: het standpunt stond al vast om financiële redenen en de inhoudelijke onderbouwing is er daarna snel bij gezocht. Dat is de omgekeerde wereld: eerst besluiten, dan argumenten zoeken.

Hoeveel verkeer erbij komt, weet de gemeente bovendien zelf niet precies. In de Nota van Zienswijzen staat 'circa 100' verkeersbewegingen per dag, in de e-mail van de eigen verkeerskundige 'ca. 125' (zie bijlage 3) en in de stikstofberekening bij het plan 132,8. Drie verschillende cijfers in drie eigen documenten en in de toelichting van het plan zelf staat helemaal géén cijfer.

v. Plan in strijd met de eigen woonafspraken

In juni 2025 rapporteerde de projectleider aan de wethouder welke afspraken er met de ontwikkelaar waren gemaakt (**Bijlage 7**):

"We hebben 2/3 betaalbaar en 1/3 vrije sector afgesproken met de toevoeging dat alle woningen levensloopbestendig gemaakt moeten kunnen worden."

De wethouder schreef erbij:

"Wel even in de gaten houden dat we de raad hierin meenemen!"

De uitgangspuntenbrief eiste zelfs dat alle woningen de optie levensloopbestendig zouden krijgen 'zonder meerkosten voor de koper' (zie bijlage 2). In het plan is daarvan niets geborgd: slechts 4 van de 16 woningen zijn levensloopbestendig en voor prijs of segment is niets vastgelegd.

Bent u als raad hierin meegenomen?

De toelichting erkent inmiddels bovendien dat de vier vrije kavels niet aan de Structuurvisie Wonen voldoen. De overige twaalf woningen worden onder een vage niet nader toegelichte 'extra woningbouwambitie' geschaard.

Over de twee duurste kavels nog dit. Die worden verkocht aan Ruimte voor Ruimte Limburg Beheer BV (een aan de provincie gelieerde onderneming) die daarnaast meebetaalt aan de plankosten en het bouwrijp maken. Als in de stukken staat dat 'de provincie positief is', bedenk dan: er ligt geen enkel schriftelijk provinciaal advies in het dossier.

Op onze vraag naar dat advies antwoordde de gemeente in januari dat het plan is voorgelegd aan de provinciale rayonplanoloog, maar dat zij 'gezien de ligging binnen het stedelijk gebied' geen opmerkingen had. Opmerkelijk, want volgens het raadsvoorstel ligt een deel van het plan (580 m² van het woonvlak én heel deelgebied 2) juist in het buitengebied, en wordt daarvoor een kwaliteitsbijdrage betaald. De enige aantoonbare provinciale betrokkenheid is dus die van een partij die een financieel belang heeft bij dit plan.

vi. Het plan dat nu voorligt bevat aantoonbare fouten

- a. Geluidsscherm: Voor een goed woon- en leefklimaat rekent het plan met een geluidsscherm. De planregels staan dat scherm alleen toe 'ter plaatse van de aanduiding' op de plankaart. Maar die aanduiding staat op de plankaart niet. Niet op de ontwerpkaart en ook niet op de

kaart die nu ter vaststelling voorligt (zie de legenda van de verbeelding). Het scherm waarop de geluidsonderbouwing rust, kan dus planologisch niet worden gebouwd. Intern was al bekend dat dit geregeld moest worden: drie weken vóór de terinzagelegging schreef de gemeente met spoed aan de MER dat de geluidswal was vervangen door een scherm dat 'gerealiseerd moet worden op de grond van de bewoners', waarop de MER antwoordde dat 'het een en ander moet worden vastgelegd (scherm en gezamenlijk geluid)' (**Bijlage 8**). Alleen het gezamenlijk geluid is vastgelegd. Het scherm niet.

- b. Verbreiding van A2 in de onderzoeken: De verbreding van de A2 is weggeredeneerd, niet doorgerekend. Vlakbij het plan wordt de A2 verbreed van 2x3 naar 2x4 rijstroken. In de zienswijze is gevraagd of het geluidsonderzoek van die nieuwe situatie uitgaat. Het antwoord van de gemeente in de Nota van Zienswijzen (pagina 12) is letterlijk dat het CVGG-verkeersbestand "in de regel" prognoses bevat en dat het daarom "logisch is dat" de toename "is meegenomen". Dat is geen antwoord, dat is een aanname. Nergens wordt aangetoond dat de wegverbreding in de gebruikte cijfers zit en het akoestisch onderzoek zelf is bij de vaststelling niet aangepast: het is exact hetzelfde rapport als bij het ontwerp. Ook bij de externe veiligheid wordt de verbreding met een redenering afgedaan – meer rijstroken, dus minder verkeer per strook, dus lagere faalkans – zonder enige berekening.

- c. Stikstof: De stikstofberekening spreekt de eigen afspraken tegen. Naar aanleiding van onze zienswijze is de stikstofberekening aangepast: het bouwverkeer rijdt volgens de nieuwe berekening via de Maasbrachterweg-Slagmolen (zo staat het letterlijk bij de ambtshalve wijzigingen in de Nota van Zienswijzen op pagina 18). Maar in het civiele overleg van 13 augustus 2025 is precies het omgekeerde afgesproken:

"Bouwverkeer mag geen gebruik maken van de Slagmolen. Hierdoor dient een aparte bouw in/uitrit te worden gemaakt vanaf de Sint Jansstraat." (zie bijlage 3, punt 10).

Een van beide is fout: óf de berekening klopt niet, óf de afspraak met de omwonenden wordt niet nagekomen. Verder zijn in de nieuwe berekening alle invoergegevens voor de bouwfase (draaiuren, machines, aantallen ritten) exact gelijk gebleven aan de oude. De kritiek van onze deskundige daarop is dus niet hersteld.

De gemeente stelt dat zij de juistheid van de stikstofberekening niet hoeft te beoordelen omdat de natuurvergunning bij de provincie ligt. Maar de raad moet zijn eigen besluit toch baseren op een berekening die klopt (erkent de gemeente zelf in de aangeleverde jurisprudentie)? Hoe kan de raad de uitvoerbaarheid beoordelen op basis van een berekening waarvan de invoer gemotiveerd is betwist en de route strijdig is met de eigen civiele afspraken?

- d. Waterproblematiek: Het waterschap stelde eisen die het plan negeert. Waterschap Limburg schreef de gemeente op 5 november 2025 dat de waterberging binnen 24 uur weer volledig beschikbaar moet zijn, dat op de klimaatkaart een deel van het plangebied bij hevige regen water op het maaiveld heeft staat en dat lozen op de Molenbeek vergunningplichtig is (**Bijlage 9**). Het plan rekent met 48 uur (twee keer zo traag) en zegt over de rest niets. In de regels is over waterberging bovendien niets verplicht gesteld.

- e. Parkeren: De eigen planregel (paragraaf 18.2) schrijft voor dat het parkeren voldoet aan de CROW-richtlijn (publicatie 744). Die berekening is nooit gemaakt. De toelichting telt simpelweg plekken op (tien kavels met één plek, zes met twee, plus veertien langs de nieuwe

weg: precies de 36 die nodig zijn). Daarbij tellen de plekken op eigen terrein één-op-één mee, en dat is niet hoe het hoort: opritten en garages tellen volgens de gangbare rekenwijze maar gedeeltelijk mee (een oprit met garage voor 1,0, een dubbele oprit met garage voor 1,8), omdat bezoekers er niet kunnen staan en garages zelden voor de auto worden gebruikt. Wie zo rekent, komt uit op 31 tot 35 effectieve plekken, waar er 36 nodig zijn: een tekort van één tot vijf plekken. Er moeten dus tot vijf extra openbare parkeerplekken bij. En hoeveel precies, valt niet eens vast te stellen, omdat de inrichting van de kavels (garage of niet, enkele of dubbele oprit) nergens is vastgelegd. De auto's die er niet passen, komen terecht op en langs de Slagmolen: de weg die volgens de eigen deskundigen nu al te smal is. Extra plekken toevoegen klinkt eenvoudig, maar parkeren mag alleen binnen de verkeersbestemming en bij de vaststelling moest voor vier extra plekken al 164 m² groen worden ingeleverd, terwijl het plan het groenplan elders juist verplicht stelt (artikel 15.2). Die afweging is nergens gemaakt, want er is nooit gerekend.

Tot slot. De onderzoeken zeggen zelf: wij zijn nog niet klaar. Wie de bijlagen bij het plan leest, ziet dat de onderzoekers herhaaldelijk aangeven dat er nog onderzoek moet volgen. De ecologische quickscan: aanvullend onderzoek naar de huismus 'dient uitgevoerd te worden' en onderzoek naar de Alpenwatersalamander wordt 'noodzakelijk geacht'. Dat onderzoek is volgens de toelichting pas in oktober 2026 gereed, ná uw besluit. Het archeologisch bureauonderzoek: als de plannen niet worden aangepast 'wordt vervolgonderzoek geadviseerd in de vorm van een archeologisch proefsleuvenonderzoek'. Het programma van eisen daarvoor zit al als bijlage bij het plan, maar de sleuven zijn nog niet gegraven. Het geluid: de toelichting zelf zegt dat 'in een later stadium aanvullend onderzoek nodig zal zijn' naar de bouwkundige maatregelen voor een aanvaardbaar binnenniveau. En het wateronderzoek adviseert dat mogelijk 'aanvullende maatregelen zoals grondverbetering' nodig zijn en dat de berging moet worden herberekend zodra de werkelijke verharding bekend is. U wordt dus gevraagd een plan vast te stellen waarvan het huiswerk op vier onderdelen uitdrukkelijk nog niet af is.

vii. Het plan is er onder tijdsdruk doorheen geduwd

De rode draad in de stukken is onzorgvuldigheid, haast en zaken achteraf proberen recht te rekenen. De wettelijke mogelijkheid om nog een 'TAM-IMRO'-plan in te dienen verliep op 1 januari 2026. De gemeente wees de ontwikkelaar daar zelf op::

- Het college heeft nooit een principestandpunt ingenomen. De ontwikkelaar diende in maart 2025 een principeverzoek in. In augustus vroeg hij nog om 'druk achter het besluit principeverzoek'. De projectleider van de gemeente bevestigde het in oktober 2025 zwart op wit aan ons: 'Het initiatief heeft een positieve beoordeling gekregen van de betrokken portefeuillehouder, maar het college heeft hierover nog geen standpunt ingenomen. De initiatiefnemer is hiervan op de hoogte en heeft op eigen risico de TAM-imro procedure gestart, omdat deze procedure op 31-12-2025 eindigt.' Het plan is dus enkel langs één wethouder geweest.
- Meerdere vaktoetsen stonden in het najaar nog op "Niet akkoord". (zie bijlage 1)
- Drie weken vóór de terinzagelegging moest de MER 'met spoed' nog naar het gewijzigde geluidsonderzoek kijken: "Wij hebben nog tot volgende week vrijdag om stukken aan te leveren." (bijlage 8)
- Het college besloot op 16 december 2025; het ontwerp lag ter inzage vanaf 29 december, midden in de kerstvakantie, vlak voor de deadline.

En terwijl u nog moet besluiten, is de verkoop al gestart: de inschrijving voor de woningen loopt al en er is al een omgevingsvergunning aangevraagd voor de bouw van de woningen. U lijkt voor een voldoende feit te worden geplaatst. Maar het besluit is en blijft aan u.

viii. Verzoek om vragen aan college te stellen

Wij vragen de commissie het college de volgende vragen te stellen en het plan niet rijp voor besluitvorming te verklaren zolang de antwoorden er niet zijn:

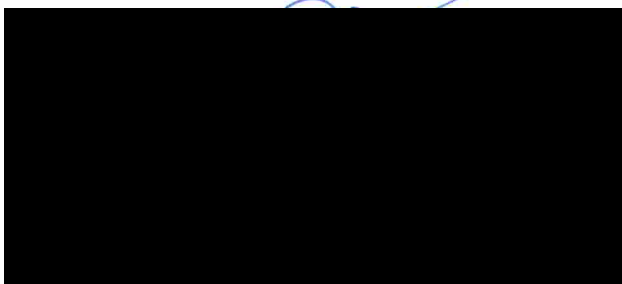
1. Hoe verhoudt de vaststelling zich tot het oordeel van de eigen verkeersdeskundigen dat de Slagmolen 'te smal' is en waar is het 'aparte besispunt' over de veiligheid van één enkele ontsluiting?
2. Waar kan het geluidscherm gebouwd worden, nu de planregels verwijzen naar een aanduiding die op de plankaart niet bestaat?
3. Klopt de stikstofberekening daadwerkelijk?
4. Kan het college met stukken aantonen dat de verbreding van de A2 naar 2x4 rijstroken daadwerkelijk in de gehanteerde verkeers- en geluidcijfers is verwerkt, in plaats van de aanname dat dit 'logisch' zou zijn?
5. Waarom zijn de eigen afspraken – 2/3 betaalbaar, alle woningen levensloopbestendig te maken – niet in het plan geborgd en is de raad daarin ooit meegenomen?
6. Waar is de parkeerberekening volgens de CROW-richtlijn die de eigen planregel voorschrijft en klopt het dat er bij toepassing van de gangbare rekenwijze tot vijf parkeerplekken tekortkomen?
7. Waarom is de 24-uurseis van het waterschap losgelaten en waarom is de waterberging nergens in de regels geborgd?
8. Hoe kan de raad op 24 september a.s. verantwoord besluiten als het soortgericht ecologisch onderzoek pas in oktober gereed is?

Dit plan, op deze plek, met deze onderbouwing, is niet klaar voor vaststelling.

Tot slot: ten behoeve van de raadsvergadering van 24 september a.s. zal namens cliënten opnieuw een second opinion van deskundige Walraven Advies worden overgelegd, ten aanzien van de punten Ruimte voor Ruimte regeling, geluid, stikstof, ecologie, klimaat en spuitzonering.

Dat dit stuk u nu nog niet bereikt, heeft de eenvoudige reden dat de Nota van Zienswijzen midden in de zomerperiode is gepubliceerd, waardoor een zorgvuldige inhoudelijke reactie niet eerder mogelijk was. Ik verzoek u daarmee rekening te houden en uw oordeel niet te vellen voordat u ook die beoordeling heeft kunnen lezen.

In het vertrouwen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.



BIJLAGEN

Bijlage 1: Interne toetsschermen zaaksysteem (Woo-stukken 1 en 2): toets verkeersveiligheid 'Niet volledig' met toelichting 'De Slagmolen is te smal...'; toets ruimtelijk plan '135 dagen te laat'; diverse toetsen 'Niet akkoord'; adviesverzoeken provincie, veiligheidsregio en waterschap zonder zichtbaar resultaat.

Bijlage 2: Uitgangspuntenbrief gemeente aan HVG Real Estate, 23 mei 2025 (Woo-stuk 24): 'niet geschikt voor meer verkeer', 'veiligheidsrisico vereist apart beslispunt', alle woningen levensloopbestendig zonder meerkosten, 2/3 betaalbaar – 1/3 vrij, TAM-deadline 1 januari 2026.

Bijlage 3: E-mails 'standpunt toegang woningbouwproject Slagmolen', 11 en 15 september 2025 (Woo-stukken 40 en 36): vraag om argumenten 'niet alleen vanuit financiële overweging'; antwoord 'even snel... tijdens mijn vakantie'; verkeerscijfer 'ca. 125 voertuigbewegingen'.

Bijlage 4: Verslag overleg civiel 13 augustus 2025 met begeleidende e-mail (Woo-stukken 41/20): punt 7 tractorsluis niet aangetroffen; punt 8 wegbreedte 5,00 m / bij obstakels 3,50 m; punt 10 bouwverkeer mag geen gebruik maken van de Slagmolen; e-mail 'besluit principeverzoek'.

Bijlage 5: E-mail 'overleg inz. initiatief Berkelaarsweg' (Woo-stuk 21): 'Bestuurlijk, ambtelijk (deels) en provinciaal... positief beoordeeld' – en e-mail BOR 3 december 2025 (Woo-stuk 27): 'Fietsstraat is niet bespreekbaar.'

Bijlage 6: Verslag participatieavond 26 juni 2025 (Woo-stuk 42): voorkeur omwonenden voor ontsluiting én bouwverkeer via de Sint Janskamp; zorgen over de schoolroute.

Bijlage 7: E-mail Waterschap Limburg 'Weging waterbelang: De Molenaar', 5 november 2025 (Woo-stuk 2): berging 100 mm met beschikbaarheid binnen 24 uur; water op maaiveld bij klimaatscenario; lozing op de Molenbeek vergunningplichtig.

Bijlage 8: E-mails geluidsonderzoek 5–8 december 2025 (Woo-stuk 31): geluidswal vervangen door scherm 'op de grond van de bewoners'; spoedverzoek; omgevingsdienst: 'dient het een en ander te worden vastgelegd (scherm en gezamenlijk geluid)'.

Bijlage 9: E-mails en verslag Ruimte voor Ruimte, mei–juni 2025 (Woo-stukken 12, 14 en 37): verkoop kavels 14 en 15 aan RvR Limburg Beheer BV; bijdrage van RvR aan plankosten, infra en bouwrijp maken; vraag over 'meeliften van de RvR-opgave'; magneetveldzone af te doen via mededeling in de koopovereenkomsten; participatieverslag als actiepunt van de ontwikkelaar.

Bijlage 10: E-mail aan wethouder, 17 juni 2025 (Woo-stuk 32): afspraak 2/3 betaalbaar – 1/3 vrij en alle woningen levensloopbestendig te maken; 'Wel even in de gaten houden dat we de raad hierin meenemen!'

Bijlage 11: Foto's van de bestaande situatie Slagmolen / Sint Janskamp (zoals ook gevoegd bij de zienswijze).

Bijlage 12: E-mailcorrespondentie met de gemeente, 5–8 januari 2026: onze vragen over de kwaliteitsbijdrage, de Ruimte voor Ruimte-regeling en het provinciale advies, en de summierende beantwoording zonder stukken ('de rayonplanoloog had geen opmerkingen').

De plandocumenten zelf (toelichting, regels, verbeelding, Nota van Zienswijzen, raadsvoorstel) zijn bij u bekend als onderdeel van het raadsdossier.