

NOTA VAN ZIENSWIJZEN EN AMBTSHALVE WIJZIGINGEN

**Ontwerp TAM-omgevingsplan
'Hoofdstuk 22f De Molenaer Echt'**

(NL.IMRO.1711.TAMMolenaer-OW01)

HOOFDSTUK 1. INLEIDING

A. Procedure

Het ontwerp TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22f 'De Molenaar Echt' heeft op grond van artikel 16.30 van de Omgevingswet met ingang van 29 december 2025 gedurende zes weken (tot en met 8 februari 2026) ter inzage gelegen op het gemeentehuis aan de Nieuwe Markt 55 te Echt. Het ontwerp TAM-omgevingsplan is tevens beschikbaar gesteld via www.ruimtelijkeplannen.nl. Binnen deze termijn heeft iedereen de mogelijkheid gehad om schriftelijke en/of mondeling zienswijzen in te dienen bij de gemeenteraad van Echt-Susteren.

Er zijn 9 zienswijzen ontvangen. De zienswijzen zijn binnen de daartoe voorgeschreven termijn ingediend en derhalve ontvankelijk.

B. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de zienswijzen samengevat. Per zienswijze wordt een gemeentelijk standpunt geformuleerd en is een overzicht opgenomen van de aanpassingen die in het TAM-omgevingsplan worden doorgevoerd naar aanleiding van de ingediende zienswijzen. De samenvatting van de zienswijzen heeft overigens alleen tot doel de leesbaarheid van deze Nota te vergroten. Bij de beoordeling van de zienswijzen is de volledige brief, zoals deze bij de gemeente is ingediend en kenbaar gemaakt, meegenomen. Daarnaast is het noodzakelijk om een aantal ambtshalve wijzigingen door te voeren op het ontwerpplan. In hoofdstuk 3 is een overzicht opgenomen van deze wijzigingen.

HOOFDSTUK 2. SAMENVATTING ZIENSWIJZEN EN GEMEENTELIJK STANDPUNT

Zienswijze 1

Samenvatting zienswijze

Verkeer(sveiligheid) en parkeren

1. Reclamanten

In de toelichting bij het ontwerp-omgevingsplan (pagina 10) wordt volstaan met een korte en globale beschrijving van de ontsluiting van het plangebied via de Slagmolen. Een daadwerkelijke verkeerskundige onderbouwing ontbreekt echter volledig.

Er is geen concrete, inzichtelijke en toetsbare analyse opgenomen waaruit blijkt hoe de verkeersgevolgen van de ontwikkeling zijn beoordeeld. Evenmin wordt inzichtelijk gemaakt op basis van welke feiten, berekeningen of uitgangspunten wordt geconcludeerd dat de verkeerskundige effecten van het plan aanvaardbaar zouden zijn. Daardoor is de gemaakte afweging niet controleerbaar en ontbeert deze een deugdelijke motivering.

Standpunt gemeente

Onderzocht is wat de beste ontsluiting is voor het plan De Molenaer. Aansluiting op de St. Janskamp is niet gewenst. Dit betreft een ontsluitingsweg 50 km/h met door belijning gescheiden rijbanen, zonder verlichting en waarbij fietsen en lopen niet zijn toegestaan. Vooral belangrijk is dat de weg een duidelijke ontsluitende functie heeft waarbij het aantal aansluitingen beperkt dient te worden. Gelet hierop is voor de ontsluiting van de nieuwbouwwijk gekozen om aan te sluiten nabij de bestaande bebouwing van Echt (30 km/h-zone) ofwel aan de zijde van de Maasbrachterweg. Het bestaande kruispuntplateau aan de Slagmolen-Maasbrachterweg is een verkeersveilige aansluiting in een 30 km-zone. Nu komt er vrijwel geen verkeer uit de Slagmolen. In de toekomst blijft het verkeersaanbod uit de Slagmolen (zeer) laag, maar is de kans op kruisend verkeer iets groter. Dit remt mogelijk ook de snelheid op de Maasbrachterweg en ontsluiting alhier heeft dan ook de voorkeur.

2. Reclamanten

Niet inzichtelijk wordt gemaakt welke verkeersgeneratie de ontwikkeling veroorzaakt en hoe deze toename zich verhoudt tot de bestaande verkeersintensiteiten. In het bijzonder is niet beoordeeld of sprake kan zijn van piekbelastingen, bijvoorbeeld in de avonduren of bij gelijktijdige aankomst- en vertrekmomenten, en of de bestaande wegen en kruispunten daarop zijn berekend.

Standpunt gemeente

Het toevoegen van 16 woningen leidt tot een toename van de verkeersintensiteit van circa 100 motorvoertuigen per etmaal. Dit is gebaseerd op het feit dat per woning een verkeersgeneratie wordt verwacht van circa 6 verplaatsingen per etmaal (van en naar de woning). Dit verkeer in combinatie met enkele landbouwvoertuigen en een viertal bestaande inritten zal nog steeds leiden tot een (zeer) lage verkeersintensiteit¹ op de Slagmolen en tot een beperkte toename op de Maasbrachterweg. Hier is bij realisatie van de plannen sprake van een totale verkeersintensiteit van circa 125 mvt/etmaal. Daarbij zal geen sprake zijn van piekbelasting, omdat het aantal woningen daar te gering voor is. Bij gelijktijdig in- en uitrijden in de straat

¹ Indien de etmaalintensiteit onder de 1.000 motorvoertuigen per etmaal blijft, is sprake van een rustige woonstraat (Bron CROW).

zijn bovendien passeermogelijkheden aanwezig. De intensiteit op de Maasbrachterweg neemt door dit plan, maar met name ook door andere (bouw)plannen tussen 2020 en 2040 toe van (naar schatting) 1595 motorvoertuigen/etmaal naar 1822 motorvoertuigen/etmaal, een toename van 14% over deze periode van 20 jaar². De Maasbrachterweg is geschikt voor deze verkeersintensiteiten³.

3. Reclamanten

Er is geen aandacht besteed aan de verkeersveiligheid ter plaatse. De betreffende weg is zeer smal (circa 3 tot 4 meter breed) en zal worden gebruikt door gemengd verkeer, waaronder auto's, fietsers, voetgangers, volwassenen en kinderen. Er worden geen trottoirs gerealiseerd. Hierdoor zullen verschillende verkeersdeelnemers elkaar moeten passeren op een beperkte rijbaanbreedte. Niet is onderzocht of deze situatie verkeersveilig kan worden ingericht. Met name voor kinderen, die zich als voetganger of fietser op de rijbaan moeten begeven en geen enkele fysieke bescherming genieten, achten reclamanten de situatie onaanvaardbaar risicovol. Reclamanten achten de weg, gelet op de beperkte breedte en het gemengde gebruik, ongeschikt voor extra verkeersbelasting.

Standpunt gemeente

Voor de Slagmolen is in verband met het plan De Molenaar voorzien in een gedeelte met een wegbreedte van 5 meter (en een passeerstrook in grasbetonstenen) en een klein gedeelte met een wegbreedte van 4 meter met passeerhavens erlangs (in grasbetonstenen). Ondanks dat 5 meter een relatief smalle weg is, is er gezien de toekomstige verkeersintensiteiten, sprake van een veilige verkeerssituatie. Uiteraard dient de bestaande 30 km/h zone uitgebreid te worden inclusief dit bouwplan. Het toevoegen van een trottoir is bij een dergelijk verkeersluw erf niet strikt noodzakelijk. De enkele auto zal rekening houden met wandelaars of fietsers. Bij een bredere weg (>5m) zal ook de snelheid weer toenemen, een loopstrook erlangs zou wel kunnen maar is door de aanwezige bomen lastig te realiseren.

4. Reclamanten

Bij de gepubliceerde stukken van het ontwerp-Omgevingsplan zijn geen tekeningen opgenomen van de voorgenomen aanpassing van de weg, noch van de daarbij behorende maatvoering. De tekening die op de website van HVG is gepubliceerd, gaat bovendien uit van een onjuiste maatvoering van de huidige situatie. Zonder een deugdelijk onderzoek naar de bruikbaarheid en capaciteit van de weg kan niet worden vastgesteld of de voorgestelde ontwikkeling ruimtelijk aanvaardbaar is.

Standpunt gemeente

De zienswijze is gegrond. Aan de plantoelichting wordt in bijlage 1 een overzichtstekening toegevoegd. Op de tekening is onder andere de voorgenomen aanpassing van de Slagmolen opgenomen inclusief de bijbehorende maatvoering.

5. Reclamanten

Reclamanten vrezen niet alleen voor verkeersonveilige situaties, maar tevens voor materiële schade aan hun eigendommen, waaronder geparkeerde voertuigen, tuinen en opritten. Gelet op de beperkte rijbaanbreedte bestaat het reële risico dat voertuigen bij het passeren uitwijken en (gedeeltelijk) over hun perceel rijden.

² Bron: Verkeersmodel Limburg

³ De CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechiek) hanteert als richtlijn doorgaans een maximum intensiteit van 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal voor een erftoegangsweg. De Maasbrachterweg alsmede de andere aansluitende wegen (aan de Maasbrachterweg) blijven hier qua intensiteit ruim onder.

Standpunt gemeente

De Slagmolen wordt dusdanig ingericht dat er geen noodzaak bestaat om over particulier eigendom te rijden. Zie tevens de tekening in bijlage 1.

6. Reclamanten

Ten aanzien van parkeren wordt volstaan met een algemene verwijzing naar geldende parkeernormen en de aanname dat op eigen terrein in voldoende parkeerplaatsen kan worden voorzien. Niet inzichtelijk is gemaakt hoeveel parkeerplaatsen feitelijk noodzakelijk zijn, welke norm concreet wordt toegepast en of rekening is gehouden met bezoekersparkeren, piekbelasting en cumulatieve parkeerdruk. Evenmin is beoordeeld of deze parkeerbehoefte binnen het plangebied ruimtelijk en functioneel kan worden opgevangen zonder afwenteling op de openbare ruimte.

Door deze essentiële aspecten niet concreet te onderzoeken en de beoordeling van verkeer en parkeren impliciet door te schuiven naar een later stadium, is niet aangetoond dat het plan leidt tot een aanvaardbare en veilige fysieke leefomgeving. Het verkeersaspect is daarmee onvoldoende onderzocht en ondeugdelijk gemotiveerd. In het kader van de vaststelling van een omgevingsplan dient juist op dit moment te worden aangetoond dat de ontwikkeling ruimtelijk en verkeerskundig verantwoord is.

Standpunt gemeente

Voor het bepalen van de parkeerbehoefte is gebruik gemaakt van de CROW-publicatie 744 "Parkeercijfers, basis voor parkeernormering. De aanbevelingen uit de CROW-publicaties worden in de praktijk veelvuldig gehanteerd en berusten op (wetenschappelijk) onderzoek. Er bestaat geen aanleiding om te veronderstellen dat niet uitgegaan mag worden van de parkeernormen zoals opgenomen in de voornoemde CROW-publicatie. Zie bijvoorbeeld de uitspraak van de ABRvS van 17 februari 2021 ECLI:NL:RVS:2021:329 r.o. 6.1.

Uit de plantoelichting volgt dat conform de CROW-publicatie op basis van de categorie 'koop, vrijstaand' en de categorie 'koop, twee-onder-een-kap' een gemiddelde parkeernorm geldt van 2,3 parkeerplekken per vrijstaande woning en 2,2 parkeerplekken per twee-onder-een-kapwoning. Dit leidt tot een totale parkeerbehoefte van 35,6 (afgerond 36) parkeerplekken. Het onderhavige plan leidt derhalve tot een toename van de parkeerbehoefte ten opzichte van de huidige situatie. De parkeerbehoefte wordt gedeeltelijk opgevangen op eigen terrein. In totaal voorziet het plan in een parkeercapaciteit van 36 parkeerplekken. Zie tevens de tekening in bijlage 1 waar deze parkeercapaciteit uit volgt.

De zienswijze is in zoverre gegrond dat uit de plantoelichting volgt dat binnen alle kavels voldoende ruimte is voor ten minste twee parkeerplekken per kavel. Dit is een onjuiste stelling. Uit de tekening in bijlage 1 volgt dat bij 10 kavels één parkeerplek is voorzien en bij de overige 6 kavels twee parkeerplekken. Daarnaast wordt in de plantoelichting gesteld dat langs de ontsluitingsweg is voorzien in tien langspaarkeerplekken. Ook dit is een onjuiste stelling. Uit de tekening in bijlage 1 volgt dat er sprake is van 14 (langs)parkeerplekken. De toelichting zal hierop aangepast worden. Verder zijn ten westen van de vier vrije kavels parkeerplaatsen binnen de functie 'Groen' voorzien. De parkeerplaatsen behoren echter op basis van de planregels binnen de functie 'Verkeer' gerealiseerd te worden. De verbeelding wordt hierop aangepast.

Onvoldoende en innerlijk tegenstrijdige motivering van de woningbehoefte

7. Reclamanten

In de toelichting bij het ontwerp-omgevingsplan wordt gesteld dat het plan voorziet in een behoefte aan woningbouw en dat het woningprogramma zowel kwalitatief als kwantitatief aansluit bij de lokale woningbehoefte in Echt. De onderbouwing van de woningbehoefte is echter innerlijk tegenstrijdig en onvoldoende concreet.

Tegenstrijdige uitgangspunten over het woningprogramma. Reeds de feitelijke beschrijving van het woningprogramma is inconsistent. Op pagina 9 van de toelichting wordt aangegeven dat het plan bestaat uit 16 grondgebonden woningen, te weten 12 geschakelde eengezinswoningen (waarvan 4 levensloopbestendig) en 4 vrijstaande woningen met ruime kavels, waarvan kavels 14 en 15 twee ruimte-voor-ruimte-kavels betreffen.

Op pagina 14 wordt vervolgens gesteld dat het plan voorziet in 16 grondgebonden woningen in het middeldure en dure koopsegment. Op pagina 16 wordt daarentegen vermeld dat het plan voorziet in 16 woningen, waarvan 12 woningen in het betaalbare koopsegment. Op pagina 19 wordt het woningprogramma opnieuw anders geduid, namelijk als 16 woningen bestaande uit 4 levensloopbestendige woningen, 8 twee-onder-een-kapwoningen en 4 vrije kavels, waarbij twaalf woningen binnen het betaalbare segment zouden vallen.

Deze uiteenlopende beschrijvingen zijn niet met elkaar te verenigen. Het blijft onduidelijk:

- i. welk deel van het plan als betaalbaar, middeldure dan wel dure koop wordt aangemerkt;
- ii. hoe de vrijstaande woningen en ruimte-voor-ruimte-kavels in deze segmentering zijn meegenomen; en
- iii. welk woningprogramma feitelijk ten grondslag ligt aan de beoordeling van de woningbehoefte.

Een consistente en eenduidige beschrijving van het woningprogramma ontbreekt, terwijl juist dit programma bepalend is voor de toetsing aan het woonbeleid en de vereiste evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

Standpunt gemeente

De zienswijze is gegrond. In de toelichting wordt een eenduidige beschrijving van het woningprogramma opgenomen. Dit woningprogramma ziet er als volgt uit:

In totaal is er sprake van een bouwplan met 16 woningen, bestaande uit:

- *12 twee-aaneen gebouwde woningen, waarvan 4 levensloopbestendig, die binnen het betaalbare koopsegment vallen.*
- *4 vrijstaande woningen, waarvan 2 ruimte-voor-ruimte-kavels, die behoren tot het dure koopsegment.*

8. Reclamanten

Onvoldoende onderbouwing van de kwalitatieve woningbehoefte. De toelichting stelt dat met twaalf woningen in het betaalbare koopsegment "ruim wordt voldaan aan de behoefte in het betaalbare koopsegment (minimaal tweederde)" en dat het plan daarmee bijdraagt aan een groot deel van de woningbehoefte. Deze stelling is niet deugdelijk onderbouwd. Niet inzichtelijk wordt gemaakt:

- i. wat de concrete behoefte aan betaalbare koopwoningen in de kern Echt is;
- ii. hoe deze behoefte zich verhoudt tot de bestaande harde en zachte plancapaciteit;
- iii. waarom juist het aantal van twaalf betaalbare woningen noodzakelijk en passend is.

Daarbij wordt niet gedefinieerd wat onder "betaalbaar" wordt verstaan en of deze kwalificatie aansluit bij gemeentelijk of regionaal beleid. Tevens wordt volledig voorbijgegaan aan het gegeven dat het plan geen enkele sociale huurwoning mogelijk maakt, terwijl uit de relevante beleidskaders volgt dat juist in dit segment sprake is van de grootste druk op de woningmarkt. Dat van deze beleidslijn wordt afgeweken, wordt niet gemotiveerd.

Standpunt gemeente

Woningbehoefte. Alvorens in te gaan op de zienswijze wordt kort toegelicht op basis waarvan de woningbehoefte van het plan De Molenaar is gebaseerd.

- 'Structuurvisie Wonen Midden-Limburg 2022-2025'

Ten eerste volgt de woningbehoefte uit de regionale 'Structuurvisie Wonen Midden-Limburg 2022-2025'. De visie richt zich op het uitvoeren van de provinciale ambitie: "de juiste woning, op de juiste plek, op het juiste moment". De visie geeft ruimte aan nieuwe plannen die aantoonbaar aansluiten bij de actuele kwalitatieve en kwantitatieve behoefte. De regio stuurt daarbij onder andere op betaalbare koop/huur, toekomstbestendige (duurzaam en klimaatbestendig) en levensloopbestendige woningen en op het vergroten van doorstroming. Ook benadrukt de structuurvisie dat bouwen prioriteit heeft boven het terugdringen van de planvoorraad. De structuurvisie maakt daarmee duidelijk dat de **kwalitatieve aansluiting**, waaronder betaalbaar, levensloopbestendig en doorstroming, leidend is boven de kwantitatieve aansluiting. Dit volgt uit paragraaf 2.1 Afspraken Structuurvisie Wonen 2018' van de regionale Structuurvisie waar het volgende is gesteld:

'In de Structuurvisie Wonen 2018 is bepaald dat gemeenten medewerking kunnen verlenen aan nieuwe plannen waarvoor in kwalitatieve zin een tekort bestaat volgens het woningmarktonderzoek in relatie tot de planvoorraad, terwijl er kwantitatief te veel plannen zijn die niet omgebogen kunnen worden. Uiteraard heeft dit wel gevolgen voor de totale planvoorraad en de gewenste reductie daarvan. Om die reden is vastgelegd dat het aantal nieuwe plannen dat binnen de planperiode wordt toegevoegd, ook extra (binnen de planperiode) moet worden geschrapt.'

Gedurende de looptijd van de Structuurvisie Wonen 2018 zijn de omstandigheden op de woningmarkt veranderd, met als gevolg dat de regio steeds meer focus heeft gelegd op het versnellen van (nieuwe) planontwikkelingen en bouwrealisaties van kwalitatief passende woningen. In het kader van de Limburgse Agenda Wonen 2020-2022 is provinciaal ook vooral gefocust op het toevoegen van kwalitatief de juiste plannen en is met de regio's afgesproken minder nadruk te leggen op de harde resultaten van het schrappen van plannen op korte termijn en meer in te zetten op een blijvende inspanning over een langere periode om minder gewenste plannen te saneren of om te buigen. De in de Structuurvisie Wonen 2018 opgenomen termijn waarbinnen plannen geschrapt moeten worden is daarom door de regio niet meer als harde afspraak gehanteerd. Er blijft uiteraard wel aandacht voor dynamisch voorraadbeheer en voor het schrappen van plannen die niet aansluiten bij de behoefte.'

Ten slotte volgt uit de regionale Structuurvisie dat de regio de wens heeft om, aanvullend op de bouw van woningen op basis van huishoudensprognoses, meer woningen te willen bouwen. Zoals ook uit de plantoelichting volgt op pagina 15 hebben de gezamenlijke gemeenten en de provincie Limburg in het kader van de Woondeal Limburg met elkaar afgesproken 26.550 woningen te bouwen voor de periode tot en met 2030. Eveneens hebben de partners een ambitie genoemd om 20.000 extra woningen te bouwen indien de situatie erom vraagt. Het plan De Molenaar past binnen deze koers

doordat het voorziet in betaalbare koopwoningen, levensloopbestendige woningen en doorstroommogelijkheden, aanvullend op de lokale behoefte in Echt.

- 'Woningbehoefteonderzoek 2025 (gemeente Echt-Susteren)'

Ten tweede volgt de woningbehoefte uit het lokale 'Woningbehoefteonderzoek 2025 (gemeente Echt-Susteren)'. Dit onderzoek is de lokale uitwerking van de regionale 'Structuurvisie Wonen Midden-Limburg 2022-2025'. Dit onderzoek vormt de basis voor de lokale programmering. Uit dit onderzoek volgt dat er in de kern Echt onder andere behoefte bestaat aan goedkope en betaalbare (levensloopbestendige) koopwoningen en -appartementen. Zo volgt onder andere uit het onderzoek dat in de komende jaren het aantal huishoudens tussen 45 en 65 jaar afneemt en het aantal ouderen toeneemt. Het gaat om een toename van 195 huishoudens van 75 jaar of ouder in 2023 tot 2031. De behoefte aan nultredenwoningen neemt (samenhangend met de vergrijzing) toe met 70 in 2023 tot 2031, waarbij het gaat om zowel grondgebonden woningen als appartementen. De 12 koopwoningen, waarvan 4 levensloopbestendig, in het betaalbare segment in het bouwplan De Molenaar zijn hiermee in lijn. Echter, zoals hiervoor reeds gesteld, levert de gemeente Echt-Susteren met het bouwplan De Molenaar, overeenkomstig de afspraken met de provincie Limburg, een extra bijdrage aan het terugdringen van het regionale/landelijke woningtekort.

- 'Woondeal Limburg'

Ten slotte volgt de behoefte uit de Woondeal Limburg. De Woondeal Limburg schrijft voor dat minimaal twee derde van alle nieuwbouw in het betaalbare segment moet worden gerealiseerd. Het plan De Molenaar voldoet ruimschoots aan deze norm: 12 van de 16 woningen vallen binnen de landelijke betaalbaarheidsgrens 2026 van € 420.000 v.o.n. Hiermee draagt het plan direct bij aan de uitvoering van de Woondeal afspraken en aan het vergroten van het betaalbare aanbod in de regio. In Echt groeit vooral de vraag van starters, jonge gezinnen en senioren met een middeninkomen, omdat dat deze groepen met name op zoek zijn naar goedkope/betaalbare woningen. Dit terwijl het aandeel betaalbare koop in de bestaande voorraad relatief laag is. Daarnaast schrijft de Woondeal voor dat minimaal 2/3 van de nieuwbouw betaalbaar moet zijn. Met 12 van de 16 woningen voldoet De Molenaar aan deze norm. Daarmee levert het plan een noodzakelijke bijdrage aan het terugdringen van het woningtekort en aan de provinciale ambitie om extra betaalbare woningen toe te voegen.

Gelet op het voorgaande betekent dit voor de beantwoording van de zienswijze het volgende.

Concrete behoefte 12 betaalbare woningen kern Echt. In de zienswijze wordt gesteld dat niet inzichtelijk is gemaakt wat de concrete behoefte aan 12 betaalbare koopwoningen in de kern Echt is. Zoals toegelicht voorziet het plan De Molenaar in betaalbare koopwoningen, levensloopbestendige woningen en doorstroommogelijkheden, aanvullend op de lokale behoefte in Echt. Er bestaat dus geen noodzaak om de concrete behoefte van de 12 betaalbare koopwoningen in de kern Echt inzichtelijk te maken. Deze woningen vallen immers onder de ambitie van de Woondeal Limburg om 20.000 extra woningen te realiseren. Met deze woningen wordt een bijdrage geleverd aan de regionale/landelijke woonbehoefte.

Harde en zachte plancapaciteit. Daarnaast wordt in de zienswijze gesteld dat niet inzichtelijk is gemaakt hoe deze behoefte zich verhoudt tot de bestaande harde en zachte plancapaciteit. Omdat er sprake is van betaalbare woningen die onder de ambitie van de Woondeal Limburg vallen om 20.000 extra woningen te realiseren, is het niet relevant om inzichtelijk te maken hoe de betaalbare woningen zich verhouden tot de bestaande harde en zachte plancapaciteit.

Definitie betaalbare woning. Verder stellen reclamanten dat niet wordt niet gedefinieerd wat onder "betaalbaar" wordt verstaan en of deze kwalificatie aansluit bij gemeentelijk of regionaal beleid. De betaalbaarheidsgrens van koopwoningen wordt vastgelegd door de rijksoverheid. Deze bedraagt per 1 januari 2026 € 420.000,--.

Geen sociale huurwoningen. Tenslotte merken reclamanten op dat volledig voorbij is gegaan aan het gegeven dat het plan geen enkele sociale huurwoning mogelijk maakt, terwijl uit de relevante beleidskaders volgt dat juist in dit segment sprake is van de grootste druk op de woningmarkt. Dat van deze beleidslijn wordt afgeweken, wordt niet gemotiveerd.

Ten eerste schrijft de Woondeal Limburg niet voor dat in elk woningbouwplan ook sociale huurwoningen moeten zitten. Het is dus niet verplicht om in het plan van De Molenaar sociale huurwoningen op te nemen, waardoor er dus ook niet afgeweken wordt van de beleidslijn. Daarnaast volgt uit het lokale 'Woningbehoeftesonderzoek 2025 (gemeente Echt-Susteren)' dat de toekomstige behoefte aan sociale huur in Echt-Susteren en de regio niet meer toeneemt. Dit heeft mede te maken met de specifieke karakteristiek van de woningmarkt. Er heerst meer dan elders een kopers cultuur, ook omdat het door relatief lage woningprijzen voor meer groepen mogelijk is om een eigen woning te bemachtigen dan elders. Dat zal vermoedelijk zo blijven, waardoor de behoefte aan sociale huurwoningen structureel wat lager zal uitvallen dan het landelijk gemiddelde. Het voorgaande betekent dus dat dit segment, in tegenstelling tot wat reclamanten stellen, in Echt en de regio niet de grootste druk op de woningmarkt oplevert.

9. Reclamanten

Ruimte voor Ruimte kavels in strijd met beleid. Op pagina 19 van de toelichting wordt expliciet erkend dat de twee Ruimte voor Ruimte kavels zowel kwalitatief als kwantitatief niet voldoen aan het geldende beleid en de structuurvisie. Desondanks wordt het plan aanvaardbaar geacht vanwege een gestelde kwaliteitsbijdrage in het kader van afspraken tussen de provincie en de Ruimte voor Ruimte regeling. Deze redenering is onvoldoende. De afwijking van het woonbeleid wordt wel benoemd, maar niet ruimtelijk of beleidsmatig gemotiveerd, noch wordt inzichtelijk gemaakt hoe deze kavels bijdragen aan de lokale woningbehoefte in Echt. Daarmee ontbreekt een dragende motivering voor het opnemen van deze woningen in het plan.

Daarnaast blijkt uit de toelichting en de daarbij behorende bijlagen niet welke inhoudelijke afweging is gemaakt bij het inpassen van twee Ruimte-voor-Ruimte-woningen binnen het plan en aan welk beleid precies is getoetst. Uit het advies van de ter zake ingeschakelde deskundige, Walraven Advies, volgt dat de motivering voor toepassing van deze regeling ontoereikend is, nu niet bekend is wat exacte de voorwaarden zijn van de regeling.

Zo wordt niet inzichtelijk gemaakt welke concrete sloop- of saneringsprestatie tegenover de realisatie van de twee Ruimte voor Ruimte woningen staat, uitgedrukt in oppervlakte (m²), type bebouwing, locatie en relevante peildatum of voorwaarden. Evenmin is onderbouwd hoe de beoogde ruimtelijke kwaliteitswinst is gedefinieerd, beoordeeld en gewogen.

Voorts ontbreekt een motivering waarom juist binnen dit specifieke plangebied Ruimte voor Ruimte woningen moeten worden gerealiseerd en waarom het aantal is vastgesteld op twee kavels. Niet inzichtelijk is gemaakt welke beleidsmatige of ruimtelijke overwegingen daaraan ten grondslag liggen en waarom niet is gekozen voor een ander aantal.

Ten slotte wordt niet duidelijk hoe de kwaliteitsmaatregelen juridisch worden geborgd binnen het omgevingsplan. De Ruimte voor Ruimte regeling is in de toelichting niet vertaald naar een concreet

en toetsbaar kader binnen het plan, waardoor niet kan worden vastgesteld dat sprake is van een zorgvuldige belangenafweging en een deugdelijke motivering.

Standpunt gemeente

Kwantitatieve en kwalitatieve behoefte Ruimte voor Ruimte kavels

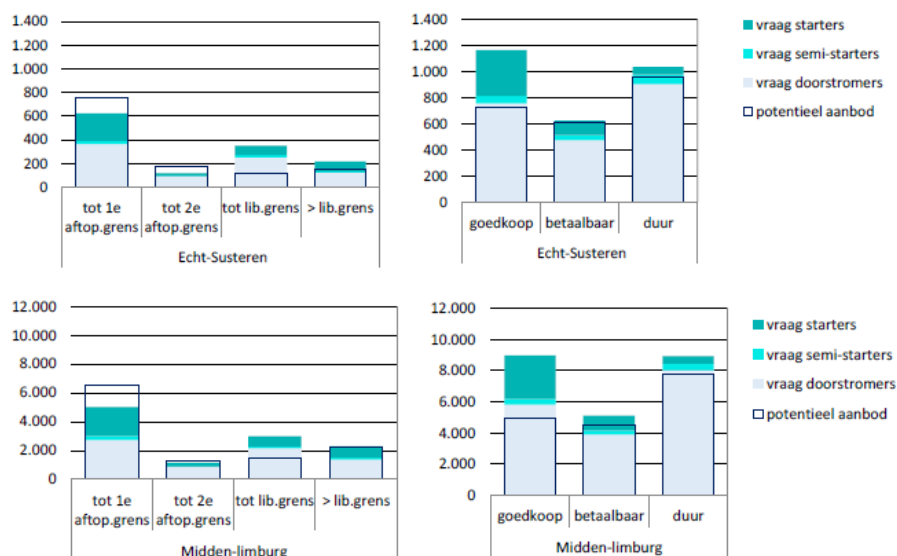
De zienswijze is gegrond en de plantoelichting zal hierop aangevuld worden.

Uit de regionale Structuurvisie Wonen Midden-Limburg 2022-2025 volgt dat vanwege demografische ontwikkelingen het aantal jongere huishoudens afneemt en het aantal oudere huishoudens fors toeneemt. De woningbehoefte wordt dan ook grotendeels bepaald door de woonwensen van de groeiende groep ouderen. Daarbij neemt ook het aantal 1- en 2-persoonhuishoudens toe en het aantal gezinnen af. Hierdoor ontstaat een grotere vraag naar kleinere en betaalbare woningen in zowel de huur- als koopsector. De kwalitatieve woningbehoefte bestaat grotendeels uit appartementen met lift en grondgebonden seniorenwoningen. Uitgaande hiervan voldoen de twee Ruimte voor Ruimte kavels en de twee vrije sectorkavels zowel kwalitatief als kwantitatief niet direct aan de regionale Structuurvisie.

De regionale Structuurvisie is lokaal uitgewerkt in het Woningmarktonderzoek Echt-Susteren van 19 december 2024. Het lokale onderzoek zoomt nader in op de behoefte aan typen woningen in sec de gemeente Echt-Susteren. Hieruit blijkt dat er een beperkt tekort is aan woningen in het dure segment. Ook volgt uit het onderzoek dat deels zou kunnen worden ingezet op dit segment om de doorstroming te bevorderen. Op basis van dit onderzoek mag dus geconcludeerd worden dat er een kleine behoefte bestaat aan woningen in het duurdere segment en dat de Ruimte-voor-Ruimte kavels in het woningbouwplan De Molenaar kwalitatief en kwantitatief passend zijn. Dit geldt dan tevens voor de twee vrije sectorkavels.

Zie ook onderstaande uitsnede uit het Woningmarktonderzoek Echt-Susteren waaruit blijkt dat er een kleine behoefte bestaat aan woningen in het duurdere segment en dat er in Echt-Susteren een klein tekort aan is. Kortom, de twee Ruimte voor Ruimte kavels (en de twee vrije sectorkavels) voldoen zowel kwalitatief als kwantitatief niet direct aan de regionale Structuurvisie, maar uit de lokale uitwerking van deze structuurvisie blijkt dat binnen de gemeente Echt-Susteren wel sprake is van een beperkt tekort aan woningen in het dure segment.

figuur 3-10 Potentiële vraag-/aanbodverhoudingen naar koop- en huurprijs in Echt-Susteren en Midden-Limburg, 2023



Bron: LC-model In.Fact.Research

Inhoudelijke afweging inpassen twee Ruimte voor Ruimte woningen

Zoals uit de toelichting van het Tam-omgevingsplan volgt worden twee kavels in het bouwplan gerealiseerd op basis van het project 'Ruimte voor Ruimte Noord- en Midden-Limburg'. Met dit project zijn in Limburg in totaal 595.400 m² stallen met subsidie gesloopt. Binnen het kader van dit project is tevens 2.864.100 kg aan fosfaat (mestrechten) uit de markt gehaald. Zie pagina 6 van bijlage 2. Het project heeft tot resultaat gehad dat de landschappelijke en milieu-hygiënische kwaliteit van het buitengebied in de Noord- en Midden-Limburgse gemeenten aanzienlijk is verbeterd.

In het 'Pact van Brakkenstein' (van 15 maart 2000) heeft de VNG en het toenmalige ministerie van LNV met alle Noord- en Midden-Limburgse gemeenten afspraken gemaakt over het terugverdienen van de uitgekeerde sloopsubsidies door middel van de uitgifte van Ruimte voor Ruimte kavels (= bouwtitels). Elke bouwtitel vertegenwoordigt een kwaliteitsverbetering in het buitengebied ergens in Noord- of Midden-Limburg. Deze kwaliteitsverbetering hoeft verder niet geborgd te worden in het ruimtelijk plan waar een Ruimte voor Ruimte kavel planologisch wordt vastgelegd. De kwaliteitsverbetering is immers reeds gerealiseerd door de sloop van de stallen en het intrekken van de mestrechten.

Op basis van het Pact van Brakkenstein bedraagt het aantal uit te geven Ruimte voor Ruimte kavels in Limburg 900 (zie pagina 6 van bijlage 2). De uitgifte van deze kavels moet plaatsvinden op planologisch aanvaardbare locaties. Dit zijn locaties binnen of aansluitend aan de bebouwde kom of binnen bebouwingsconcentraties. Het voorgaande betekent dus dat er geen verplichte koppeling bestaat tussen de slooplocatie van de stal en de bouwlocatie van de Ruimte voor Ruimte woning. Ten slotte blijkt ook uit hoofdstuk 5 van de Provinciale Omgevingsvisie Limburg (POVI) dat de provincie Limburg de ambitie heeft om het project Ruimte voor Ruimte samen met gemeenten af te ronden door middel van de realisatie van in totaal 900 woningen op planologisch aanvaardbare locaties in het buitengebied.

Voor de onderhavige twee Ruimte voor Ruimte kavels betekent het voorgaande het volgende. Zoals uit het Pact van Brakkenstein en de POVI volgt moet er sprake zijn van een planologisch aanvaardbare locatie om de bouwtitels te kunnen inzetten. Omdat de twee bouwtitels worden ingezet

in het buitengebied en aansluitend op de grens van de landelijke kern Echt, zoals bedoeld in de Omgevingsverordening Limburg, is sprake van een planologisch aanvaardbare locatie. Er bestaat verder geen noodzaak om inzichtelijk te maken welke stallen voor de betreffende bouwtitels zijn gesloopt. Immers, elke bouwtitel vertegenwoordigt reeds een geleverde kwaliteitsverbetering in het buitengebied van Noord- en Midden-Limburg. Gelet op het voorgaande past de locatiekeuze van de twee Ruimte voor Ruimte kavels in het TAM-omgevingsplan binnen het van toepassing zijnde beleidskader.

10. Reclamanten

Innerlijk tegenstrijdige conclusies. De toelichting bevat bovendien innerlijk tegenstrijdige conclusies. Enerzijds wordt gesteld dat het plan niet aansluit bij de lokale behoefte, maar bredere woningbouwdoelen ondersteunt. Anderzijds wordt geconcludeerd dat het plan zowel kwalitatief als kwantitatief voldoet aan de geconstateerde woningbehoefte in Echt en bijdraagt aan de demografische ontwikkeling van de kern. Deze conclusies sluiten elkaar wederzijds uit en maken onduidelijk welk toetsingskader het bevoegd gezag hanteert. Daarmee is niet inzichtelijk gemaakt welke belangen zijn afgewogen en waarom het plan als passend wordt beschouwd.

Standpunt gemeente

De zienswijze is gegrond. Het is een terechte opmerking dat er een tegenstrijdigheid zit in de conclusies. Onder verwijzing naar het gestelde onder nummer 8 zal de toelichting dusdanig aangepast worden dat duidelijk is dat de 12 betaalbare koopwoningen onder de extra woningbouwambitie vallen en de 4 vrijstaande woningen in het duurdere koopsegment binnen de lokale woningbehoefte vallen.

Onvoldoende motivering geluid en doorschuiven van nader onderzoek

11. Reclamanten

Ten aanzien van het aspect geluid wordt in de toelichting weliswaar verwezen naar een akoestisch onderzoek en wordt gesteld dat aan de geldende normen kan worden voldaan, maar een volwaardige bestuurlijke afweging ontbreekt. Uit de toelichting blijkt dat sprake is van overschrijding van standaardwaarden, waarbij wordt uitgegaan van mitigerende maatregelen en nader onderzoek in een later stadium, met name bij de vergunningverlening en het definitieve bouwontwerp.

Daarmee wordt de beoordeling van de aanvaardbaarheid van het woon- en leefklimaat naar voren geschoven, terwijl deze beoordeling reeds bij de vaststelling van het omgevingsplan moet plaatsvinden. Het omgevingsplan dient immers inzichtelijk te maken dat het plan, inclusief de te verwachten geluidbelasting, berust op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Het volstaat daarbij niet om te volstaan met de constatering dat aan grenswaarden kan worden voldaan of dat nadere uitwerking later mogelijk is.

In het bijzonder ontbreekt een expliciete bestuurlijke keuze waarin wordt gemotiveerd waarom de resulterende geluidbelasting, waaronder de overschrijding van standaardwaarden en de noodzaak van aanvullende maatregelen, in dit concrete geval aanvaardbaar wordt geacht vanuit het oogpunt van gezondheid en woonkwaliteit. Door deze afweging door te schuiven naar een later moment.

Uit de second opinion van de ingeschakelde deskundige, Walraven Advies, volgt dat thans niet kan worden geconcludeerd dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Zolang geen volledig en integraal geluidsrapport is opgesteld waarin alle relevante geluidsbronnen zijn betrokken en beoordeeld, ontbreekt een deugdelijke onderbouwing van de geluidssituatie ter plaatse.

Voorts blijkt uit de stukken niet dat het geluidsonderzoek is gebaseerd op de actuele situatie van de A2. Inmiddels is sprake van een verbreding van de rijbanen van 2x3 inclusief vluchtstrook naar 2x4 inclusief vluchtstrook. Niet inzichtelijk is gemaakt of deze gewijzigde verkeerssituatie — en de daarmee samenhangende toename in verkeersintensiteit — is betrokken bij de berekening van de geluidsbelasting. Daarmee kan niet worden vastgesteld dat het onderzoek uitgaat van de juiste en meest recente uitgangspunten.

Standpunt gemeente

Actuele situatie A2

De gehanteerde verkeersgegevens uit het akoestisch onderzoek zijn afkomstig uit het CVGG (Centraal Verkeers- en Geluidgegevensbestand). Het CVGG bevat voor rijkswegen in de regel prognose-intensiteiten, niet simpelweg ruwe telgegevens. De gegevens zijn gebaseerd op:

- *verkeerstellingen;*
- *historische trends;*
- *verkeersmodellen;*
- *infrastructurele ontwikkelingen; en*
- *de systematiek van Rijkswaterstaat rond de geluidproductieplafonds (GPP's).*

Aangezien al ruim voor de uitvoering van het akoestisch onderzoek bekend was dat de wegverbreding van de A2 zou plaatsvinden, is het logisch dat voor deze ontwikkeling een eventuele prognose van toename van de verkeersintensiteiten is meegenomen in het CVGG.

In het geluidmodel is de A2 gemodelleerd middels 2 rijlijnen. Door de rijlijnen nauwkeuriger te modelleren, bijvoorbeeld per rijstrook (meer rijlijnen), zal, gezien de afstand tot de woningen, dit geen invloed hebben op de berekende resultaten, zolang de gebruikte verkeersintensiteiten maar juist zijn.

Goed woon- en leefklimaat

Het is niet ongebruikelijk om een gevelgeluidweringsonderzoek uit te voeren in een later stadium, zolang het maar als voorwaarde deel uitmaakt van de te verlenen omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen. Met een goed binnen niveau bij de geplande woningen wordt een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gewaarborgd.

Door de realisatie van het bouwplan ontstaat verder richting de woning van reclamanten een extra afscherming. Reclamanten zijn verder niet belanghebbende inzake een goed woon- en leefklimaat betreffende de nieuwe woningen en ondervinden er voor het aspect geluid geen nadeel van in de zin dat door de realisatie van het plan bij de woning van reclamanten een hogere geluidbelasting ontstaat ten gevolge van het wegverkeer ten opzichte van de vigerende situatie.

Externe veiligheid

12. Reclamanten

Uit Bijlage 3 bij het ontwerp-omgevingsplan volgt dat het plangebied volledig is gelegen binnen het gifwolkaandachtsgebied van de rijksweg A2 en dat met het plan sprake is van een toename van het aantal aanwezige personen door de realisatie van nieuwe woningen. Desondanks ontbreekt een expliciete bestuurlijke afweging waarom het toelaten van een kwetsbare functie als wonen op deze locatie, gelet op deze externe veiligheidsrisico's, aanvaardbaar wordt geacht.

De externe-veiligheidsbeschouwing blijft beschrijvend en motiveert niet hoe het groepsrisico is beoordeeld en aanvaardbaar wordt geacht, noch welke beleidskeuzes het bevoegd gezag maakt ten

aanzien van het toelaten van woningbouw binnen aandachtsgebieden. Daarmee is niet voldaan aan de instructieregels uit het Besluit kwaliteit leefomgeving, in het bijzonder de artikelen die verlangen dat bij het toelaten van kwetsbare gebouwen binnen een aandachtsgebied expliciet wordt gemotiveerd waarom dit aanvaardbaar is en hoe het groepsrisico wordt verantwoord.

Voorts blijkt niet dat het onderzoek naar de externe veiligheid is gebaseerd op de actuele situatie van de A2. Inmiddels is sprake van een verbreding van de rijbanen van 2x3 rijstroken inclusief vluchtstrook naar 2x4 rijstroken inclusief vluchtstrook. Uit de stukken blijkt niet dat met deze gewijzigde verkeerssituatie rekening is gehouden bij de beoordeling van de risico's. Daarmee is niet inzichtelijk of de externe veiligheidsanalyse is uitgevoerd op basis van de juiste en meest recente uitgangspunten.

Reclamanten vinden het daarnaast opmerkelijk dat wordt geoordeeld dat de afstand tot het Esso LPG-tankstation geen probleem vormt. In de stukken wordt deze afstand echter niet concreet benoemd, noch wordt deze afgezet tegen de geldende veiligheidsafstanden en relevante regelgeving ter plaatse van het plan. Hierdoor is niet inzichtelijk op basis waarvan is geconcludeerd dat deze afstand aanvaardbaar zou zijn.

Ten slotte blijkt uit Bijlage 3 dat advies van de Veiligheidsregio nog moet worden ingewonnen. Een dergelijk advies ontbreekt echter in de planstukken en is niet bij de besluitvorming betrokken. Gelet op het vorenstaande is ook op dit punt onvoldoende inzichtelijk gemaakt dat het plan, wat betreft externe veiligheid, berust op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

Standpunt gemeente

Groepsrisico

Op grond van artikel 5.15 van het Besluit kwaliteit leefomgeving dient in een omgevingsplan voor beperkt kwetsbare, kwetsbare en zeer kwetsbare gebouwen en beperkt kwetsbare en kwetsbare locaties binnen een brandaandachtsgebied, een explosieaandachtsgebied en een gifwolkaandachtsgebied rekening gehouden te worden met de kans op het overlijden van een groep van tien of meer personen per jaar als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval veroorzaakt door een activiteit.

Aan dit lid wordt in ieder geval voldaan als een omgevingsplan binnen een aandachtsgebied:

- a. geen beperkt kwetsbare, kwetsbare en zeer kwetsbare gebouwen en beperkt kwetsbare en kwetsbare locaties toelaat; of*
- b. waar het omgevingsplan beperkt kwetsbare, kwetsbare en zeer kwetsbare gebouwen en beperkt kwetsbare en kwetsbare locaties toelaat, waarborgt:*
 - 1°. dat maatregelen zijn getroffen ter bescherming van personen in die gebouwen en op die locaties; of*
 - 2°. dat het aantal doorgaans aanwezige personen of de tijd dat die aanwezig zijn in die gebouwen en op die locaties beperkt is.*

Een gifwolkaandachtsgebied is het gebied rond een risicobron waar mensen binnenshuis, zonder extra bescherming, onvoldoende beschermd zijn tegen een mogelijke giftige gaswolk. Door bouwkundige maatregelen te treffen, in dit geval mechanische ventilatie te voorzien van een goed bereikbare knop om deze uit te schakelen, en de gebruikers te attenderen op het handelingsperspectief wordt invulling gegeven aan artikel 5.15 Besluit kwaliteit leefomgeving. Afhankelijk van de situatie en de inrichting van de omgeving kan het handelingsperspectief gifwolkaandachtsgebied verschillen:

- Voor personen buiten is het handelingsperspectief vluchten (een natte doek om door te ademen vermindert de blootstelling).
- Indien vluchten niet mogelijk is, is een schuilplaats binnen gaan een goedhandelingsperspectief.
- Voor personen binnen is het handelingsperspectief binnen blijven en naar hoogste bouwlaag met een vlak plafond gaan. Ramen en deuren sluiten en ventilatie uitzetten.

Ten slotte geldt dat in een gifwolkaandachtsgebied geen advies wordt gevraagd bij de veiligheidsregio, omdat het hiervoor omschreven handelingsperspectief geldt. Verder dienen nieuwbouwwoningen te voldoen aan het besluit bouwactiviteiten leefomgeving waarin is opgenomen dat de mechanische ventilatie met een knop uit te schakelen is. Dit is ook de enige omgevingsveiligheidsmaatregel.

Beoordeling actuele situatie A2

Bij de beoordeling dient inderdaad uitgegaan te worden van de beoogde situatie. Het aantal toekomstige verkeersstromen zal toenemen maar door de verbreding van de A2 zal de verkeersintensiteit op één verkeersstrook afnemen waardoor ook de faalkans afneemt. Het plaatsgebonden risico verandert niet door verkeersintensiteit, want PR is gebaseerd op effectafstanden, niet op kans. Het groepsrisico wordt wél beïnvloed door de faalkans. Door de afname van de verkeersintensiteit per rijstrook neemt de faalkans af, waardoor het groepsrisico in de toekomstige situatie lager uitvalt dan in de huidige situatie. De ligging van aandachtsgebieden (brand, explosie, gifwolk) verandert niet door verkeersintensiteit. Aandachtsgebieden zijn gebaseerd op effectafstanden, niet op kans.

Afstand tot Esso LPG tankstation

Bij de bepaling van de veiligheidsrisico's wordt bepaald of een beperkt kwetsbaar, kwetsbaar en zeer kwetsbaar gebouw en beperkt kwetsbare en kwetsbare locaties binnen een aandachtsgebied valt. Het plan valt niet binnen het brand- en explosieaandachtsgebied van het Esso LPG tankstation. Het aspect externe veiligheid voor het plan is niet relevant voor deze risicobron.

In de "Beschouwing externe veiligheid woningontwikkeling Berkelaarsweg Echt" van Kragten (Bijlage 3 bij de toelichting) is het onderstaande opgenomen. Zie pagina 7 uit de "Beschouwing externe veiligheid woningontwikkeling Berkelaarsweg Echt":

'Uit een inventarisatie is gebleken dat het plangebied binnen het aandachtsgebied ligt van de rijksweg A2. De leiding van Petrochemical Pipeline Services B.V. ligt op dusdanige afstand dat het aandachtsgebied niet reikt tot aan het plangebied. Ook het aandachtsgebied als gevolg van LPG tankstation Esso tankstation Bosserhof reikt niet tot het plangebied.'

Conclusie

Op basis van het voorgaande kan het volgende geconcludeerd worden:

Er is voldoende inzichtelijk gemaakt dat het plan berust op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Binnen het gifwolkaandachtsgebied is beoordeeld of de aanwezigheid van (beperkt) kwetsbare functies aanvaardbaar is in relatie tot de risico's van een mogelijk ongewoon voorval. Daarbij is gemotiveerd dat:

- de risico's voor personen binnen het plangebied in beeld zijn gebracht;
- het plan voorziet in passende beschermingsmaatregelen, waaronder het toepassen van mechanische ventilatie die kan worden uitgeschakeld via een goed bereikbare knop;
- gebruikers worden geïnformeerd over het handelingsperspectief bij een toxische wolk;

- *hiermee wordt voldaan aan artikel 5.15 Besluit kwaliteit leefomgeving, omdat de maatregelen de blootstelling aan een giftige gaswolk beperken en daarmee het risico op groeps-slachtoffers voldoende wordt gereduceerd.*

Door deze maatregelen is geborgd dat de toegelaten functies op deze locatie veilig en verantwoord kunnen worden uitgeoefend. Daarmee is sprake van een evenwichtige afweging tussen de belangen van veiligheid, gebruiksmogelijkheden en ruimtelijke kwaliteit.

13. Reclamanten

Ontbreken adviezen ketenpartners. Uit de toelichting en de bijlagen bij het ontwerp-omgevingsplan blijkt nergens dat advies is ingewonnen bij relevante ketenpartners, zoals de provincie, het waterschap en andere bij de fysieke leefomgeving betrokken bestuursorganen. Evenmin is inzichtelijk gemaakt of dergelijke adviezen zijn gevraagd, wat de inhoud daarvan was en op welke wijze deze bij de planvorming zijn betrokken.

Daar komt nog bij dat uit de beantwoording van de door mij gestelde vragen aan de gemeente blijkt dat de afstemming met relevante ketenpartners, in het bijzonder de provincie Limburg, niet kenbaar en niet toetsbaar is geweest. Ten aanzien van de toepassing van de Ruimte-voor-Ruimte-regeling is geen regeling overgelegd en ontbreekt een inhoudelijke plan-specifieke beoordeling. Evenmin is inzichtelijk gemaakt dat de provincie expliciet heeft ingestemd met de realisatie van twee Ruimte-voor-Ruimte-kavels op deze locatie, terwijl in de toelichting wordt erkend dat deze kavels niet aansluiten bij het geldende woonbeleid en de structuurvisie.

Daarnaast is geen schriftelijk advies of reactie van de provincie overgelegd op het (voor)ontwerp van het plan. De enkele mededeling dat een rayonplanoloog "geen opmerkingen" had vanwege de ligging in stedelijk gebied, kan niet worden aangemerkt als een inhoudelijk en gemotiveerd provinciaal advies omdat dit bij Omgevingsplannen anders is dan bij Bopa's. Daarmee is niet verifieerbaar welke aspecten zijn beoordeeld en of provinciale belangen daadwerkelijk zijn meegewogen.

Onder de Omgevingswet vergt een zorgvuldige en integrale afweging dat relevante bestuursorganen en deskundige ketenpartners worden betrokken bij de voorbereiding van een omgevingsplan.

Standpunt gemeente

De provincie Limburg en het Waterschap Limburg zijn verzocht om hun advies te geven op het concept ontwerp TAM-omgevingsplan De Molenaar. Het aanvragen van het advies verloopt via de website www.ruimtelijkinzichtlimburg.nl van de provincie Limburg. Uit de bijgevoegde bijlage 3 blijkt dat het plan op 7 oktober 2025 ter advisering is aangeboden. De provincie Limburg heeft, ondanks dat hier verschillende malen om gevraagd is, geen advies uitgebracht. Op basis hiervan trekt de gemeente de conclusie dat het bouwplan passend is binnen de provinciale belangen en dat de provincie tevens heeft ingestemd met de realisatie van de twee Ruimte voor Ruimte kavels op de beoogde locatie. Het feit dat de provincie geen zienswijze heeft ingediend tijdens de zienswijzenperiode bevestigt het voorgaande des te meer. Het Waterschap Limburg heeft op 5 november 2025 haar advies gegeven op het plan. Zie bijlage 4.

Voor wat betreft het gestelde over de Ruimte voor Ruimte kavels wordt verwezen naar het gestelde bij nummer 9.

Waterhuishouding en klimaatadaptatie onvoldoende onderzocht

14. Reclamanten

In de toelichting bij het ontwerp-omgevingsplan is de waterparagraaf summier uitgewerkt. De concrete uitwerking van het hemelwaterplan en de waterbergingsopgave wordt doorgeschoven naar het stadium van de omgevingsvergunning voor bouwen. Daarmee ontbreekt in deze fase een toetsbare en inzichtelijke onderbouwing van de wijze waarop de ontwikkeling waterhuishoudkundig zal worden ingericht.

Juist in het kader van de vaststelling van een omgevingsplan dient inzichtelijk te worden gemaakt hoe wordt omgegaan met hemelwaterafvoer, waterberging en infiltratie. Het plan voorziet in een substantiële toename van verhard oppervlak en dakoppervlak. Bovendien is aannemelijk dat toekomstige bewoners hun tuinen (gedeeltelijk) zullen verharden, hetgeen de totale verhardingsgraad verder vergroot. Dit leidt tot een wezenlijke verandering ten opzichte van de huidige situatie, waarin sprake is van weiland en grasland met natuurlijke infiltratiecapaciteit.

In de second opinion van Walraven Advies wordt geconcludeerd dat het ontbreken van een uitgewerkt hemelwater- en bergingsconcept een tekortkoming vormt. Niet inzichtelijk is gemaakt hoe het extra (hemel)water wordt verwerkt, noch welke maatregelen worden getroffen om wateroverlast in de omgeving te voorkomen. Zonder deze onderbouwing kan niet worden vastgesteld dat het plan waterhuishoudkundig uitvoerbaar is en geen nadelige effecten veroorzaakt op het bestaande (hemelwater)rioolstelsel of aangrenzende percelen.

Ook de paragraaf over klimaatadaptatie is ontoereikend gemotiveerd. De toelichting bevat nauwelijks concrete plan-specifieke maatregelen. Er wordt gesteld dat hemelwater in het plangebied wordt geïnfiltreerd, maar niet onderbouwd hoe dit technisch wordt gerealiseerd en of de bodem daarvoor geschikt is. Evenmin is duidelijk hoe de toename van verharding en bebouwing wordt gecompenseerd vanuit het perspectief van hittestress, waterbuffering en groenstructuur.

Walraven Advies concludeert in haar second opinion op dat de onderbouwing van klimaatadaptatieve maatregelen tekortschiet. Met name in het buitengebied kan extra verstening een relevante negatieve invloed hebben op waterhuishouding en klimaatadaptatie. Zonder concrete uitwerking en borging van maatregelen is niet aangetoond dat het plan bijdraagt aan, of ten minste niet afbreuk doet aan, de doelstellingen op het gebied van klimaatbestendigheid.

Gelet op het voorgaande is de waterparagraaf en de klimaatadaptatieparagraaf onvoldoende onderbouwd en daarmee in strijd met de vereisten van een zorgvuldige voorbereiding en deugdelijke motivering.

Standpunt gemeente

De zienswijze is gegrond. Naar aanleiding van de zienswijze heeft overleg plaatsgevonden met het Waterschap Limburg. Op basis van dit gesprek is een extra berging gecreëerd in de grote groenstrook ten westen van de geplande woningen, waardoor meer water geborgen kan worden dan de vereiste 100 mm. Door de vertraagde leegloop van 2 l/sec/ha kan na een regenbui van 100 mm binnen 48 uur opnieuw een bui van 100 mm geborgen worden. Uitgangspunt hierbij is dat de k-waarde nul is. Er zal altijd water infiltreren in de ondergrond, maar dat is de veiligheid. Aan de wadi's is verder een waking van 25 cm aangehouden als veiligheid. Met deze aanpassing van het plan is er kortom sprake van een robuust watersysteem dat ruim voldoende water kan bergen en (vertraagd) kan afvoeren. Op de kaart in bijlage 1 is verder aangegeven wat de voorgeschreven eisen voor de waterhuishouding vanuit de gemeente zijn. Tevens is hier een berekening opgenomen van de wateropgave.

Sputzonering

15. Reclamanten

In de bijlage (bijlage 10) bij het ontwerp-omgevingsplan is een onderzoek opgenomen naar de genoemde spuitzones. Volgens de second opinion van Walraven Advies is het uitgevoerde onderzoek onvolledig en onvoldoende onderbouwd.

Het onderzoek gaat uit van een driftreducerende werking van de beoogde haag tussen het plangebied en de aangrenzende agrarische percelen. Daarbij wordt echter onvoldoende rekening gehouden met relevante jurisprudentie en aandachtspunten die daaruit voortvloeien. De haag is op aanzienlijke afstand van het agrarische perceel gesitueerd waar de gewasbeschermingsmiddelen worden toegepast. Hierdoor kan drift, afhankelijk van weersomstandigheden en spuittechniek, hoger opstijgen en in hogere luchtlagen terechtkomen, waardoor de veronderstelde reducerende werking van de haag wordt beperkt.

Met name bij laag geplaatste spuitmonden is een korte afstand tot een fysieke barrière juist van belang om drift effectief tegen te houden. Daarnaast richt het onderzoek zich hoofdzakelijk op de reductie direct achter de haag op begane grondniveau. De beoogde woningen bestaan echter uit meerdere bouwlagen, waarbij blootstelling ook kan plaatsvinden op hogere niveaus, zoals op verdiepingen en in tuinen. Deze aspecten zijn in de rapportage niet inzichtelijk beoordeeld.

Volgens vaste jurisprudentie wordt in beginsel uitgegaan van een richtafstand van 50 meter tussen agrarische gronden waar gewasbeschermingsmiddelen worden toegepast en gevoelige functies, zoals woningen en tuinen. In dit plan worden gevoelige functies mogelijk gemaakt op kortere afstand. Daarbij moet worden gekeken naar het gehele bestemmingsvlak, aangezien binnen dat vlak vergunningsvrije bouwwerken en tuinen kunnen worden gerealiseerd. Het onderzoek motiveert onvoldoende waarom in dit concrete geval van de 50-meterafstand kan worden afgeweken.

Walraven Advies concludeert dat onvoldoende onderzoek is verricht naar de feitelijke driftverplaatsing in relatie tot de afstand tussen de agrarische percelen en de geplande woningen. Tevens is niet overtuigend aangetoond dat geen gezondheidsrisico's bestaan voor toekomstige bewoners. Niets in het onderzoek sluit deze risico's met zekerheid uit.

Daar komt bij dat de wijze van toepassing van gewasbeschermingsmiddelen, bijvoorbeeld het gebruik van driftreducerende technieken of het uitsluitend neerwaarts spuiten, niet planologisch of contractueel is vastgelegd. Zonder juridische borging kunnen toekomstige gebruikers van het agrarisch perceel andere technieken toepassen. Het onderzoek houdt met deze onzekerheid geen rekening.

Gelet op het voorgaande is niet aangetoond dat sprake zal zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in relatie tot het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen op de aangrenzende gronden. Het onderzoek naar spuitzones is daarmee onvolledig en ondeugdelijk gemotiveerd.

Standpunt gemeente

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-omgevingsplan. Voor een nadere onderbouwing van het gemeentelijk standpunt wordt verwezen naar bijlage 5 met daarin het advies van de ODNML betreffende deze zienswijze.

Stikstofonderbouwing (Natura 2000-activiteiten).

16. Reclamanten

Uit de second opinion van Walraven Advies blijkt dat de stikstofonderbouwing voor zowel de bouw- als de gebruiksfase onvolledig en op onderdelen onjuist is uitgevoerd.

Ten aanzien van de bouwfase wordt geconcludeerd dat diverse uitgangspunten te laag zijn ingeschat. Zo zijn het aantal draaiuren van materieel, het aantal vervoersbewegingen, het stationair draaien van voertuigen en het aantal koude starts niet realistisch gemodelleerd. Hierdoor ontstaat een onderschatting van de feitelijke emissies. Bovendien is de bouwperiode van circa één jaar niet consistent vertaald naar de benodigde inzet van materieel en transportbewegingen.

Voor de gebruiksfase geldt dat geen rekening is gehouden met overige emissiebronnen per woning (zoals tuin- en recreatief gebruik) en dat de verkeersgeneratie onvolledig is gemodelleerd. De verkeersafwikkeling is niet logisch herleidbaar vanuit het plangebied, terwijl aanpassingen aan ontsluitingsroutes niet inzichtelijk zijn verwerkt in AERIUS. Tevens zijn verkeersbewegingen voor voorzieningen buiten het plangebied niet meegenomen, hetgeen leidt tot een onvolledige beoordeling van de stikstofdepositie.

Gelet op deze gebreken kan niet worden vastgesteld dat de berekende stikstofdepositie een reëel beeld geeft van de feitelijke situatie. Daarmee is niet uitgesloten dat het plan significante gevolgen heeft voor Natura 2000-gebieden. De stikstofonderbouwing voldoet derhalve niet aan de vereisten van een zorgvuldige voorbereiding en deugdelijke motivering. De conclusie is dat het plan niet uitvoerbaar is zonder aanvullende omgevingsvergunning voor een Natura-2000 activiteit.

Standpunt gemeente

Bij de beoordeling van de evenwichtige toedeling van functies aan locaties moet gemotiveerd worden of voor de uitvoering van het plan een omgevingsvergunning voor een Natura2000-activiteit noodzakelijk is. In het kader van deze uitvoerbaarheidstoets mag er in principe, als er AERIUS berekeningen zijn uitgevoerd, van uitgegaan worden dat de gegevens uit deze berekeningen juist zijn. Dit tenzij eenvoudig zonder onderzoek is vast te stellen dat deze (evident) onjuist zijn. Een volledige inhoudelijke beoordeling zou betekenen dat de gemeente aan het beoordelen is of er een omgevingsvergunning voor een Natura 2000-activiteit nodig is. Deze bevoegdheid ligt echter bij de provincie. Zie verder ook de uitspraak van de Rechtbank Gelderland, d.d. 2 september 2025, ECLI:NL:RBGEL:2025:7393, r.o. 8.2.

Gelet op het voorgaande is de zienswijze van reclamant ten aanzien van de rijlijn van de verkeersbewegingen in de gebruiksfase gegrond. Hier kan zonder onderzoek vastgesteld worden dat het volgen van de ingevoerde rijlijn een overtreding zou betekenen ten aanzien van de verkeerssituatie ter plaatse. Immers, het bouwplan wordt in de gebruiksfase ontsloten via de Slagmolen – Maasbrachterweg – Berkelaarsweg en niet via de Slagmolen – Sint Janskamp. De Aerijs berekening moet op dit punt worden aangepast.

Soortenbescherming

17. Reclamanten

In de quickscan flora en fauna is geconcludeerd dat aanvullend onderzoek noodzakelijk is en dat mogelijk mitigerende maatregelen moeten worden getroffen. Dit aanvullende onderzoek is echter niet bij de stukken gevoegd en het is niet inzichtelijk gemaakt wanneer en op welke wijze dit zal plaatsvinden. Daarmee is onvoldoende duidelijk of beschermde soorten daadwerkelijk aanwezig zijn en, zo ja, welke effecten het plan op deze soorten heeft. Evenmin is inzichtelijk of de benodigde mitigerende maatregelen planologisch en juridisch uitvoerbaar zijn. Op dit moment kan niet worden

uitgesloten dat voor de voorgenomen ontwikkeling een omgevingsvergunning voor een flora- en fauna-activiteit (soortenbescherming) vereist is. Zolang niet vaststaat dat een dergelijke vergunning kan worden verkregen, is de uitvoerbaarheid van het omgevingsplan onvoldoende verzekerd. Het plan wordt daarmee vastgesteld zonder dat inzichtelijk is gemaakt of wordt voldaan aan de vereisten van soortenbescherming onder de Omgevingswet.

Standpunt gemeente

Bij de beoordeling van de evenwichtige toedeling van functies aan locaties moet gemotiveerd worden waarom de flora- en fauna-activiteit niet op voorhand de uitvoering van het plan onmogelijk maakt. Dit betreft de uitvoerbaarheidstoets. Onderdeel van het ‘Tam-omgevingsplan Hoofdstuk 22f De Molenaar Echt’ is de ‘Quickscan flora en fauna Woningbouw Berkelaarsweg (21 oktober 2025)’. Geconcludeerd is dat er voor een aantal soorten nog aanvullend/nader onderzoek nodig is en dat voor een aantal soorten mitigerende maatregelen getroffen moeten worden. Het aanvullend onderzoek is in uitvoering en zal in oktober 2026 worden afgerond.

Bij het beoordelen van een omgevingsplan is het volledig afronden van ecologisch onderzoek niet altijd nodig. Vaak kan er door het treffen van maatregelen het leefgebied behouden of gecompenseerd worden. Er kan daarom, mede gelet op de conclusies in de quickscan, niet op voorhand geconcludeerd worden dat in dit geval de ontwikkeling niet mogelijk is. Daarnaast valt de daadwerkelijke beoordeling of een activiteit binnen de regels van de natuurbescherming past, buiten de reikwijdte van dit plan en komt pas aan de orde in een procedure voor een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor een flora- en fauna-activiteit. Zie verder ook de uitspraak van de Rechtbank Gelderland, d.d. 9 mei 2025, ECLI:NL:RBGEL:2025:3574 r.o. 12. Overigens is het uitvoeren van het aanvullend ecologisch onderzoek en het uitvoeren van eventueel daaruit volgende maatregelen gewaarborgd in de regels van het TAM-omgevingsplan in de vorm van een voorwaardelijke verplichting.

De zienswijze is in zoverre gegrond dat een motivering voor wat betreft het aspect soortenbescherming in de ‘ruimtelijke motivering’ ontbreekt. Deze motivering moet alsnog worden opgenomen in de ‘ruimtelijke motivering’. In de ruimtelijke motivering worden nu alleen de conclusies van de uitgevoerde quickscan opgesomd. Er ontbreekt een “doorkijk” naar het nog uit te voeren nader onderzoek en een conclusie of natuur op voorhand (dus ook zonder het nog uit te voeren aanvullend onderzoek) niet in de weg staat aan de uitvoerbaarheid van het plan.

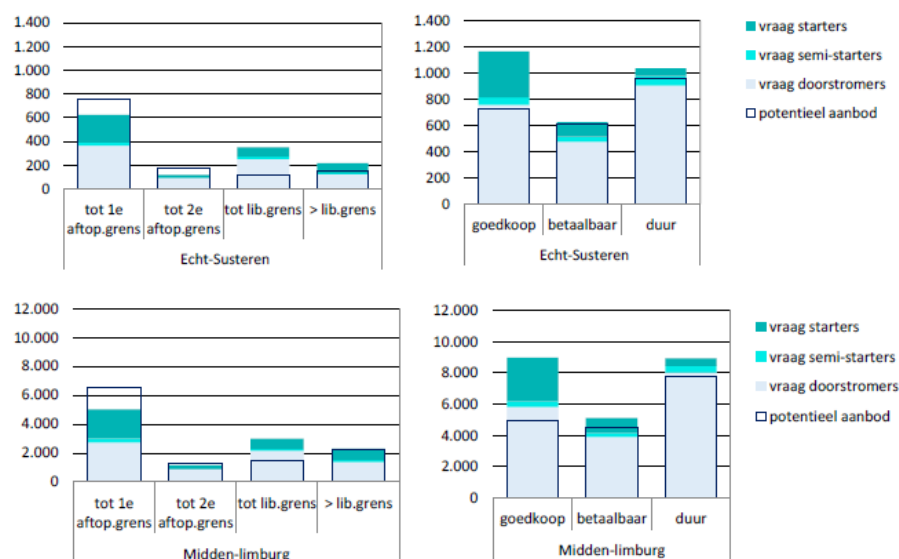
Conclusie

Deze zienswijze wordt deels gegrond verklaard en geeft aanleiding tot de onderstaande aanpassing in het ontwerp TAM-omgevingsplan.

Toelichting	• Naar aanleiding van nr. 4 wordt aan paragraaf 2.2 ‘Bouwplan’ de overzichtstekening van het project De Molenaar met tekeningnummer 4260001-T-N-SO-0001 toegevoegd (= bijlage 1). • Naar aanleiding van nr. 6 wordt in paragraaf 2.3 de derde alinea als volgt gewijzigd: <i>Het onderhavige plan leidt derhalve tot een toename van de parkeerbehoefte ten opzichte van de huidige situatie. De parkeerbehoefte wordt gedeeltelijk opgevangen op eigen terrein. Bij 10 kavels is voldoende ruimte voor ten minste één parkeerplek en bij 6 kavels voor ten minste twee parkeerplekken. Daarnaast wordt langs de ontsluitingsweg voorzien in 14 (langs)parkeerplekken. In totaal voorziet het plan in een parkeercapaciteit van 36 parkeerplekken.</i> • Naar aanleiding van nr. 7 wordt in de gehele plantoelichting een eenduidige
-------------	--

	beschrijving van het woningprogramma opgenomen, zijnde: <i>In totaal is er sprake van een bouwplan met 16 woningen, bestaande uit:</i> - <i>12 twee-aaneen gebouwde woningen, waarvan 4 levensloopbestendig, die binnen het betaalbare koopsegment vallen.</i> - <i>4 vrijstaande woningen, waarvan 2 ruimte voor ruimte kavels, die behoren tot het dure koopsegment.</i> • Naar aanleiding van nr. 9 wordt paragraaf 3.4 'Regionaal beleid' na de zin: 'Het plan draagt daarmee ...koopsegment.' als volgt aangevuld: <i>De twee Ruimte voor Ruimte kavels en de twee vrije sectorkavels voldoen zowel kwalitatief als kwantitatief niet direct aan het beleid uit de regionale Structuurvisie. Uit de regionale Structuurvisie Wonen Midden-Limburg 2022-2025 volgt dat vanwege demografische ontwikkelingen het aantal jongere huishoudens afneemt en het aantal oudere huishoudens fors toeneemt. De woningbehoefte wordt dan ook grotendeels bepaald door de woonwensen van de groeiende groep ouderen. Daarbij neemt ook het aantal 1- en 2-persoonhuishoudens toe en het aantal gezinnen af. Hierdoor ontstaat een grotere vraag naar kleinere en betaalbare woningen in zowel de huur- als koopsector. De kwalitatieve woningbehoefte bestaat grotendeels uit appartementen met lift en grondgebonden seniorenwoningen. Uitgaande hiervan voldoen de twee Ruimte voor Ruimte kavels en de twee vrije sectorkavels zowel kwalitatief als kwantitatief niet direct aan de regionale Structuurvisie.</i> <i>De regionale Structuurvisie is, zoals eerder gesteld, lokaal uitgewerkt in het Woningmarktonderzoek Echt-Susteren van 19 december 2024. Het lokale onderzoek zoomt nader in op de behoefte aan typen woningen in sec de gemeente Echt-Susteren. Hieruit blijkt dat er een beperkt tekort is aan woningen in het dure segment. Ook volgt uit het onderzoek dat deels zou kunnen worden ingezet op dit segment om de doorstroming te bevorderen. Op basis van dit onderzoek mag dus geconcludeerd worden dat er een kleine behoefte bestaat aan woningen in het duurdere segment en dat de Ruimte-voor-Ruimte kavels en de twee vrije sectorkavels in het woningbouwplan De Molenaar kwalitatief en kwantitatief passend zijn.</i> <i>Zie ook onderstaande uitsnede uit het Woningmarktonderzoek Echt-Susteren waaruit blijkt dat er een kleine behoefte bestaat aan woningen in het duurdere segment en dat er in Echt-Susteren een klein tekort aan is. Kortom, de twee Ruimte voor Ruimte kavels en de twee vrije sectorkavels voldoen zowel kwalitatief als kwantitatief niet direct aan de regionale Structuurvisie, maar uit de lokale uitwerking van deze structuurvisie blijkt dat binnen de gemeente Echt-Susteren wel sprake is van een beperkt tekort aan woningen in het dure segment.</i>
--	--

figuur 3-10 Potentiële vraag-/aanbodverhoudingen naar koop- en huurprijs in Echt-Susteren en Midden-Limburg, 2023



Bron: LC-model In.Fact.Research

- Naar aanleiding van nr. 10 worden in paragraaf 3.4 de conclusies onder de kopjes 'Kwantitatieve behoefte' en 'Kwalitatieve behoefte' dusdanig aangepast dat de 12 betaalbare koopwoningen onder de extra woningbouwambitie vallen en de 4 vrij staande woningen in het duurdere koopsegment binnen de lokale woningbehoefte vallen.
- Naar aanleiding van nr. 14 wordt in paragraaf 4.9 'Water' toegevoegd dat in overleg met het Waterschap Limburg een extra berging wordt gecreëerd in de grote groenstrook ten westen van de geplande woningen, waardoor meer water geborgen kan worden dan de vereiste 100 mm. Door de vertraagde leegloop van 2 l/sec/ha kan na een regenbui van 100 mm binnen 48 uur opnieuw een bui van 100 mm geborgen worden. Uitgangspunt hierbij is dat de k-waarde nul is. Er zal altijd water infiltreren in de ondergrond, maar dat is de veiligheid. Aan de wadi's is verder een wading van 25 cm aangehouden als veiligheid. Door deze maatregelen te treffen is er sprake van een robuust watersysteem dat ruim voldoende water kan bergen en (vertraagd) kan afvoeren. Op de overzichtstekening van het project De Molenaar met tekeningnummer 4260001-T-N-SO-0001 is verder aangegeven wat de voorgeschreven eisen voor de waterhuishouding vanuit de gemeente zijn. Tevens is hier een berekening opgenomen van de wateropgave.
- Naar aanleiding van nr. 17. Er ontbreekt een "doorkijk" naar het nog uit te voeren nader onderzoek en een conclusie of natuur op voorhand (dus ook zonder het nog uit te voeren aanvullend onderzoek) niet in de weg staat aan de uitvoerbaarheid van het plan. Paragraaf 4.7.2 van de plantoelichting wordt hierop aangevuld.

Bijlagen bij
toelichting

- Naar aanleiding van nr. 16 is een nieuwe Aeries-berekening uitgevoerd. Bijlage 5 van de toelichting wordt hierop aangepast.

Verbeelding	Naar aanleiding van nr. 6 wordt voor parkeerplaatsen in het openbaar gebied de functie 'Verkeer' verruimd met 212 m², de functie 'Groen' verkleind met 164 m² en de functie 'Wonen' verkleind met 48 m².
-------------	---

Zienswijze 2

Samenvatting zienswijze

1. Reclamant

Door initiatiefnemer is een inventarisatielijst gemaakt met vragen van bezoekers van de informatieavond. Toegezegd is dat de bezoekers op de hoogte gehouden zouden worden van de voortgang. Ook is toegezegd dat de bezoekers per e-mail een terugkoppeling zouden krijgen op de gestelde vragen die geïnventariseerd zijn. Reclamant heeft niets meer vernomen van initiatiefnemer na de informatieavond. Reclamant vraagt zich ook af of bezoekers wel op de hoogte zijn van het ter inzage liggende ontwerp TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22f De Molenaar Echt.

Standpunt gemeente

Voor wat betreft de toezegging van initiatiefnemer om de bezoekers van de informatieavond op de hoogte te houden van de voortgang van het project wordt de zienswijze voor kennisgeving aangenomen. Dit is namelijk geen verplichting vanuit de gemeente. Verder is het ontwerp Tam-omgevingsplan voor het bouwplan De Molenaar op de wettelijk voorgeschreven wijze gepubliceerd in het elektronisch Gemeenteblad. Iedereen kan dus kennisnemen van deze publicatie. Initiatiefnemer of de gemeente zijn niet verplicht om burgers persoonlijk te berichten over de ter inzagelegging van het ontwerpplan. Het is de verantwoordelijkheid van elke burger afzonderlijk om dergelijke publicaties bij te houden.

2. Reclamant

Reclamant geeft aan dat niet in voldoende mate is gekeken naar de verkeersbewegingen die door dit plan ontstaan. Dit mede in relatie tot het bouwplan:

- Maasbrachterweg 2 waar 10 woningen zijn gepland. De uitritten van deze woningen komen uit op de Maasbrachterweg en liggen ter hoogte van de kruising Slagmolen-Maasbrachterweg.
- Maasbrachterweg 2b de uitbreiding van de Nettorama. Deze uitbreiding leidt tot meer bezoekers en dus meer verkeersbewegingen onder andere ter hoogte van de kruising Slagmolen-Maasbrachterweg.

Met deze twee plannen inclusief het bouwplan van De Molenaar wordt de verkeersintensiteit ter hoogte van de Slagmolen – Maasbrachterweg erg groot.

Verder merkt reclamant op dat het verkeer dat voorheen via de Slagmolen/Breulderweg naar Berkelaar ging nu alleen via de Maasbrachterweg in Berkelaar kan komen. In hoeverre is dit alles meegenomen in het verkeersonderzoek van De Molenaar?

Ten slotte is er nog een nieuwbouwplan met 24 woningen voorzien op de Populierlaan in Echt. Dit leidt ook tot een grotere verkeersintensiteit op de Maasbrachterweg. In hoeverre is met dit bouwplan rekening gehouden bij het verkeersonderzoek van De Molenaar?

Standpunt gemeente

Het toevoegen van 16 woningen leidt tot een toename van de verkeersintensiteit van circa 100 motorvoertuigen per etmaal. Dit is gebaseerd op het feit dat per woning een verkeersgeneratie wordt verwacht van circa 6 verplaatsingen per etmaal (van en naar de woning). Dit verkeer in combinatie met enkele landbouwvoertuigen en een viertal bestaande inritten zal nog steeds leiden tot een (zeer) lage verkeersintensiteit⁴ op de Slagmolen en tot een beperkte toename op de Maasbrachterweg. Hier is bij realisatie van de plannen sprake van een totale verkeersintensiteit van circa 125 mvt/etmaal. Daarbij zal geen sprake zijn van piekbelasting, omdat het aantal woningen daar te gering voor is. Bij gelijktijdig in- en uitrijden in de straat zijn bovendien passeermogelijkheden aanwezig. De intensiteit op de Maasbrachterweg neemt door dit plan, maar met name ook door andere (bouw)plannen tussen 2020 en 2040 toe van (naar schatting) 1595 motorvoertuigen/etmaal naar 1822 motorvoertuigen/etmaal, een toename van 14% over deze periode van 20 jaar⁵. De Maasbrachterweg is geschikt voor deze verkeersintensiteiten⁶.

3. Reclamant

In hoeverre is onderzocht of het schoolgaande verkeer door deze toevoeging van al deze verkeersbewegingen nog veilig kan plaatsvinden? En hoe zit het met deze veiligheid als het bouwverkeer van al de voornoemde bouwprojecten over de Maasbrachterweg moet rijden? Het wordt een complete bouwput rondom de woning Maasbrachterweg 2 en dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede.

Standpunt gemeente

Toevoeging van het extra verkeer door het woningbouwplan leidt ertoe dat er meer verkeer in en uit de Slagmolen rijdt. Dit hoeft niet te leiden tot grotere onveiligheid, omdat verkeer op de Maasbrachterweg ook eerder rekening zal houden met verkeer uit de zijstraat. De Maasbrachterweg wordt iets drukker, maar kent een relatief verkeersveilige inrichting. De toename door het bouwplan leidt niet tot een wezenlijk ander verkeersbeeld.

Bij bouwprojecten die de openbare weg raken, is de indiener wettelijk verplicht om de veiligheid te waarborgen en hinder te beperken. Afspraken over bouwverkeer worden doorgaans vastgelegd in een BLVC-plan (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid, Communicatie). Hierin worden afspraken over routing (vaste routes bouwverkeer) en tijden (wanneer bouwverkeer toegestaan is) gemaakt. Dergelijke afspraken worden gemaakt voor de start van de bouw en nog niet in de initiatieffase.

4. Reclamant

Waarom kan de ontsluiting niet via de Sint Janskamp? Dit is ook één van de vragen geweest tijdens de informatieavond, maar hier is geen antwoord op gekomen. In hoeverre is een ontsluiting op de Sint Janskamp onderzocht?

Standpunt gemeente

Een aansluiting op de St. Janskamp is niet gewenst. Dit betreft een ontsluitingsweg 50 km/h met door belijning gescheiden rijbanen, zonder verlichting en waarbij fietsen en lopen niet zijn toegestaan. Vooral belangrijk is dat de weg een duidelijke ontsluitende functie heeft waarbij het aantal aansluitingen beperkt dient te worden. Gelet hierop is voor de ontsluiting van de nieuwbouwwijk gekozen om aan te sluiten nabij de bestaande bebouwing van Echt (30 km/h-

⁴ Indien de etmaalintensiteit onder de 1.000 motorvoertuigen per etmaal blijft, is sprake van een rustige woonstraat (Bron CROW).

⁵ Bron: Verkeersmodel Limburg

⁶ De CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechiek) hanteert als richtlijn doorgaans een maximum intensiteit van 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal voor een erftoegangsweg. De Maasbrachterweg alsmede de andere aansluitende wegen (aan de Maasbrachterweg) blijven hier qua intensiteit ruim onder.

zone) ofwel aan de zijde van de Maasbrachterweg. Het bestaande kruispuntplateau aan de Slagmolen-Maasbrachterweg is een verkeersveilige aansluiting in een 30 km-zone. Nu komt er vrijwel geen verkeer uit de Slagmolen. In de toekomst blijft het verkeersaanbod uit de Slagmolen (zeer) laag, maar is de kans op kruisend verkeer iets groter. Dit remt mogelijk ook de snelheid op de Maasbrachterweg en ontsluiting alhier heeft dan ook de voorkeur.

5. Reclamant

Is in het akoestisch onderzoek ook rekening gehouden met de verbreding van de A2?

Standpunt gemeente

De gehanteerde verkeersgegevens uit het akoestisch onderzoek zijn afkomstig uit het CVGG (Centraal Verkeers- en Geluidgegevensbestand). Het CVGG bevat voor rijkswegen in de regel prognose-intensiteiten, niet simpelweg ruwe telgegevens. De gegevens zijn gebaseerd op:

- verkeerstellingen;
- historische trends;
- verkeersmodellen;
- infrastructurele ontwikkelingen; en
- de systematiek van Rijkswaterstaat rond de geluidproductieplafonds (GPP's).

Aangezien al ruim voor de uitvoering van het akoestisch onderzoek bekend was dat de wegverbreding van de A2 zou plaatsvinden, is het logisch dat voor deze ontwikkeling een eventuele prognose van toename van de verkeersintensiteiten is meegenomen in het CVGG.

In het geluidmodel is de A2 gemodelleerd middels 2 rijlijnen. Door de rijlijnen nauwkeuriger te modeleren, bijvoorbeeld per rijstrook (meer rijlijnen), zal, gezien de afstand tot de woningen, dit geen invloed hebben op de berekende resultaten, zolang de gebruikte verkeersintensiteiten maar juist zijn.

Conclusie

Deze zienswijze wordt ongegrond verklaard en geeft geen aanleiding tot aanpassingen in het ontwerp-bestemmingsplan.

Zienswijzen 3 t/m 7

Samenvatting zienswijze

Eigendomspositie en toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden

1. Reclamant

De gronden van reclamant maken deels onderdeel uit van het plangebied en grenzen voor het overige direct aan het plangebied. Het betreft de gronden gelegen tussen de Molenbeek, A2, Slagmolen en Sint Janskamp. Deze gronden zijn — mede gelet op hun ligging — potentieel geschikt voor toekomstige ruimtelijke ontwikkeling, waaronder woningbouw en/of (lichte) bedrijvigheid.

Het ontwerp-omgevingsplan mag deze reële en planologisch aanvaardbare ontwikkelingsmogelijkheden niet onmogelijk maken, beperken of onevenredig bemoeilijken, noch direct noch indirect (bijvoorbeeld door functietoedeling, milieuzonering, bouwbeperkingen of infrastructuurkeuzes).

Reclamant verzoekt daarom expliciet dat:

- het ontwerp-omgevingsplan geen planologische blokkades opwerpt voor toekomstige ontwikkeling van de aangrenzende en deels binnen het plangebied gelegen gronden;
- bestaande en toekomstige rechten van ondergetekende volledig worden gerespecteerd, conform het beginsel van rechtszekerheid.

Standpunt gemeente

Voor de betreffende agrarische gronden is geen aanvraag voor een concreet bouwplan ingediend om hier ter plaatse een door reclamant benoemde functiewijziging mogelijk te maken. Er bestaat dus geen aanleiding om met de benoemde mogelijke functiewijzigingen rekening te houden.

Ontsluiting en bereikbaarheid (toekomstbestendig)

2. Reclamant

Reclamant acht het van wezenlijk belang dat reeds in deze planfase rekening wordt gehouden met een goede, volwaardige en toekomstbestendige ontsluiting van:

- het huidige plangebied;
- het nog te ontwikkelen gebied waarin de gronden van ondergetekende zijn gelegen;
- aangrenzende gronden van derden.

Een adequate ontsluiting is een randvoorwaarde voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en dient te worden meegenomen om te voorkomen dat later onnodige belemmeringen of conflicten ontstaan.

Reclamant verzoekt daarom dat:

- het ontwerp-omgevingsplan geen keuzes bevat die een toekomstige ontsluiting onmogelijk maken of onevenredig beperken;
- bij de verdere uitwerking en uitvoering van het plan rekening wordt gehouden met integrale gebiedsontsluiting, mede ten behoeve van aangrenzende (toekomstige) ontwikkelingen.

Standpunt gemeente

De ontsluiting van het plangebied gebeurt via de Slagmolen-Maasbrachterweg-Berkelaarsweg en niet via de Sint Janskamp waar de betreffende gronden aan ontsluiten.

Evenwichtige belangenafweging

3. Reclamant

Gelet op het voorgaande verzoekt ondergetekende het bevoegd gezag om bij de vaststelling van het omgevingsplan te zorgen voor een zorgvuldige en evenwichtige belangenafweging, waarbij:

- de positieve doelstellingen van het plan worden gerealiseerd;
- zonder dat daarbij de belangen, eigendomsrechten en ontwikkelingsmogelijkheden van ondergetekende en andere grondeigenaren onevenredig worden geschaad.

Standpunt gemeente

Verwezen wordt naar het standpunt onder 1. Voor het overige wordt de zienswijze voor kennisgeving aangenomen.

Conclusie

Deze zienswijze wordt ongegrond verklaard en geeft geen aanleiding tot aanpassingen in het ontwerp TAM-omgevingsplan.

Zienswijzen 8 en 9

Samenvatting zienswijze

Bouwplan en groenvoorziening

1. Reclamant

In de planstukken wordt consequent uitgegaan van 16 woningen en de daarbij behorende maximale verkeersbewegingen. Indien het plan echter wordt doorontwikkeld, hetgeen ruimtelijk aannemelijk wordt gemaakt door de inrichting van de centrale weg met een rotonde die eenvoudig kan aansluiten op een vervolgon ontwikkeling, zal de verkeersintensiteit aanzienlijk toenemen. De huidige beoordeling houdt hier geen rekening mee. Dit aspect is des te relevanter in relatie tot de verkeersveiligheid, zoals nader toegelicht onder punt 2.

Voorts wordt in het bouwplan gesteld dat een groenplan is opgesteld waarin bestaande bomen grotendeels zijn opgenomen. Hierbij wordt onvoldoende onderkend dat een deel van deze bomen zich bevindt op privéterrein van omliggende woningen en derhalve niet zonder meer kan worden betrokken bij een openbaar groenplan.

Daarnaast is in eerdere communicatie expliciet aangegeven dat de bomen langs de Slagmolen behouden zouden blijven. In het voorliggende plan wordt echter voorzien in parkeerstroken met grasbetontegels langs de Slagmolen. Dit leidt tot een vermindering van het bestaande groen (thans volledig gras) en tot graafwerkzaamheden die schade kunnen toebrengen aan de wortelstructuren van oude, bestaande bomen. Dit staat haaks op het uitgangspunt van behoud en bescherming van bestaande groenstructuren en landschappelijke waarden.

Standpunt gemeente

Onduidelijk is op welke doorontwikkeling reclamant doelt. Voor zover bekend is geen aanvraag voor een concreet bouwplan ingediend in de directe nabijheid van het onderhavige bouwplan waar in de planvorming voor de De Molenaar rekening mee moet worden gehouden.

Langs de Slagmolen zijn verder geen parkeerstroken voorzien. Deze stroken zijn bedoeld zodat auto's, fietsers en andere verkeersdeelnemers de mogelijkheid hebben om uit te wijken. Daar waar graafwerkzaamheden moeten plaatsvinden zal erop toegezien worden dat er geen/minimale schade ontstaat aan de bestaande wortelstructuur. Er zal ook rekening worden gehouden met eventuele groeiplaatsen waarbij wortels extra ruimte krijgen om te groeien.

Ten slotte is op de tekening in bijlage 1 het groenplan opgenomen. Hieruit blijkt dat de bomen op privéterrein van de omliggende woningen geen onderdeel uitmaken van het groenplan voor het bouwplan.

Ontsluiting en verkeersveiligheid

2. Reclamant

De ontsluiting van het plan via de Berkelaarsweg leidt tot extra verkeersdruk op een reeds zeer druk kruispunt. Hoewel in de planstukken wordt erkend dat sprake is van een hoge verkeersintensiteit, wordt geconcludeerd dat de beperkte toename van verkeersbewegingen kan worden opgevangen. Deze conclusie achten wij onvoldoende onderbouwd en onvolledig.

Bij de beoordeling is onvoldoende rekening gehouden met:

- het nieuwbouwplan van 12 appartementen aan de Maasbrachterweg, met een in- en uitrit op korte afstand (circa 25 meter) van hetzelfde kruispunt;
- het ontbreken van transparantie over de datum en het tijdstip waarop het verkeersonderzoek is uitgevoerd;
- de aanwezigheid van grote aantallen scholieren en andere fietsers, die in de praktijk vaak onvoldoende bedacht zijn op verkeer van rechts;
- de continue verkeersstromen van en naar de Nettorama, inclusief bevoorradend vrachtverkeer.

Binnen een straal van circa 50 meter komen hierdoor meerdere verkeersstromen samen (Nettorama, Connect College, Remise en nieuwbouwwontwikkelingen van 24 woningen aan de Populierlaan), hetgeen leidt tot een onoverzichtelijke en verkeersonveilige situatie, met name voor kwetsbare verkeersdeelnemers.

Gelet op het feit dat het plangebied is gesitueerd aan het einde van de Slagmolen (tegen de Sint Janskamp aan) en dat zich aan de achterzijde dus reeds een ontsluitingsweg bevindt (Sint Janskamp), verzoeken wij nadrukkelijk om de ontsluitingsstructuur opnieuw te beoordelen. In telefonisch overleg met de verkeersdeskundige is aangegeven dat ontsluiting via de Sint Janskamp zou kunnen leiden tot een verhoogd risico op kop-staartbotsingen, omdat verkeer op deze weg niet bedacht zou zijn op afslaand verkeer. Wij achten dit argument onvoldoende zwaarwegend. Het betreft een 50 km/uur-weg, waarop afslaand verkeer geen uitzonderlijke situatie is. Bovendien kan de situatie duidelijk worden gereguleerd met verkeersborden en is ter hoogte van de mogelijke in- en uitrit reeds sprake van een wegversmalling, waardoor verkeer daar vanzelf afremt.

Naar onze mening weegt het theoretische risico op kop-staartbotsingen niet op tegen de daadwerkelijke en structurele verkeersonveiligheid die ontstaat door extra verkeersdruk op een locatie waar dagelijks grote aantallen fietsers en jeugdige verkeersdeelnemers passeren. Daarbij komt dat, indien het plan in de toekomst wordt uitgebreid zoals hierboven geschetst, de verkeersintensiteit ten minste zal verdubbelen ten opzichte van de huidige aannames. Deze toekomstige belasting is in de huidige beoordeling niet meegenomen, terwijl dit van wezenlijk belang is voor een realistische inschatting van de verkeersveiligheid.

Door de ontsluiting van het plangebied te realiseren via de Sint Janskamp, met een duidelijk ingerichte T-splitsing en passende bebording, wordt voorkomen dat extra verkeersdruk wordt gelegd op een reeds overbelast verkeerspunt. Tevens vervalt daarmee de noodzaak om de Slagmolen aan te passen, waardoor bestaande bomen en groenstructuren behouden kunnen blijven.

Wij verzoeken daarom om de ontsluiting via de Slagmolen richting de Berkelaarsweg af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer door middel van een diamantkoppaal, waarbij fietsers, brommers en voetgangers wel gebruik kunnen blijven maken van deze route, en al het gemotoriseerd verkeer vanuit het plan wordt ontsloten via de Sint Janskamp.

Reclamant verzoekt daarom om de ontsluiting via de Slagmolen richting de Berkelaarsweg af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer door middel van een diamantkoppaal, waarbij fietsers, brommers en voetgangers wel gebruik kunnen blijven maken van deze route, en al het gemotoriseerd verkeer vanuit het plan wordt ontsloten via de Sint Janskamp.

Standpunt gemeente

Het toevoegen van 16 woningen leidt tot een toename van de verkeersintensiteit van circa 100 motorvoertuigen per etmaal. Dit is gebaseerd op het feit dat per woning een verkeersgeneratie wordt verwacht van circa 6 verplaatsingen per etmaal (van en naar de woning). Dit verkeer in combinatie met enkele landbouwvoertuigen en een viertal bestaande inritten zal nog steeds leiden tot een (zeer) lage verkeersintensiteit⁷ op de Slagmolen en tot een beperkte toename op de Maasbrachterweg. Hier is bij realisatie van de plannen sprake van een totale verkeersintensiteit van circa 125 mvt/etmaal. Daarbij zal geen sprake zijn van piekbelasting, omdat het aantal woningen daar te gering voor is. Bij gelijktijdig in- en uitrijden in de straat zijn bovendien passeermogelijkheden aanwezig. De intensiteit op de Maasbrachterweg neemt door dit plan, maar met name ook door andere (bouw)plannen tussen 2020 en 2040 toe van (naar schatting) 1595 motorvoertuigen/etmaal naar 1822 motorvoertuigen/etmaal,

een toename van 14% over deze periode van 20 jaar⁸. De Maasbrachterweg is geschikt voor deze verkeersintensiteiten⁹.

Onderzocht is verder wat de beste ontsluiting is voor het plan De Molenaar. Een aansluiting op de St. Janskamp is niet gewenst. Dit betreft een ontsluitingsweg 50 km/h met door belijning gescheiden rijbanen, zonder verlichting en waarbij fietsen en lopen niet zijn toegestaan. Vooral belangrijk is dat de weg een duidelijke ontsluitende functie heeft waarbij het aantal aansluitingen beperkt dient te worden. Gelet hierop is voor de ontsluiting van de nieuwbouwwijk gekozen om aan te sluiten nabij de bestaande bebouwing van Echt (30 km/h-zone) ofwel aan de zijde van de Maasbrachterweg. Het bestaande kruispuntplateau aan de Slagmolen-Maasbrachterweg is een verkeersveilige aansluiting in een 30 km-zone. Nu komt er vrijwel geen verkeer uit de Slagmolen. In de toekomst blijft het verkeersaanbod uit de Slagmolen (zeer) laag, maar is de kans op kruisend verkeer iets groter. Dit remt mogelijk ook de snelheid op de Maasbrachterweg en ontsluiting alhier heeft dan ook de voorkeur.

Parkeerproblematiek

3. Reclamant

Het plan leidt tot een toename van de parkeerbehoefte die slechts gedeeltelijk binnen het plangebied wordt opgelost. Een deel van deze parkeerdruk wordt afgewenteld op de Slagmolen, een smalle en rustige straat waar kinderen spelen.

Het realiseren van parkeerstroken langs de Slagmolen maakt de straat onoverzichtelijk en gevaarlijk. Bovendien zijn parkeerplaatsen voorzien aan het begin van de Slagmolen, nabij het kruispunt met de Berkelaarsweg, terwijl het plangebied zich aan het einde van de straat bevindt. Dit veroorzaakt extra overlast zonder functionele meerwaarde.

De parkeerbehoefte dient volledig binnen het plangebied te worden opgelost. Indien dit ruimtelijk niet mogelijk is, dient het aantal woningen te worden verminderd.

Standpunt gemeente

De parkeerbehoefte van 36 parkeerplaatsen wordt geheel binnen het plangebied opgelost. In de plantoelichting wordt daartoe een duidelijke tekening opgenomen waar dit uit blijkt. Zie bijlage 1.

Ruimtelijke kwaliteit en provinciaal beleid

4. Reclamant

Conform de Limburgse principes -Woningbouw is het plangebied gelegen aan de rand van de landelijke kern Echt en feitelijk buiten het bestaand bebouwd gebied. De kwalificatie als ruimte-voorruimte-kavel is onjuist, aangezien geen sprake is van het verwijderen van landschapsontsierende agrarische bebouwing.

Het huidige gebruik betreft een weiland met pony's en een lage schuur, wat een rustig en natuurlijk beeld oplevert. De ontwikkeling leidt tot aantasting van de ruimtelijke kwaliteit. Het gebied kan niet worden aangemerkt als braakliggend.

⁷ Indien de etmaalintensiteit onder de 1.000 motorvoertuigen per etmaal blijft, is sprake van een rustige woonstraat (Bron CROW).

⁸ Bron: Verkeersmodel Limburg

⁹ De CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechiek) hanteert als richtlijn doorgaans een maximum intensiteit van 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal voor een erftoegangsweg. De Maasbrachterweg alsmede de andere aansluitende wegen (aan de Maasbrachterweg) blijven hier qua intensiteit ruim onder.

Standpunt gemeente

Inhoudelijke afweging inpassen twee Ruimte voor Ruimte woningen

Zoals uit de toelichting van het TAM-omgevingsplan volgt worden twee kavels in het bouwplan gerealiseerd op basis van het project 'Ruimte voor Ruimte Noord- en Midden-Limburg'. Met dit project zijn in Limburg in totaal 595.400 m² stallen met subsidie gesloopt. Binnen het kader van dit project is tevens 2.864.100 kg aan fosfaat (mestrechten) uit de markt gehaald. Zie pagina 6 in bijlage 2. Het project heeft tot resultaat gehad dat de landschappelijke en milieu-hygiënische kwaliteit van het buitengebied in de Noord- en Midden-Limburgse gemeenten aanzienlijk is verbeterd.

In het 'Pact van Brakkenstein' (van 15 maart 2000) heeft de VNG en het toenmalige ministerie van LNV met alle Noord- en Midden-Limburgse gemeenten afspraken gemaakt over het terugverdienen van de uitgekeerde sloopsubsidies door middel van de uitgifte van Ruimte voor Ruimte kavels (= bouwtitels). Elke bouwtitel vertegenwoordigt een kwaliteitsverbetering in het buitengebied ergens in Noord- of Midden-Limburg. Deze kwaliteitsverbetering hoeft verder niet geborgd te worden in het ruimtelijk plan waar een Ruimte voor Ruimte kavel planologisch wordt vastgelegd. De kwaliteitsverbetering is immers reeds gerealiseerd door de sloop van de stallen en het intrekken van de mestrechten.

Op basis van het Pact van Brakkenstein bedraagt het aantal uit te geven Ruimte voor Ruimte kavels in Limburg 900 (zie pagina 6 in bijlage 2). De uitgifte van deze kavels moet plaatsvinden op planologisch aanvaardbare locaties. Dit zijn locaties binnen of aansluitend aan de bebouwde kom of binnen bebouwingsconcentraties. Het voorgaande betekent dus dat er geen verplichte koppeling bestaat tussen de slooplocatie van de stal en de bouwlocatie van de Ruimte voor Ruimte woning. Ten slotte blijkt ook uit hoofdstuk 5 van de Provinciale Omgevingsvisie Limburg dat de provincie Limburg de ambitie heeft om het project Ruimte voor Ruimte samen met gemeenten af te ronden door middel van de realisatie van in totaal 900 woningen op planologisch aanvaardbare locaties in het buitengebied.

Voor de onderhavige twee Ruimte voor Ruimte kavels betekent het voorgaande het volgende. Zoals uit het Pact van Brakkenstein en de POVI volgt moet er sprake zijn van een planologisch aanvaardbare locatie om de bouwtitels te kunnen inzetten. Omdat de twee bouwtitels worden ingezet in het buitengebied en aansluitend op de grens van de landelijke kern Echt, zoals bedoeld in de Omgevingsverordening Limburg, is sprake van een planologisch aanvaardbare locatie. Er bestaat verder geen noodzaak om inzichtelijk te maken welke stallen voor de betreffende bouwtitels zijn gesloopt. Immers, elke bouwtitel vertegenwoordigt reeds een geleverde kwaliteitsverbetering in het buitengebied van Noord- en Midden-Limburg. Gelet op het voorgaande past de locatiekeuze van de twee Ruimte voor Ruimte kavels in het TOP binnen het van toepassing zijnde beleidskader.

Aantasting bestaande woonkwaliteit

5. Reclamant

Achter bestaande, karakteristieke en cultuurhistorisch waardevolle woningen wordt een nieuwbouwplan gerealiseerd. Dit leidt tot aantasting van het woon- en leefklimaat en tot waardedaling van deze panden.

Standpunt gemeente

Woon- en leefklimaat

Het gestelde over de aantasting van het woon- en leefklimaat wordt voor kennisgeving aangenomen, omdat reclamant dit niet nader heeft gemotiveerd.

Waardedaling woning

Mocht er sprake zijn van een waardedaling van de woning van reclamant als gevolg van de vaststelling van het TAM-omgevingsplan dan bestaat de mogelijkheid om een aanvraag voor nadeelcompensatie in te dienen.

De wetgever voorziet in Afdeling 15.1 van de Omgevingswet in een tegemoetkoming in de vermindering van de waarde van een onroerende zaak bij de vaststelling van een omgevingsplan. Mocht hier sprake van zijn dan kan reclamant altijd een aanvraag om nadeelcompensatie bij de gemeente indienen. Blijkt dat er daadwerkelijk sprake is van een waardedaling dan zal reclamant hier financieel in tegemoet worden gekomen.

Strijd met gemeentelijk beleid

6. Reclamant

Volgens de Omgevingsvisie Echt-Susteren dient woningbouw primair plaats te vinden binnen bestaand stedelijk gebied door herstructurering en transformatie, met respect voor cultuurhistorische waarden. Het onderhavige plan is hiermee in strijd.

Standpunt gemeente

Wat aangemerkt wordt als bestaand stedelijk gebied is bepaald in de 'Omgevingsvisie gemeente Echt-Susteren 2040'. Uit de 'Basiskaart gebiedsindeling' behorende bij de Omgevingsvisie volgt dat het onderhavige plangebied binnen de aanduiding 'Kern' ligt en dus binnen bestaand stedelijk gebied ligt. Uit deze visie volgt verder dat de ruimte die onze woningbouwopgave vraagt in eerste instantie opgevangen wordt binnen de bestaande kernen. Eén van de mogelijkheden betreft daarbij herstructureren en transformatie. De Omgevingsvisie vermeldt echter ook dat naast herstructureren kansen worden gezien voor inbreidingslocaties. Dit zijn volgens de Omgevingsvisie open plekken binnen het bestaande stedelijke gebied die nog ruimte bieden voor woningbouw. Gelet op de ligging van het plangebied binnen het bestaand stedelijk gebied kan deze dus aangemerkt worden als een inbreidingslocatie. Er is immers sprake van een open plek binnen bestaand stedelijk gebied. Daarmee is de locatie van het woningbouwplan passend binnen de 'Omgevingsvisie Echt-Susteren 2040'.

Geluid

7. Reclamant

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd op de eerste dag van de bouwvakantie en geeft geen representatief beeld van de reguliere verkeersintensiteit. Zonder maatregelen is sprake van een te hoge geluidsbelasting. Aanvullend onderzoek wordt doorgeschoven naar een later stadium, terwijl nu reeds duidelijk is dat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat niet kan worden gegarandeerd zonder nodige aanpassingen.

Daarnaast ontbreekt onderzoek naar geluid van toekomstige installaties zoals koude-warmteopwekking.

Standpunt gemeente

Goed woon- en leefklimaat

Het is niet ongebruikelijk om een gevelgeluidweringsonderzoek uit te voeren in een later stadium, zolang het maar als voorwaarde deel uitmaakt van de te verlenen omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen. Met een goed binnen niveau bij de geplande woningen wordt een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gewaarborgd.

Door de realisatie van het bouwplan ontstaat verder richting de woning van reclamanten een extra afscherming. Reclamanten zijn verder niet belanghebbende inzake een goed woon- en leefklimaat betreffende de nieuwe woningen en ondervinden er voor het aspect geluid geen nadeel van in de zin dat door de realisatie van het plan bij de woning van reclamanten een hogere geluidbelasting ontstaat ten gevolge van het wegverkeer ten opzichte van de vigerende situatie.

Koude- en warmteopwekking

Indien in de nieuwe situatie warmtepompen met buitenunits (of airco's) worden voorzien, dient voldaan te worden aan de geluidseisen die het Bbl hieraan stelt (art. 4.107 aangrenzend bouwwerkperceel en art. 4.108 hetzelfde bouwwerkperceel). Aangetoond dient te worden met een berekening of rekentool dat de geluidsbelasting op de nieuwe woningen onderling en op de perceelgrens met andere woningen niet meer dan 40 dB bedraagt. Het is in dit stadium nog niet bekend hoe dit uitgevoerd gaat worden. De grenswaarde is 45 dB(A) in de dagperiode en 40 dB(A) in de avond- en nachtperiode. Deze norm geldt op de perceelsgrens. Deze geluidbelastingen zijn fors lager dan de geluidbelastingen ten gevolge van wegverkeer op de gevel zoals gepresenteerd in het akoestisch rapport.

Risico's, A2 en zelfredzaamheid

8. Reclamant

De afstand tot de A2 is berekend op basis van de situatie vóór de verbreding. Ook risico-kaarten zijn verouderd. Verder wordt ten onrechte uitgegaan van zelfredzaamheid, terwijl het plan levensloopbestendige woningen omvat, waarbij deze zelfredzaamheid juist lager ligt.

Standpunt gemeente

Groepsrisico

Op grond van artikel 5.15 van het Besluit kwaliteit leefomgeving dient in een omgevingsplan voor beperkt kwetsbare, kwetsbare en zeer kwetsbare gebouwen en beperkt kwetsbare en kwetsbare locaties binnen een brandaandachtsgebied, een explosieaandachtsgebied en een gifwolkaan-dachtsgebied rekening gehouden te worden met de kans op het overlijden van een groep van tien of meer personen per jaar als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval veroorzaakt door een activiteit.

Aan dit lid wordt in ieder geval voldaan als een omgevingsplan binnen een aandachtsgebied:

- a. geen beperkt kwetsbare, kwetsbare en zeer kwetsbare gebouwen en beperkt kwetsbare en kwetsbare locaties toelaat; of*
- b. waar het omgevingsplan beperkt kwetsbare, kwetsbare en zeer kwetsbare gebouwen en beperkt kwetsbare en kwetsbare locaties toelaat, waarborgt:*
 - 1°. dat maatregelen zijn getroffen ter bescherming van personen in die gebouwen en op die locaties; of*
 - 2°. dat het aantal doorgaans aanwezige personen of de tijd dat die aanwezig zijn in die gebouwen en op die locaties beperkt is.*

Een gifwolkaandachtsgebied is het gebied rond een risicobron waar mensen binnenshuis, zonder extra bescherming, onvoldoende beschermd zijn tegen een mogelijke giftige gaswolk. Door bouwkundige maatregelen te treffen, in dit geval mechanische ventilatie te voorzien van een goed bereikbare knop om deze uit te schakelen, en de gebruikers te attenderen op het handelingsperspectief wordt invulling gegeven aan artikel 5.15 Besluit kwaliteit leefomgeving. Afhankelijk van de situatie en de inrichting van de omgeving kan het handelingsperspectief gifwolkaandachtsgebied verschillen:

- Voor personen buiten is het handelingsperspectief vluchten (een natte doek om door te ademen vermindert de blootstelling).*
- Indien vluchten niet mogelijk is, is een schuilplaats binnen gaan een goedhandelingsperspectief.*
- Voor personen binnen is het handelingsperspectief binnen blijven en naar hoogste bouwlaag met een vlak plafond gaan. Ramen en deuren sluiten en ventilatie uitzetten.*

Beoordeling actuele situatie A2

Bij de beoordeling dient inderdaad uitgegaan te worden van de beoogde situatie. Het aantal toekomstige verkeersstromen zal toenemen maar door de verbreding van de A2 zal de verkeersintensiteit op één verkeersstrook afnemen waardoor ook de faalkans afneemt. Het plaatsgebonden risico verandert niet door verkeersintensiteit, want PR is gebaseerd op effectafstanden, niet op kans. Het groepsrisico wordt wél beïnvloed door de faalkans. Door de afname van de verkeersintensiteit per rijstrook neemt de faalkans af, waardoor het groepsrisico in de toekomstige situatie lager uitvalt dan in de huidige situatie. De ligging van aandachtsgebieden (brand, explosie, gifwolk) verandert niet door verkeersintensiteit. Aandachtsgebieden zijn gebaseerd op effectafstanden, niet op kans.

Conclusie

Op basis van het voorgaande kan het volgende geconcludeerd worden:

Er is voldoende inzichtelijk gemaakt dat het plan berust op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Binnen het gifwolkaandachtsgebied is beoordeeld of de aanwezigheid van (beperkt) kwetsbare functies aanvaardbaar is in relatie tot de risico's van een mogelijk ongewoon voorval.

Daarbij is gemotiveerd dat:

- de risico's voor personen binnen het plangebied in beeld zijn gebracht;*
- het plan voorziet in passende beschermingsmaatregelen, waaronder het toepassen van mechanische ventilatie die kan worden uitgeschakeld via een goed bereikbare knop;*
- gebruikers worden geïnformeerd over het handelingsperspectief bij een toxische wolk;*
- hiermee wordt voldaan aan artikel 5.15 Besluit kwaliteit leefomgeving, omdat de maatregelen de blootstelling aan een giftige gaswolk beperken en daarmee het risico op groeps-slachtoffers voldoende wordt gereduceerd.*

Door deze maatregelen is geborgd dat de toegelaten functies op deze locatie veilig en verantwoord kunnen worden uitgeoefend. Daarmee is sprake van een evenwichtige afweging tussen de belangen van veiligheid, gebruiksmogelijkheden en ruimtelijke kwaliteit.

Waterhuishouding

9. Reclamant

Het geadviseerde bouwpeil leidt ertoe dat het plangebied hoger komt te liggen dan omliggende tuinen, met een aanzienlijk risico op wateroverlast voor bestaande percelen. De ster-

ke toename van verhard oppervlak en afname van groen verergert dit risico. Dat pas later herberekeningen worden uitgevoerd, achten wij onvoldoende.

Standpunt gemeente

Naar aanleiding van de zienswijze heeft overleg plaatsgevonden met het Waterschap Limburg. Op basis van dit gesprek is een extra berging gecreëerd in de grote groenstrook ten westen van de geplande woningen, waardoor meer water geborgen kan worden dan de vereiste 100 mm. Door de vertraagde leegloop van 2 l/sec/ha kan na een regenbui van 100 mm binnen 48 uur opnieuw een bui van 100 mm geborgen worden. Uitgangspunt hierbij is dat de k-waarde nul is. Er zal altijd water infiltreren in de ondergrond, maar dat is de veiligheid. Aan de wadi's is verder een waling van 25 cm aangehouden als veiligheid. Met deze aanpassing van het plan is er kortom sprake van een robuust watersysteem dat ruim voldoende water kan bergen en (vertraagd) kan afvoeren. Op de kaart in bijlage 4 is verder aangegeven wat de voorgeschreven eisen voor de waterhuishouding vanuit de gemeente zijn. Tevens is hier een berekening opgenomen van de wateropgave.

10. Aanvullend ecologisch onderzoek

Reclamant

Onduidelijk is wanneer het aanvullend ecologisch onderzoek, voortvloeiend uit de quickscan, zal worden uitgevoerd.

Standpunt gemeente

Het aanvullend onderzoek is in uitvoering en zal tot oktober 2026 duren.

Conclusie

Deze zienswijze wordt deels gegrond verklaard en geeft aanleiding tot de onderstaande aanpassing in het ontwerp TAM-omgevingsplan

Toelichting	Naar aanleiding van nr. 10 wordt in paragraaf 4.9 'Water' toegevoegd dat in overleg met het Waterschap Limburg een extra berging wordt gecreëerd in de grote groenstrook ten westen van de geplande woningen, waardoor meer water geborgen kan worden dan de vereiste 100 mm. Door de vertraagde leegloop van 2 l/sec/ha kan na een regenbui van 100 mm binnen 48 uur opnieuw een bui van 100 mm geborgen worden. Uitgangspunt hierbij is dat de k-waarde nul is. Er zal altijd water infiltreren in de ondergrond, maar dat is de veiligheid. Aan de wadi's is verder een waling van 25 cm aangehouden als veiligheid. Door deze maatregelen te treffen is er sprake van een robuust watersysteem dat ruim voldoende water kan bergen en (vertraagd) kan afvoeren. Op de overzichtstekening van het project De Molenaar met tekeningnummer 4260001-T-N-SO-0001 is verder aangegeven wat de voorgeschreven eisen voor de waterhuishouding vanuit de gemeente zijn. Tevens is hier een berekening opgenomen van de wateropgave.
-------------	--

HOOFDSTUK 3. AMBTSHALVE WIJZIGINGEN

Voorgesteld wordt om in het ontwerpbestemmingsplan een aantal ambtshalve wijzigingen door te voeren. Het betreft de volgende wijzigingen:

Toelichting	• Redactionele aanpassingen. • Paragraaf 3.5 Gemeentelijk beleid. Onder het kopje 'Plangebied' wordt de zin: <i>'Middels de beoogde ontwikkeling wordt een passende invulling gegeven aan een braakliggend terrein in het verwevingsgebied tussen de kern Echt en het buitengebied. Het plan past daarmee binnen de doelstellingen voor het stedelijk gebied uit de structuurvisie.'</i> vervangen door <i>'Middels de beoogde ontwikkeling wordt een passende invulling gegeven aan een braakliggend terrein binnen bestaand stedelijk gebied, zoals bedoeld in de Omgevingsvisie, in de kern Echt. Het plan past daarmee binnen de doelstellingen voor het stedelijk gebied uit de Omgevingsvisie.'</i>
Bijlagen plantoelichting	• De stikstofberekening voor de bouwfase in het ontwerp-TAM-omgevingsplan gaat ervan uit dat de ontsluiting van het plangebied voor het bouwverkeer via de Sint Janskamp plaatsvindt. Dit is echter onjuist. De ontsluiting vindt plaats via de Maasbrachterweg-Slagmolen. De Aeries-berekening is hierop aangepast.

BIJLAGE 1:

Overzichtstekening

BIJLAGE 2:**Presentatie Ruimt voor Ruimte**



Ruimte voor Ruimte

9 oktober 2020

Toelichting

- Aanleiding presentatie
- Regeling Beëindiging Veehouderijtakken (RBV) en onderdeel Ruimte voor Ruimte
 - Aanleiding
 - Inhoud van de regeling, 1^e en 2^e tranche
 - Pact van Brakkenstein - Ruimte voor Ruimte-regeling
- Governance Ruimte voor Ruimte - regeling
- Taakstelling en Financiën
 - Stand van zaken
- Formulering onderzoeksvragen onafhankelijk onderzoek (motie 2607)



Aanleiding presentatie

- Voldoen aan de vraag van de CDA-fractie naar aanleiding van de Jaarstukken 2019 (nr. 19 Ruimte voor Ruimte)

“Kan in de commissie FEB later dit jaar toegelicht worden hoe Ruimte voor Ruimte er voor staat in relatie tot de doelen / opdracht?”

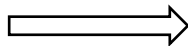
- Informatiesessie is herhaald in de beantwoording door Gedeputeerde Staten van schriftelijke vragen, verzonden 11 juni 2020 (2020/23653)
- Voldoen aan toezegging nr. 8758 van 26 juni 2020 van gedeputeerde Koopmans bij behandeling Voorjaarsnota 2020, informatiesessie Ruimte voor Ruimte
- Formulering van de onderzoeksvragen voortkomende uit motie 2607, Ruimte voor verbetering: onafhankelijk onderzoek van 26 juni 2020 (aangenomen 29 juni 2020)



Regeling Beëindiging Veehouderijtakken

Fosfaatregeling & Ruimte voor Ruimte -regeling

Aanpak mestproblematiek



EG Nitratenrichtlijn 2003

Onderdeel (flankerend) Beleid:

Regeling Beëindiging Veehouderijtakken, RBV - 2000

- Samenwerking
 - (toenmalige) ministeries van VROM en LNV
 - Provincies Gelderland, Overijssel, Utrecht, Noord Brabant en Limburg (de reconstructieprovincies)
 - Vereniging van Nederlandse Gemeenten
- Subsidie doorhalen mestrechten bij beëindiging intensieve veehouderij (fosfaatregeling)
- **RBV-1** 22 maart 2000 - 19 mei 2000 & **RBV-2** 1 oktober 2001 - 31 oktober 2001
- Sloop stallen, voor sloopkosten en vergane waarde - sloopsubsidie (ruimte voor ruimte – regeling)

provincie limburg



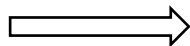
Doelen & Resultaat

Regeling Beëindiging Veehouderijtakken

Doelen

- Verlagen van de dieren aantallen
- Verminderen van de uitstoot van stikstof en fosfaat
- Verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van het buitengebied

Resultaat



Doelen bereikt

Eindevaluatierapport april 2005 (toenmalige ministerie van LNV)

Resultaten gerapporteerd door toenmalige minister van LNV aan de Tweede Kamer, brief 2 mei 2005:

- 4500 merendeels kleinere bedrijven heeft aan de regeling deelgenomen
- 64% van de verwachte hoeveelheid fosfaat is opgekocht. Hierdoor is het voor 2003 verwachte mestoverschot met 53,5% gedaald.
- Minder bedrijfsoppervlak gesloopt dan verwacht, desalniettemin kan gesproken worden van een substantiële bijdrage aan de ontstening”

Resultaat

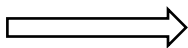
Regeling Beëindiging Veehouderijtakken

<u>Provincie</u>	Mestrechten in kilogrammen fosfaat*	Stallensloop in vierkante meters*	Aantal veehouders aantal RBV-deelnemers *	Beschikbare woningen op basis van Pact van <u>Brakkenstein</u> (en later daarop aangepast in IPO overleg)	Gerealiseerde woningen
Limburg	2.864.100 kg	595.400 m2	451	900 (1200)	600
Noord-Brabant	7.408.800 kg	1.751.900 m2	1557	3000 (2296)	1010
Gelderland	3.408.000 kg	515.500 m2	1369	1500 (690)	630
Overijssel	1.167.600 kg	131.400 m2	625	900	?
Utrecht	396.200 kg	22.400 m2	171	200	?
Totalen	15.244.700 kg	3.016.600 kg	4173	5286	
<u>Peildatum</u> 01012010					

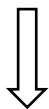
* bron: Ministerie LNV, Directie Kennis , nr. DK006, Oggink en van Vliet, "Regeling Beëindiging Veehouderijtakken (RBV), Eindevaluatie", april 2005

Ruimte voor Ruimte – regeling Pact van Brakkenstein

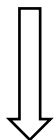
Sloopsubsidies



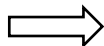
Rijk geen geld



Financiering via woningbouwmogelijkheden (contingenten)

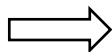


IPO 2000



Limburg **1198** contingenten
(op basis van sloop m2)

RBV – 1 & RBV - 2



Verdeling contingenten over gemeenten
sloop m2, ruimtelijke kwaliteit & behoefte

15 maart 2000

Pact van Brakkenstein

De reconstructieprovincies
Gelderland, Overijssel,
Utrecht, Noord Brabant en
Limburg

Min. VROM & LNV
VNG

provincie limburg



Sloopsubsidies RBV-1 & RBV-2

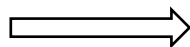
Sloopvergoedingen per gemeente

Gemeente	RBV I		RBV II		totaal	
	oppervlakte stal (m2)	vergoeding sloop (€ mln.)	oppervlakte stal (m2)	vergoeding sloop (€ mln.)	oppervlakte stal (m2)	vergoeding sloop (€ mln.)
Beesel	3.653	0,3	1.774	0,1	5.427	0,4
Bergen			11.807	1,6	11.807	1,6
Echt-Susteren			2.527	0,3	2.527	0,3
Gennep	1.008	0,1	13.241	1,3	14.249	1,4
Horst aan de Maas	27.085	2,7	52.813	3,6	79.898	6,3
Leudal	46.492	3,5	50.963	5,8	97.455	9,3
Maasgouw	770	0,1		0,0	770	0,1
Nederweert	27.824	2,4	56.418	4,9	84.242	7,3
Peel en Maas	54.054	4,6	43.754	4,3	97.808	8,9
Roerdalen	4.516	0,3	7.048	0,6	11.564	1,0
Roermond	6.969	0,6	952	0,1	7.921	0,7
Venlo	1.057	0,1	4.061	0,3	5.118	0,5
Venray	23.401	2,3	68.109	7,4	91.510	9,6
Weert	21.025	1,8	19.774	2,0	40.799	3,8
TOTAAL gemeenten RvR NML	217.854	18,7	333.241	32,5	551.095	51,1
niet naar gemeenten in te delen	8.453	0,8	24.888	3,9	33.341	4,6
Totaal RBV II resp RBV I	226.307	19,4	358.129	36,3	584.436	55,7

Ruimte voor Ruimte-regeling in RBV-1

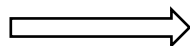
RBV-1

Ruimte voor Ruimte-regeling



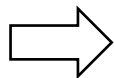
Sloopsubsidie €19,4 mln.

298 contingenten



Bestuursovereenkomsten

Provincie Limburg - Gemeenten



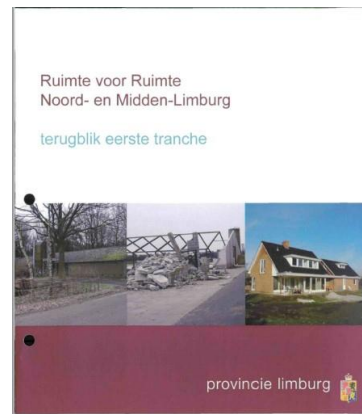
Einde 2007

Evaluatie 2009

ZRK 2010

Tabel 9

Overzicht van de uitgaven en de inkomsten in het kader van de RBV-1			
	€	€	€
Uitgaven:			
vergoed aan Ministerie:			
- sloopsubsidies		19.431.046	
- taxatiekosten		93.978	
			19.525.024
Inkomsten:			
van gemeenten:			
- ter voorfinanciering ontvangen		19.250.824	
van zelfbouwers:			
- ontvangen restituties sloopsubsidie en/of bijbetalingen in kader van salderingsregeling	376.454		
- naar verwachting nog te ontvangen	347.982		
		724.436	
per saldo ten gunste van project gebrachte rente		63.283	
			20.038.542
Verwacht voordelig saldo bij beëindiging project			513.518



Zuidelijke Rekenkamer

Ruimte voor Ruimte-regeling
Noord- en Midden Limburg
Rapport

5 oktober 2010

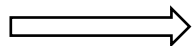
provincie limburg



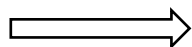
Ruimte voor Ruimte-regeling in RBV-2

RBV-2

Ruimte voor Ruimte-regeling

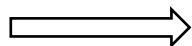


Tot 2020 - verlengd tot 2023, Besluit PS 2012/39447



Sloopsubsidie €36,3 mln.

Publiek-Private-Samenwerking (PPS) met
Rabo-vastgoed (later BPD)



Taakstelling 785 contingenten

Sloopsubsidie is gefinancierd door PPS aan Provincie
bij aanvang



Ruimte voor Ruimte BV/CV (PPS)

- Toegevoegde waarde Rabo-vastgoed (later BPD) ten aanzien van kennis en ervaring bij het in de markt zetten van de regeling
- Risicoverdeling
- Bedrijfsmatig en daadkrachtige uitvoering op afstand van Provincie Limburg

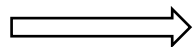
provincie limburg



1 januari 2019

Beëindiging samenwerking met BPD

- Resterende opgave contingenten te overzien (rest 1/3 deel)
- 100% eigenaarschap biedt nieuwe kansen bij de afronding van de opgave c.q. de opgave te optimaliseren (opgave van 785 contingenten is op dat moment verhoogd met 115 contingenten)
- PS besluit, geen wensen of bedenkingen kenbaar te maken (2018/32029)



Taakstelling: 785 contingenten + 115 contingenten (totaal 900)
Mogelijkheden voor aanbrengen differentiatie in woonvormen en duurzaamheidsontwikkelingen (bijv. opwekking zonne-energie), brief aan PS 2018/83046 (20 december 2018)
Inzet provinciale gronden bij duurzaamheidsontwikkelingen (mededeling PFH 2019/81927)

provincie limburg



Stand van zaken contingenten en initiatieven



Stavaza verkopen / transporten versus taakstelling

Situatie op peildatum 1 oktober 2020

Stand van zaken verkopen / transporten versus taakstelling	verkoop afgerond (OVK)	verkoop fase (in exploitatie)	BP fase	subtotaal A	initiatief fase - nog geen akkoord gemeente	initiatief fase - akkoord gemeente	subtotaal B	subtotaal A + B	taakstelling	realisatie i.r.t. taakstelling	restant zoeklocaties i.r.t. taakstelling	realisatie i.r.t. taakstelling	restant zoeklocaties i.r.t. taakstelling	notaritaal transport afgerond
Totaal	661	63	3	727	21	86	107	834	785	754	31	80	35	616

Diagram showing the calculation of the total number of cases: 785 (from 'taakstelling') + 115 (from 'restant zoeklocaties i.r.t. taakstelling') = 900. Arrows point from the '785' and '31' cells in the table to a green box containing '900'.

- Tot 1 oktober 2020, aantal verkopen → 57 verkopen
- Totaal 900 (785+115) → 834 → 21 (nog) geen akkoord gemeente
 785 → 31 locaties
 115 → 35 locaties
- Initiatieven 4 → projecten in onderzoek provincie limburg



Kader voor Ruimte voor Ruimte Contingenten en Initiatieven

Investeringsvoorstellen (buiten het kader van de GREX) dienen ter goedkeuring aan de aandeelhouder te worden voorgelegd.

RvR mag geen onomkeerbare besluiten nemen.

Hierbij:

- Vastgesteld provinciaal beleidskader
- Het te behalen rendement
- Lokaal draagvlak

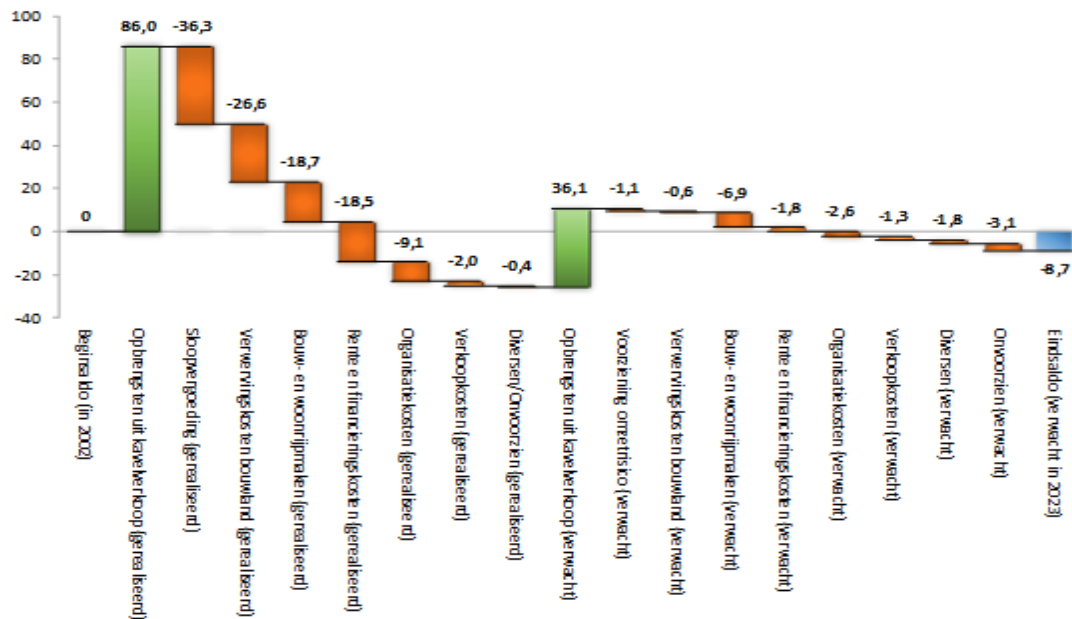
Stand van zaken Financieel AvA mei 2020

Ontwikkeling Prognose Exploitatie RvR 2e tranche 2002-2023

per ultimo	2019	2018	2017	2016
Sloopvergoeding	36.252.486	36.252.486	36.252.486	36.252.486
Verwervingskosten bouwland	27.202.882	25.882.929	26.193.179	26.106.706
Bouw- en woonrijpmaken	25.543.656	23.660.404	22.519.309	22.351.943
Rente en financieringskosten	20.370.917	19.530.917	19.150.240	19.149.460
Organisatiekosten	11.692.798	11.696.056	12.438.611	12.612.987
Verkoopkosten	3.350.451	3.167.278	3.152.587	3.165.292
Diversen	2.199.605	231.790	2.244.590	1.093.424
Onvoorzien	3.139.510	1.000.000		
Investeringskosten	-129.752.305	-121.421.860	-121.951.002	-120.732.298
Opbrengsten uit kavelverkoop	122.188.693	110.618.727	111.755.101	110.507.323
Voorziening omzetriskico	-1.089.284	-1.500.000		
SALDO opbrengsten en investeringen	-8.652.896	-12.303.133	-10.195.901	-10.224.975

- Kosten gaan voor de Baten
- Bijdrage Rijk € 4,4 mln. in verlies
- Risicoreservering € 1,7 mln.
- Geen rekening met verruimde taakstelling (extra woningen)
- Buffer in negatief resultaat van € 4,2 mln

Exploitatie RBV 2^e tranche



Stand van zaken Schuldpositie RvR

per 28-2-2020

LENINGEN *)	BEDRAG (€)
achtergestelde lening van Provincie Limburg Commandiet BV (PS 31-8-2001 en 5-7-2002)	4.986.555
achtergestelde lening van Provincie Limburg Commandiet BV verkregen van BPD (PS 15-5-2018)	4.986.555
senior lening van NWB, 100% gegarandeerd door de Provincie Limburg (PS 17-12-2010)	8.000.000
regresvordering van Provincie Limburg (GS 21-2-2020 igv. PS 17-12-2010)	4.000.000
rekening courant krediet van NWB, 100% gegarandeerd door de Provincie Limburg (PS 10-05-2019)	4.700.000
TOTAAL schuld Ruimte voor Ruimte BV/CV	26.673.110
DEKKING	
aflossing leningen uit begrote netto-opbrengsten door kavelverkoppen RvR (tot 31-12-2023)	18.020.214
afkoopsom garantstelling Rijk ontvangen door Provincie	4.400.000
afkoopsom BPD (achtergestelde lening om niet overgedragen op Provincie)	4.986.555
TOTAAL dekking voor Provincie	27.406.769
RESULTAAT per 31-12-2023	733.659

*) in 2020 zal de Provincie Limburg van Ruimte voor Ruimte naar schatting € 400.000 aan rente- en garantstellingsprovisie ontvangen.

provincie limburg



Motie 2607

Ruimte voor verbetering, onafhankelijk onderzoek

Doel van het onderzoek:

- Inzicht in mogelijkheden tot sturing op de resterende opgave van de Ruimte voor Ruimte-regeling
- Leerpunten, meerwaarde, bij de uitwerking van vergelijkbare regelingen, bijv. het Aanvalsplan Stikstof

Onderzoeksvragen:

1. De sturing van Ruimte voor Ruimte BV voor wat betreft de nog resterende opgave vanuit de verschillende rollen van de provincie;
2. De mogelijkheden voor Provinciale Staten om wat betreft de resterende opgave haar controlerende rol op de uitvoering van de Ruimte voor Ruimte-regeling uit te voeren, de voortgang van de realisatie van de doelstelling (terugverdienen van de sloopsubsidies) van de regeling te monitoren en sturing te geven op het proces;
3. De wijze waarop de regeling met de verschillende Limburgse gemeenten is en wordt uitgevoerd;
4. De al dan niet aanwezigheid van grootschalige grondspeculatie en wijze van omgaan met aanbestedingswetgeving.



Evaluaties & Onderzoeken

- Eindevaluatie RBV (ministerie LNV 2005)
- Rapportage Ruimte voor Ruimte (ministerie VROM 2007)
- Terugblik 1^e tranche RBV (Provincie Limburg 2009)
- Aanbevelingen Zuidelijke Rekenkamer (2010)
- Provincie Noord-Brabant (2001 en 2006)
- Provincie Utrecht (2004)
- Provincie Zuid-Holland (2012)
- Provincie Noord-Holland (2013)
- Provincie Zeeland (2013)

Op dit moment zijn de evaluaties ontvangen van de provincies Noord-Brabant, Utrecht, Zuid-Holland, Noord-Holland en Zeeland.

provincie limburg



Motie 2607 aanpak onderzoek

Uitvraag

- Onderzoeksvragen
- Statenonderzoeker
- Evaluaties en onderzoeken
- Planning
- Methode

Planning, besluitvorming

- Eerste kwartaal 2021



provincie limburg



9 oktober 2020

BIJLAGE 3:**Registratie****www.ruimtelijkinzichtlimburg.nl**

atie Ruimtelijke Plannen



bereiding

n

eenten



Ruimtelijke Plannen > Ruimtelijk Plan wijzigen en aanvullen

Via onderstaand formulier kunt U een bestaand Ruimtelijk Plan opnieuw ter visie leggen / aanmelden bij de Provincie Limburg.

▼ Dossier

Naam / omschrijving *

De Molenaar

Dossiernummer *

NL.IMRO.1711.TAMMolenaar



Plantype *

Omgevingsplan TAM/IMRO



Dossierstatus *

in voorbereiding



Toelichting

Contactpersoon gemeente

► Voorontwerp

planfase aangeboden op 07-10-2025



► Ontwerp

planfase aangeboden op 16-01-2026



► Vastgesteld

► Onherroepelijk

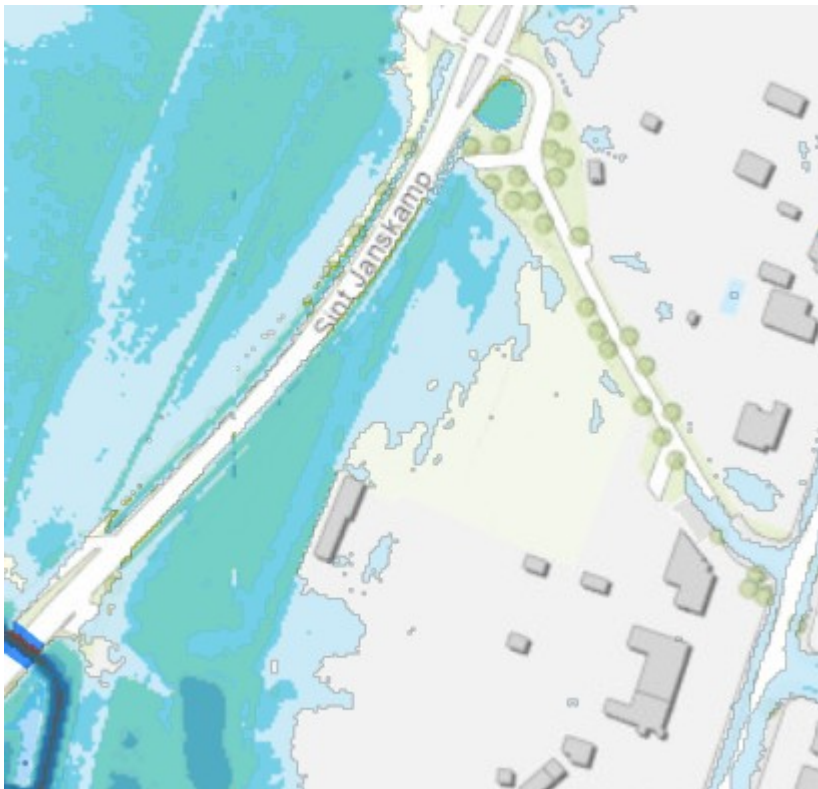
BIJLAGE 4:**Advies Waterschap Limburg**

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 5 november 2025 12:51
Aan: Info Gemeente Echt-Susteren
Onderwerp: Weging waterbelang: De Molenaar
Bijlagen: Toetsingspunten waterparagraaf (weging van het waterbelang) in de toelichting van ruimtelijke plannen ... (003).docx

Beste heer, mevrouw,

Wij adviseren bij nieuwbouw ontwikkelingen ervoor te zorgen om klimaat adaptief/neutraal te ontwikkelen. 100 mm in 24 uur aan berging / infiltratie te realiseren. (zie toetsingspunten)

Onderstaand is de tekening te zien van het klimaatscenario t=100 2100. Hierop is duidelijk te zien dat een gedeelte van het plan bij hevige regenbuien veel hemelwater op maaiveld heeft staan. Wordt er een berging gerealiseerd die vertraagd loost richting Molenbeek Echt dan is dat vergunningsplichtig bij het waterschap. Door deze ontwikkeling mag er geen verdere overlast ontstaan bij derden.



Met vriendelijke groet,





Direct aanmelden voor onze nieuwsbrief

BIJLAGE 5:**Advies ODNML Spuitzonering**

Interne adviezen vergunningverlening

Zaaknummer: Z2026-00003812

Globale locatie: Sint Janskamp ong. Echt

Adviezen

Omschrijving deelproces: Toets activiteiten en milieuzonering		
Datum: 16-06-2026	Adviseur:	
	Resultaat:	akkoord

Intern advies:

Beoordeelde documenten:

Motivering ontwerp TAM-omgevingsplan De Molenaar

Zienswijze Buro Omgeving Overheid, onderdeel VIII Spuitzonering

Juridische onderbouwing:

Vaste jurisprudentie

Adviestekst uitgaand:

Indiener stelt dat het onderzoek naar spuitzones onvoldoende is onderbouwd en dat geen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Deze stelling wordt niet gevolgd. Daartoe wordt het volgende overwogen.

Algemene voorwaarden

De toelating van gewasbeschermingsmiddelen is Europees gereguleerd en gebaseerd op het voorzorgsbeginsel. Dit betekent dat middelen alleen worden toegelaten indien zij, bij correct gebruik, geen onaanvaardbare risico's opleveren voor mens en milieu. Tegelijkertijd kan blootstelling aan drift niet volledig worden uitgesloten. Daarom dient bij ruimtelijke besluitvorming zorgvuldig te worden beoordeeld of de risico's voor toekomstige bewoners voldoende worden beperkt.

Daarnaast gelden op grond van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) regels voor het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen. Zo is het gebruik bij een windsnelheid van meer dan 5 m/s in beginsel niet toegestaan, om drift naar de omgeving te beperken. Deze regels dragen bij aan het minimaliseren van blootstelling in de praktijk.

De meest voorkomende windrichting is afkomstig uit het zuidwesten.

Feitelijke situatie

Er liggen twee percelen met een agrarische bestemming binnen 50 meter van de nieuwe planologische woonbestemming:

Perceel 3965:

- Het perceel is al jaren in gebruik als grasland/tuin.
- Op de site Boerenbunder is al jaren geen bedrijfsmatige activiteit gemeld. Dit wordt bevestigd op de luchtfoto.
- De afstand tussen de perceelsgrens van de geplande woonbestemming en een mogelijke spuitzone is circa 40 meter. Er is planologisch een spuitvrije zone van 40 meter voorzien.
- Er wordt voorzien in een haag als extra afscherming.

Perceel 6319:

- De afstand tussen de perceelsgrens van de geplande woonbestemming en een mogelijke spuitzone is minimaal 40 meter. Er is planologisch een spuitvrije zone van minimaal 40 meter voorzien.
- De meest voorkomende windrichting is afkomstig uit het zuidwesten. Dit betekent dat bij de meest voorkomende wind een mogelijke drift de geplande woonbestemming niet kan bereiken.

Effectiviteit van de driftreducerende haag

Indiener stelt dat de haag onvoldoende effectief zou zijn vanwege de afstand van de haag tot het agrarisch perceel en omdat drift ook op grotere hoogte kan optreden.

Dit betoog wordt niet gevolgd. Uit het onderzoek, opgenomen in bijlage 10 van de motivering ontwerp TAM-omgevingsplan De Molenaar volgt dat:

- de haag onderdeel is van een samenstel van maatregelen;
- de haag is gesitueerd op 40 meter van een mogelijke spuitzone.
- de haag 3,5 meter hoog is terwijl in de worst-case situatie de spuitboom maximaal op 2,5 meter is.
- de haag een substantiële reductie van drift realiseert;
- en dat direct achter de haag sprake is van een zeer beperkte tot verwaarloosbare blootstelling.

Wetenschappelijk onderzoek toont namelijk aan dat drift kan worden verminderd door toepassing van fysieke barrières en driftreducerende technieken, waarbij reducties aanzienlijk kunnen zijn afhankelijk van de situatie en combinatie van maatregelen.

Van belang is dat de beoordeling niet uitsluitend op de haag is gebaseerd, maar op een combinatie van:

- afstand en situering;
- de haag als fysieke barrière;
- geldende gebruiksregels (zoals windbeperkingen en landelijke / Europese regelgeving);
- de meest voorkomende windrichting afkomstig uit het zuidwesten;
- de gangbare stand van de techniek ;
- en aanvullende planologische maatregelen (zoals spuitvrije zones).

Daarmee is geen sprake van een enkelvoudige, maar van een cumulatieve risicobeperking, hetgeen in de jurisprudentie wordt aanvaard. In het onderzoek is gemotiveerd dat de beplanting, in combinatie met de situering van het plangebied en overige omgevingsfactoren, een bijdrage levert aan de reductie van drift. Daarbij is niet uitsluitend uitgegaan van één enkele maatregel, maar van een samenstel van factoren die gezamenlijk de blootstelling beperken.

Blootstelling op hogere bouwlagen

De zienswijze stelt dat onvoldoende rekening is gehouden met blootstelling op hogere bouwlagen.

Dit leidt niet tot het oordeel dat het plan onaanvaardbaar is. In het onderzoek is gekeken naar de feitelijke blootstellingssituatie in een worst-case scenario. Daarbij geldt dat:

- driftconcentraties in de praktijk afnemen met afstand tot de bron;
- Eventuele opwaartse stuwing door wind afneemt bij toenemende afstand, waardoor de drift hoogte verliest; de minimale afstand tussen een mogelijke spuitzone en de geplande woonbestemming is 40 meter;
- de haag en overige maatregelen zoals heersende windrichting de verspreiding beperken;
- en dat geen sprake is van structurele overschrijding van aanvaardbare niveaus.

De Afdeling stelt in haar jurisprudentie eisen aan de onderbouwing van gestelde risico's. In dit geval ontbreekt een concrete, op de locatie toegesneden onderbouwing van de gestelde blootstelling op hogere bouwlagen. Het tegenrapport maakt niet inzichtelijk wat de feitelijke blootstelling is en in hoeverre deze afwijkt van de reeds onderzochte situaties. Daarmee is niet aannemelijk gemaakt dat het uitgevoerde onderzoek onjuist of onvolledig is. De enkele verwijzing naar mogelijke blootstelling op grotere hoogte is daarvoor onvoldoende. Het tegenonderzoek bevat geen bewijs dat de haag, in combinatie met maatregelen niet voldoende bescherming biedt en geen aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden bereikt.

Uitgangspunt 50 meter en mogelijkheid tot afwijking

Terecht wordt aangehaald dat in de jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak veelal een afstand van 50 meter wordt gehanteerd tussen agrarische gronden en gevoelige functies. Deze afstand is echter geen harde norm, maar een richtafstand waarvan gemotiveerd kan worden afgeweken indien sprake is van een deugdelijke, locatiespecifieke onderbouwing.

In het onderhavige plan is juist een dergelijk locatiespecifiek onderzoek uitgevoerd (bijlage 10 van de motivering). Daarmee wordt voldaan aan de eis uit de jurisprudentie dat afwijking van de 50-meterafstand alleen mogelijk is op basis van een zorgvuldig op de locatie toegesneden beoordeling.

2. Zorgvuldigheid van het locatiespecifiek onderzoek

In de zienswijze wordt gesteld dat het onderzoek onvoldoende rekening houdt met relevante aspecten, zoals drift en de effectiviteit van maatregelen. Dit wordt niet gevolgd.

Het uitgevoerde onderzoek:

- gaat expliciet uit van een worstcase benadering (op- en zijwaartse bespuiting);
- betreft de maximale planologische mogelijkheden van de agrarische gronden;
- en beoordeelt de feitelijke blootstelling ter plaatse van de toekomstige woningen en tuinen.

Hiermee sluit het onderzoek aan bij hetgeen de Afdeling verlangt, namelijk een concrete en locatiegebonden beoordeling van blootstelling en risico's, en niet enkel algemene aannames.

De verwijzing in de zienswijze naar recente jurisprudentie (ECLI:NL:RVS:2026:929) leidt niet tot een ander oordeel. In die uitspraak werd een onderzoek afgewezen omdat het niet locatiespecifiek was en te algemeen van aard. In het onderhavige plan is daar juist wel sprake van: de beoordeling is specifiek afgestemd op de situatie ter plaatse, inclusief situering, gebruik en mitigerende maatregelen.

Borging en toekomstige bedrijfsvoering

Voorts wordt gesteld dat geen juridische borging bestaat voor het gebruik van driftreducerende technieken door de agrariër.

Dit betoog miskent dat:

- het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen reeds strikt gereguleerd is op Europees en nationaal niveau;
- op grond van het Besluit activiteiten leefomgeving beperkingen gelden, zoals het verbod op spuiten bij windsnelheden boven 5 m/s;
- en dat moet worden uitgegaan van correct gebruik conform wet- en regelgeving. Op grond van het Besluit Activiteiten Leefomgeving dient standaard een driftreducerende techniek te worden gehanteerd.

Daarnaast zijn binnen het plan zelf maatregelen juridisch geborgd, zoals:

- een spuitvrije zone op bepaalde percelen;
- en een voorwaardelijke verplichting voor aanleg en instandhouding van de driftreducerende haag.

Hiermee is de bescherming van het woon- en leefklimaat voldoende verzekerd.

Jurisprudentie (ECLI:NL:RVS:2026:929)

Indiener verwijst naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 18 februari 2026 (ECLI:NL:RVS:2026:929) ter onderbouwing van het standpunt dat het uitgevoerde spuitzoneonderzoek onvoldoende zou zijn. Deze verwijzing leidt echter niet tot het beoogde oordeel.

Uit deze uitspraak volgt dat de Afdeling met name kritisch is op onderzoeken die:

- niet locatiespecifiek zijn, maar hoofdzakelijk steunen op algemene literatuur;
- gebruik maken van generieke modellen zonder vertaling naar de concrete situatie;
- en onvoldoende inzicht geven in de feitelijke blootstelling op de locatie zelf.

In tegenstelling tot de situatie in voornoemde uitspraak is in dit geval:

- wél sprake van een locatiespecifieke beoordeling, toegespitst op de feitelijke inrichting van het plangebied en de aangrenzende agrarische percelen;
- rekening gehouden met een worstcase scenario (waaronder op- en zijwaartse bespuiting);

- expliciet gekeken naar de blootstelling ter plaatse van tuinen en woningen;
- en zijn concrete mitigerende maatregelen (waaronder een driftreducerende haag en spuitvrije zones) in de beoordeling betrokken én juridisch geborgd.

Daarmee verschilt deze casus wezenlijk van de situatie die aan de orde was in de uitspraak van 18 februari 2026, waar het onderzoek juist als onvoldoende werd aangemerkt vanwege het ontbreken van een dergelijke locatiespecifieke en concreet onderbouwde analyse.

Daarnaast volgt uit recente jurisprudentie dat afwijking van de 50-meterafstand nog steeds mogelijk is, mits dit wordt gedragen door een deugdelijke en op de locatie toegesneden motivering.

Aan deze voorwaarde is in het onderhavige plan voldaan met de uitgevoerde onderbouwing in bijlage 10.

Conclusie

Gelet op:

- de uitgevoerde locatiespecifieke onderbouwing (bijlage 10);
- de toepassing van een worstcase benadering;
- het samenstel van maatregelen om de effecten te verminderen;
- de afstand van een mogelijke spuitzone tot de geplande woonbestemming van circa 40 meter;
- een haag van 3,5 meter;
- de meest voorkomende wind een zuid-westelijke wind is;
- het gebruik van perceel 3965 al jaren niet bedrijfsmatig van aard is;
- het perceel 6319 gezien de heersende wind niet in een driftzone zit;
- en de juridisch-planologische borging;

is voldoende aannemelijk gemaakt dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

De zienswijze geeft dan ook geen aanleiding om het plan op dit punt aan te passen.

BIJLAGE 6:**AERIUS-berekening**



STIKSTOFDEPOSITIEONDERZOEK

Berkelaarsweg ongenummerd Echt

De Roever Omgevingsadvies

Rembrandtlaan 4
5462 CH Veghel
T 073 594 10 11
E info@deroever.nl
W www.deroever.nl

NL97 RABO 0122 6903 11
Advies- en ingenieursbureau
J.G. de Roever B.V.
KvK 16068733
BTW NL 8015.63.136.B.01

Titel document:	Stikstofdepositieonderzoek Berkelaarsweg ongenummerd te Echt
Referentie:	20250657.v03
Datum:	23 juni 2026
Opdrachtgever:	HVG Real Estate

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	4
1.1. Algemeen.....	4
1.2. Ligging van het plangebied.....	6
2.1. Omgevingswet	7
2.1.1. Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl)	7
2.1.2. Besluit activiteiten leefomgeving (Bal)	7
2.2. Beleidsregels intern en extern salderen	7
2.2.1. Intern salderen.....	8
2.2.2. Referentiesituatie.....	8
3. REKENONDERZOEK.....	10
3.1. Uitgangspunten aanlegfase	10
3.1.1. Mobiele werktuigen.....	10
3.1.2. Bouwverkeer.....	11
3.1.3. Koude start	12
3.2. Uitgangspunten gebruiksfase	13
3.2.1. Verkeer.....	13
3.2.2. Koude start	13
3.2.3. Stookinstallaties.....	13
3.3. Berekeningswijze	14
4. CONCLUSIES.....	15
BIJLAGE I. AERIUS BEREKENING AANLEG + GEBRUIK	16

1. INLEIDING

1.1. Algemeen

De initiatiefnemer is voornemens om aan de Berkelaarsweg ongenummerd in Echt 16 nieuwbouw woningen te realiseren. In het kader van deze ontwikkeling moet een stikstofdepositieonderzoek voor de aanlegfase en gebruiksfase worden uitgevoerd.

Het plangebied is kadastraal bekend als perceel 1417, 6702 en 6705, Sectie K te ECH00 (Echt). Op afbeelding 1 is de locatie van het plangebied (rode contour) weergegeven. Een situatietekening met de beoogde indeling van het plangebied is weergegeven op afbeelding 2.



Afbeelding 1. Plangebied (rode contour)
Bron: kadastralekaart.com



Afbeelding 2. Tekening beoogde situatie
Bron: Janssen Wuts Architecten

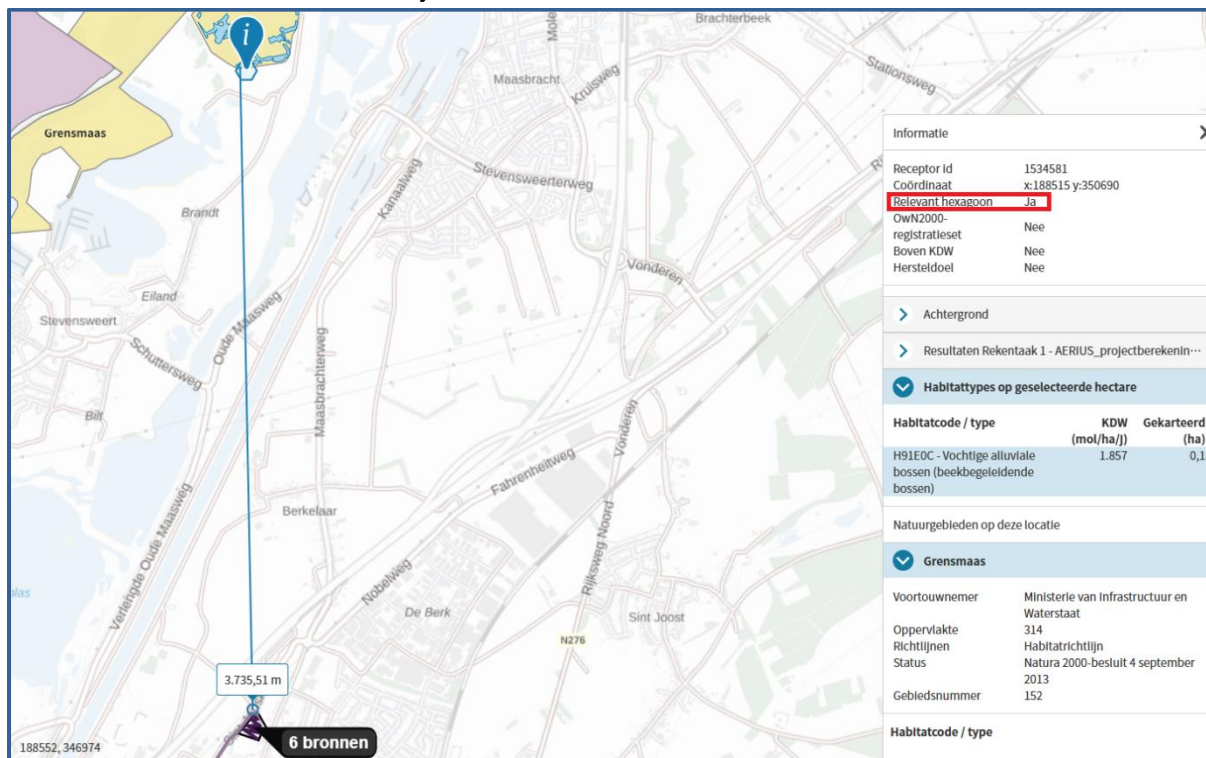
Voor dit onderzoek is gebruik gemaakt van de volgende gegevens:

- informatie versterkt door de initiatiefnemer;
- via internet toegankelijke informatie en digitale ondergronden (PDOK);
- gegevens en bureauexpertise de Roever Omgevingsadvies.

N.B. De gehanteerde uitgangspunten zijn realistisch doch worst-case.

1.2. Ligging van het plangebied

De ligging van het plangebied en de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden met stikstof gevoelige habitattypen zijn weergegeven op afbeelding 3. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied met stikstofgevoelige habitats betreft 'Grensmaas' en de stikstofgevoelige habitats is gelegen op een afstand van circa 3,7 kilometer vanaf het plangebied. Dit betreft de habitats met habitatcode H91E0C – Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) met een KDW waarde van 1.827 mol/ha/j.



Afbeelding 3. Ligging van het plangebied ten opzichte van Natura 2000-gebieden
Bron: AERIUS Calculator

2. WETTELIJK KADER

2.1. Omgevingswet

Per 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. In artikel 5.1 lid 1 van deze wet is opgenomen dat het verboden is om zonder omgevingsvergunning Natura 2000-activiteiten te verrichten. Dit zijn projecten die niet direct verband houden of nodig zijn voor het beheer van Natura 2000-gebieden, maar welke significante gevolgen kunnen hebben voor Natura 2000-gebieden zijn aangewezen als Natura 2000-activiteiten. Verder is in artikel 4.3 lid 1 van deze wet is opgenomen dat voor Natura 2000-activiteiten bij algemene maatregel van bestuur regels moeten worden gesteld. De bij algemene maatregel van bestuur vastgestelde regels ten aanzien van Natura 2000-activiteiten zijn opgenomen in diverse besluiten:

2.1.1. *Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl)*

Indien een project zou kunnen voorzien in significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden, dan dient een omgevingsvergunning voor de Natura 2000-activiteit aangevraagd te worden. In artikel 8.74b van het Bkl zijn de beoordelingsregels opgenomen waaraan de aanvraag moet voldoen. De aanvraag moet vergezeld worden van een passende beoordeling waaruit met zekerheid blijkt dat het project de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied niet zal aantasten. Indien deze zekerheid niet kan worden verkregen, dan kan de omgevingsvergunning alsnog worden verleend indien er geen alternatieve oplossingen zijn, het project nodig is om dwingende regenen van groot openbaar belang en de nodige compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft.

2.1.2. *Besluit activiteiten leefomgeving (Bal)*

In het Bal zijn een scala aan activiteiten opgenomen die gevolgen kunnen hebben voor de leefomgeving. Aan deze activiteiten zijn regels gesteld, waarbij in het Bal is aangegeven uit welk oogmerk deze regels zijn gesteld. Tevens is in het Bal opgenomen wie het bevoegd gezag is bij de desbetreffende activiteit, of er een specifieke zorgplicht geldt, of aan de activiteit maatwerkvoorschriften gesteld kunnen worden en welke gegevens moeten worden verstrekt bij een melding, een verzoek, een aanvraag en dergelijke. In afdeling 11.1 van het Bal zijn regels opgenomen voor activiteiten met mogelijke gevolgen voor Natura 2000-gebieden of bijzondere nationale natuurgebieden

2.2. Beleidsregels intern en extern salderen

Vanwege de vernietiging van het PAS is het voor het bevoegd gezag niet mogelijk om toestemmingen te verlenen voor projecten waarvoor ontwikkelingsruimte nodig is. Om aan te tonen dat een project geen significant effect heeft op de stikstofdepositie ter plaatse van stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden bestaan de volgende mogelijkheden:

- aantonen dat in de beoogde situatie geen effect (stikstofdepositie < 0,00 mol/ha/jaar) op de omliggende stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden optreedt;
- middels intern of extern salderen aantonen dat in de beoogde situatie geen sprake is van een stikstoftoename met significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden ten opzichte van de referentiesituatie;

- middels een ecologische voortoets onderzoeken of significante negatieve effecten op instandhoudingsdoelstellingen kunnen worden uitgesloten. Een ecologische voortoets is een mogelijkheid voor activiteiten die enkel zorgen voor een stikstofdepositie op hectares waarvan de kritische depositiewaarde (KDW) niet wordt overschreden.

Als de stikstofdepositie in de beoogde situatie hoger is dan 0,00 mol/ha/jaar, dan is een verdere inhoudelijke beoordeling van de te verwachten stikstofdepositie noodzakelijk. Het is dan mogelijk om toestemming te krijgen op basis van intern of extern salderen. Voor zowel intern salderen als extern salderen geldt een vergunningplicht omdat van de beoogde activiteit op zichzelf negatieve effecten niet op voorhand kunnen worden uitgesloten. Met salderen wordt inzichtelijk gemaakt of in de beoogde situatie sprake is van een stikstoftoename met significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden ten opzichte van de referentiesituatie. Of sprake is van een significante toename van de stikstofdepositie hangt af van de toegestane depositie in de referentiesituatie.

2.2.1. Intern salderen

Na een uitspraak van de Raad van State op 18 december 2024¹ is de werkwijze rondom intern salderen voor de beoordeling van de gevolgen van projecten voor de natuur gewijzigd. Voorheen kan intern salderen worden zonder voorwaarde ingezet bij de voortoets. Dit is veranderd. De gevolgen van het project dienen op zichzelf te worden beoordeeld zonder rekening te houden met de gevolgen van de oude situatie. Intern salderen en gevolgen van de bestaande vergunde situatie (referentiesituatie) mogen echter nog wel worden betrokken bij de passende beoordeling als mitigerende maatregel bij de vraagstuk of een natuurvergunning voor een project kan worden verleend.

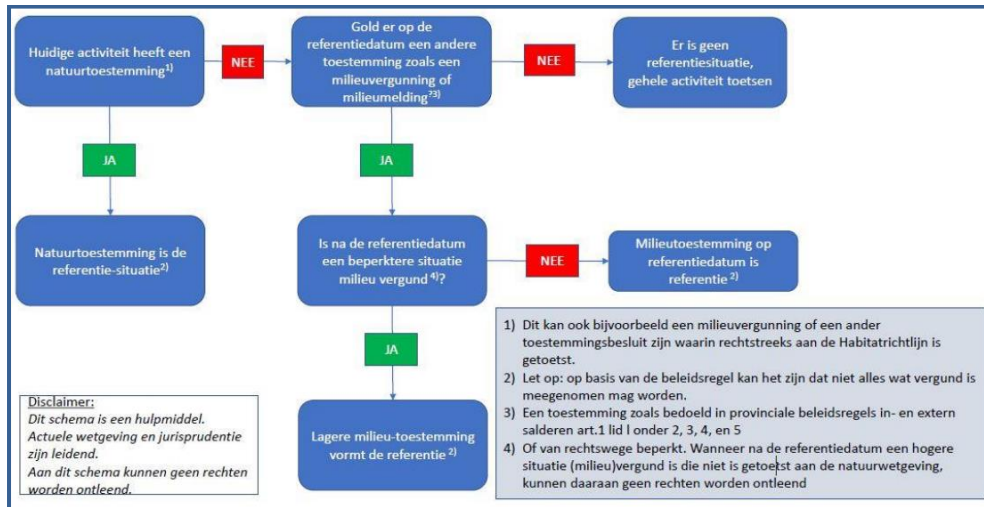
2.2.2. Referentiesituatie

Bij de passende beoordeling kan salderen worden ingezet als mitigerende maatregel. Om te beoordelen hoeveel stikstof mag worden weggestreept, is inzicht nodig in wat op basis van de oude natuurvergunning of milieutoestemming was toegestaan. Dat wordt de referentiesituatie genoemd. Wanneer sprake is van de wijziging of uitbreiding van een bestaande activiteit, gelden voor projecten de volgende referentiesituaties², een:

- vigerende vergunning die verleend is op basis van de Wet natuurbescherming;
- vigerende vergunning die verleend is op basis van de Natuurbeschermingswet 1998;
- vigerende omgevingsvergunning die verleend is op basis van de Wabo met een verklaring van geen bedenkingen (VVGB) op grond van één van de twee hierboven genoemde wetten;
- tracébesluit, wegaanpassingsbesluit of kavelbesluit waaraan een passende beoordeling is gekoppeld;
- (milieu-)toestemming op de Europese referentiedatum, zie afbeelding 4.

¹ <https://www.raadvanstate.nl/actueel/nieuws/december/rechtspraak-over-intern-salderen-wijzig/>

² Handreiking intern en extern salderen; <https://www.bij12.nl/wp-content/uploads/2020/09/Handreiking-intern-extern-salderen-en-verleasen-22092020.pdf>



Afbeelding 4. Stappenplan voor het bepalen van de referentiesituatie^[1]

Van een (planologisch) plan, zoals een bestemmingsplan of omgevingsplan, is de huidige feitelijk aanwezige, planologisch legale situatie de referentiesituatie.

3. REKENONDERZOEK

De voor stikstof relevante bronnen voor de aanlegfase en gebruiksfase van de beoogde ontwikkeling worden hieronder toegelicht.

3.1. Uitgangspunten aanlegfase

De aanlegfase bestaat uit de realisatie van in totaal 16 nieuwbouwwoningen en het aanleggen van de ontsluitingsweg via de Slagmolen. Er is aangenomen dat de aanlegfase niet langer dan 1 jaar zal duren. De NO_x- en NH₃-emissies zijn dan met name afkomstig van (bouw-)verkeer en mobiele machines voor het bouwen van de woningen, verzetten van grond en aanleggen van straat.

3.1.1. Mobiele werktuigen

Bij aanvang van voorliggend stikstofdepositieonderzoek was bij de opdrachtgever niet bekend welke diesel-, benzine of lpg aangedreven (mobiele) werktuigen in de aanlegfase ingezet zullen worden bij de bouwwerkzaamheden. Daarmee is ook over dieselverbruik, bedrijfstijden, bouwjaar en vermogen van de werktuigen nog geen specifieke informatie beschikbaar. De in deze paragraaf vermelde inzet van de mobiele werktuigen is daarom een worst-case inschatting van De Roever op basis van bureauexpertise en informatie van vergelijkbare bouwprojecten.

De NO_x- en NH₃-emissies als gevolg van de inzet van mobiele werktuigen zijn bepaald door middel van het opgegeven brandstofverbruik (formule 1 (TNO-rapport "AUB (AdBlue verbruik, Uren, en Brandstofverbruik): een robuuste schatting van NO_x en NH₃ uitstoot van mobiele werktuigen", projectnummer: 060.47477, d.d.10 december 2021)) en de voorgeschreven emissie factoren van de Aeries calculator. Het brandstofverbruik is weergegeven in tabel 1.

De opdrachtgever werkt samen met moderne aannemers die allemaal de laatste technologie in hun voer- en werktuigen hebben en die dat ook verlangen van hun onderaannemers. Daarom kan worden aangenomen dat de mobiele werktuigen daadwerkelijk gebruik maken van AdBlue, en dat alle mobiele werktuigen een goed functionerende SCR-katalysator hebben. Hierdoor is een AdBlue verbruik van 6% aannemelijk.

$$1) \quad B = P_{\max} * D * (F_v + F_e) * R$$

D	Tijd dat het werktuig draait [uur/jaar];
B	Brandstofverbruik [liter/jaar];
F _v	Range van 2% - 15% van het maximale vermogen Lage waarden: grote, moderne machines met transmissie Hoge waarden: kleinere, oudere machines met een vaste as waarop pompen en dynamo's meedraaien
F _e	Gemiddeld 35% overeenkomstig TNO-factsheet
R	Standaardwaarde 0,25 overeenkomstig TNO-factsheet

Tabel 1. Brandstofverbruik van de mobiele werktuigen tijdens de aanlegfase.

Mobiele werktuigen	Pmax	D	Fv	Fe	R	Brandstofverbruik	Brandstofverbruik	Adblue(6%)
	kW	uur/jaar	-	-	liter/kWh	liter/uur	liter/jaar	liter/jaar
Woningen								
Graafmachine	230	120	0,085	0,35	0,25	25	3000	180
Heistelling	200	96	0,085	0,35	0,25	21,8	2093	126
Betonstortor	200	144	0,085	0,35	0,25	21,8	3139	188
Trilplaat	10	144	0,085	0,35	0,25	1,1	158	-
Hijskraan	200	180	0,085	0,35	0,25	21,8	3924	235
Ontsluitingsweg - Slagmolen								
Minigraver	65	20	0,085	0,35	0,25	7,1	142	8
Bestratingmachine	10	15	0,085	0,35	0,25	1,1	16,5	-
Mini Wals	65	8	0,085	0,35	0,25	7,1	56,8	3
Kiepwagen	200	8	0,085	0,35	0,25	21,8	174,4	10

De mobiele werktuigen zullen actief zijn op de bouwlocatie en daar rondrijden. Daarom zijn de emissies gemodelleerd als vlakbron gelijk aan de planlocatie. De vlakbron is in AERIUS gemodelleerd als bron van de sectorgroep 'Mobiele werktuigen', sector 'Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning'.

3.1.2. *Bouwverkeer*

Vervoer van personeel van en naar de locatie vindt plaats met bestelbusjes en/of personenauto's. Materieel wordt aangevoerd middels vrachtwagens. Het aantal ritten van vrachtwagens en personenauto's/bestelbusjes is een worst-case inschatting van De Roevers op basis van bureauexpertise en informatie van vergelijkbare bouwprojecten. Tabel 2 geeft het aantal voertuigen en voertuigbewegingen voor de gehele aanlegfase.

Tabel 2. Aantal voertuigbewegingen gedurende de aanlegfase

Type voertuig	Totaal aantal ritten	Totaal aantal vervoersbewegingen ³
Per te realiseren woning		
Personenauto's en bestelbussen	65	130
Vrachtwagens	25	50
Voor totale woningbouwplan + aanleggen van de Slagmolen		
Personenauto's en bestelbussen	1080	2160
Vrachtwagens	410	820

De voertuigbewegingen zijn gemodelleerd als lijnbronnen met licht en zwaar (vracht)verkeer met de actuele emissiefactoren voor wegverkeer die in het rekenprogramma AERIUS Calculator zijn opgenomen. De vrachtwagenbewegingen zijn in AERIUS worst-case allemaal gemodelleerd als 'zwaar vrachtverkeer'. Er is uitgegaan van een weg binnen de bebouwde kom met 10% stagnatie. Het manoeuvreren van het vrachtverkeer is ondervangen door een extra rijlijn op het terrein met 100% stagnatie.

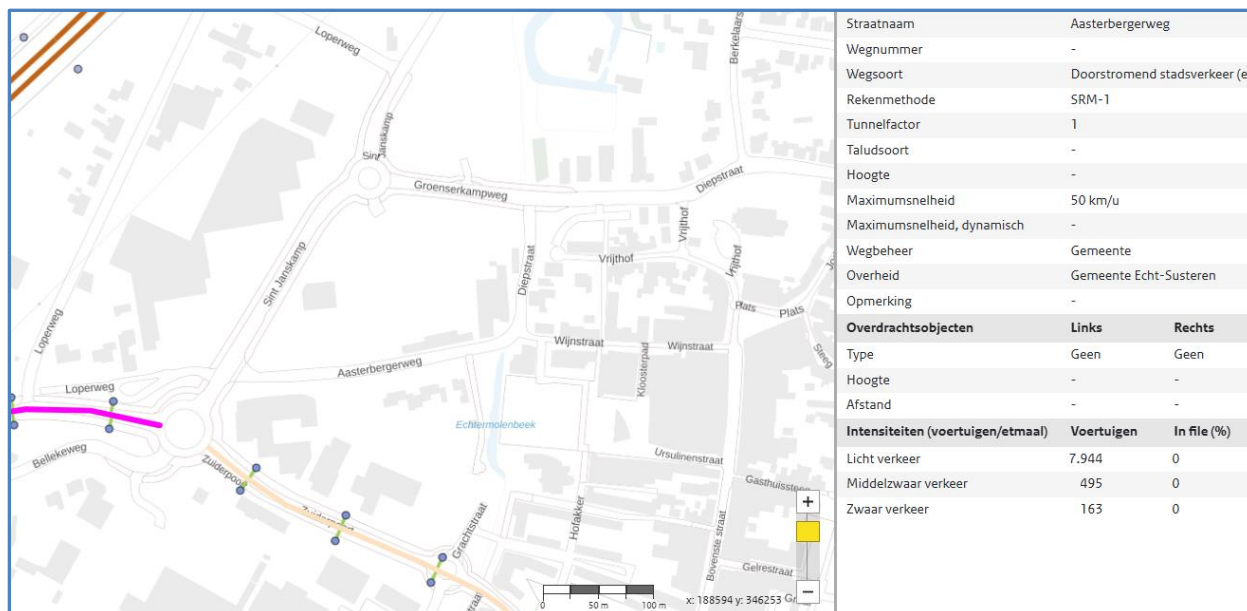
³ Het aantal voertuigbewegingen is het aantal ritten maal twee; een voertuig rijdt heen en terug naar de locatie.

Het verkeer is gemodelleerd tot het punt waarop de voertuigen in het heersende verkeersbeeld van de openbare weg zijn opgenomen. Het verkeer gaat vanaf het plangebied via de Maasbrachterweg in zuidelijke richting naar de Diepstraat welke westelijke richting wordt gevolgd tot deze overgaat in de Groenserkampweg hier wordt vanaf de rotonde in zuidelijke richting de Sint Janskamp gevolgd tot de Aasterbergseweg. Op de Aasterbergseweg heeft het verkeer zich verdund tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer en is het dus opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Dit is overeenkomstig de verkeersgegevens van het CIMLK, zie afbeelding 5. Hier zal het verkeer verder afwikkelen richting het oosten of westen.

Voor stationair draaiende vrachtwagens wordt uitgegaan van 5 minuten per voertuig op basis van de kengetallen van de *Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2025* van Bij12.

Rekenjaar 2025	Kengetal NH ₃ (g/uur)	Kengetal NO _x (g/uur)	Aantal vrachtwagen	Draaiduur per voertuig (min)	Totale draaiduur (uur)	Emissie NH ₃ (kg/jaar)	Emissie NO _x (kg/jaar)
vrachtauto's > 20 ton GVW	1,0116	77,712	410	5	34	0,0	2,7

Deze emissies zijn gemodelleerd als vlakbron gelijk aan de ruimte voor laden en lossen op het perceel in de sectorgroep 'Anders' met als temporele variatie 'Zwaar Verkeer'.



Afbeelding 5. Verkeersgegevens CIMLK met de verkeersintensiteit van het met paars gemarkeerde wegvak (Aasterbergseweg)

3.1.3. Koude start

In de aanlegfase is voor licht verkeer uitgegaan van een worstcasescenario waarbij 50% van de verkeergeneratie een koude start betreft; alleen bij de terugreis is er sprake van mogelijk langer dan 2 uur stilstand. Dit resulteert in een totaal van 1080 koude starts per jaar. De vrachtwagens zullen niet langer dan twee uur stilstaan op de planlocatie waardoor voor deze

voertuigen geen sprake is van een koude start. De emissies zijn gemodelleerd als een vlakbron binnen het plangebied en in AERIUS opgenomen als bron binnen de sectorgroep 'Verkeer' en de sector 'Koude start: overig'.

3.2. Uitgangspunten gebruiksfase

In de beoogde situatie zijn de nieuwbouwwoningen in gebruik. De NO_x- en NH₃-emissies worden enkel veroorzaakt door verkeersbewegingen.

3.2.1. Verkeer

Met betrekking tot het verkeer dat in de gebruiksfase kan worden toegerekend aan de nieuwbouwwoningen is uitgegaan van gegevens uit de ASVV 2021 van kennisplatform CROW^[4]. Er is uitgegaan van de ligging 'rest bebouwde kom' in de gemeente Echt-Susteren ('Weinig stedelijk').

Tabel 3. Verkeersgeneratie (in vtb/etmaal) per type woning, ASVV 2021 CROW

Rest bebouwde kom, weinig stedelijk	minimaal	maximaal	Aantal	Verkeersgeneratie
'Koop, huis, twee-onder-een-kap'	7,4	8,2	12	98,4
'Koop, huis, vrijstaand'	7,8	8,6	4	34,4
Totaal				132,8

Daarnaast is nog eens rekening gehouden met 8 voertuigbewegingen zwaar vrachtverkeer per maand (wekelijks één vrachtwagen die het plangebied aandoet ter bevoorrading of voor het ophalen van afval). Ander verkeer zal niet gegenereerd worden door het onderliggende plan.

De voertuigbewegingen zijn gemodelleerd met dezelfde lijnbronnen en verdeling als in de aanlegfase. Het gaat hierbij om licht en zwaar (vracht)verkeer met de actuele emissiefactoren voor wegverkeer die in het rekenprogramma AERIUS Calculator zijn opgenomen. Er is uitgegaan van een weg binnen de bebouwde kom met 10% stagnatie.

3.2.2. Koude start

In de gebruiksfase is voor licht verkeer uitgegaan van 2 koude start per woning per etmaal, in overeenstemming met paragraaf 2.1 van de "Handreiking Koude Start" van BIJ12. De emissies zijn gemodelleerd als een vlakbron binnen het plangebied en in AERIUS opgenomen als bron binnen de sectorgroep 'Verkeer' en de sector 'Koude start: overig'.

3.2.3. Stookinstallaties

De nieuwbouwwoningen worden gasloos uitgevoerd en worden opgeleverd zonder haard en rookgaskanaal. Er zal dus geen stikstofemissie uitgestoten worden als gevolg van het stoken van gasgestookte installaties.

⁴ Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen Binnen de Bebouwde Kom (ASVV), CROW, 2021

3.3. Berekeningswijze

De stikstofdepositie door de gewenste activiteiten op de Natura 2000-gebieden is berekend met AERIUS Calculator (2025).

Er is een gecombineerde AERIUS berekeningen uitgevoerd met de emissies als gevolg van de aanlegfase en gebruiksfase. Voor het rekenjaar is worst-case 2026 gekozen en beide fases in één jaar berekend.

Binnen een straal van 25 kilometer van het plangebied zijn ook enkele Duitse en Belgische Natura 2000-gebieden gelegen. Om een duidelijk beeld te krijgen van de stikstofdepositie op deze Natura 2000-gebieden zijn extra eigen rekenpunten ingevoerd ter hoogte van deze gebieden.

De rekenresultaten en de ingevoerde gegevens van de berekeningen met Natura 2000-gebieden en met eigen rekenpunten zijn te vinden in bijlage I.

4. CONCLUSIES

In dit stikstofdepositieonderzoek is voor de aanlegfase en gebruiksfase van de ontwikkeling aan de Berkelaarsweg ongenummerd in Echt de te verwachten stikstofdepositie ter plaatse van de Natura 2000-gebieden berekend.

Uit de gecombineerde berekening van de aanlegfase en gebruiksfase blijkt dat de stikstofdepositie op de stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden niet hoger is dan 0,00 mol N/ha/jaar.

Daarnaast blijkt uit berekeningen dat in zowel de aanlegfase als de gebruiksfase de stikstofdepositie ter plekke van de eigen rekenpunten (de Duitse en Belgische Natura 2000-gebieden binnen een straal van 25 kilometer van het plangebied) ook niet hoger is dan 0,00 mol N/ha/jaar.

Ten aanzien van stikstofdepositie ondervinden stikstofgevoelige habitats binnen Natura 2000-gebieden dus geen negatieve effecten als gevolg van de ontwikkeling. Het project is daarmee in het kader van stikstofdepositie niet aan te merken als een Natura 2000-activiteit.

BIJLAGE I. AERIUS BEREKENING AANLEG + GEBRUIK

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstofdepositie.



- [Overzicht](#)
- [Samenvatting situaties](#)
- [Resultaten](#)
- [Detailgegevens per emissiebron](#)

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over de PDF en AERIUS kunt u vinden in de handleidingen of op onze website.



Contactgegevens

Rechtspersoon
Inrichtingslocatie

de Roever omgevingsadvies
Berkelaarsweg,
6101 AV Echt

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

bouw van 16 woning
Realisatie van 16 woning Aerius berekening van aanleg- en
gebruiksfasen

Rekentaak

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

RxB5ciGJYKkC
12 juni 2026, 10:03
OwN2000-rekengrid incl. eigen rekenpunten

Totale emissie

aanleg- en gebruiksfase - Beoogd

Rekenjaar	Afroomfactor	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2026		4,2 kg/j	101,1 kg/j

Resultaten

aanleg- en gebruiksfase - Beoogd
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)
Grootste toename
Grootste afname

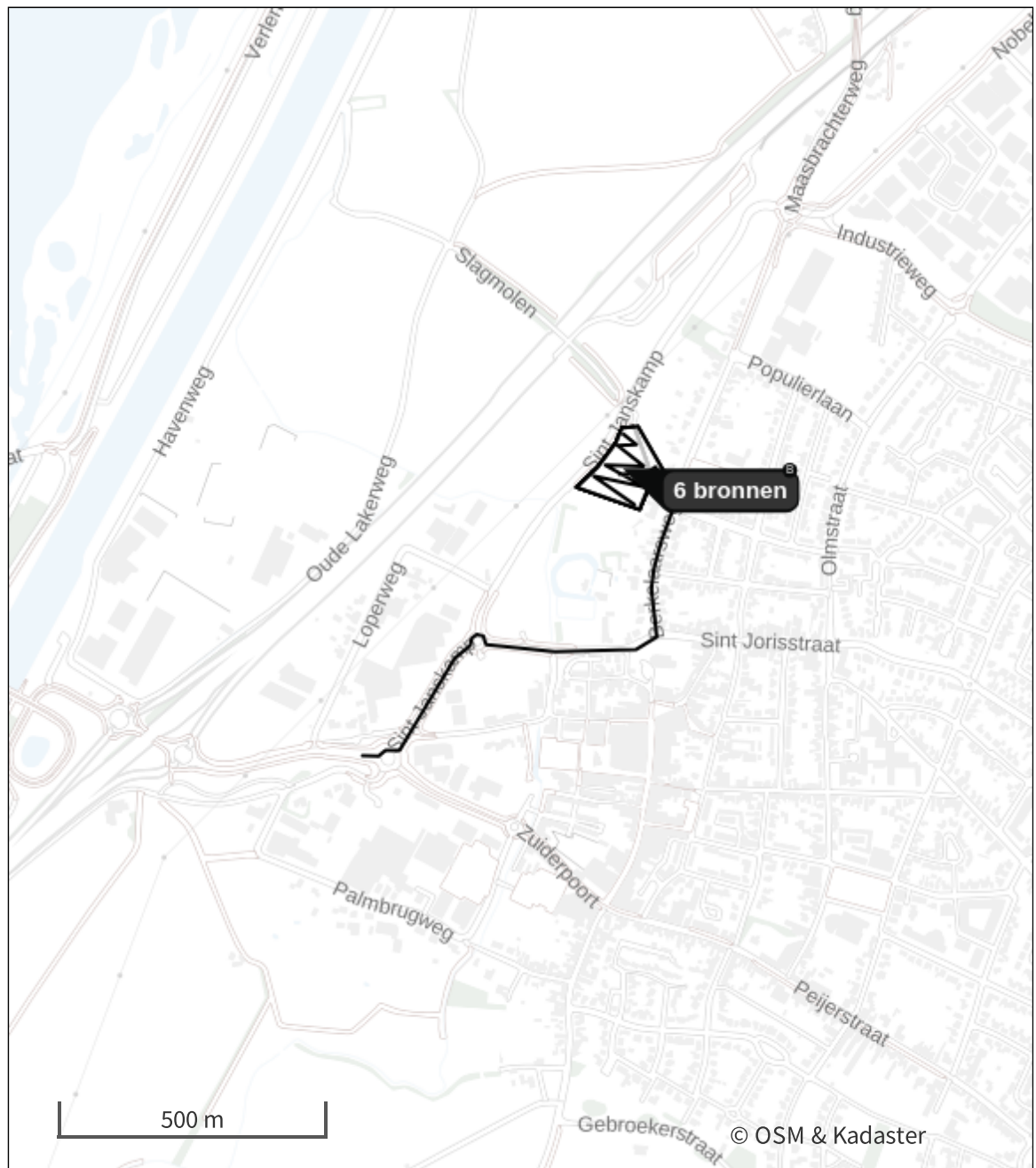
Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
-		
-		
-		
-		

aanleg- en gebruiksfase (Beoogd), rekenjaar 2026

Emissiebronnen

	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1 Anders... Plangebied	-	-
5 Anders... stationair draaien	-	3,1 kg/j
6 Verkeer Koude start: overig koude start aanleg	46,0 g/j	0,3 kg/j
7 Verkeer Koude start: overig koude start gebruik	0,5 kg/j	3,1 kg/j
8 Mobiele werktuigen Mobiele werktuigen- wonignen	2,9 kg/j	72,4 kg/j
9 Mobiele werktuigen Mobiele werktuigen- straat aanleggen	89,4 g/j	3,2 kg/j
 Verkeersnetwerk	0,7 kg/j	19,0 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- | | |
|---|--|
|  Habitatrictlijn |  Grootste toename (projectberekening) |
|  Vogelrichtlijn |  Grootste afname (projectberekening) |
|  Vogelrichtlijn, Habitatrictlijn |  Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening) |
|  Niet bepaald | |

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "aanleg- en gebruiksfase" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

Er zijn geen resultaten voor deze weergave.

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/j)
1	Uiterwaarden langs de Limburgse Maas met Vijverbroek (3 km)	X:186894 Y:349678	-
2	Hamonterheide, Hageven, Buitenheide, Stamprooierbroek en Mariahof (5 km)	X:185806 Y:351080	-
3	Itterbeek met Brand, Jagersborg en Schootsheide en Bergerven (8 km)	X:180393 Y:347251	-
4	Abeek met aangrenzende moerasgebieden (9 km)	X:180740 Y:351531	-
5	Bosbeekvallei en aangrenzende bos- en heidegebieden te As-Opglabbeek-Maaseik (13 km)	X:175090 Y:343021	-
6	Mechelse Heide en vallei van de Ziepbeek (15 km)	X:175682 Y:337982	-
7	Mangelbeek en heide- en vengebieden tussen Houthalen en Gruitrode (16 km)	X:172382 Y:341980	-
8	Vogelschutzgebiet 'Schwalm-Nette-Platte mit Grenzwald u. Meinweg' & Lüsekamp und Boschbeek (17 km)	X:202961 Y:355046	-
9	De Mechelse Heide en de Vallei van de Ziepbeek (20 km)	X:174935 Y:331609	-
10	Elmpter Schwalmbruch (20 km)	X:203816 Y:359491	-
11	Teverener Heide (20 km)	X:199471 Y:330043	-
12	Schaagbachtal (20 km)	X:208570 Y:349002	-
13	Wälder und Heiden bei Brügggen-Bracht (20 km)	X:203631 Y:360487	-
14	Meinweg mit Ritzroder Dünen (20 km)	X:207562 Y:354041	-
15	Helpensteiner Bachtal-Rothenbach (21 km)	X:209313 Y:351334	-
16	Bocholt, Hechtel-Eksel, Meeuwen-Gruitrode, Neerpelt en Peer (22 km)	X:166545 Y:346831	-
17	Tantelbruch mit Elmpter Bachtal und Teilen der Schwalmaue (24 km)	X:207656 Y:360927	-
18	Houthalen-Helchteren, Meeuwen-Gruitrode en Peer (24 km)	X:164515 Y:341935	-

aanleg- en gebruiksfase (Beoogd), rekenjaar 2026

1 Anders...

Naam	Plangebied	Uittreedhoogte	<u>0,0 m</u>
Locatie	X:188554,67	Warmteinhoud	<u>0,000 MW</u>
	Y:346872,37	Spreiding	<u>0,0 m</u>
Oppervlakte	1,17 ha		
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd		
Temporele variatie	Continue Emissie		

2 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Verkeer gebruiksfase	Links	Rechts	NO _x	12,4 kg/j
Locatie	X:188485,28 Y:346525,46	Type scherm	-	-	NO ₂ 1,3 kg/j
Lengte	1.125,07 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 0,5 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	<u>1</u>				
Type hoogteligging	<u>Normaal</u>				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	<u>0 m</u>				
Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen			In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	133,0	/etmaal		10,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0	/etmaal		0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0	/etmaal		0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0	/etmaal		0,0 %
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	0,0	/maand		0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0	/maand		0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	8,0	/maand		10,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0	/maand		0,0 %

3 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	bouwverkeer	Links	Rechts	NO _x	4,2 kg/j
Locatie	X:188485,27 Y:346525,46	Type scherm	-	-	NO ₂ 1,1 kg/j
Lengte	1.125,06 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 98,2 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	<u>1</u>				
Type hoogteligging	<u>Normaal</u>				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	<u>0 m</u>				
Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen			In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	2.160,0	/jaar		10,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0	/jaar		0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	820,0	/jaar		10,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0	/jaar		0,0 %

4 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	manoeuvreren vrachtverkeer	Links Rechts	NO _x	2,4 kg/j
Locatie	X:188555,19 Y:346859,55	Type scherm	- - NO ₂	0,6 kg/j
Lengte	481,96 m	Hoogte	- - NH ₃	32,7 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (stagnerend)	Afstand tot de weg	- -	
Rijrichting	Beide richtingen			
Tunnelfactor	<u>1</u>			
Type hoogteligging	<u>Normaal</u>			
Weghoogte t.o.v. maaiveld	<u>0 m</u>			

Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	820,0 /jaar	100,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %

5 Anders...

Naam	stationair draaien	Uittreedhoogte	<u>0,0 m</u>	NO _x	3,1 kg/j
Locatie	X:188554,67	Warmteinhoud	<u>0,000 MW</u>		
	Y:346872,37	Spreiding	<u>0,0 m</u>		
Oppervlakte	1,17 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	<u>Continue Emissie</u>				

6 Verkeer | Koude start: overig

Naam	koude start aanleg	NO _x	0,3 kg/j
Locatie	X:188554,67	NH ₃	46,0 g/j
	Y:346872,37		
Oppervlakte	1,17 ha		
Type voertuig	Koude starts		
Licht verkeer	1.080,0 /jaar		
Middelzwaar vrachtverkeer	0,0 /jaar		
Zwaar vrachtverkeer	0,0 /jaar		
Busverkeer	0,0 /jaar		

7 Verkeer | Koude start: overig

Naam	koude start gebruik	NO _x	3,1 kg/j
Locatie	X:188554,67	NH ₃	0,5 kg/j
	Y:346872,37		
Oppervlakte	1,17 ha		
Type voertuig	Koude starts		
Licht verkeer	32,0 /etmaal		
Middelzwaar vrachtverkeer	0,0 /etmaal		
Zwaar vrachtverkeer	0,0 /etmaal		
Busverkeer	0,0 /etmaal		

8 Mobiele werktuigen

Naam	Mobiele werktuigen-wonignen			NO _x	72,4 kg/j	
				NH ₃	2,9 kg/j	
Locatie	X:188567,58 Y:346873,34					
Oppervlakte	1,44 ha					
Naam/Stageklasse	Brandstof-verbruik/AdBlue verbruik	Draaiuren	Uittreedhoogte/Warmteinhoud	Spreiding/Temporele variatie	Stof	Emissie
Graafmachine Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	3.000 l/j 180 l/j	120 u/j	<u>2,9 m</u> <u>0,027 MW</u>	<u>0,7 m</u> <u>Standaard Profiel Industrie</u>	NO _x NH ₃	16,8 kg/j 0,7 kg/j
Betonstorter Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	3.139 l/j 188 l/j	144 u/j	<u>2,9 m</u> <u>0,027 MW</u>	<u>0,7 m</u> <u>Standaard Profiel Industrie</u>	NO _x NH ₃	17,8 kg/j 0,8 kg/j
Heistelling Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	2.093 l/j 126 l/j	96 u/j	<u>2,9 m</u> <u>0,027 MW</u>	<u>0,7 m</u> <u>Standaard Profiel Industrie</u>	NO _x NH ₃	11,6 kg/j 0,5 kg/j
Trilplaat Stage-IV, 2014-2018, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	158 l/j 0 l/j	144 u/j	<u>1,0 m</u> <u>0,006 MW</u>	<u>0,3 m</u> <u>Standaard Profiel Industrie</u>	NO _x NH ₃	3,9 kg/j 1,2 g/j
Hijskraan Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	3.924 l/j 235 l/j	180 u/j	<u>2,9 m</u> <u>0,027 MW</u>	<u>0,7 m</u> <u>Standaard Profiel Industrie</u>	NO _x NH ₃	22,3 kg/j 0,9 kg/j

9 Mobiele werktuigen

Naam	Mobiele werktuigen- straat aanleggen		NO _x	3,2 kg/j		
			NH ₃	89,4 g/j		
Locatie	X:188567,58 Y:346873,34					
Oppervlakte	1,44 ha					
Naam/Stageklasse	Brandstof-verbruik/AdBlue verbruik	Draaiuren	Uittreedhoogte/Warmteinhoud	Spreiding/Temporele variatie	Stof	Emissie
minigraver	142 l/j	20 u/j	<u>2,5 m</u>	<u>0,4 m</u>	NO _x	1,1 kg/j
Stage-IV, 2014-2018, 8 l/j			<u>0,011 MW</u>	<u>Standaard Profiel</u>	NH ₃	34,1 g/j
56-75 kW, diesel, SCR: ja				<u>Industrie</u>		
Bestratingsmachine	16 l/j	15 u/j	<u>1,0 m</u>	<u>0,3 m</u>	NO _x	0,4 kg/j
Stage-IV, 2014-2018, 0 l/j			<u>0,006 MW</u>	<u>Standaard Profiel</u>	NH ₃	0,0 kg/j
<= 56 kW, diesel, SCR: nee				<u>Industrie</u>		
Mini wals	56 l/j	8 u/j	<u>2,5 m</u>	<u>0,4 m</u>	NO _x	0,5 kg/j
Stage-IV, 2014-2018, 3 l/j			<u>0,011 MW</u>	<u>Standaard Profiel</u>	NH ₃	13,4 g/j
56-75 kW, diesel, SCR: ja				<u>Industrie</u>		
Kiepwagen	174 l/j	8 u/j	<u>2,9 m</u>	<u>0,7 m</u>	NO _x	1,2 kg/j
Stage-IV, 2014-2018, 10 l/j			<u>0,027 MW</u>	<u>Standaard Profiel</u>	NH ₃	41,8 g/j
75-560 kW, diesel, SCR: ja				<u>Industrie</u>		

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2025.3_20260409_7392213271

Database versie 2025.3_7392213271_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://link.aerius.nl/website>

AANGETEKEND

Gemeente Echt-Susteren
T.a.v. de gemeenteraad
Postbus 450
6100 AL Echt

TEVENS PER E-MAIL: info@echt-susteren.nl

Maastricht, 4 februari 2026

Betreft: Pro-forma Zienswijze ontwerp TAM-Omgevingsplan 'Hoofdstuk 22f De Molenaar Echt'
Uw ref.: Ontwerp TAM-Omgevingsplan 'Hoofdstuk 22f De Molenaar Echt

Geachte gemeenteraad,

Op 29 december 2025 heeft u in het Gemeenteblad (nr. 569529) de kennisgeving gepubliceerd van de ter inzagelegging van het Ontwerp TAM-Omgevingsplan 'Hoofdstuk 22f De Molenaar Echt'.

Namens cliënten, [redacted] onende aan [redacted] de Echt, breng ik hierbij – en derhalve tijdig – hun zienswijze **pro-forma** naar voren.

Naar het oordeel van cliënten vertoont het ontwerpplan zowel inhoudelijke als procedurele gebreken en kan het om die reden niet worden vastgesteld.

Deze zienswijze wordt ingediend op nader aan te voeren motiveringen. Ik verzoek uw raad om voor het indienen van de motivering uitstel te verlenen van vier weken, te rekenen vanaf de laatste dag van terinzagelegging. Dit verzoek is ingegeven door het moment van inzage tijdens de feestdagen, de omvang en complexiteit van de ter inzage gelegde documenten en bijlagen, alsmede het feit dat cliënten nog in afwachting zijn van de uitkomsten van door deskundigen uitgevoerde onderzoeken.

In het vertrouwen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en in afwachting van uw reactie.

Met vriendelijke groet,



Gemeente Echt-Susteren
T.a.v. de gemeenteraad
Postbus 450
6100 AL Echt

TEVENS PER E-MAIL: [REDACTED]

Maastricht, 6 maart 2026

Betreft: **Motivering zienswijze ontwerp TAM-Omgevingsplan 'Hoofdstuk 22f De Molenaer Echt'**
Uw ref.: Ontwerp TAM-Omgevingsplan 'Hoofdstuk 22f De Molenaer Echt'

Geachte gemeenteraad,

Op 29 december 2025 heeft u in het Gemeenteblad (nr. 569529) de kennisgeving gepubliceerd van de ter inzagelegging van het Ontwerp TAM-Omgevingsplan 'Hoofdstuk 22f De Molenaer Echt'.

Namens cliënten, [REDACTED] wonende aan [REDACTED] wijze ingediend.

Bij brief van 6 februari jl., ontvangen op 16 februari jl., heeft u cliënten een aanvullende termijn gesteld (uiterlijk 9 maart 2026) voor het indienen van de motivering van de zienswijze.

De motivering van de zienswijze treft u hierbij tijdig aan.

Cliënten hebben een onafhankelijke deskundige ingeschakeld voor het uitvoeren van een second opinion op verschillende onderzochte aspecten van het plan. Deze second opinion is als **bijlage 1** bijgevoegd bij deze zienswijze. In deze zienswijze wordt inhoudelijk naar deze second opinion verwezen.

I. Relevante feiten en omstandigheden

Het perceel van cliënten grenst direct aan het plangebied. Cliënten hebben in 2003 uitlopend naar 2004 hun woning op deze locatie gerealiseerd met toepassing van de destijds geldende ruimte-voor-ruimte-regeling, op basis waarvan het perceel voor bebouwing beschikbaar is gekomen. In dat kader gold tevens de verplichting om op eigen terrein te voorzien in voldoende parkeergelegenheid, aan welke verplichting zij volledig hebben voldaan.

Begin 2025 zijn cliënten via een flyer in hun brievenbus geïnformeerd over het voornemen van HVG om op het aangrenzende terrein een nieuwe woonwijk te ontwikkelen. In de flyer werden omwonenden uitgenodigd voor een informatieavond die een week later zou plaatsvinden. Cliënten konden bij deze bijeenkomst niet aanwezig zijn en hebben zich vervolgens rechtstreeks tot de gemeente gewend met vragen over het plan.

Vanaf het moment dat cliënten kennisnamen van het initiatief en de daaropvolgende gesprekken met de projectleider, de heer Bouwens, kregen zij de indruk dat het plan in feite reeds vaststond. Er werd gesproken over een principeakkoord van de portefeuillehouder, hoewel nog geen besluit door het voltallige college was genomen.

Desondanks is HVG voortgegaan met de verdere uitwerking van het plan. Bij cliënten rezen daarbij substantiële vragen over diverse relevante onderdelen van de ontwikkeling. Deze vragen zijn aan de projectleider voorgelegd, maar daarop is onvoldoende inhoudelijk en concreet antwoord verkregen.

Gedurende een langere periode bleven cliënten met deze vragen zitten, mede omdat de planvoorbereiding tijd in beslag nam. Toen duidelijk werd dat het ontwerp vóór 31 december gepubliceerd diende te worden in verband met het vervallen van de mogelijkheid tot toepassing van de TAM-IMRO-regeling, ontstond bij cliënten en ondergetekende de indruk dat het plan onder aanzienlijke tijdsdruk tot vaststelling moest worden gebracht en zonder voldoende zorgvuldige afweging is doorgezet.

Cliënten maken zich ernstige zorgen over meerdere aspecten van het plan en de gevolgen daarvan voor hun woon- en leefklimaat, alsmede over de ruimtelijke en juridische haalbaarheid van de ontwikkeling. Daarnaast vrezen cliënten dat de waarde van hun woning zal dalen als gevolg van het verlies van het vrije uitzicht en de toename van verkeersbewegingen.

II. Verkeer(sveiligheid) en parkeren

Een van de kernpunten van zorg voor cliënten betreft het aspect verkeer en verkeersveiligheid.

In de toelichting bij het ontwerp-omgevingsplan (pagina 10) wordt volstaan met een korte en globale beschrijving van de ontsluiting van het plangebied via de Slagmolen. Een daadwerkelijke verkeerskundige onderbouwing ontbreekt echter volledig.

Er is geen concrete, inzichtelijke en toetsbare analyse opgenomen waaruit blijkt hoe de verkeersgevolgen van de ontwikkeling zijn beoordeeld. Evenmin wordt inzichtelijk gemaakt op basis van welke feiten, berekeningen of uitgangspunten wordt geconcludeerd dat de verkeerskundige effecten van het plan aanvaardbaar zouden zijn. Daardoor is de gemaakte afweging niet controleerbaar en ontbeert deze een deugdelijke motivering.



figuur 1



figuur 2



figuur 3: situatie ter plaatse voorgenomen ontsluiting aan plangebied.

Niet inzichtelijk wordt gemaakt welke verkeersgeneratie de ontwikkeling veroorzaakt en hoe deze toename zich verhoudt tot de bestaande verkeersintensiteiten. In het bijzonder is niet beoordeeld of sprake kan zijn van piekbelastingen, bijvoorbeeld in de avonden of bij gelijktijdige aankomst- en vertrekmomenten, en of de bestaande wegen en kruispunten daarop zijn berekend.

Daarbij is geen aandacht besteed aan de verkeersveiligheid ter plaatse. De betreffende weg is zeer smal (circa 3 tot 4 meter breed) en zal worden gebruikt door gemengd verkeer, waaronder auto's, fietsers, voetgangers, volwassenen en kinderen. Er worden geen trottoirs gerealiseerd. Hierdoor zullen verschillende verkeersdeelnemers elkaar moeten passeren op een beperkte rijbaanbreedte. Niet is onderzocht of deze situatie verkeersveilig kan worden ingericht. Met name voor kinderen, die zich als voetganger of fietser op de rijbaan moeten begeven en geen enkele fysieke bescherming genieten, achten cliënten de situatie onaanvaardbaar risicovol. Cliënten achten de weg, gelet op de beperkte breedte en het gemengde gebruik, ongeschikt voor extra verkeersbelasting.

Bij de gepubliceerde stukken van het ontwerp-Omgevingsplan zijn geen tekeningen opgenomen van de voorgenomen aanpassing van de weg, noch van de daarbij behorende maatvoering. De tekening die op de website van HvG is gepubliceerd, gaat bovendien uit van een onjuiste maatvoering van de huidige situatie. Zonder een deugdelijk onderzoek naar de bruikbaarheid en capaciteit van de weg kan niet worden vastgesteld of de voorgestelde ontwikkelingsruimte ruimtelijk aanvaardbaar is.

Cliënten vrezen niet alleen voor verkeersonveilige situaties, maar tevens voor materiële schade aan hun eigendommen, waaronder geparkeerde voertuigen, tuinen en opritten. Gelet op de beperkte rijbaanbreedte bestaat het reële risico dat voertuigen bij het passeren uitwijken en (gedeeltelijk) over hun perceel rijden.

Ten aanzien van parkeren wordt volstaan met een algemene verwijzing naar geldende parkerenormen en de aanname dat op eigen terrein in voldoende parkeerplaatsen kan worden voorzien. Niet inzichtelijk is gemaakt hoeveel parkeerplaatsen feitelijk noodzakelijk zijn, welke norm concreet wordt toegepast en of rekening is gehouden met bezoekersparkeren, piekbelasting en

cumulatie van parkeerdruk. Evenmin is beoordeeld of deze parkeerbehoefte binnen het plangebied ruimtelijk en functioneel kan worden opgevangen zonder afwenteling op de openbare ruimte.

Door deze essentiële aspecten niet concreet te onderzoeken en de beoordeling van verkeer en parkeren impliceert door te schuiven naar een later stadium, is niet aangetoond dat het plan leidt tot een aanvaardbare en veilige fysieke leefomgeving. Het verkeersaspect is daarmee onvoldoende onderzocht en ondeugdelijk gemotiveerd. In het kader van de vaststelling van een omgevingsplan dient juist op dit moment te worden aangetoond dat de ontwikkeling ruimtelijk en verkeerskundig verantwoord is.

III. Onvoldoende en innerlijk tegenstrijdige motivering van de woningbehoefte

In de toelichting bij het ontwerp-omgevingsplan wordt gesteld dat het plan voorziet in een behoefte aan woningbouw en dat het woningprogramma zowel kwalitatief als kwantitatief aansluit bij de lokale woningbehoefte in Echt. De onderbouwing van de woningbehoefte is echter innerlijk tegenstrijdig en onvoldoende concreet.

a. *Tegenstrijdige uitgangspunten over het woningprogramma*

Reeds de feitelijke beschrijving van het woningprogramma is inconsistent. Op pagina 9 van de toelichting wordt aangegeven dat het plan bestaat uit 16 grondgebonden woningen, te weten 12 geschakelde eengezinswoningen (waarvan 4 levensloopbestendig) en 4 vrijstaande woningen met ruime kavels, waarvan kavels 14 en 15 twee ruimte-voor-ruimte-kavels betreffen.

Op pagina 14 wordt vervolgens gesteld dat het plan voorziet in 16 grondgebonden woningen in het middeldure en dure koopsegment. Op pagina 16 wordt daarentegen vermeld dat het plan voorziet in 16 woningen, waarvan 12 woningen in het betaalbare koopsegment. Op pagina 19 wordt het woningprogramma opnieuw anders geduid, namelijk als 16 woningen bestaande uit 4 levensloopbestendige woningen, 8 twee-onder-een-kapwoningen en 4 vrije kavels, waarbij twaalf woningen binnen het betaalbare segment zouden vallen.

Deze uiteenlopende beschrijvingen zijn niet met elkaar te verenigen. Het blijft onduidelijk:

- i. welk deel van het plan als betaalbaar, middeldure dan wel dure koop wordt aangemerkt;
- ii. hoe de vrijstaande woningen en ruimte-voor-ruimte-kavels in deze segmentering zijn meegenomen;
- iii. en welk woningprogramma feitelijk ten grondslag ligt aan de beoordeling van de woningbehoefte.

Een consistente en eenduidige beschrijving van het woningprogramma ontbreekt, terwijl juist dit programma bepalend is voor de toetsing aan het woonbeleid en de vereiste evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

b. *Onvoldoende onderbouwing van de kwalitatieve woningbehoefte*

De toelichting stelt dat met twaalf woningen in het betaalbare koopsegment “ruim wordt voldaan aan de behoefte in het betaalbare koopsegment (minimaal tweederde)” en dat het plan daarmee bijdraagt aan een groot deel van de woningbehoefte. Deze stelling is niet deugdelijk onderbouwd. Niet inzichtelijk wordt gemaakt:

- i. wat de concrete behoefte aan betaalbare koopwoningen in de kern Echt is;

- ii. hoe deze behoefte zich verhoudt tot de bestaande harde en zachte plancapaciteit;
- iii. waarom juist het aantal van twaalf betaalbare woningen noodzakelijk en passend is.

Daarbij wordt niet gedefinieerd wat onder “betaalbaar” wordt verstaan en of deze kwalificatie aansluit bij gemeentelijk of regionaal beleid. Tevens wordt volledig voorbijgegaan aan het gegeven dat het plan geen enkele sociale huurwoning mogelijk maakt, terwijl uit de relevante beleidskaders volgt dat juist in dit segment sprake is van de grootste druk op de woningmarkt. Dat van deze beleidslijn wordt afgeweken, wordt niet gemotiveerd.



Figuur4: www.ziewaarijegemeentestaat.nl

c. Ruimte-voor-ruimte-kavels in strijd met beleid

Op pagina 19 van de toelichting wordt expliciet erkend dat de twee ruimte-voor-ruimte-kavels zowel kwalitatief als kwantitatief niet voldoen aan het geldende beleid en de structuurvisie. Desondanks wordt het plan aanvaardbaar geacht vanwege een gestelde kwaliteitsbijdrage in het kader van afspraken tussen de provincie en de ruimte-voor-ruimte-regeling. Deze redenering is onvoldoende. De afwijking van het woonbeleid wordt wel benoemd, maar niet ruimtelijk of beleidsmatig gemotiveerd, noch wordt inzichtelijk gemaakt hoe deze kavels bijdragen aan de lokale woningbehoefte in Echt. Daarmee ontbreekt een dragende motivering voor het opnemen van deze woningen in het plan.

Daarnaast blijkt uit de toelichting en de daarbij behorende bijlagen niet welke inhoudelijke afweging is gemaakt bij het inpassen van twee Ruimte-voor-Ruimte-woningen binnen het plan en aan welk beleid precies is getoetst. Uit het advies van de ter zake ingeschakelde deskundige, Walraven Advies, volgt dat de motivering voor toepassing van deze regeling ontoereikend is, nu niet bekend is wat exacte de voorwaarden zijn van de regeling.

Zo wordt niet inzichtelijk gemaakt welke concrete sloop- of saneringsprestatie tegenover de realisatie van de twee Ruimte-voor-Ruimte-woningen staat, uitgedrukt in oppervlakte (m²), type bebouwing, locatie en relevante peildatum of voorwaarden. Evenmin is onderbouwd hoe de beoogde ruimtelijke kwaliteitswinst is gedefinieerd, beoordeeld en gewogen.

Voorts ontbreekt een motivering waarom juist binnen dit specifieke plangebied Ruimte-voor-Ruimte-woningen moeten worden gerealiseerd en waarom het aantal is vastgesteld op twee kavels. Niet inzichtelijk is gemaakt welke beleidsmatige of ruimtelijke overwegingen daaraan ten grondslag liggen en waarom niet is gekozen voor een ander aantal.

Ten slotte wordt niet duidelijk hoe de kwaliteitsmaatregelen juridisch worden geborgd binnen het omgevingsplan. De Ruimte-voor-Ruimte-regeling is in de toelichting niet vertaald naar een concreet

en toetsbaar kader binnen het plan, waardoor niet kan worden vastgesteld dat sprake is van een zorgvuldige belangenafweging en een deugdelijke motivering.

d. Innerlijk tegenstrijdige conclusies

De toelichting bevat bovendien innerlijk tegenstrijdige conclusies. Enerzijds wordt gesteld dat het plan niet aansluit bij de lokale behoefte, maar bredere woningbouwdoelen ondersteunt. Anderzijds wordt geconcludeerd dat het plan zowel kwalitatief als kwantitatief voldoet aan de geconstateerde woningbehoefte in Echt en bijdraagt aan de demografische ontwikkeling van de kern. Deze conclusies sluiten elkaar wederzijds uit en maken onduidelijk welk toetsingskader het bevoegd gezag hanteert. Daarmee is niet inzichtelijk gemaakt welke belangen zijn afgewogen en waarom het plan als passend wordt beschouwd.

IV. Onvoldoende motivering geluid en doorschuiven van nader onderzoek

Ten aanzien van het aspect geluid wordt in de toelichting weliswaar verwezen naar een akoestisch onderzoek en wordt gesteld dat aan de geldende normen kan worden voldaan, maar een volwaardige bestuurlijke afweging ontbreekt. Uit de toelichting blijkt dat sprake is van overschrijding van standaardwaarden, waarbij wordt uitgegaan van mitigerende maatregelen en nader onderzoek in een later stadium, met name bij de vergunningverlening en het definitieve bouwontwerp.

Daarmee wordt de beoordeling van de aanvaardbaarheid van het woon- en leefklimaat naar voren geschoven, terwijl deze beoordeling reeds bij de vaststelling van het omgevingsplan moet plaatsvinden. Het omgevingsplan dient immers inzichtelijk te maken dat het plan, inclusief de te verwachten geluidbelasting, berust op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Het volstaat daarbij niet om te volstaan met de constatering dat aan grenswaarden kan worden voldaan of dat nadere uitwerking later mogelijk is.

In het bijzonder ontbreekt een expliciete bestuurlijke keuze waarin wordt gemotiveerd waarom de resulterende geluidbelasting, waaronder de overschrijding van standaardwaarden en de noodzaak van aanvullende maatregelen, in dit concrete geval aanvaardbaar wordt geacht vanuit het oogpunt van gezondheid en woonkwaliteit. Door deze afweging door te schuiven naar een later moment.

Uit de second opinion van de ingeschakelde deskundige, Walraven Advies, volgt dat thans niet kan worden geconcludeerd dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Zolang geen volledig en integraal geluidsrapport is opgesteld waarin alle relevante geluidsbronnen zijn betrokken en beoordeeld, ontbreekt een deugdelijke onderbouwing van de geluidssituatie ter plaatse.

Voorts blijkt uit de stukken niet dat het geluidsonderzoek is gebaseerd op de actuele situatie van de A2. Inmiddels is sprake van een verbreding van de rijbanen van 2x3 inclusief vluchtstrook naar 2x4 inclusief vluchtstrook. Niet inzichtelijk is gemaakt of deze gewijzigde verkeerssituatie – en de daarmee samenhangende toename in verkeersintensiteit – is betrokken bij de berekening van de geluidsbelasting. Daarmee kan niet worden vastgesteld dat het onderzoek uitgaat van de juiste en meest recente uitgangspunten.

V. Externe veiligheid

Uit Bijlage 3 bij het ontwerp-omgevingsplan volgt dat het plangebied volledig is gelegen binnen het gifwolkaandachtsgebied van de rijksweg A2 en dat met het plan sprake is van een toename van het aantal aanwezige personen door de realisatie van nieuwe woningen. Desondanks ontbreekt een expliciete bestuurlijke afweging waarom het toelaten van een kwetsbare functie als wonen op deze locatie, gelet op deze externe veiligheidsrisico's, aanvaardbaar wordt geacht.

De externe-veiligheidsbeschouwing blijft beschrijvend en motiveert niet hoe het groepsrisico is beoordeeld en aanvaardbaar wordt geacht, noch welke beleidskeuzes het bevoegd gezag maakt ten aanzien van het toelaten van woningbouw binnen aandachtsgebieden. Daarmee is niet voldaan aan de instructieregels uit het Besluit kwaliteit leefomgeving, in het bijzonder de artikelen die verlangen dat bij het toelaten van kwetsbare gebouwen binnen een aandachtsgebied expliciet wordt gemotiveerd waarom dit aanvaardbaar is en hoe het groepsrisico wordt verantwoord.

Voorts blijkt niet dat het onderzoek naar de externe veiligheid is gebaseerd op de actuele situatie van de A2. Inmiddels is sprake van een verbreding van de rijbanen van 2x3 rijstroken inclusief vluchtstrook naar 2x4 rijstroken inclusief vluchtstrook. Uit de stukken blijkt niet dat met deze gewijzigde verkeerssituatie rekening is gehouden bij de beoordeling van de risico's. Daarmee is niet inzichtelijk of de externe veiligheidsanalyse is uitgevoerd op basis van de juiste en meest recente uitgangspunten.

Cliënten vinden het daarnaast opmerkelijk dat wordt geoordeeld dat de afstand tot het Esso LPG-tankstation geen probleem vormt. In de stukken wordt deze afstand echter niet concreet benoemd, noch wordt deze afgezet tegen de geldende veiligheidsafstanden en relevante regelgeving ter plaatse van het plan. Hierdoor is niet inzichtelijk op basis waarvan is geconcludeerd dat deze afstand aanvaardbaar zou zijn.

Ten slotte blijkt uit Bijlage 3 dat advies van de Veiligheidsregio nog moet worden ingewonnen. Een dergelijk advies ontbreekt echter in de planstukken en is niet bij de besluitvorming betrokken.

Gelet op het vorenstaande is ook op dit punt onvoldoende inzichtelijk gemaakt dat het plan, wat betreft externe veiligheid, berust op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

VI. Ontbreken adviezen ketenpartners

Uit de toelichting en de bijlagen bij het ontwerp-omgevingsplan blijkt nergens dat advies is ingewonnen bij relevante ketenpartners, zoals de provincie, het waterschap en andere bij de fysieke leefomgeving betrokken bestuursorganen. Evenmin is inzichtelijk gemaakt of dergelijke adviezen zijn gevraagd, wat de inhoud daarvan was en op welke wijze deze bij de planvorming zijn betrokken.

Daar komt nog bij dat uit de beantwoording van de door mij gestelde vragen aan de gemeente blijkt dat de afstemming met relevante ketenpartners, in het bijzonder de provincie Limburg, niet kenbaar en niet toetsbaar is geweest. Ten aanzien van de toepassing van de ruimte-voor-ruimte-regeling is geen regeling overgelegd en ontbreekt een inhoudelijke plan-specifieke beoordeling. Evenmin is inzichtelijk gemaakt dat de provincie expliciet heeft ingestemd met de realisatie van twee ruimte-voor-ruimte-kavels op deze locatie, terwijl in de toelichting wordt erkend dat deze kavels niet aansluiten bij het geldende woonbeleid en de structuurvisie.

Daarnaast is geen schriftelijk advies of reactie van de provincie overgelegd op het (voor)ontwerp van het plan. De enkele mededeling dat een rayonplanoloog “geen opmerkingen” had vanwege de ligging in stedelijk gebied, kan niet worden aangemerkt als een inhoudelijk en gemotiveerd provinciaal advies omdat dit bij Omgevingsplannen anders is dan bij Bopa's. Daarmee is niet verifieerbaar welke aspecten zijn beoordeeld en of provinciale belangen daadwerkelijk zijn meegewogen.

Onder de Omgevingswet vergt een zorgvuldige en integrale afweging dat relevante bestuursorganen en deskundige ketenpartners worden betrokken bij de voorbereiding van een omgevingsplan.

VII. Waterhuishouding en klimaatadaptatie onvoldoende onderzocht

In de toelichting bij het ontwerp-omgevingsplan is de waterparagraaf summier uitgewerkt. De concrete uitwerking van het hemelwaterplan en de waterbergingsopgave wordt doorgeschoven naar het stadium van de omgevingsvergunning voor bouwen. Daarmee ontbreekt in deze fase een toetsbare en inzichtelijke onderbouwing van de wijze waarop de ontwikkeling waterhuishoudkundig zal worden ingericht.

Juist in het kader van de vaststelling van een omgevingsplan dient inzichtelijk te worden gemaakt hoe wordt omgegaan met hemelwaterafvoer, waterberging en infiltratie. Het plan voorziet in een substantiële toename van verhard oppervlak en dakoppervlak. Bovendien is aannemelijk dat toekomstige bewoners hun tuinen (gedeeltelijk) zullen verharden, hetgeen de totale verhardingsgraad verder vergroot. Dit leidt tot een wezenlijke verandering ten opzichte van de huidige situatie, waarin sprake is van weiland en grasland met natuurlijke infiltratiecapaciteit.

In de second opinion van Walraven Advies wordt geconcludeerd dat het ontbreken van een uitgewerkt hemelwater- en bergingsconcept een tekortkoming vormt. Niet inzichtelijk is gemaakt hoe het extra (hemel)water wordt verwerkt, noch welke maatregelen worden getroffen om wateroverlast in de omgeving te voorkomen. Zonder deze onderbouwing kan niet worden vastgesteld dat het plan waterhuishoudkundig uitvoerbaar is en geen nadelige effecten veroorzaakt op het bestaande (hemelwater)rioolstelsel of aangrenzende percelen.

Ook de paragraaf over klimaatadaptatie is ontoereikend gemotiveerd. De toelichting bevat nauwelijks concrete plan-specifieke maatregelen. Er wordt gesteld dat hemelwater in het plangebied wordt geïnfiltreerd, maar niet onderbouwd hoe dit technisch wordt gerealiseerd en of de bodem daarvoor geschikt is. Evenmin is duidelijk hoe de toename van verharding en bebouwing wordt gecompenseerd vanuit het perspectief van hittestress, waterbuffering en groenstructuur.

Walraven Advies concludeert in haar second opinion op dat de onderbouwing van klimaatadaptatieve maatregelen tekortschiet. Met name in het buitengebied kan extra versterking een relevante negatieve invloed hebben op waterhuishouding en klimaatadaptatie. Zonder concrete uitwerking en borging van maatregelen is niet aangetoond dat het plan bijdraagt aan, of ten minste niet afbreuk doet aan, de doelstellingen op het gebied van klimaatbestendigheid.

Gelet op het voorgaande is de waterparagraaf en de klimaatadaptatieparagraaf onvoldoende onderbouwd en daarmee in strijd met de vereisten van een zorgvuldige voorbereiding en deugdelijke motivering.

VIII. Spuitzonering

In de bijlage (bijlage 10) bij het ontwerp-omgevingsplan is een onderzoek opgenomen naar de zogenoemde spuitzones. Volgens de second opinion van Walraven Advies is het uitgevoerde onderzoek onvolledig en onvoldoende onderbouwd.

Het onderzoek gaat uit van een driftreducerende werking van de beoogde haag tussen het plangebied en de aangrenzende agrarische percelen. Daarbij wordt echter onvoldoende rekening gehouden met relevante jurisprudentie en aandachtspunten die daaruit voortvloeien. De haag is op aanzienlijke afstand van het agrarische perceel gesitueerd waar de gewasbeschermingsmiddelen worden toegepast. Hierdoor kan drift, afhankelijk van weersomstandigheden en spuittechniek, hoger opstijgen en in hogere luchtlagen terechtkomen, waardoor de veronderstelde reducerende werking van de haag wordt beperkt.

Met name bij laag geplaatste spuitmonden is een korte afstand tot een fysieke barrière juist van belang om drift effectief tegen te houden. Daarnaast richt het onderzoek zich hoofdzakelijk op de reductie direct achter de haag op begane grondniveau. De beoogde woningen bestaan echter uit meerdere bouwlagen, waarbij blootstelling ook kan plaatsvinden op hogere niveaus, zoals op verdiepingen en in tuinen. Deze aspecten zijn in de rapportage niet inzichtelijk beoordeeld.

Volgens vaste jurisprudentie wordt in beginsel uitgegaan van een richtafstand van 50 meter tussen agrarische gronden waar gewasbeschermingsmiddelen worden toegepast en gevoelige functies, zoals woningen en tuinen. In dit plan worden gevoelige functies mogelijk gemaakt op kortere afstand. Daarbij moet worden gekeken naar het gehele bestemmingsvlak, aangezien binnen dat vlak vergunningsvrije bouwwerken en tuinen kunnen worden gerealiseerd. Het onderzoek motiveert onvoldoende waarom in dit concrete geval van de 50-meterafstand kan worden afgeweken.

Walraven Advies concludeert dat onvoldoende onderzoek is verricht naar de feitelijke driftverplaatsing in relatie tot de afstand tussen de agrarische percelen en de geplande woningen. Tevens is niet overtuigend aangetoond dat geen gezondheidsrisico's bestaan voor toekomstige bewoners. Niets in het onderzoek sluit deze risico's met zekerheid uit.

Daar komt bij dat de wijze van toepassing van gewasbeschermingsmiddelen, bijvoorbeeld het gebruik van driftreducerende technieken of het uitsluitend neerwaarts spuiten, niet planologisch of contractueel is vastgelegd. Zonder juridische borging kunnen toekomstige gebruikers van het agrarisch perceel andere technieken toepassen. Het onderzoek houdt met deze onzekerheid geen rekening.

Gelet op het voorgaande is niet aangetoond dat sprake zal zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in relatie tot het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen op de aangrenzende gronden. Het onderzoek naar spuitzones is daarmee onvolledig en ondeugdelijk gemotiveerd.

IX. Stikstofonderbouwing (Natura 2000-activiteiten)

Uit de second opinion van Walraven Advies blijkt dat de stikstofonderbouwing voor zowel de bouwfase als de gebruiksfase onvolledig en op onderdelen onjuist is uitgevoerd.

Ten aanzien van de bouwfase wordt geconcludeerd dat diverse uitgangspunten te laag zijn ingeschat. Zo zijn het aantal draaiuren van materieel, het aantal vervoersbewegingen, het stationair draaien van voertuigen en het aantal koude starts niet realistisch gemodelleerd. Hierdoor ontstaat een onderschatting van de feitelijke emissies. Bovendien is de bouwperiode van circa één jaar niet consistent vertaald naar de benodigde inzet van materieel en transportbewegingen.

Voor de gebruiksfase geldt dat geen rekening is gehouden met overige emissiebronnen per woning (zoals tuin- en recreatief gebruik) en dat de verkeersgeneratie onvolledig is gemodelleerd. De verkeersafwikkeling is niet logisch herleidbaar vanuit het plangebied, terwijl aanpassingen aan ontsluitingsroutes niet inzichtelijk zijn verwerkt in AERIUS. Tevens zijn verkeersbewegingen voor voorzieningen buiten het plangebied niet meegenomen, hetgeen leidt tot een onvolledige beoordeling van de stikstofdepositie.

Gelet op deze gebreken kan niet worden vastgesteld dat de berekende stikstofdepositie een reëel beeld geeft van de feitelijke situatie. Daarmee is niet uitgesloten dat het plan significante gevolgen heeft voor Natura 2000-gebieden. De stikstofonderbouwing voldoet derhalve niet aan de vereisten van een zorgvuldige voorbereiding en deugdelijke motivering.

De conclusie is dat het plan niet uitvoerbaar is zonder aanvullende omgevingsvergunning voor een Natura-2000 activiteit.

X. Soortenbescherming

In de quickscan flora en fauna is geconcludeerd dat aanvullend onderzoek noodzakelijk is en dat mogelijk mitigerende maatregelen moeten worden getroffen. Dit aanvullende onderzoek is echter niet bij de stukken gevoegd en het is niet inzichtelijk gemaakt wanneer en op welke wijze dit zal plaatsvinden.

Daarmee is onvoldoende duidelijk of beschermde soorten daadwerkelijk aanwezig zijn en, zo ja, welke effecten het plan op deze soorten heeft. Evenmin is inzichtelijk of de benodigde mitigerende maatregelen planologisch en juridisch uitvoerbaar zijn.

Op dit moment kan niet worden uitgesloten dat voor de voorgenomen ontwikkeling een omgevingsvergunning voor een flora- en fauna-activiteit (soortenbescherming) vereist is. Zolang niet vaststaat dat een dergelijke vergunning kan worden verkregen, is de uitvoerbaarheid van het omgevingsplan onvoldoende verzekerd.

Het plan wordt daarmee vastgesteld zonder dat inzichtelijk is gemaakt of wordt voldaan aan de vereisten van soortenbescherming onder de Omgevingswet.

XI. Conclusie

Gelet op het vorenstaande vertonen de toelichting bij het ontwerp-Omgevingsplan en diverse bijlagen op meerdere essentiële onderdelen ernstige gebreken. De planregels en de toelichting voldoen niet aan de vereisten van een zorgvuldige voorbereiding, een draagkrachtige en toetsbare motivering en een aangetoonde uitvoerbaarheid, zoals voorgeschreven in de Omgevingswet en de daarbij behorende instructieregels.

De voorgenomen ontwikkeling voldoet evenmin aan de criteria voor een evenwichtige toedeling van functies aan locatie. Niet inzichtelijk is gemaakt dat, gelet op onder meer verkeer, water, klimaat, natuur, stikstof en het woonbeleid, sprake is van een evenwichtige en ruimtelijk verantwoorde keuze.

Onder deze omstandigheden kan niet worden geconcludeerd dat het plan zorgvuldig is voorbereid en ruimtelijk aanvaardbaar is. Het ontwerp-Omgevingsplan kan daarom niet worden vastgesteld.

Clënten verzoeken u hen tijdig te informeren over de datum van de raadsvergadering waarin de vaststelling van het omgevingsplan wordt geagendeerd, indien het plan ter besluitvorming wordt voorgelegd. Zij wensen gebruik te maken van hun recht om tijdens de betreffende raadsvergadering en/of voorafgaande commissievergadering in te spreken.

Buro **Omgeving & Overheid**,

BIJLAGE 1



1800

Info@walraven-advies.nl

Second opinion/advies
PLAN DE MOLENAER, ECHT



1.INHOUDSOPGAVE

Inhoud

1. INHOUDSOPGAVE.....	1
2. INLEIDING	2
3. MILIEU.....	2
WATER.....	2
KLIMAATADAPTATIE:	3
SPUITZONES.....	3
4. STIKSTOFONDERBOUWING (N2000-ACTIVITEITEN).....	4
BOUWFASE	4
GEBRUIKSFASE	5
ALGEMEEN:.....	5
SOORTENBESCHERMING	6
5. RUIMTE VOOR RUIMTE WONINGEN.....	6

2. Inleiding

Walraven Advies is gevraagd een second opinion/advies te geven over verschillende aspecten van het ter inzagegelegde 'TAM-Omgevingsplan Hoofdstuk 22f de Molenaar Echt' (hierna Omgevingsplan de Molenaar), in het kader van een op te stellen zienswijze. Walraven Advies heeft specifiek gekeken naar de onderbouwing van de milieuaspecten en de stikstofonderbouwing. Deze worden hieronder uiteengezet.

3. Milieu

Onder de milieuonderbouwing zijn enkele aspecten van belang. Specifiek is er gekeken naar de onderbouwing voor: geluid, water, klimaatadaptatie en spuitzonering. Onzes inziens schort het nog aan de onderbouwingen van deze aspecten. Per aspect worden de tekortkomingen belicht.

Geluid:

Wat ons opvalt bij de onderbouwing van de geluidaspecten is dat ze nog wel heel erg 'open' zijn gelaten. Er zijn verschillende aspecten die ten tijde van het akoestische onderzoek nog niet bekend waren, maar mogelijk wel geluidsrelevant, maar hier is nog geen conclusie aan gehangen. In ieder geval gaat het om de volgende drie zaken:

- Wijze van uitvoering van een absorberend scherm
- Definitief onderzoek naar de binnenwaarde van de woningen ná realisatie van de woningen
- De installaties die worden geplaatst bij de woningen (airco/warmtepomp etc.) zijn niet meegenomen.

Al met al zijn er dus nogal wat relevante geluidsbronnen (cumulatief) niet meegenomen, maar de conclusie is nu al dat er sprake is van een hogere waarde dan de standaard (maar dat de gemeente daar een afwegingskader heeft waar deze belasting nog in valt). Ook is onduidelijk of de voorgenomen verbreding van de A2 wel correct is opgenomen in het geluidsmodel. De rijksweg gaat van 2x2 rijbanen naar 2x3 rijbanen, hetgeen ook grotere verkeershoeveelheden met zich mee zal brengen (en dus meer geluid). Wanneer alle bronnen wel worden meegenomen dan wel er niet gekozen wordt voor een absorberend scherm is er dus sprake van een aanzienlijk hogere belasting op de eigen woningen. Zolang er geen volledig geluidsrapport is waarin alle bronnen (installaties bij de woningen) zijn opgenomen, het geluidsscherm en de uitvoering ervan specifiek zijn gemaakt en als zodanig in het rapport zijn gevoegd én vastgelegd zijn in de uitvoeringseisen van het plan kan pas worden gesteld of er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Zolang deze bijgewerkte rapportage niet is opgesteld, is er dus geen garantie dat er voldaan zal worden aan de gevelwaarde of de binnenwaarde. Hiermee is er dus nog geen sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

Water

De waterparagraaf van het plan is bijzonder kort. Het hemelwaterplan/de waterberging is nog niet nader uitgewerkt, deze toetsing wordt doorgeschoven naar de vergunning voor bouwen. Echter is het van belang om vooraf te weten hoe dit zal worden ingericht. Wanneer er dan geen of te beperkt

aandacht wordt geschonken in de planfase aan hoe dit definitief zal worden ingeregeld, is dit een gebrek aan het plan. De waterberging is met name vanuit het oogpunt van duurzame verstedelijking zeer belangrijk. Er wordt een serieuze hoeveelheid verharding en dakoppervlak toegevoegd in het plan, niet in de laatste plaats omdat iedere bewoner straks ook de tuin nog nader kan gaan verharderen. Al deze extra verharding is een aanzienlijke verandering ten opzichte van de huidige situatie (weiland/grasland). Zolang het plan niet voorziet in de eigen (hemel)waterberging is er sprake van een tekortkoming in het plan. Ook kan het onbedoeld zorgen voor een nadelig effect op de omgeving. Zij zouden overlast kunnen gaan ervaren van de toegevoegde verharding/aansluiting van het plangebied op het bestaande (hemelwater)riool. Dit gebrek moet worden aangepast voordat het plan wordt vastgesteld.

Klimaatadaptatie:

De paragraaf over de klimaatadaptatie is wat kort door de bocht. Er worden bijzonder weinig planspecifieke elementen benoemd. Er wordt bovendien gesteld dat hemelwater wordt gefiltreerd in het plangebied, maar dat is op dit moment nog niet eens duidelijk. Zie ook het punt hierboven hiervoor. Daarnaast geldt er ook nog dat er een afname is van groen (weiland wordt wonen), maar dit wordt niet benoemd/onderbouwd of anderszins gecompenseerd door het plan. Dit is een tekortkoming, onder andere doordat nadere verstening buiten de bebouwde kom een relevant effect kan hebben op klimaatadaptatie.

Spuitzones

Bij de planonderbouwing zit een onderzoek naar de spuitzones. In dit onderzoek is er onzes inziens onvoldoende rekening gehouden met de jurisprudentie en aandachtspunten die daaruit volgen (o.a. maar niet exclusief: zeer recent nog in uitspraak: ECLI:NL:RVS:2-26:929 van 18 februari 2026¹). Het onderzoek gaat uit van een driftreducerende werking van de beoogde haag. Echter, de haag is op een grote afstand gelegen van de agrarische percelen waar deze voor zou moeten helpen. Een en ander heeft tot gevolg dat drift hoger op kan wervelen/ in hogere luchtlagen terecht kan komen. Hierdoor is de reducerende werking van de haag gecompromitteerd. Zeker bij laag geplaatste spuitmonden is het juist van belang dat de haag er op korte afstand van staat. Hierdoor worden eventuele druppels direct tegengehouden door de haag. Daarnaast gaat het onderzoek in op de reductie/gevolgen direct achter de haag cq op de begane grond. De woningen die geplaatst mogen worden kunnen tot 11 meter hoog worden. Wat gebeurt er op de bovenverdiepingen qua blootstelling aan de chemicaliën? Hier wordt in de rapportage niet nader op in gegaan.

Generiek geldt momenteel dat het vaste jurisprudentie is dat er uitgegaan zou moeten worden van een spuitvrije zone van 50 meter afstand ten opzichte van de gevoelige functies. In onderhavig geval gaat het hierbij om de woningen en de tuinen in het plangebied. In het gehele bestemmingsvlak kunnen gevoelige functies gerealiseerd worden, zodoende moet er vanaf de rand van het bestemmingsvlak wonen worden gerekend. Aangezien de afstanden tot de agrarische gronden korter zijn dan dat, de driftreducerende werking van de hagen zeer discutabel is én het gegeven dat er onvoldoende onderzoek is gedaan naar de driftverveling door de afstand van de haag en de

¹ In de betreffende uitspraak 202302404/1/R4 gaat het ook specifiek om het gebruiken van een afwijking van de vaste afstanden aan de hand van een rapport met gebruik van het EFSA-model. In de uitspraak wordt duidelijk gesteld dat het model hier niet voor voldoet.

toegestane bouwhoogte is het allerm minst zeker dat er geen mogelijke gezondheidsrisico's kleven aan het plan. Niets uit dit onderzoek beëindigd deze discussie definitief

Kortom, de afstanden van de spuitvrije zones tot tuinen/vergunningvrije bouwwerken is korter dan 50 meter. Dit in combinatie met bovenstaande maakt het onwaarschijnlijk dat de nieuwe bewoners voldoende worden beschermd. Dit wordt des te meer bevestigd doordat de wijze van toepassing van de gewasbeschermingsmiddelen (enkel neerwaarts spuiten) nergens (contractueel) is vastgelegd. Op een later moment kunnen de gewasbeschermingsmiddelen dan ook weer anders worden toegepast. Hier ziet het onderzoek niet op toe, noch is er in de planregels rekening mee gehouden.

4. Stikstofonderbouwing (N2000-activiteiten)

Naast de milieueffecten is er ook gekeken naar de stikstofonderbouwing die voor het plan is opgesteld. Omdat hier recente ontwikkelingen op zijn geweest en het voor alle plannen een relevant onderdeel is van de onderbouwing zijn we hier nader ingedoken. We hebben de opmerkingen verdeeld in opmerkingen op de berekening van de bouwfase, de berekening van de gebruiksfase en overkoepelende meer algemene opmerkingen. Een en ander wordt hieronder uiteengezet per onderdeel.

Bouwfase

Er zitten wat opvallende zaken in de berekening/onderbouwing van de bouwfase. De inschatting van de inzet van het materieel (mobiele werktuigen), en verkeer betreft een inschatting van het adviesbureau, De Roever, zelf. De aannemer heeft zich kennelijk te houden naar de inschattingen die zijn gemaakt van achter het bureau bij het adviesbureau. Op zichzelf is dat nog geen gebrek te noemen, maar wel in combinatie met de bijzonderheden die wij tegen zijn gekomen.

Allereerst is het aantal draaiuren van de graafmachine wel erg laag ingeschat. Er wordt uitgegaan van een draaitijd van slechts 120 uur (Zijnde 3 volle weken). De ervaring leert doorgaans dat er meer tijd nodig is voor de ruwbouw, aanvoer van zand, afvoer van grond etc. Daarnaast valt het op dat er voor het overige geen andere soortgelijke werktuigen aanwezig zijn. Geen shovel (voor verplaatsing grond/zand), geen verreiker of ruw terrein hefruck en daarnaast is er geen bronbemaling o.i.d. aanwezig. Zaken die doorgaans wel nodig zijn bij deze ontwikkelingen. Kort en goed betekent dit dus dat naar inschatting van de Roever de graafmachine in 120 uur alle volgende werkzaamheden kan uitvoeren: Uitgraven funderingen, uitgraven wegennet, uitgraven riolering en nutsaansluitingen, alle grondverbetering voor het gehele plangebied uitvoeren, verdichten bodem/gaten vullen na plaatsing riolering etc. Vullen van vrachtwagens met de vrijgekomen grond. Mogelijk worden hier nog enkele werkzaamheden over het hoofd gezien. Dat is onmogelijk om binnen dit tijdsbestek uit te voeren. Daarnaast hebben wij het vermoeden dat hier simpelweg meer werktuigen voor nodig zijn.

Verder valt op dat het gehele plangebied wordt ontwikkeld in ongeveer 1 jaar. Echter, er zijn maar 1080 verkeersbewegingen opgenomen. Wanneer we deze delen door het aantal werkbare dagen gaat het om 4 lichte voertuigen (8 bewegingen) per werkdag. Gezien de hoeveelheid werk die moet worden verzet binnen dit jaar is het een zeer lage inschatting. Ook ontbreken de stationaire uren die deze voertuigen draaien in de berekening. Slechts als het gaat om enkele minuten per voertuig zal dit bij elkaar een serieuze hoeveelheid emissie kunnen veroorzaken. Voor zwaar verkeer is het stationair draaien wel opgenomen, Echter 5 minuten stationair draaien voor zwaar verkeer is erg kort. Tijdens

laden/lossen van zand/grond, melden bij uitvoerder etc. is een langere stationaire tijd logischer. Ook de benodigde administratie zal niet allemaal verwerkt worden met stilgezette motor. E.e.a. leidt ertoe dat ook de stationaire emissies zijn onderschat.

De koude starts die op het terrein kunnen plaatsvinden zijn maar deels meegenomen. Voor het lichte verkeer geldt dat op basis van voorgaande het zeer waarschijnlijk is dat er meer verkeer moet worden opgenomen en daarmee ook meer koude starts van licht verkeer. Daarnaast is er vergeten om koude starts voor zwaar verkeer mee te nemen. De mobiele werktuigen op locatie zullen telkens een koude start kennen op de locatie zelf. Zolang de werktuigen op het erf in gebruik zijn zullen zij dus ook een koude start kennen. Specifiek geldt voor de graafmachine al dat er minimaal 15 koude starts zullen worden veroorzaakt (minimaal 3 volle weken van 40 uur met 8 uur per dag).

Een en ander brengt ons tot de conclusie dat de emissies in de bouwfase, al dan niet bewust, te laag zijn ingeschat.

Gebruiksfase

Specifiek voor de gebruiksfase merken wij op dat er geen rekening gehouden is met andere emissies dan verkeer. De woning is gasloos, maar dat betekent niet dat de barbecue/gashaard in de tuin dat ook is. Ook kunnen de bewoners een open haard/pelletkachel installeren in de woning/tuinkamer, dit is niet expliciet verboden. Zodoende moet er worden gerekend met kengetallen voor overige emissies per woning. Deze zitten niet in de berekening en zodoende is de berekening niet worstcase. Wanneer deze kengetallen wel worden opgenomen zal de emissie aanzienlijk hoger uitpakken.

Verder zijn de verkeersaantallen goed opgenomen, voor de rijlijn geldt dit niet. De rijlijn wordt niet gesplitst in beide richtingen, waarbij de rijlijn richting Echt minstens net zo waarschijnlijk is als ontsluitingsweg. Daarbij geldt ook nog eens dat de verkeerde ontsluitingsroute wordt gehanteerd. Dit wordt hieronder nader uiteengezet.

Algemeen:

Doordat de berekeningen niet als losse bijlage zijn opgenomen, kunnen deze niet 1-op-1 overgenomen worden in AERIUS om de details van de bronnen te bestuderen. Wij willen u dan ook verzoeken om ons de PDF-bestanden (welke in AERIUS kunnen worden ingeladen) toe te sturen, dan wel de gml-bestanden. De uitgevoerde berekeningen kunnen niet volledig worden getoetst, wij behouden ons dan ook het recht om eventueel in een later stadium de punten aan te vullen.

Wat wel verifieerbaar is, is de rijlijn van de verkeersbewegingen in de bouwfase en gebruiksfase. De verkeersbewegingen in beide situaties zijn opgenomen in 1 bron van 953 meter lang die vanaf het plangebied gezien linksaf de Slagmolen op leidt en vervolgens links-af de Sint Janskamp op tot en met de rotonde op de Aasterbergerweg. Deze route kan echter niet gereden worden vanaf het plangebied. De aansluiting Slagmolen – Sint Janskamp is niet mogelijk. De weg mag enkel rechtdoor worden overgestoken (zie foto). Zodoende is het verkeer foutief gemodelleerd. Mocht blijken dat de weg hiervoor aangepast gaat worden waardoor deze afwikkeling wel mogelijk is, dan is er een aanpassing nodig van de bouwfase berekening. Deze aanpassing is dan namelijk integraal onderdeel van het voorliggende plan. Mocht het verkeer zijn opgenomen: dan zijn er aanpassingen nodig van de lijnbronnen in AERIUS. Ook kunnen de verkeersbewegingen dan logischer ingevoerd worden. Een heel aantal bewegingen zal juist richting Echt zijn in plaats van ervan af (in verband met

boodschappen, winkelen, sport etc.). Dit is een gebrek in de ETFAL-onderbouwning en moet dan ook verder worden uitgewerkt/worden gerepareerd voorafgaand aan de vaststelling van het plan. Als blijkt dat er stikstofeffecten zullen zijn, dan dient hier ook een aanvraag te worden gedaan bij de provincie voor een omgevingsvergunning Natura 2000-activiteiten.



Figuur 1. Aansluiting Slagmolen - Sint Janskamp

Soortenbescherming

In de QS staat dat er aanvullend onderzoek nodig is en er mitigerende maatregelen moeten worden genomen. Dit aanvullende onderzoek zit niet bij de stukken, noch is aangegeven hoe of wanneer dit gaat gebeuren. Er staat dan ook op voorhand niet vast hoe eventuele verstoring van soorten zal worden voorkomen, zodoende zijn nog niet alle effecten van dit omgevingsplan inzichtelijk gemaakt en kan het plan dus ook niet worden vastgesteld. Ook is het in deze fase nog niet duidelijk of er een ontheffing nodig zal zijn en wat dit betekent voor de uitvoerbaarheid van het plan.

5. Ruimte voor Ruimte woningen

Binnen de gemeente Echt-Susteren is voor het toevoegen van Ruimte-voor-Ruimte-woningen geen specifiek (vastgesteld) gemeentelijk beleidskader van toepassing. Wel geldt binnen woningbouwprojecten de gemeentelijke eis dat 2/3 van het programma betaalbaar moet zijn, waarvan 1/3 sociaal (huur en/of koop).

Het voorliggende plan voorziet in 16 woningen, bestaande uit 4 vrijstaande woningen en 12 twee-onder-één-kapwoningen. Op basis van de 2/3-eis betekent dit dat ongeveer 10,6 woningen binnen het betaalbare segment zouden moeten vallen (afgerond: 11 woningen). De prijsgrens voor een betaalbare woning binnen een nieuwbouwplan bedroeg in 2025 € 405.000,-.

Uit de bijlagen bij de toelichting blijkt echter niet op welke wijze de betaalbaarheid is bepaald en geborgd (bijvoorbeeld via een prijs-/huursegmentering, doelgroepdefinitie, anterieure afspraken of planregels), noch welke inhoudelijke afweging is gemaakt om twee Ruimte-voor-Ruimte-woningen binnen dit plan te kunnen inpassen. In de kern is Ruimte-voor-Ruimte bedoeld als instrument voor aantoonbare en duurzame verbetering van ruimtelijke kwaliteit, doorgaans door sloop van storende

bebouwing en een passende tegenprestatie in de vorm van woningbouw (aard/omvang passend in landschap/omgeving). Juist daarom moet in de planmotivering minimaal inzichtelijk zijn:

- Welke sloop-/saneringsprestatie tegenover de twee RvR-woningen staat (m², type bebouwing, locatie, datum-peil/voorwaarden),
- Hoe de ruimtelijke kwaliteitswinst is gedefinieerd en beoordeeld,
- Waarom de RvR-woningen binnen dit concrete plan moeten landen (alternatievenafweging),
- En hoe de kwaliteitsmaatregelen (landschappelijke inpassing e.d.) juridisch worden geborgd (voorwaardelijke verplichting, regels/verbeelding).

Daarmee ontbreekt een navolgbare motivering waaruit blijkt dat het programma in overeenstemming is met de gemeentelijke betaalbaarheidseisen én dat de toevoeging van Ruimte-voor-Ruimte-woningen ruimtelijk en programmatisch aanvaardbaar is.

Het enkele verwijzen naar een verplichting richting de provincie Limburg om Ruimte-voor-Ruimte-kavels aan te dragen en/of te realiseren, zonder dat dit is vertaald naar een concreet en toetsbaar kader binnen het plan (motivering en borging), is onvoldoende en doet onvoldoende recht aan een zorgvuldige belangenafweging.

Op basis van bovenstaande conclusies is het nu niet helder hoe er voldaan wordt aan de ladder van duurzame verstedelijking. Hoe is hier sprake van een duurzame invulling van de verstedelijking? Er lijkt een plan te zijn opgesteld van maximale waarde, met zo min mogelijk compenserende verplichtingen voor zowel stikstof, milieu (geluid/spuitzone), landschappelijke inpassing/waterberging. Dit geldt niet als duurzaam en kwalitatief ruimtegebruik.

Disclaimer

Het auteursrecht en het databankenrecht op deze memo en alle daarin opgenomen onderdelen berusten bij Walraven Advies en haar licentiegevers. De informatie in dit document mag uitsluitend door de geadresseerde worden gebruikt voor het doel waarvoor deze memo is opgesteld, te weten een second opinion/advies in het kader van het opstellen van een zienswijze.

Deze memo heeft een adviserend en indicatief karakter en is bedoeld als eerste bevindingen van het project en de mogelijke procedurele en planologische gevolgen. De gepresenteerde uitkomsten zijn gebaseerd op de op dit moment beschikbare gegevens en kennis. De verantwoordelijkheid voor het aanleveren en controleren van juiste en volledige gegevens ligt volledig bij de gebruiker/opdrachtgever.

Walraven Advies kan niet garanderen dat de in deze memo opgenomen informatie volledig, juist of actueel is. De beoordeling is uitgevoerd met gebruikmaking van de ten tijde van de uitvoering geldende wet- en regelgeving en beschikbare beleidsinformatie. Aan deze memo kunnen geen rechten worden ontleend ten aanzien van de uitkomst van de formele besluitvorming door het bevoegd gezag. Voor nadere toelichting of aanvullende informatie kunt u contact opnemen met Walraven Advies.

Op al onze offertes, overeenkomsten en werkzaamheden zijn de DNR 2011(DNR-2011-DNC.pdf) voorwaarden van toepassing, en ook de door Walraven Advies gehanteerde daarvan aanvullende en afwijkende voorwaarden. Deze worden u kosteloos toegestuurd indien gewenst.

23 JAN 2026

MEMPHIS

Betreft: zienswijze TAM-Omgevingsplan Hoofdstuk 22f 'De Molenaar Echt'
Datum: 21 januari 2026

Mondelinge zienswijze:

1. Door initiatiefnemer is een inventarisatielijst gemaakt met vragen van bezoekers van de informatieavond. Toegezegd is dat de bezoekers op de hoogte gehouden zouden worden van de voortgang. Ook is toegezegd dat de bezoekers per e-mail een terugkoppeling zouden krijgen op de gestelde vragen die geïnventariseerd zijn. Indien er van de zienswijze niets meer vernomen wordt van de initiatiefnemer na de informatieavond. Ze vraagt zich ook af of bezoekers wel op de hoogte zijn van het ter inzage liggende ontwerp TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22f De Molenaar Echt.
2. Indien er van de zienswijze wordt geëist dat niet in voldoende mate is gekeken naar de verkeersbewegingen die door dit plan ontstaan. Dit mede in relatie tot het bouwplan:
 - Maasbrachterweg 2 waar 10 woningen zijn gepland. De uitritten van deze woningen komen uit op de Maasbrachterweg en liggen ter hoogte van de kruising Slagmolen-Maasbrachterweg.
 - Maasbrachterweg 2b de uitbreiding van de Nettorama. Deze uitbreiding leidt tot meer bezoekers en dus meer verkeersbewegingen onder andere ter hoogte van de kruising Slagmolen-Maasbrachterweg.

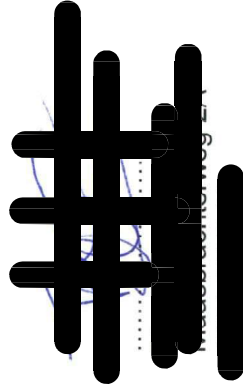
Met deze twee plannen inclusief het bouwplan van De Molenaar wordt de verkeersintensiteit ter hoogte van de Slagmolen – Maasbrachterweg erg groot.

Verder merkt zij op dat het verkeer dat voorheen via de Slagmolen/Breulderweg naar Berkelaar ging nu alleen via de Maasbrachterweg in Berkelaar kan komen. In hoeverre is dit alles meegenomen in het verkeersonderzoek van De Molenaar?

Ten slotte is er nog een nieuw bouwplan met 24 woningen voorzien op de Populierlaan in Echt. Dit leidt ook tot een grotere verkeersintensiteit op de Maasbrachterweg. In hoeverre is met dit bouwplan rekening gehouden bij het verkeersonderzoek van De Molenaar?

3. In hoeverre is onderzocht of het schoolgaande verkeer door deze toevoeging van al deze verkeersbewegingen nog veilig kan plaatsvinden? En hoe zit het met deze veiligheid als het bouwverkeer van al de voornoemde bouwprojecten over de Maasbrachterweg moet rijden? Het wordt een complete bouwput rondom de woning Maasbrachterweg 2 en dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede.
4. Waarom kan de ontsluiting niet via de Sint Janskamp? Dit is ook één van de vragen geweest tijdens de informatieavond, maar hier is geen antwoord op gekomen. In hoeverre is een ontsluiting op de Sint Janskamp onderzocht?
5. Is in het akoestisch onderzoek ook rekening gehouden met de verbreding van de A2?

6. In hoeverre heeft het bouwplan gevolgen voor de flora en fauna ter hoogte van de Slagmolen?
Heeft het bouwplan gevolgen voor de monumentale/oude bomen? Is dit onderzocht?



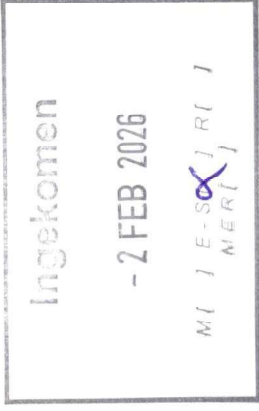
Zienswijze tegen het ontwerp TAM-Omgevingsplan

“Hoofdstuk 22f De Molenaer Echt” (2025, zaaknummer 569529)

Indiener:

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Datum: 29-01-2026



1. Inleiding en belanghebbendheid

Ondergetekende is eigenaar van gronden die **deels binnen het plangebied** van het ontwerp TAM-Omgevingsplan “*Hoofdstuk 22f De Molenaer Echt*” zijn gelegen en **deels direct grenzend aan het plangebied**. Gelet op deze eigendomspositie is ondergetekende aan te merken als **belanghebbende** in de zin van artikel 1:2 van de Algemene wet bestuursrecht.

Ondergetekende staat **in beginsel positief** tegenover het voorliggende ontwerp-omgevingsplan en onderschrijft de doelstellingen ervan. Deze zienswijze strekt er **niet toe het plan te blokkeren**, maar beoogt te waarborgen dat het plan **geen onevenredige afbreuk doet aan bestaande rechten, belangen en toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden** van ondergetekende.

2. Eigendomspositie en toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden

De gronden van ondergetekende maken **deels onderdeel uit van het plangebied** en grenzen voor het overige **direct aan het plangebied**. Het betreft de gronden gelegen tussen de Molenbeek, A2, Slagmolen en Sint Janskamp. Deze gronden zijn – mede gelet op hun ligging – **potentieel geschikt voor toekomstige ruimtelijke ontwikkeling, waaronder woningbouw en/of (lichte) bedrijvigheid**.

Het ontwerp-omgevingsplan mag deze **reële en planologisch aanvaardbare ontwikkelingsmogelijkheden** niet onmogelijk maken, beperken of onevenredig bemoeilijken, noch direct noch indirect (bijvoorbeeld door functietoedeling, milieuzonering, bouwbeperkingen of infrastructuurkeuzes).

Ondergetekende verzoekt daarom expliciet dat:

- het ontwerp-omgevingsplan **geen planologische blokkades** opwerpt voor toekomstige ontwikkeling van de aangrenzende en deels binnen het plangebied gelegen gronden;
- bestaande en toekomstige rechten van ondergetekende **volledig worden gerespecteerd**, conform het beginsel van rechtszekerheid.

3. Ontsluiting en bereikbaarheid (toekomstbestendig)

Daarnaast acht ondergetekende het van **wezenlijk belang** dat reeds in deze planfase rekening wordt gehouden met een **goede, volwaardige en toekomstbestendige ontsluiting** van:

- het huidige plangebied;
- het nog te ontwikkelen gebied waarin de gronden van ondergetekende zijn gelegen;
- aangrenzende gronden van derden.

Een adequate ontsluiting is een **randvoorwaarde voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen** en dient te worden meegenomen om te voorkomen dat later onnodige belemmeringen of conflicten ontstaan.

Ondergetekende verzoekt daarom dat:

- het ontwerp-omgevingsplan geen keuzes bevat die een toekomstige ontsluiting onmogelijk maken of onevenredig beperken;
- bij de verdere uitwerking en uitvoering van het plan rekening wordt gehouden met **integrale gebiedsontsluiting**, mede ten behoeve van aangrenzende (toekomstige) ontwikkelingen.

4. Evenwichtige belangenafweging

Gelet op het voorgaande verzoekt ondergetekende het bevoegd gezag om bij de vaststelling van het omgevingsplan te zorgen voor een **zorgvuldige en evenwichtige belangenafweging**, waarbij:

- de positieve doelstellingen van het plan worden gerealiseerd;
- zonder dat daarbij de belangen, eigendomsrechten en ontwikkelingsmogelijkheden van ondergetekende en andere grondeigenaren onevenredig worden geschaad.

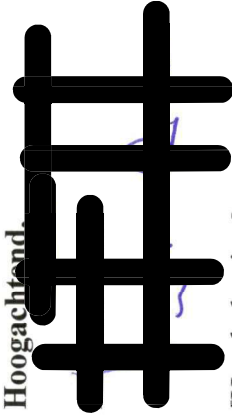
5. Conclusie

Ondergetekende kan zich **in hoofdlijnen verenigen** met het ontwerp TAM-Omgevingsplan “*Hoofdstuk 22f De Molenaer Echt*”, mits:

- de planregels en verbeelding geen belemmeringen opleveren voor toekomstige ontwikkeling van de gronden van ondergetekende;
- de ontsluiting van het gebied en aangrenzende ontwikkellocaties voldoende wordt gewaarborgd;
- de rechtspositie van ondergetekende expliciet wordt gerespecteerd.

Ondergetekende verzoekt deze zienswijze te betrekken bij de verdere besluitvorming en is desgewenst bereid tot overleg.

Hoogachtend,

A large, bold, black handwritten signature, possibly reading 'H. J. J. J.', is written over a faint grid pattern.

[Handtekening]

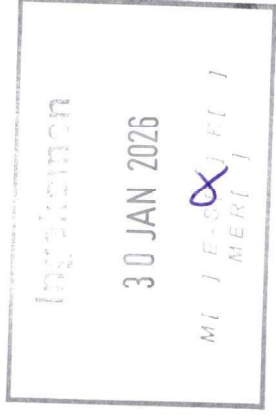
Zienswijze tegen het ontwerp TAM-Omgevingsplan

“Hoofdstuk 22f De Molenaer Echt” (2025, zaaknummer 569529)

Indiener:

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Datum: 29-01-2026



1. Inleiding en belanghebbendheid

Ondergetekende is eigenaar van gronden die **deels binnen het plangebied** van het ontwerp TAM-Omgevingsplan “*Hoofdstuk 22f De Molenaer Echt*” zijn gelegen en **deels direct grenzend aan het plangebied**. Gelet op deze eigendomspositie is ondergetekende aan te merken als **belanghebbende** in de zin van artikel 1:2 van de Algemene wet bestuursrecht.

Ondergetekende staat **in beginsel positief** tegenover het voorliggende ontwerp-omgevingsplan en onderschrijft de doelstellingen ervan. Deze zienswijze strekt er **niet toe het plan te blokkeren**, maar beoogt te waarborgen dat het plan **geen onevenredige afbreuk doet aan bestaande rechten, belangen en toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden** van ondergetekende.

2. Eigendomspositie en toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden

De gronden van ondergetekende maken **deels onderdeel uit van het plangebied** en grenzen voor het overige **direct aan het plangebied**. Het betreft de gronden gelegen tussen de Molenbeek, A2, Slagmolen en Sint Janskamp. Deze gronden zijn – mede gelet op hun ligging – **potentieel geschikt voor toekomstige ruimtelijke ontwikkeling**, waaronder woningbouw en/of (lichte) bedrijvigheid.

Het ontwerp-omgevingsplan mag deze **reële en planologisch aanvaardbare ontwikkelingsmogelijkheden** niet onmogelijk maken, beperken of onevenredig bemoeilijken, noch direct noch indirect (bijvoorbeeld door functietoedeling, milieuzonering, bouwbeperkingen of infrastructuurkeuzes).

Ondergetekende verzoekt daarom expliciet dat:

- het ontwerp-omgevingsplan **geen planologische blokkades** opwerpt voor toekomstige ontwikkeling van de aangrenzende en deels binnen het plangebied gelegen gronden;
- bestaande en toekomstige rechten van ondergetekende **volledig worden gerespecteerd**, conform het beginsel van rechtszekerheid.

3. Ontsluiting en bereikbaarheid (toekomstbestendig)

Daarnaast acht ondergetekende het van **wezenlijk belang** dat reeds in deze planfase rekening wordt gehouden met een **goede, volwaardige en toekomstbestendige ontsluiting** van:

- het huidige plangebied;
- het nog te ontwikkelen gebied waarin de gronden van ondergetekende zijn gelegen;
- aangrenzende gronden van derden.

Een adequate ontsluiting is een **randvoorwaarde voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen** en dient te worden meegenomen om te voorkomen dat later onnodige belemmeringen of conflicten ontstaan.

Ondergetekende verzoekt daarom dat:

- het ontwerp-omgevingsplan geen keuzes bevat die een toekomstige ontsluiting onmogelijk maken of onevenredig beperken;
- bij de verdere uitwerking en uitvoering van het plan rekening wordt gehouden met **integrale gebiedsontsluiting**, mede ten behoeve van aangrenzende (toekomstige) ontwikkelingen.

4. Evenwichtige belangenafweging

Gelet op het voorgaande verzoekt ondergetekende het bevoegd gezag om bij de vaststelling van het omgevingsplan te zorgen voor een **zorgvuldige en evenwichtige belangenafweging**, waarbij:

- de positieve doelstellingen van het plan worden gerealiseerd;
- zonder dat daarbij de belangen, eigendomsrechten en ontwikkelingsmogelijkheden van ondergetekende en andere grondeigenaren onevenredig worden geschaad.

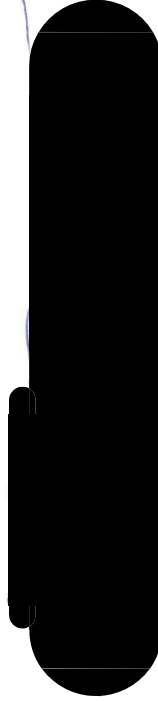
5. Conclusie

Ondergetekende kan zich **in hoofdlijnen verenigen** met het ontwerp TAM-Omgevingsplan “*Hoofdstuk 22f De Molenaar Echt*”, mits:

- de planregels en verbeelding geen belemmeringen opleveren voor toekomstige ontwikkeling van de gronden van ondergetekende;
- de ontsluiting van het gebied en aangrenzende ontwikkellocaties voldoende wordt gewaarborgd;
- de rechtspositie van ondergetekende expliciet wordt gerespecteerd.

Ondergetekende verzoekt deze zienswijze te betrekken bij de verdere besluitvorming en is desgewenst bereid tot overleg.

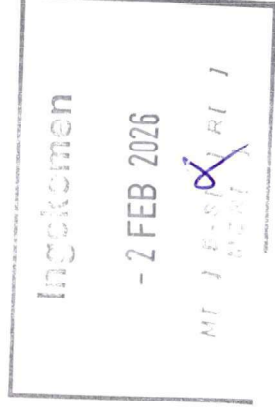
Hoogachtend,

A large black rectangular redaction box covering the signature area.

[Handtekening]

Zienswijze mbt het ontwerp TAM-Omgevingsplan

“Hoofdstuk 22f De Molenaar Echt (2025, zaaknummer 569529)



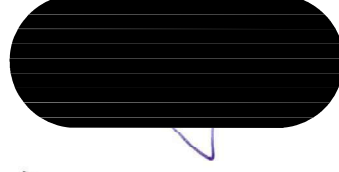
1. Inleiding en belanghebbendheid

Ondergetekende is mede-eigenaar en vertegenwoordigt ook de overige eigenaren van gronden (K6370) **die deels binnen het plangebied** van het ontwerp TAM-Omgevingsplan “Hoofdstuk 22f De Molenaar Echt” zijn gelegen en **deels direct grenzend** aan het plangebied. Gelet op deze eigendomspositie is ondergetekende aan te merken als belanghebbende in de zin van artikel 1:2 van de Algemene wet bestuursrecht.

Ondergetekende staat **in beginsel positief** tegenover het voorliggende ontwerp-omgevingsplan en onderschrijft de doelstellingen ervan. **Deze zienswijze strekt er niet toe het plan te blokkeren, maar beoogt te waarborgen dat het plan geen onevenredige afbreuk doet aan bestaande rechten, belangen en toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden van ondergetekende.**

2. Eigendomspositie en toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden

De gronden van ondergetekende maken **deels onderdeel uit van het plangebied** en grenzen voor **het overige direct aan het plangebied**. Het betreft de gronden gelegen tussen de Molenebeek, A2, Slagmolen en Sint Janskamp. Deze gronden zijn – mede gelet op hun ligging – **potentieel geschikt voor toekomstige ruimtelijke ontwikkeling**, waaronder woningbouw en/of (lichte) bedrijvigheid.



Het ontwerp-omgevingsplan mag deze **reële en planologisch aanvaardbare ontwikkelingsmogelijkheden** niet onmogelijk maken, beperken of onevenredig bemoeilijken, noch direct noch indirect (bijvoorbeeld door functietoedeling, milieuzonering, bouwbeperkingen of infrastructuurkeuzes).

Ondergetekende verzoekt daarom expliciet dat:

- * het ontwerp-omgevingsplan **geen planologische blokkades** opwerpt voor toekomstige ontwikkeling van de aangrenzende en deels binnen het plangebied gelegen gronden;

- * bestaande en toekomstige rechten van ondergetekende **volledig worden gerespecteerd**, conform het beginsel van rechtszekerheid.

3. Ontsluiting en bereikbaarheid (toekomstbestendig)

Daarnaast acht ondergetekende het van **wezenlijk belang** dat reeds in deze planfase rekening wordt gehouden met een goede, waardevolle en toekomstbestendige ontsluiting van:

- *het huidige plangebied;

- * het nog te ontwikkelen gebied waarin de gronden van ondergetekende zijn gelegen;

- * aangrenzende gronden van derden.

Een adequate ontsluiting is **een randvoorwaarde voor toekomstige ruimtelijke**

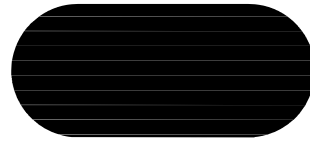
ontwikkelingen en dient te worden meegenomen om te voorkomen dat later onnodige belemmeringen of conflicten ontstaan.

Ondergetekende verzoekt daarom dat:

- *het ontwerp-omgevingsplan geen keuzes bevat die een toekomstige ontsluiting onmogelijk maken of onevenredig beperken;

- * bij de verdere uitwerking en uitvoering van het plan rekening wordt gehouden

met integrale gebiedsontsluiting, mede ten behoeve van aangrenzende (toekomstige) ontwikkelingen.



4. Evenwichtige belangenafweging

Gelet op het voorgaande verzoekt ondergetekende het bevoegd gezag om bij de vaststelling van het omgevingsplan te zorgen voor een zorgvuldige en evenwichtige belangenafweging, waarbij:

- *de positieve doelstellingen van het plan worden gerealiseerd;
- * zonder dat daarbij de belangen, eigendomsrechten en ontwikkelingsmogelijkheden van ondergetekende en andere grondeigenaren onevenredig worden geschaad.

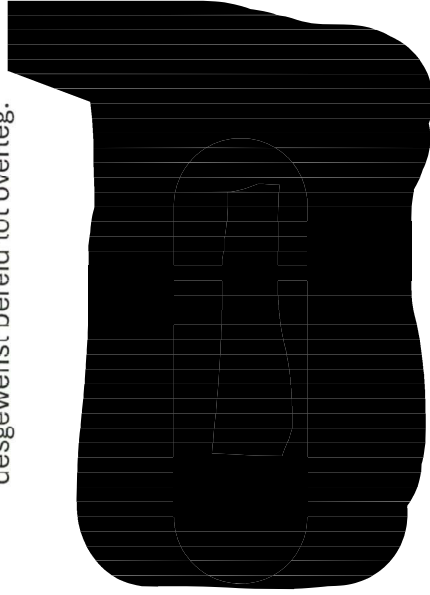
5. Conclusie

Ondergetekende kan zich in hoofdlijnen verenigen met het ontwerp TAM-

Omgevingsplan “Hoofdstuk 22f De Molenaar Echt”, mits:

- *de planregels en verbeelding geen belemmeringen opleveren voor toekomstige ontwikkeling van de gronden van ondergetekende;
- * de ontsluiting van het gebied en aangrenzende ontwikkellocaties voldoende wordt gewaarborgd;
- * de rechtspositie van ondergetekende expliciet wordt gerespecteerd.

Ondergetekende verzoekt deze zienswijze te betrekken bij de verdere besluitvorming en is desgewenst bereid tot overleg.



Zienswijze mbt het ontwerp TAM-Omgevingsplan

“Hoofdstuk 22f De Molenaar Echt (2025, zaaknummer 569529)

19 januari 2026

Indiener:

[redacted]k

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]



1. Inleiding en belanghebbendheid

Ondergetekende is mede-eigenaar en vertegenwoordigt ook de overige eigenaren ([redacted]) van gronden ([redacted]) die deels binnen het plangebied van het ontwerp TAM-Omgevingsplan “Hoofdstuk 22f De Molenaar Echt” zijn gelegen en deels direct grenzend aan het plangebied. Gelet op deze eigendomspositie is ondergetekende aan te merken als belanghebbende in de zin van artikel 1:2 van de Algemene wet bestuursrecht.

Ondergetekende staat in beginsel positief tegenover het voorliggende ontwerp-omgevingsplan en onderschrijft de doelstellingen ervan. Deze zienswijze strekt er niet toe het plan te blokkeren, maar beoogt te waarborgen dat het plan geen onevenredige afbreuk doet aan bestaande rechten, belangen en toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden van ondergetekende.

2. Eigendomspositie en toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden

De gronden van ondergetekende maken deels onderdeel uit van het plangebied en grenzen voor het overige direct aan het plangebied. Het betreft de gronden gelegen tussen de Molenebeek, A2, Slagmolen en Sint Janskamp. Deze gronden zijn – mede gelet op hun ligging – potentieel geschikt voor toekomstige ruimtelijke ontwikkeling, waaronder woningbouw

en/of (lichte) bedrijvigheid.

Het ontwerp-omgevingsplan mag deze **reële en planologisch aanvaardbare ontwikkelingsmogelijkheden** niet onmogelijk maken, beperken of onevenredig bemoeilijken, noch direct noch indirect (bijvoorbeeld door functietoedeling, milieuzonering, bouwbeperkingen of infrastructuurkeuzes).

Ondergetekende verzoekt daarom expliciet dat:

- * het ontwerp-omgevingsplan **geen planologische blokkades** opwerpt voor toekomstige ontwikkeling van de aangrenzende en deels binnen het plangebied gelegen gronden;
- * bestaande en toekomstige rechten van ondergetekende **volledig worden gerespecteerd**, conform het beginsel van rechtszekerheid.

3. Ontsluiting en bereikbaarheid (toekomstbestendig)

Daarnaast acht ondergetekende het van **wezenlijk belang** dat reeds in deze planfase rekening wordt gehouden met een goede, volwaardige en toekomstbestendige ontsluiting van:

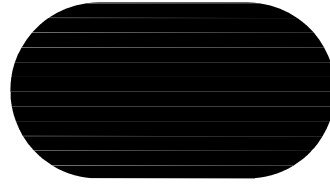
- *het huidige plangebied;
- * het nog te ontwikkelen gebied waarin de gronden van ondergetekende zijn gelegen;
- * aangrenzende gronden van derden.

Een adequate ontsluiting is **een randvoorwaarde voor toekomstige ruimtelijke**

ontwikkelingen en dient te worden meegenomen om te voorkomen dat later onnodige belemmeringen of conflicten ontstaan.

Ondergetekende verzoekt daarom dat:

- *het ontwerp-omgevingsplan geen keuzes bevat die een toekomstige ontsluiting onmogelijk maken of onevenredig beperken;
- * bij de verdere uitwerking en uitvoering van het plan rekening wordt gehouden **met integrale gebiedsontsluiting**, mede ten behoeve van aangrenzende (toekomstige) ontwikkelingen.



4. Evenwichtige belangenafweging

Gelet op het voorgaande verzoekt ondergetekende het bevoegd gezag om bij de vaststelling van het omgevingsplan te zorgen voor een zorgvuldige en evenwichtige belangenafweging, waarbij:

- *de positieve doelstellingen van het plan worden gerealiseerd;
- * zonder dat daarbij de belangen, eigendomsrechten en ontwikkelingsmogelijkheden van ondergetekende en andere grondeigenaren onevenredig worden geschaad.

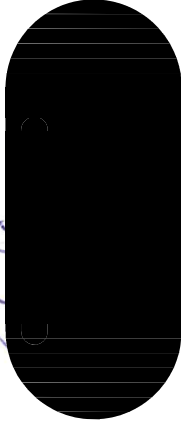
5. Conclusie

Ondergetekende kan zich in hoofdlijnen verenigen met het ontwerp TAM-

Omgevingsplan “Hoofdstuk 22f De Molenaar Echt”, mits:

- *de planregels en verbeelding geen belemmeringen opleveren voor toekomstige ontwikkeling van de gronden van ondergetekende;
- * de ontsluiting van het gebied en aangrenzende ontwikkellocaties voldoende wordt gewaarborgd;
- * de rechtspositie van ondergetekende expliciet wordt gerespecteerd.

Ondergetekende verzoekt deze zienswijze te betrekken bij de verdere besluitvorming en is desgewenst bereid tot overleg.

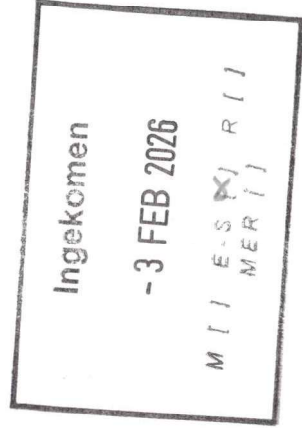


Zienswijze tegen het ontwerp TAM-Omgevingsplan

“Hoofdstuk 22f De Molenaar Echt” (2025, zaaknummer 569529)

Indiener:

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]



Datum: 30-01-2026

1. Inleiding en belanghebbendheid

Ondergetekende is eigenaar van gronden die **deels binnen het plangebied** van het ontwerp TAM-Omgevingsplan “*Hoofdstuk 22f De Molenaar Echt*” zijn gelegen en **deels direct grenzend aan het plangebied**. Gelet op deze eigendomspositie is ondergetekende aan te merken als **belanghebbende** in de zin van artikel 1:2 van de Algemene wet bestuursrecht.

Ondergetekende staat **in beginsel positief** tegenover het voorliggende ontwerp-omgevingsplan en onderschrijft de doelstellingen ervan. Deze zienswijze strekt er **niet toe het plan te blokkeren**, maar beoogt te waarborgen dat het plan **geen onevenredige afbreuk doet aan bestaande rechten, belangen en toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden** van ondergetekende.

2. Eigendomspositie en toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden

De gronden van ondergetekende maken **deels onderdeel uit van het plangebied** en grenzen voor het overige **direct aan het plangebied**. Het betreft de gronden gelegen tussen de Molenbeek, A2, Slagmolen en Sint Janskamp. Deze gronden zijn – mede gelet op hun ligging – **potentieel geschikt voor toekomstige ruimtelijke ontwikkeling**, waaronder woningbouw en/of (lichte) bedrijvigheid.

Het ontwerp-omgevingsplan mag deze **reële en planologisch aanvaardbare ontwikkelingsmogelijkheden** niet onmogelijk maken, beperken of onevenredig bemoeilijken, noch direct noch indirect (bijvoorbeeld door functietoedeling, milieuzonering, bouwbeperkingen of infrastructuurkeuzes).

Ondergetekende verzoekt daarom expliciet dat:

- het ontwerp-omgevingsplan **geen planologische blokkades** opwerpt voor toekomstige ontwikkeling van de aangrenzende en deels binnen het plangebied gelegen gronden;
- bestaande en toekomstige rechten van ondergetekende **volledig worden gerespecteerd**, conform het beginsel van rechtszekerheid.

3. Ontsluiting en bereikbaarheid (toekomstbestendig)

Daarnaast acht ondergetekende het van **wezenlijk belang** dat reeds in deze planfase rekening wordt gehouden met een **goede, volwaardige en toekomstbestendige ontsluiting** van:

- het huidige plangebied;
- het nog te ontwikkelen gebied waarin de gronden van ondergetekende zijn gelegen;
- aangrenzende gronden van derden.

Een adequate ontsluiting is een **randvoorwaarde voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen** en dient te worden meegenomen om te voorkomen dat later onnodige belemmeringen of conflicten ontstaan.

Ondergetekende verzoekt daarom dat:

- het ontwerp-omgevingsplan geen keuzes bevat die een toekomstige ontsluiting onmogelijk maken of onevenredig beperken;
- bij de verdere uitwerking en uitvoering van het plan rekening wordt gehouden met **integrale gebiedsontsluiting**, mede ten behoeve van aangrenzende (toekomstige) ontwikkelingen.

4. Evenwichtige belangenafweging

Gelet op het voorgaande verzoekt ondergetekende het bevoegd gezag om bij de vaststelling van het omgevingsplan te zorgen voor een **zorgvuldige en evenwichtige belangenafweging**, waarbij:

- de positieve doelstellingen van het plan worden gerealiseerd;
- zonder dat daarbij de belangen, eigendomsrechten en ontwikkelingsmogelijkheden van ondergetekende en andere grondeigenaren onevenredig worden geschaad.

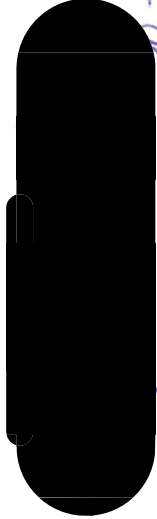
5. Conclusie

Ondergetekende kan zich **in hoofdlijnen verenigen** met het ontwerp TAM-Omgevingsplan “*Hoofdstuk 22f De Molenaer Echt*”, mits:

- de planregels en verbeelding geen belemmeringen opleveren voor toekomstige ontwikkeling van de gronden van ondergetekende;
- de ontsluiting van het gebied en aangrenzende ontwikkellocaties voldoende wordt gewaarborgd;
- de rechtspositie van ondergetekende expliciet wordt gerespecteerd.

Ondergetekende verzoekt deze zienswijze te betrekken bij de verdere besluitvorming en is desgewenst bereid tot overleg.

Hoogachtend,



20-1-2026

[Handtekening]

Geacht college van burgemeester en wethouders,
Ondergetekenden,

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED] m

maakt hierbij, op grond van de Algemene wet bestuursrecht, **bezwaar** tegen het voorgenomen bouwplan met betrekking tot **Plan de Molenaar** zoals gepubliceerd in het Gemeenteblad met nr. 569529, 29 december 2025, Zienswijze Ontwerp TAM-Omgevingsplan 'Hoofdstuk 22f de Molenaar Echt.

Onderstaand treft u de gronden van bezwaar aan.

1. Bouwplan en groenvoorziening

Het bouwplan voorziet formeel in de realisatie van 16 woningen binnen het aangeduide plangebied. Desondanks is ons bekend dat de projectontwikkelaar reeds contact heeft opgenomen met de eigenaar van het naastgelegen perceel ten zuiden van het huidige plangebied met het oog op mogelijke aankoop. Deze zorg is ook tijdens de informatieavond nadrukkelijk geuit, aangezien het vermoeden bestaat dat het plan op termijn zal worden uitgebreid in zuidwestelijke richting, achter de woningen aan de Berkelaarsweg.

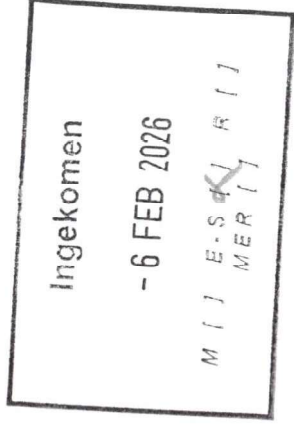
In de planstukken wordt consequent uitgegaan van 16 woningen en de daarbij behorende maximale verkeersbewegingen. Indien het plan echter wordt doorontwikkeld, hetgeen ruimtelijk aannemelijk wordt gemaakt door de inrichting van de centrale weg met een rotonde die eenvoudig kan aansluiten op een vervolgentwikkeling, zal de verkeersintensiteit aanzienlijk toenemen. De huidige beoordeling houdt hier geen rekening mee. Dit aspect is des te relevanter in relatie tot de verkeersveiligheid, zoals nader toegelicht onder punt 2.

Voorts wordt in het bouwplan gesteld dat een groenplan is opgesteld waarin bestaande bomen grotendeels zijn opgenomen. Hierbij wordt onvoldoende onderkend dat een deel van deze bomen zich bevindt op privéterrein van omliggende woningen en derhalve niet zonder meer kan worden betrokken bij een openbaar groenplan.

Daarnaast is in eerdere communicatie expliciet aangegeven dat de bomen langs de Slagmolen behouden zouden blijven. In het voorliggende plan wordt echter voorzien in parkeerstroken met grasbetontegels langs de Slagmolen. Dit leidt tot een vermindering van het bestaande groen (thans volledig gras) en tot graafwerkzaamheden die schade kunnen toebrengen aan de wortelstructuren van oude, bestaande bomen. Dit staat haaks op het uitgangspunt van behoud en bescherming van bestaande groenstructuren en landschappelijke waarden.

2. Ontsluiting en verkeersveiligheid

De ontsluiting van het plan via de Berkelaarsweg leidt tot extra verkeersdruk op een reeds zeer druk kruispunt. Hoewel in de planstukken wordt erkend dat sprake is van een hoge verkeersintensiteit, wordt geconcludeerd dat de beperkte toename van verkeersbewegingen kan worden opgevangen. Deze conclusie achten wij onvoldoende onderbouwd en onvolledig.



Bij de beoordeling is onvoldoende rekening gehouden met:

- het nieuwbouwplan van 12 appartementen aan de Maasbrachterweg, met een in- en uitrit op korte afstand (circa 25 meter) van hetzelfde kruispunt;
- het ontbreken van transparantie over de datum en het tijdstip waarop het verkeersonderzoek is uitgevoerd;
- de aanwezigheid van grote aantallen scholieren en andere fietsers, die in de praktijk vaak onvoldoende bedacht zijn op verkeer van rechts;
- de continue verkeersstromen van en naar de Nettorama, inclusief bevoorradend vrachtverkeer.

Binnen een straal van circa 50 meter komen hierdoor meerdere verkeersstromen samen (Nettorama, Connect College, Remise en nieuwbouwoontwikkelingen van 24 woningen aan de Populierlaan), hetgeen leidt tot een onoverzichtelijke en verkeersonveilige situatie, met name voor kwetsbare verkeersdeelnemers.

Gelet op het feit dat het plangebied is gesitueerd aan het einde van de Slagmolen (tegen de Sint Janskamp aan) en dat zich aan de achterzijde dus reeds een ontsluitingsweg bevindt (Sint Janskamp), verzoeken wij nadrukkelijk om de ontsluitingsstructuur opnieuw te beoordelen. In telefonisch overleg met de verkeersdeskundige is aangegeven dat ontsluiting via de Sint Janskamp zou kunnen leiden tot een verhoogd risico op kop-staartbotsingen, omdat verkeer op deze weg niet bedacht zou zijn op afslaand verkeer. Wij achten dit argument onvoldoende zwaarwegend. Het betreft een 50 km/uur-weg, waarop afslaand verkeer geen uitzonderlijke situatie is. Bovendien kan de situatie duidelijk worden gereguleerd met verkeersborden en is ter hoogte van de mogelijke in- en uitrit reeds sprake van een wegversmalling, waardoor verkeer daar vanzelf afremt.

Naar onze mening weegt het theoretische risico op kop-staartbotsingen niet op tegen de daadwerkelijke en structurele verkeersonveiligheid die ontstaat door extra verkeersdruk op een locatie waar dagelijks grote aantallen fietsers en jeugdige verkeersdeelnemers passeren. Daarbij komt dat, indien het plan in de toekomst wordt uitgebreid zoals hierboven geschetst, de verkeersintensiteit ten minste zal verdubbelen ten opzichte van de huidige aannames. Deze toekomstige belasting is in de huidige beoordeling niet meegenomen, terwijl dit van wezenlijk belang is voor een realistische inschatting van de verkeersveiligheid.

Door de ontsluiting van het plangebied te realiseren via de Sint Janskamp, met een duidelijk ingerichte T-splitsing en passende bebording, wordt voorkomen dat extra verkeersdruk wordt gelegd op een reeds overbelast verkeerspunt. Tevens vervalt daarmee de noodzaak om de Slagmolen aan te passen, waardoor bestaande bomen en groenstructuren behouden kunnen blijven.

Wij verzoeken daarom om de ontsluiting via de Slagmolen richting de Berkelaarsweg af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer door middel van een diamantkoppaal, waarbij fietsers, brommers en voetgangers wel gebruik kunnen blijven maken van deze route, en al het gemotoriseerd verkeer vanuit het plan wordt ontsloten via de Sint Janskamp.

3. Parkeerproblematiek

Het plan leidt tot een toename van de parkeerbehoefte die slechts gedeeltelijk binnen het plangebied wordt opgelost. Een deel van deze parkeerdruk wordt afgewenteld op de Slagmolen, een smalle en rustige straat waar kinderen spelen.

Het realiseren van parkeerstroken langs de Slagmolen maakt de straat onoverzichtelijk en gevaarlijk. Bovendien zijn parkeerplaatsen voorzien aan het begin van de Slagmolen, nabij het kruispunt met de Berkelaarsweg, terwijl het plangebied zich aan het einde van de straat bevindt. Dit veroorzaakt extra overlast zonder functionele meerwaarde.

De parkeerbehoefte dient volledig binnen het plangebied te worden opgelost. Indien dit ruimtelijk niet mogelijk is, dient het aantal woningen te worden verminderd.

4. Ruimtelijke kwaliteit en provinciaal beleid

Conform de Limburgse principes – Woningbouw is het plangebied gelegen aan de rand van de landelijke kern Echt en feitelijk buiten het bestaand bebouwd gebied. De kwalificatie als ruimte-voor-ruimte-kavel is onjuist, aangezien geen sprake is van het verwijderen van landschapsontsierende agrarische bebouwing.

Het huidige gebruik betreft een weiland met pony's en een lage schuur, wat een rustig en natuurlijk beeld oplevert. De ontwikkeling leidt tot aantasting van de ruimtelijke kwaliteit. Het gebied kan niet worden aangemerkt als braakliggend.

5. Aantasting bestaande woonkwaliteit

Achter bestaande, karakteristieke en cultuurhistorisch waardevolle woningen wordt een nieuwbouwplan gerealiseerd. Dit leidt tot aantasting van het woon- en leefklimaat en tot waardedaling van deze panden.

6. Strijd met gemeentelijk beleid

Volgens de Omgevingsvisie Echt-Susteren dient woningbouw primair plaats te vinden binnen bestaand stedelijk gebied door herstructurering en transformatie, met respect voor cultuurhistorische waarden. Het onderhavige plan is hiermee in strijd.

7. Geluid

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd op de eerste dag van de bouwvakantie en geeft geen representatief beeld van de reguliere verkeersintensiteit. Zonder maatregelen is sprake van een te hoge geluidsbelasting. Aanvullend onderzoek wordt doorgeschoven naar een later stadium, terwijl nu reeds duidelijk is dat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat niet kan worden gegarandeerd zonder nodige aanpassingen.

Daarnaast ontbreekt onderzoek naar geluid van toekomstige installaties zoals koude-warmteopwekking.

8. Risico's, A2 en zelfredzaamheid

De afstand tot de A2 is berekend op basis van de situatie vóór de verbreding. Ook risicokaarten zijn verouderd. Verder wordt ten onrechte uitgegaan van zelfredzaamheid, terwijl het plan levensloopbestendige woningen omvat, waarbij deze zelfredzaamheid juist lager ligt.

Tevens is onduidelijk wanneer het aanvullend ecologisch onderzoek, voortvloeiend uit de quickscan, zal worden uitgevoerd.

9. Waterhuishouding

Het geadviseerde bouwpeil leidt ertoe dat het plangebied hoger komt te liggen dan omliggende tuinen, met een aanzienlijk risico op wateroverlast voor bestaande percelen. De sterke toename van verhard oppervlak en afname van groen verergert dit risico. Dat pas later herberekeningen worden uitgevoerd, achten wij onvoldoende.

Conclusie en verzoek

Gelet op het bovenstaande verzoeken wij u het voorgenomen besluit **niet vast te stellen**, dan wel het plan zodanig aan te passen dat de genoemde bezwaren volledig worden weggenomen.

Wij verzoeken u dit bezwaarschrift ontvankelijk en gegrond te verklaren en ons te informeren over het verdere verloop van de procedure.

Hoogachtend,

[Redacted signature]

Handtekening

[Redacted signature]

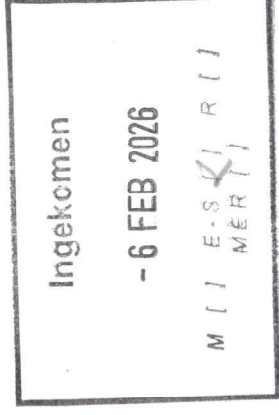
[Redacted signature]

Datum: 28-1-2026

Geacht college van burgemeester en wethouders,

Ondergetekenden,

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]



maakt hierbij, op grond van de Algemene wet bestuursrecht, **bezwaar** tegen het voorgenomen bouwplan met betrekking tot **Plan de Molenaar** zoals gepubliceerd in het Gemeenteblad met nr. 569529, 29 december 2025, Zienswijze Ontwerp TAM-Omgevingsplan 'Hoofdstuk 22f de Molenaar Echt.

Onderstaand treft u de gronden van bezwaar aan.

1. Bouwplan en groenvoorziening

Het bouwplan voorziet formeel in de realisatie van 16 woningen binnen het aangeduide plangebied. Desondanks is ons bekend dat de projectontwikkelaar reeds contact heeft opgenomen met de eigenaar van het naastgelegen perceel ten zuiden van het huidige plangebied met het oog op mogelijke aankoop. Deze zorg is ook tijdens de informatieavond nadrukkelijk geuit, aangezien het vermoeden bestaat dat het plan op termijn zal worden uitgebreid in zuidwestelijke richting, achter de woningen aan de Berkelaarsweg.

In de planstukken wordt consequent uitgegaan van 16 woningen en de daarbij behorende maximale verkeersbewegingen. Indien het plan echter wordt doorontwikkeld, hetgeen ruimtelijk aannemelijk wordt gemaakt door de inrichting van de centrale weg met een rotonde die eenvoudig kan aansluiten op een vervolgentwikkeling, zal de verkeersintensiteit aanzienlijk toenemen. De huidige beoordeling houdt hier geen rekening mee. Dit aspect is des te relevanter in relatie tot de verkeersveiligheid, zoals nader toegelicht onder punt 2.

Voorts wordt in het bouwplan gesteld dat een groenplan is opgesteld waarin bestaande bomen grotendeels zijn opgenomen. Hierbij wordt onvoldoende onderkend dat een deel van deze bomen zich bevindt op privéterrein van omliggende woningen en derhalve niet zonder meer kan worden betrokken bij een openbaar groenplan.

Daarnaast is in eerdere communicatie expliciet aangegeven dat de bomen langs de Slagmolen behouden zouden blijven. In het voorliggende plan wordt echter voorzien in parkeerstroken met grasbetontegels langs de Slagmolen. Dit leidt tot een vermindering van het bestaande groen (thans volledig gras) en tot graafwerkzaamheden die schade kunnen toebrengen aan de wortelstructuren van oude, bestaande bomen. Dit staat haaks op het uitgangspunt van behoud en bescherming van bestaande groenstructuren en landschappelijke waarden.

2. Ontsluiting en verkeersveiligheid

De ontsluiting van het plan via de Berkelaarsweg leidt tot extra verkeersdruk op een reeds zeer druk kruispunt. Hoewel in de planstukken wordt erkend dat sprake is van een hoge verkeersintensiteit, wordt geconcludeerd dat de beperkte toename van verkeersbewegingen kan worden opgevangen. Deze conclusie achten wij onvoldoende onderbouwd en onvolledig.

Bij de beoordeling is onvoldoende rekening gehouden met:

- het nieuwbouwplan van 12 appartementen aan de Maasbrachterweg, met een in- en uitrit op korte afstand (circa 25 meter) van hetzelfde kruispunt;
- het ontbreken van transparantie over de datum en het tijdstip waarop het verkeersonderzoek is uitgevoerd;
- de aanwezigheid van grote aantallen scholieren en andere fietsers, die in de praktijk vaak onvoldoende bedacht zijn op verkeer van rechts;
- de continue verkeersstromen van en naar de Nettorama, inclusief bevoorradend vrachtverkeer.

Binnen een straal van circa 50 meter komen hierdoor meerdere verkeersstromen samen (Nettorama, Connect College, Remise en nieuwbouwonwikkelingen van 24 woningen aan de Populierlaan), hetgeen leidt tot een onoverzichtelijke en verkeersonveilige situatie, met name voor kwetsbare verkeersdeelnemers.

Gelet op het feit dat het plangebied is gesitueerd aan het einde van de Slagmolen (tegen de Sint Janskamp aan) en dat zich aan de achterzijde dus reeds een ontsluitingsweg bevindt (Sint Janskamp), verzoeken wij nadrukkelijk om de ontsluitingsstructuur opnieuw te beoordelen. In telefonisch overleg met de verkeersdeskundige is aangegeven dat ontsluiting via de Sint Janskamp zou kunnen leiden tot een verhoogd risico op kop-staartbotsingen, omdat verkeer op deze weg niet bedacht zou zijn op afslaand verkeer. Wij achten dit argument onvoldoende zwaarwegend. Het betreft een 50 km/uur-weg, waarop afslaand verkeer geen uitzonderlijke situatie is. Bovendien kan de situatie duidelijk worden gereguleerd met verkeersborden en is ter hoogte van de mogelijke in- en uitrit reeds sprake van een wegversmalling, waardoor verkeer daar vanzelf afremt.

Naar onze mening weegt het theoretische risico op kop-staartbotsingen niet op tegen de daadwerkelijke en structurele verkeersonveiligheid die ontstaat door extra verkeersdruk op een locatie waar dagelijks grote aantallen fietsers en jeugdige verkeersdeelnemers passeren. Daarbij komt dat, indien het plan in de toekomst wordt uitgebreid zoals hierboven geschetst, de verkeersintensiteit ten minste zal verdubbelen ten opzichte van de huidige aannames. Deze toekomstige belasting is in de huidige beoordeling niet meegenomen, terwijl dit van wezenlijk belang is voor een realistische inschatting van de verkeersveiligheid.

Door de ontsluiting van het plangebied te realiseren via de Sint Janskamp, met een duidelijk ingerichte T-splitsing en passende bebording, wordt voorkomen dat extra verkeersdruk wordt gelegd op een reeds overbelast verkeerspunt. Tevens vervalt daarmee de noodzaak om de Slagmolen aan te passen, waardoor bestaande bomen en groenstructuren behouden kunnen blijven.

Wij verzoeken daarom om de ontsluiting via de Slagmolen richting de Berkelaarsweg af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer door middel van een diamantkoppaal, waarbij fietsers, brommers en voetgangers wel gebruik kunnen blijven maken van deze route, en al het gemotoriseerd verkeer vanuit het plan wordt ontsloten via de Sint Janskamp.

3. Parkeerproblematiek

Het plan leidt tot een toename van de parkeerbehoefte die slechts gedeeltelijk binnen het plangebied wordt opgelost. Een deel van deze parkeerdruk wordt afgewenteld op de Slagmolen, een smalle en rustige straat waar kinderen spelen.

Het realiseren van parkeerstroken langs de Slagmolen maakt de straat onoverzichtelijk en gevaarlijk. Bovendien zijn parkeerplaatsen voorzien aan het begin van de Slagmolen, nabij het kruispunt met de Berkelaarsweg, terwijl het plangebied zich aan het einde van de straat bevindt. Dit veroorzaakt extra overlast zonder functionele meerwaarde.

De parkeerbehoefte dient volledig binnen het plangebied te worden opgelost. Indien dit ruimtelijk niet mogelijk is, dient het aantal woningen te worden verminderd.

4. Ruimtelijke kwaliteit en provinciaal beleid

Conform de Limburgse principes – Woningbouw is het plangebied gelegen aan de rand van de landelijke kern Echt en feitelijk buiten het bestaand bebouwd gebied. De kwalificatie als ruimte-voor-ruimte-kavel is onjuist, aangezien geen sprake is van het verwijderen van landschapsontsierende agrarische bebouwing.

Het huidige gebruik betreft een weiland met pony's en een lage schuur, wat een rustig en natuurlijk beeld oplevert. De ontwikkeling leidt tot aantasting van de ruimtelijke kwaliteit. Het gebied kan niet worden aangemerkt als braakliggend.

5. Aantasting bestaande woonkwaliteit

Achter bestaande, karakteristieke en cultuurhistorisch waardevolle woningen wordt een nieuwbouwplan gerealiseerd. Dit leidt tot aantasting van het woon- en leefklimaat en tot waardedaling van deze panden.

6. Strijd met gemeentelijk beleid

Volgens de Omgevingsvisie Echt-Susteren dient woningbouw primair plaats te vinden binnen bestaand stedelijk gebied door herstructurering en transformatie, met respect voor cultuurhistorische waarden. Het onderhavige plan is hiermee in strijd.

7. Geluid

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd op de eerste dag van de bouwvakantie en geeft geen representatief beeld van de reguliere verkeersintensiteit. Zonder maatregelen is sprake van een te hoge geluidsbelasting. Aanvullend onderzoek wordt doorgeschoven naar een later stadium, terwijl nu reeds duidelijk is dat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat niet kan worden gegarandeerd zonder nodige aanpassingen.

Daarnaast ontbreekt onderzoek naar geluid van toekomstige installaties zoals koude-warmteopwekking.
