



# GEMEENTE EEMNES

## BESLISVOORSTEL RAAD EEMNES

<b>Van</b>	Gemeente Eemnes – College van B&W
<b>Aan</b>	Gemeenteraad
<b>Portefeuillehouder</b>	Eek, J.
<b>Afdeling/team</b>	Ruimtelijke Ontwikkeling
<b>Datum vaststelling B&amp;W</b>	19 mei 2026
<b>Openbaar?</b>	Ja

### Onderwerp

Transformatie aan de Eem

### Kernboodschap

Op 26 mei 2025 heeft de gemeenteraad besloten om voor de ontwikkeling van de terreinen Ocriet en Sterk uit te gaan van de bouw van 99 + 4 woningen. Daarnaast heeft de raad besloten het gebied te ontsluiten door de aanleg van een nieuwe weg (zuid-variant) die achter de bestaande woningen van Eembrugge loopt. In een brief van 9 mei 2025 hebben de ontwikkelaars vijf aandachtspunten vermeld die cruciaal zijn voor het welslagen van de ontwikkeling van het raadsbesluit van 26 mei 2025. In het afgelopen jaar is de haalbaarheid van het raadsbesluit uitgebreid onderzocht. In een brief van 25 februari 2026 delen de eigenaren/ontwikkelaars van Ocriet en Sterk mee, dat zij concluderen dat het raadsbesluit van destijds niet haalbaar is en afzien van de bouw van 99 + 4 woningen en de aanleg van de nieuwe weg. Hiervoor in de plaats stellen zij de bouw van 61 woningen voor waarbij voor de ontsluiting gebruik wordt gemaakt van de bestaande weg.

### Besluiten

De raad besluit:

1. De beslispunten 1, 2 en 3 (bouw 99 + 4 woningen = 1. Aanleg nieuwe zuidelijke weg = 2. Vaststellen verkavelingsplan = 3) van het raadsbesluit van 26 mei 2025 inzake de herontwikkeling van de terreinen Ocriet en Sterk in te trekken.
2. Voor de herontwikkeling van de terreinen Ocriet en Sterk uit te gaan van de bouw van 61 woningen en geen appartementengebouwen te realiseren.
3. Voor de ontsluiting uit te gaan van de bestaande Eemweg.
4. In te stemmen met het verkavelingsplan (61 woningen) als basis voor het stedenbouwkundige plan en omgevingsplan.
5. De nieuw aan te leggen straat in het gebied 'Ocrietlaan' te noemen.

## **Aanleiding voorstel**

Het industrieterrein van Ocriet en Sterk is al lange tijd in beeld voor woningbouw. In de loop van de jaren, globaal vanaf 2007, zijn hiervoor diverse studies uitgevoerd, maar dat heeft tot verleden jaar nooit geleid tot vaststelling van een plan.

Op 26 mei 2025 is er wel door de raad een plan vastgesteld, uitgaande van 99 + 4 woningen en de aanleg van een nieuwe weg door de polder. De ontwikkelaars geven in hun brief van 25 februari 2026 evenwel het volgende aan:

- “Na gesprekken met medewerkers en gedeputeerde van de provincie Utrecht gaf de schriftelijke reactie van de provincie van 8 december 2025 onvoldoende zekerheid voor het verkrijgen van de benodigde vergunningen.
- Er zijn meerdere grondeigenaren die geen medewerking willen verlenen aan de verkoop van hun grond. Eén eigenaar wil in ruil hiervoor extra m2 uitbreiding van zijn bedrijfsterrein hetgeen volgens het schrijven van de provincie Utrecht niet is toegestaan.
- De kosten van de aanleg van een nieuwe ontsluiting staan niet in verhouding tot het resultaat van de ontwikkeling en geven hierdoor een negatief resultaat”.

De ontwikkelaars stellen voor om uit te gaan van 61 woningen, geen appartementen te bouwen en geen nieuwe weg aan te leggen.

In dit voorstel wordt ingegaan op het standpunt van de ontwikkelaars. Ter onderbouwing van het voorstel is aan bureau Goudappel gevraagd om de verkeersaspecten in beeld te brengen als gevolg van de bouw van maximaal 61 woningen. Hiervoor zijn in de maand april 2026 ook nieuwe verkeerstellingen uitgevoerd.

## **Doel**

Het doel van dit nieuwe voorstel is de uitvoering van de Gebiedsvisie – waarbij transformatie van bedrijvigheid naar woningbouw voorwaardenscheppend is - mogelijk maken. Daarnaast draagt de gemeente, met de bouw van een substantieel aantal woningen bij aan het inlopen van het lokale en regionale woningtekort.

## **Toelichting besluit (argumenten)**

### *1.1 De keuze voor een nieuw plan is realistisch en onderbouwd.*

De ontwikkelaars hebben helder gemaakt waarom het eerdere plan niet uitvoerbaar is. Zij geven drie argumenten aan waarom zij willen afzien van de bouw van 99 + 4 woningen en de aanleg van een nieuwe weg. Het betreft kortweg:

1. De medewerking van de provincie is onvoldoende zeker.
2. Niet alle grondeigenaren willen meewerken aan de verkoop van de benodigde grond voor de weg.
3. De aanlegkosten alsmede de verwervingskosten van de nieuwe weg zijn te hoog.

### **Ad 1. Provincie**

De provincie heeft aanvullend onderzoek nodig om tot een goed onderbouwde keuze te komen. Een voorwaarde die de provincie stelt, is een landelijke inpassing van de weg. Door de weg op maaiveld aan te leggen zonder het planten van bomen en minimale verlichting lijkt hieraan wel te

kunnen worden voldaan. Verder wil de provincie nader onderzoek of de nieuwe weg op een veilige wijze kan worden aangesloten op het kruispunt met verkeerslichten op de provinciale weg. Of dit haalbaar is, is niet onderzocht.

Overigens stelt ook het Waterschap eisen voor wat betreft de aanleg van een nieuwe weg, zoals het compenseren van verhard oppervlak door het aanleggen van water (extra grond voor aankopen), en een nader onderzoek naar het effect op grondwaterstromen. Met het Waterschap is ook gesproken over het verhoogd aanleggen van de weg om zo een veilige ontsluiting te hebben bij eventuele overstromingen. Dit lijkt echter strijdig met een landelijke inpassing.

#### Ad 2. Grondeigenaren

Als niet alle grondeigenaren hun gronden willen verkopen, zal onteigend moeten worden. Deze onteigeningsprocedure zal naar verwachting zeker een aantal jaren duren en de uitkomst is niet 100% zeker. De ontwikkelaars zijn bang voor een nog langere procedure, waardoor de kosten steeds nog verder oplopen.

#### Ad 3. Kosten

Bij de voorbereiding van het raadsbesluit van 26 mei 2025 zijn doorrekeningen (bouw 69 woningen, 90 woningen en 120 woningen en bij alle varianten een nieuwe zuidelijke ontsluitingsweg) gemaakt voor de grondexploitatie. Met andere woorden, er is uitgerekend wat de verkoop van de gronden voor de woningen oplevert en wat de kosten zijn. In alle drie de situaties levert de grondexploitatie een negatief eindsaldo op, waarbij de variant van 120 woningen het negatieve saldo het kleinst is. Bij de besluitvorming in 2025 waren we hier al van op de hoogte. Maar de gemeente ging ervan uit, dat de vastgoedexploitatie (dus de winst op de verkoop van de woningen) het negatieve saldo zou kunnen goed maken.

Er zijn echter een aantal redenen waarom de kosten hoger worden en het negatieve resultaat groter. Allereerst zijn de aanlegkosten van de weg hoger dan eerder geraamd. Uit onderzoek naar draagkracht van de bodem blijkt, dat er ten behoeve van de aanleg van de weg, de bodem dermate slap is, dat de grond gedurende langere tijd voorbelast moet worden. Hiermee worden de kosten hoger worden dan eerder geraamd. Daarnaast is gerekend met een te lage verwervingsprijs van de grond terwijl nu, op basis van advies van de aankoopmakelaar, gerekend wordt met een hogere prijs.

Daarnaast kan pas worden voorbelast als de gronden in eigendom zijn van de ontwikkelaars (zie ook onder ad. 2). Dit gaat alles bij elkaar jaren in beslag nemen met als gevolg dat de rentelasten steeds verder oplopen.

Het financiële argument en de lange procedures die veel onzekerheid qua uitkomst met zich meebrengen, zijn de belangrijke redenen voor het standpunt van de ontwikkelaars. Het aanleggen van een nieuwe weg en aankoop van gronden daarvoor zijn (te) hoog voor een ontwikkeling van 99 + 4 woningen. Dit standpunt wordt door de Grondexploitaties die in 2025 zijn gemaakt en de nieuwe inzichten, bevestigd.

## 1.2 Verkeersonderzoek toont aan dat er bij de bouw van 61 woningen geen nieuwe weg nodig is

In de afgelopen jaren zijn er drie verkeersonderzoeken uitgevoerd. Het betreft:

1. Verkeerskundig onderzoek Ocrietlocatie – 27 juni 2022 van Goudappel
2. Impactanalyse herontwikkeling Ocriet/Sterk – 12 april 2024 van Movares
3. Update verkeerskundig onderzoek Ocriet- en Sterklocatie Eembrugge – 13 mei 2026 van Goudappel

Voor het laatste onderzoek zijn nieuwe verkeerstellingen (april 2026) uitgevoerd.

Ad 1. Het onderzoek van Goudappel ging destijds uit van 90 woningen op de locatie. Goudappel trok de volgende conclusies:

- De verkeersgeneratie van de ontwikkeling bedraagt circa 650 motorvoertuigen per weekdageemaal. Het verkeer zal hoofdzakelijk afgewikkeld worden via de Eemweg in zuidelijke richting en passeert daarbij de kern Eembrugge.
- Op basis van de wegkenmerken, principes van Duurzaam Veilig, routekeuze en verkeerstellingen op de omliggende wegen wordt geconcludeerd dat het extra verkeer als gevolg van de ontwikkeling veilig afgewikkeld kan worden op het bestaande wegennet. Voor de veilige verkeersafwikkeling is het wel nodig om de bermen van de Eemweg (buiten de kom) te verharderen.
- Alternatieve ontsluitingsroutes ontlasten de kern Eembrugge. Verkeerskundig gezien is het niet raadzaam in te zetten op dergelijke alternatieven.

Ad 2. Het onderzoek van Movares was niet alleen gericht op verkeersaspecten, maar keek ook naar hinderaspecten zoals geluid, trilling en fijnstof. Movares zet mogelijke manieren van ontsluiting naast elkaar en trekt daarbij de volgende conclusies:

- Het afwikkelen van de verkeersbewegingen van (maximaal) 90 woningen kan via de bestaande infrastructuur (variant Bestaand). Hiervoor dienen wel de volgende maatregelen genomen te worden:
  - o Wegbreedte in Eembrugge aanpassen naar 4,8m. Uitvoeren in asfaltverharding om geluid- en trillingen te beperken.
  - o Het voorzien van een passeerhaven (lengte 20m) in de Kerkeweg en onderhoud aan de Kerkeweg
  - o Voorzien van 5 parkeerplaatsen in Eembrugge.
  - o Voorzien van wegversmallingen als snelheid remmende maatregelen
  - o Voorzien van 12 parkeerplaatsen langs de Geerenweg voor bewoners- en bezoeker parkeren.
  - o Het verbreden van de Eemweg tot 4,8m tussen Eembrugge en huidige ingang van het Sterkterrein.
  - o Het voorzien van fietssuggestiestroken op de Geerenweg tussen het fietspad (ter hoogte van de brug) en kruispunt Geerenweg/Bisschopsweg.
- Verkeerskundig is variant Zuid het meest opportuun. Variant Zuid daagt bij aan een maatschappelijk verantwoordelijke keuze voor ruimtelijke ontwikkelingen. Het verbetert de leefbaarheid binnen het studiegebied door een evenwichtige toedeling van functies aan de diverse locaties binnen het studiegebied (woon-/werkgebieden en bestaande/toekomstige wegen). Opgemerkt wordt dat de risico's ten aanzien van de haalbaarheid van deze variant groot zijn (afhankelijkheden t.a.v. grondverwerving en landschappelijke inpassing). Dit kan resulteren dat de voorgenomen herontwikkeling niet doorgezet wordt.
- Varianten West en West-2 dragen in beperktere mate bij aan een verkeerskundig optimale

ontsluiting i.r.t. de leefbaarheid. De risico's ten aanzien van de haalbaarheid zijn hier kleiner dan bij variant Zuid.

Ad 3. De ontwikkelaars hebben aangegeven te opteren voor 60 (in het stedenbouwkundige model zijn 61 woningen opgenomen) woningen. Omdat dit aantal niet is onderzocht hebben we aan Goudappel gevraagd om ook dit scenario te onderzoeken.

Goudappel concludeert:

- De verkeersgeneratie van de ontwikkeling bedraagt circa 450 tot 540 mvt per werkdagemaal, op basis van respectievelijk 50 tot maximaal 61 woningen. Zonder rekening te houden met het wegvallen van huidige functies. Ten opzichte van de invulling conform het vigerende omgevingsplan ligt de verkeersgeneratie van de toekomstige woningen circa 55% tot 60% lager.
- Binnen de huidige wegenstructuur zal verkeer hoofdzakelijk afgewikkeld worden via de Eemweg in zuidelijke richting door de kern Eembrugge. Voor een veilige verkeersafwikkeling van het extra verkeer als gevolg van de ontwikkeling binnen de huidige vormgeving, is het nodig om bermverharding aan te brengen op de Eemweg buiten de bebouwde kom (op het wegvak tussen de komgrens en de ontwikkellocatie). Op de overige wegvakken blijft de verkeersintensiteit, ook na planrealisatie, passend bij de vormgeving en functie van de wegen; het extra verkeer kan hier veilig afgewikkeld worden. Aangezien de verkeersintensiteit in Eembrugge circa 2x zo groot wordt, wordt geadviseerd om het effect op de geluidsbelasting te onderzoeken. Al dan niet in een later stadium zijn ook de mate van trillinghinder en de civieltechnische mogelijkheden onderzoek waardig.
- De alternatieve route is de noordelijke route via de Kerkeweg en de Geerenweg. Zonder sturing zal de verkeersintensiteit op deze wegvakken nauwelijks tot niet toenemen als gevolg van de beoogde ontwikkeling, omdat het verkeer vooral kiest voor de kortste en/of snelste route, via de kern Eembrugge. Op beide wegvakken zijn de huidige verkeersintensiteiten passend bij de huidige vormgeving en functie van de weg.

*1.3 Een rondweg heeft ruimtelijk impact die niet gerechtvaardigd is voor de bouw van 61 woningen.* Voor de bouw van 61 woningen is de aanleg van een nieuwe weg door de polder niet nodig. Dit heeft als voordeel, dat het open landschap niet wordt aangetast en de gevolgen voor het vogelweidegebied en andere flora en fauna beperkt blijven.

*1.4 Door het wegvallen van de industriefuncties van Ocriet en Sterk neemt de verkeersdruk af.* De bedrijfsbestemmingen van Ocriet en Sterk leveren een theoretisch te verwachten verkeersgeneratie op van 1200 motorvoertuigen per dag. Naast het huidige verkeersaanbod is dat 1644 (1200 voor de bedrijfsbestemming plus 444 uit de tellingen) per dag op.

In de nieuwe situatie met 61 woningen wordt dat totale aantal aanbod van motorvoertuigen door Eembrugge 989 (540 nieuwe woningen plus 444 uit de telling).

Geconcludeerd kan worden dat er met de bouw van 61 woningen sprake van een verbetering van de leefbaarheid voor de bewoners van Eembrugge.

#### *4.1 Het verkavelingsplan is passend*

Ten opzichte van het verkavelingsplan dat op 26 mei 2025 is vastgesteld, zijn in het nieuwe plan geen appartementengebouwen noch betaalbare woningen opgenomen. Het niet opnemen van een

appartementengebouw is ook als wens naar voren gekomen vanuit de omgeving bij de participatie. De ontwikkelaars dienen voor de niet gebouwde betaalbare woningen een afdracht te doen aan het vereveningsfonds. Wij vinden 61 woningen passend in het gebied en ook beter passend dan de verkavelingen van 120 of 99 + 4 woningen.

#### *5.1 De nieuwe straat in het gebied wordt Ocrietlaan*

In het gebied van Ocriet en Sterk wordt één nieuwe buurtontsluiting straat aangelegd. De andere woningen worden aan de Eemweg gesitueerd. In overleg met de Straatnamencommissie wordt voorgesteld om deze straat 'Ocrietlaan' te noemen, refererend aan het jarenlange industriële gebruik van de grond.

#### **Vastgesteld wettelijk- en beleidskader**

Omgevingswet, Gebiedsvisie 'Transformatie aan de Eem', Woonvisie met zorgcomponent 2024-2028

#### **Relatie BEL-gemeenten en BEL Combinatie**

N.v.t.

#### **Kanttekeningen**

##### *1.1 Overleg met Baarn is nodig om te bepalen welke voorzieningen er nodig zijn om het overlast voor bewoners aan de Eemweg te beperken.*

De bouw van 61 duurdere woningen levert een verkeersgeneratie van 540 extra voertuigbewegingen op, naast de bestaande verkeersgeneratie van 450 voertuigbewegingen per etmaal. Goudappel adviseert om hiervoor aanvullend akoestisch onderzoek te doen alsmede trilling onderzoek. In overleg met Baarn zullen deze onderzoeken worden gedaan.

Op basis van het onderzoek van Movares van 2024 is onze inschatting dat geluid en trillingen, na eventueel aanpassing van de Eemweg niet leidt tot onaantvaardbare overlast voor de bewoners.

Met de gemeente Baarn en de ontwikkelaars moeten vervolgens ook afspraken worden gemaakt voor eventuele aanpassingen aan de weg in Baarn.

##### *1.2 Industrie is nog steeds een optie*

De bestemming van het Ocriet en Sterk terrein is "bedrijf tot en met categorie 3.1 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten" met een bebouwingspercentage van 60%. Binnen deze categorie vallen een groot aantal bedrijven die een grote verkeer aantrekkende werking hebben (zie hierboven: 1200 motorvoertuigen per dag). Bij een ruimtelijke ontwikkeling moeten bestaande mogelijkheden worden afgewogen tegen nieuwe mogelijkheden. Qua hinder alsmede qua verkeer aantrekkende werking is er bij woningbouw geen toename van hinder of verkeer te verwachten ten opzichte van de bedrijfsbestemming er is zelfs sprake van een aanzienlijke vermindering/verbetering.

In de Gebiedsvisie 'transformatie aan de Eem' is aangegeven dat de gemeente streeft naar een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van Eembrugge. Van industrie naar wonen en recreëren. Van rommelig naar kwaliteit. Het behoud van de industrie functie past niet in deze visie en is voor de gemeente geen te overwegen optie.

### *1.3 Zijn er nog andere reële alternatieven?*

Een alternatief is om meer woningen, bijvoorbeeld 120, toe te staan. Dit aantal is echter door de raad afgewezen. Daarnaast is er ook bij 120 woningen, door de aanleg van een nieuwe weg, een financieel te kort. Bovendien is de druk op de beschikbare grond hoog. Meer woningen is dus geen alternatief.

Het is mogelijk dat de gemeente een substantiële financiële bijdrage levert aan de aanleg van de weg. Bij de bouw van 99 + 4 woningen en de verplichte aanleg van de weg, is het te kort dermate groot, dat de gemeentelijke bijdrage fors zal moeten zijn. Gezien vanuit de gemeentelijke financiële positie is dat onwenselijk. En overigens is er ook dan nog steeds onzekerheid voor wat betreft onteigening en de doorlooptijd.

Minder dan 61 woningen is ruimtelijk uiteraard mogelijk. Dit ligt echter niet voor de hand omdat de verkaveling met 61 woningen laat zien, dat dit passend is in de omgeving en het een logische keuze is om de beschikbare gronden efficiënt te benutten.

Hierboven gaven we al aan, dat de huidige industriebestemming gehandhaafd kan worden. Het aantal verkeersbewegingen door Eembrugge zal dan weer toenemen naar het niveau van 15 tot 20 jaar geleden en veel meer zijn dan bij 61 woningen. Bovendien past het behoud van deze bestemming niet bij de door de raad vastgestelde visie.

### *1.4 Voorkomen moet worden dat het terrein nog voor lange tijd braak ligt.*

De gemeente is al gedurende ca. 20 jaar bezig met de herontwikkeling van Ocriet (en later Sterk). Na de brand bij de Ocrietfabriek ligt het terrein er onverzorgd bij, met kans op verloedering. Het is voor alle betrokken wenselijk, dat door middel van de ontwikkeling van woningen, hieraan een einde komt.

### *1.5 Het plan voldoet niet aan de Woonvisie*

Evenals het plan van 99 + 4 woningen voldoet het voorliggende plan van 61 woningen niet aan het woonbeleid. De betaalbare woningen worden middels financiële bijdrage gecompenseerd of op een andere locatie in Eemnes gebouwd. Ook nul-tredenwoningen moeten op een andere plek worden gecompenseerd.

### *1.6 Kunnen de woningen worden aangesloten op het stroomnet?*

We gaan er vanuit, dat als de gemeente vóór 1 juli 2026 het verkavelingsplan vaststelt en huisnummers toekent, de woningen op het stroomnet kunnen worden aangesloten. Volledige zekerheid hebben we daar niet over. Naarmate het besluit over het verkavelingsplan wordt uitgesteld, wordt de kans op een normale aansluiting (directe aansluiting) kleiner. Gevolg zou kunnen zijn, dat het terrein nog jaren braak ligt.

### *1.7 Eenrichtingsweg heeft nadelen en is niet nodig.*

Movares geeft in hun rapport ook het instellen van eenrichtingsverkeer als optie. Deze variant gaat uit van het instellen van een verkeerscirculatie in het projectgebied. Verkeer naar de ontwikkellocatie kan het gebied alleen bereiken door met de klok mee te rijden. Dat wilt zeggen: vanaf de Bisschopsweg moet het verkeer via de Geerenweg – Kerkeweg – Eemweg naar haar bestemming rijden. Bij het wegrijden moet het verkeer gebruik maken van de Eemweg (via de kern

van Eembrugge) – Geerenweg – Bisschopsweg. Bestemmingsverkeer naar Eembrugge kan wel via haar normale route (via de Geerenweg) blijven rijden, in twee richtingen. Ook de Geerenweg (tussen Bisschopsweg en Kerkeweg) blijft in twee richtingen begaanbaar.

Hiervoor moeten wel de benodigde infrastructurele maatregelen worden getroffen:

- Instellen van éénrichtingsverkeer op de Kerkeweg.
- Voorzien van bermverharding (0,6m breed per berm) langs de Kerkeweg.
- Bochtverbreding kruispunt ter hoogte van Jachthaven (R=8m).
- Realiseren keerlus ter hoogte van huidige inrit Sterk-terrein voor keren verkeer vanuit Eembrugge.
- Wijzigen voorrangssituatie kruispunt Bisschopsweg – Geerenweg naar voorrangskruispunt.
- Verbreden Geerenweg (gedeelte parallel aan oprit A1) naar 4,8m.
- Rijbaan Eemweg in Eembrugge vervangen door asfaltverharding.

Movares concludeert het volgende: 'In deze variant neemt de intensiteit op alle wegvakken toe. De totale verkeerdruk wordt verspreid over het gebied. Doordat de Geerenweg en Kerkeweg een nadrukkelijker functie krijgen, is het risico op verkeersonveilige situatie groot. Dit geldt voor twee wegvakken; de Geerenweg parallel aan de oprit A1 en de Kerkeweg'. En verder: 'Opgemerkt wordt dat door het éénrichtingsverkeer (met de klok mee) de bereikbaarheid van zwaar verkeer ernstig beperkt wordt. Het is niet wenselijk dat zwaar verkeer achteruit moet rijden ter hoogte van de jachthaven en Ocriet-eiland om haar eindbestemming te bereiken. De beperkte ruimte op deze kruispunten in combinatie met zware lasten maakt dat dit een groot verkeersveiligheidsrisico is'.

Omdat het gebruik van de Eemweg bij de bouw van 61 woningen prima mogelijk is, wordt een verdere uitwerking van de variant 'eenrichtingsweg' afgeraden.

### *1.8 Gemeente Baarn opteert voor de aanleg van een nieuwe weg*

De wethouder van de gemeente Baarn heeft meegedeeld, nog steeds voorstander te zijn voor de aanleg van een nieuwe weg.

#### **Financiën**

##### *Kosten van deze ontwikkeling worden verhaald*

Uitgangspunt van deze ontwikkeling is dat het budgetneutraal voor de gemeente verloopt. Er wordt financieel niet bijgedragen aan het plan. Op grond van de Omgevingswet is de gemeente ook verplicht om deze kosten te verhalen op de ontwikkelaars. Met de ontwikkelaars zal een aanvullende anterieure overeenkomst gesloten worden om kosten voor wat betreft aanpassing van wegen en andere openbare voorzieningen en procedurekosten te kunnen verhalen.

In gezamenlijk bestuurlijk overleg met Baarn zullen afspraken gemaakt moeten worden met de ontwikkelaars over de benodigde aanpassingen aan de bestaande wegen en eventuele andere verkeersmaatregelen.

Het voorstel van de ontwikkelaars is om geen betaalbare woningen te bouwen. Hiervoor moet dan wel een bijdrage in het vereveningsfonds worden gestort.

## **Begrotingswijziging nodig?**

N.v.t.

## **Uitvoering**

- Uitwerken van het verkavelingsplan naar een stedenbouwkundig plan en omgevingsplan
- Milieuonderzoeken
- Sluiten nieuwe anterieure overeenkomst
- Opstellen omgevingsplan

## **Communicatie**

De brief van 25 februari 2026 van de ontwikkelaars is besproken met de Onderzoeksgroep van omwonenden, bedrijven en belanghebbenden waarbij ook de gemeente Baarn vertegenwoordigd was. De Onderzoeksgroep reageerde verdeeld, maar over het algemeen niet negatief, op de mededeling van de ontwikkelaars.

Op 2 juni 2026 is nog een inloopavond gehouden voor alle omwonenden en belanghebbenden.

Verder heeft er bestuurlijk overleg met de wethouder van Baarn plaatsgevonden.

## **Bijlagen**

0. Concept raadsbesluit
1. Verkeerskundig onderzoek Ocrietlocatie – 27 juni 2022 van Goudappel
2. Impactanalyse herontwikkeling Ocriet/Sterk – 12 april 2024 van Movares
3. Update verkeerskundig onderzoek Ocriet- en Sterklocatie Eembrugge – 13 mei 2026 van Goudappel
4. Brief ontwikkelaars van 25 februari 2026
5. Stedenbouwkundige verkaveling 61 woningen