

UITSLUITEND PER EMAIL

Gemeente Eemnes
T.a.v. de Gemeenteraad,
het college van B&W,
Afd. Ruimtelijke ontwikkeling,
Alle fracties.

Datum: 9 juni 2026

Betreft: Raadsvoorstel Transformatie aan de Eem | Raadsbesluit d.d. 29 juni 2026

Geachte leden van de Gemeenteraad, geacht college van B&W, geachte medewerkers van de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling en geachte fractievoorzitters en -leden,

In aanvulling op de brief van 20 mei jl. (**bijlage 1**) – en naar aanleiding van voornoemd raadsvoorstel en het voorgenomen raadsbesluit – richten de bewoners van Eembrugge zich (wederom) tot u. Omdat er zorgen zijn over wijziging van de plannen betreffende de ontwikkeling van het Ocrietterrein. Welke voortkomen uit het feit dat het raadsvoorstel op meerdere wezenlijke punten onvoldoende is gemotiveerd en is gebaseerd op gebrekkig en intern tegenstijdig onderzoek, wat naar onze mening nimmer tot zorgvuldige, goed onderbouwde en daarmee juiste besluitvorming kan leiden.

Vooropgesteld wordt dat wij niet tegen bouw zijn, dat is ook nooit het geval geweest. Wij begrijpen dat er woningen nodig zijn, althans dat de Gemeente Eemnes een groeiopdracht heeft. Wij hebben vooral bezwaar tegen de ontsluiting. Zeker nu er vorig jaar een plan lag dat breed gedragen werd en wat naar onze mening nu onvoldoende zorgvuldig en onvoldoende gemotiveerd terzijde wordt geschoven. Met als gevolg dat een uitdaging voor de ontwikkelaars een probleem van de inwoners van Eembrugge en van de Gemeente Baarn wordt.

In het hiernavolgende wordt toegelicht dat de argumenten van de ontwikkelaars om het plan van 2025 te verlaten onvoldoende worden toegelicht, niet in lijn lijken te zijn met de werkelijkheid en tevens onvoldoende zijn afgewogen tegen de impact van het alternatief dat nu wordt voorgesteld. Ook wordt toegelicht dat er onvoldoende onderzoek is gedaan, naar zowel alle relevante feiten als bijvoorbeeld geluid-, trillings- en milieueffecten. En dat er gebreken kleven aan het onderzoek dat wél is gedaan. Alle feiten en belangen zijn dus nog niet kenbaar dan wel in kaart gebracht. Daarnaast wordt toegelicht wat alle bezwaren zijn tegen het raadsvoorstel. Als gevolg hiervan is het raadsvoorstel gebaseerd op onvoldoende zorgvuldig onderzoek en is het mogelijke besluit dat hieruit voortvloeit niet te motiveren. Het voorgenomen raadsbesluit zal dus formele gebreken kennen. En dat geldt eveneens voor eventuele omgevingsrechtelijke stappen die mogelijk hierna zullen volgen. Wat het besluit vatbaar maakt voor aantasting. Bij onjuiste besluitvorming zullen de bewoners van Eembrugge zich genoodzaakt zien hiertegen (juridische) stappen te ondernemen.

Korte samenvatting van de inhoud

Deze brief bevat onze bezwaren tegen het raadsvoorstel Transformatie aan de Eem en het voorgenomen raadsbesluit van 29 juni 2026. Onze bezwaren zijn op drie hoofdpunten te samenvatten.

Ten eerste zijn de argumenten die de ontwikkelaars aanvoeren voor het loslaten van het plan van 2025 — onzekerheid door de Provincie, weerstand van grondeigenaren, te hoge kosten — niet op waarheid controleerbaar. Geen van deze argumenten is voldoende

onderbouwd met verifieerbare gegevens, en geen enkel bevoegd gezag heeft het eerdere plan formeel als onhaalbaar beoordeeld.

Ten tweede is de verkeerskundige onderbouwing van het raadsvoorstel ondeugdelijk. De rapporten zijn intern tegenstrijdig, de tellingen zijn uitsluitend uitgevoerd op gemiddelde werkdagen in het voorjaar, en de gehanteerde normen zijn gebaseerd op forensisch woonwerkverkeer. Die normen zijn niet een op een toepasbaar op de Eemweg, met slechts een huizenaantal van minder dan 20, en die een overwegend recreatief karakter heeft vanwege de fietsroute, de jachthaven, het viswater, de horeca, enz. De werkelijke verkeersdruk op piekdagen — de momenten die bepalend zijn voor veiligheid en leefbaarheid — is in geen enkel onderzoek gemeten of meegewogen.

Ten derde zijn de alternatieve ontsluitingsroutes West 1 en West 2 nooit deugdelijk afgewogen. Movares heeft beide varianten in 2024 als technisch uitvoerbaar beoordeeld, in opdracht van beide gemeenten. Geen enkel bevoegd gezag heeft deze varianten als onhaalbaar aangemerkt. Een gemotiveerde afweging ontbreekt volledig, wat een zelfstandig en ernstig motiveringsgebrek oplevert.

Op basis van het voorgaande verzoeken wij de raad het voorgenomen besluit in deze vorm niet te nemen. Een en ander wordt in het hiernavolgende verder uitgewerkt en toegelicht.

Redenen ontwikkelaars zoals genoemd in het raadsvoorstel

De ontwikkelaars willen een gewijzigd bouwplan omdat:

- i. “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.
- ii. 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.
- iii. 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”

i) Onvoldoende zekerheid van de Provincie

De onzekerheid wordt – ook in de toelichting van het beslisvoorstel – alleen onderbouwd met de mededeling dat de Provincie meent dat er nader onderzoek nodig is. Bijvoorbeeld nader onderzoek of de nieuwe weg op een veilige wijze kan worden aangesloten op het kruispunt met verkeerslichten op de provinciale weg. Waarbij de vraag waarschijnlijk is *hoe* de nieuwe weg veilig wordt aangesloten, niet zozeer *of* dit kan. Dat hiernaar moet worden gekeken, dat lijkt niet meer dan logisch.

De kern van de brief van de Provincie is echter dat zij het nieuwe tracé expliciet als aanvaardbaar kwalificeert. De Provincie sluit af met de conclusie dat beide varianten — dus inclusief het nieuwe tracé — in beginsel acceptabel zijn, mits aan de randvoorwaarden wordt voldaan en nader onderzoek wordt uitgevoerd. Dit is geen afwijzing of twijfel over vergunbaarheid, maar een gebruikelijke voorwaardelijke positieve grondhouding. De provincie geeft hiermee aan dat het nieuwe tracé de toets kan doorstaan, mits de ontwikkelaars de gevraagde onderzoeken uitvoeren. Dat is bij ruimtelijke ontwikkelingen een standaardwerkwijze: eerst een positief signaal op hoofdlijnen, vervolgens een nadere onderbouwing in het vergunningstraject. Dat levert niet meer onzekerheid op, dan te doen gebruikelijk.

De provincie geeft daarnaast op meerdere inhoudelijke onderdelen een positief oordeel over het nieuwe tracé:

- er is expliciet begrip voor de wens om een nieuw tracé te realiseren, en voor het streven om verkeer buiten de bestaande route af te wikkelen;
- het tracé wordt in vergelijking met eerdere varianten positief beoordeeld op het zwaarst wegende punt (natuur en landschap);
- de verkeersveiligheid wordt als concreet voordeel benoemd.

Het is derhalve een brief waarin de Provincie (a) begrip uitspreekt voor het plan, (b) het tracé inhoudelijk als het minst schadelijke alternatief kwalificeert, (c) een concreet voordeel voor verkeersveiligheid benoemt, en (d) concludeert dat de variant aanvaardbaar lijkt onder nader te vervullen voorwaarden en biedt daarmee juist wél een redelijke mate van zekerheid.

De genoemde aandachtspunten zijn geen blokkades, maar concrete onderzoekopdrachten waaraan de ontwikkelaars kunnen voldoen. De Provincie wijst het tracé nergens af en plaatst geen principiële bezwaren die vergunningverlening onmogelijk zouden maken.

Dat er sprake zou zijn van "onvoldoende zekerheid" is dus onjuist, de brief geeft een positief kader met werkbare voorwaarden, geen negatief of onzeker signaal.

Tot slot, ook het bestaande tracé – de Eemweg – vereist volgens de Provincie nader onderzoek. Wat voor een onderzoek dat is, dat benoemt de brief niet omdat deze zich toespitst op het nieuwe tracé. In het raadsvoorstel wordt de opinie van de Provincie verder niet benoemd voor wat betreft het nadere onderzoek dat expliciet is benoemd als *voorwaarde* voor het gebruik van de bestaande weg. Waardoor er gesteld zou moeten worden dat er momenteel eveneens "onvoldoende zekerheid" is.

De expliciete voorwaarden die de Provincie stelt, en de onzekerheid die die voorwaarden met zich mee zou brengen, worden niet benoemd en niet nader toegelicht, waardoor deze stelling ook niet op waarheid kan worden geschat. Er wordt onvoldoend gemotiveerd. Gelet op voorgaande kan de raad er niet vanuit gaan dat er sprake is van enige onzekerheid die zodanig is dat een alternatieve route definitief afkaatst.

ii) Geen medewerking grondeigenaren

De ontwikkelaars stellen ook dat meerdere grondeigenaren geen medewerking willen verlenen aan de verkoop van hun grond *en als dat zo blijft dan zal onteigend moeten worden*. Daarbij stellen zij dat de onteigeningsprocedure 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.

Om hoeveel landouweigenaar het in totaal gaat, is niet duidelijk. Ook wordt niet duidelijk hoeveel van de landbouweigenaren er wel en niet mee willen werken. Daarbij schrijven de ontwikkelaars dat meerdere landeigenaren nu niet mee willen werken "*en als dat zo blijft*" actie moet worden ondernomen. Daarin is geen eindsituatie te lezen, maar een mogelijkheid dat het ook anders wordt. Wat de huidige stand van zaken is, is volstrekt onduidelijk.

De stelling dat een onteigeningsprocedure 'jaren zou duren' dient genuanceerd te worden. Een onteigeningsprocedure kan binnen een jaar beslecht zijn. Tijd is derhalve geen argument en mag ook geen argument zijn om een alternatieve route van de hand te wijzen, zeker niet in de betreffende omstandigheden waarbij er al jaren niets gebeurt met het terrein en dergelijke procedures al veel eerder hadden kunnen worden onderzocht of gestart. Te meer nu het aanpassen van de Eemweg naar verwachting niet minder tijd in beslag gaat nemen.

Er is ook niet onderbouwd waarom de haalbaarheid van minnelijke verwerving is uitgesloten, noch waarom de resterende onteigeningstermijn disproportioneel zou zijn in relatie tot de totale planontwikkeling.

Voor wat betreft de kosten is het naar verwachting grond die gemiddeld “goedkoop” is te krijgen en/of onteigenen. Ook hier wordt niets over toegelicht.

De vraag is derhalve wat nu daadwerkelijk de stand van zaken is, de verwachtingen zijn en of er voldoende onderzoek heeft plaatsgevonden naar de daadwerkelijke weerstand. De uitleg is zo summier dat niet eens gesproken kan worden van een toelichting of argument – zoals het kopje heet waar het onder genoemd staat. Gelet op voorgaande kan de raad er niet vanuit gaan dat de landeigenaren niet willen meewerken en de tijd, procedure of kosten daadwerkelijke doorslaggevende argumenten zijn, zodanig dat een reeds goedgekeurd plan, met alternatieve route, definitief afkaatst.

iii) Nieuwe weg te duur en negatief resultaat

De ontwikkelaars stellen – vrij vertaald en samengevat – dat het aanleggen van een nieuwe weg te duur is, althans dat het resultaat hierdoor nog negatiever wordt dan het al zou zijn als de plannen van 2025 doorgang zouden hebben. Dat wordt in het raadsvoorstel klakkeloos aangenomen. Er wordt echter geenszins inzichtelijk hoe de (te verwachten) cijfers zijn. Er wordt gesproken over opbrengst van grondexploitatie, vastgoedexploitatie en het desondanks negatieve resultaat, maar er wordt nergens inzage in gegeven. Dit kan dan ook niet zomaar worden aangenomen, zonder enige nadere onderbouwing of toelichting. Zeker niet nu er geen raming wordt gegeven van de kosten van de aanleg van een nieuwe weg in verhouding tot de vermeende opbrengst(en) van het project.

Bovendien wordt niet inzichtelijk wat de noodzakelijke verbeteringen aan de huidige situatie/weg kosten in verhouding tot de kosten van een nieuwe weg. Bijvoorbeeld van de verplichte bermverharding op de Eemweg buiten de kom en de aanpassingen in Eembrugge zelf. Het is aannemelijk dat de benodigde aanpassingen/renovatie aan de huidige situatie evenveel kosten met zich meebrengen als een nieuwe weg. En dat is door Feike Siewertsz van Reesema van Waterland Real Estate ook al bevestigd.

De bijstelling van het plan wordt toegelicht door aan te geven dat de kosten nog hoger zijn dan geraamd. Deze stelling is geenszins op waarheid te verifiëren. Dat geldt eveneens voor het bodemonderzoek en de vernemende voorbelasting. Wellicht is dit gemakkelijk op te vangen door de bouwweg gelijk te laten zijn aan de nieuwe ontsluitingsroute. Dan zal er voldoende worden voorbelast en is dit niet kostenverhogend.

Met welke prijs er is gerekend voor verwerving van grond wordt niet duidelijk en evenmin met welke verhoging de ontwikkelaars zich dan nu geconfronteerd zien, waardoor de kosten hoger uit zouden vallen. Zoals reeds benoemd is sprake van relatief goedkope grond.

Gelet op voorgaande is het dus maar de vraag of de grond eerst verworven moet zijn voordat voorbelasting kan plaatsvinden. Dit alles hoeft geen jaren in beslag te nemen, zoals al toegelicht.

Bovendien zullen de kosten alleen wegvallen als de Eemweg als ontsluiting gebruikt wordt en er geen aanpassingen plaatsvinden aan de huidige situatie, wat dus geen optie is.

Er wordt onder de toelichting afgesloten met:

“Het financiële argument en de lange procedures die veel onzekerheid qua uitkomst met zich meebrengen, zijn de belangrijkste redenen voor het standpunt van de ontwikkelaars.”

Het financiële argument is echter een groot zwart gat, de lange procedures zijn een ongerechtvaardigde en niet op werkelijkheid gebaseerde aanname en de onzekerheid hangt af van de verschillende standpunten van bijvoorbeeld de landeigenaren, die evenmin kenbaar of inzichtelijk zijn. De raad kan op basis hiervan geen gewijzigd plan vaststellen.

Overigens wordt evenmin inzicht gegeven in de financiële onderbouwing voor de aanpassing van het plan van 120 naar ca. 61 woningen.

Kortom

Alle argumenten die de ontwikkelaars geven voor het bijstellen van het plan van 120 naar 61 woningen, het niet aanleggen van een nieuwe weg en het gebruiken van de Eemweg als ontsluitingsroute zijn onvoldoende inzichtelijk, toegelicht of onderbouwd en daarmee onnavolgbaar en niet op waarheid te controleren. De raad kan op basis hiervan niet besluiten op dit aangepaste plan en als haar onderdelen, zonder dat dit in strijd zal zijn met het zorgvuldigheidbeginsel en de motiveringsplicht en andere formele gebreken.

Bezwaren tegen raadsvoorstel en -besluit

Verkeer, metingen, veiligheid en maatregelen

Bij de aanleg of het gebruik van een ontsluitingsweg is onderzoek naar verkeersbewegingen en de impact daarvan op het woon- en leefklimaat van omwonenden noodzakelijk.

Verkeersbewegingen zijn onderzocht door twee partijen. Het raadsvoorstel lijkt – nu, in tegenstelling tot in 2025 – vooral te steunen op het rapport van Goudappel.

Er zitten verschillende tegenstrijdigheden tussen de rapporten van Movares en Goudappel. Ook wordt onvoldoende uitleg of onderbouwing gegeven op verschillende zaken.

1. De telpunten, het tijdstip en de gehanteerde methode worden niet op een zodanige wijze onderbouwd dat de uitkomsten herleidbaar en controleerbaar zijn.
2. De verkeersgeneratie per dag in 2026 komt gebaseerd op 50-61 woningen logischerwijs lager uit dan in 2022, maar Goudappel laat in beide metingen na vrachtverkeer te benoemen. Daarnaast heeft Goudappel alleen gemeten in het voorjaar en er is daardoor niet of nauwelijks verkeer voor de jachthaven en (minder) recreatieverkeer. Een meting van piekmomenten ontbreekt. Goudappel doet vervolgens de aanname dat het ongeveer tot 40% meer is in de zomer. Maar als er in de zomermaanden tot 40% meer verkeer is, dan zou dat als basis moeten gelden voor alle onderzoeken en metingen v.w.b. de mogelijke maatregelen ten behoeve van de Eemweg, de verkeersveiligheid, geluid- en trillingenonderzoek enzovoorts.

Daarnaast wordt op verschillende punten in het rapport van Goudappel ten aanzien van de verkeersmetingen andere waarden gehanteerd dan in 2022, waardoor de vergelijking gunstiger uitpakt voor de plannen van de ontwikkelaars. Het rapport verklaart echter niet hoe de veranderde waarde tot stand zijn gekomen.

Het voorstel rept ook van 444 verkeersbewegingen. Het getal van 444 mvt/etmaal betreft één telpunt op één locatie, gemeten op gemiddelde werkdagen in april. Het wordt in de rapporten niet gehanteerd als basis voor berekeningen of conclusies, en er wordt niet uitgelegd waarom dit getal dan toch in het raadsvoorstel figureert.

Bovendien zijn de gehanteerde CROW-richtlijnen en Wegenscan gebaseerd op forensisch verkeersgedrag. De Eemweg – met minder dan 20 huizen – heeft echter een overwegend recreatief verkeersprofiel: onder meer een fietsroute voor toertochten, verkeer naar jachthaven Kroeze, vislocaties en horecalocatie By Ingo, enz. Dit verkeer is grotendeels seizoensgebonden, weekend- en feestdaggeconcentreerd, en bestaat daarmee voor een deel uit weggebruikers die de route niet kennen. De risico's op piekdagen zijn daarmee van een andere orde dan de situaties waarop bijvoorbeeld de CROW-normen zijn gericht. Als simpel voorbeeld; zo kan het zijn dat op doordeweekse dagen er maar 200 verkeersbewegingen zijn, maar op een weekenddag meer dan 2.000. Toepassing van deze normen zonder deze kanttekening leidt tot een systematisch te rooskleurig (gemiddeld) beeld. De

hiervoor genoemde 40%-zomercorrectie lijkt ver onder de werkelijke piekwaarden te liggen, zoals bijvoorbeeld ook blijkt uit zelf verrichtte telling op 2e Pinksterdag jl. Deze telling kwam in 40 minuten op 98 fietsers en 96 auto's.

Het fietsverkeer op de Eemweg is aanzienlijk, wat niet wordt meegenomen in de CROW modellen. Zeker in de vakantieperioden en met mooi weer en dit is van grote invloed op de ruimte op de weg en manoeuvreermogelijkheden. Daarmee is fietsverkeer ook heel relevant voor de verkeersveiligheid en mogelijk te nemen maatregelen, wat in de rapporten wel zijdelings wordt genoemd, maar waar verder geen rekening mee wordt gehouden of conclusies of aanbevelingen aan worden verbonden.

3. Goudappel benoemt verschillende afwijkingen in de metingen van de wegen. De fysieke breedte van de bestaande weg is tussen 2022 en 2026 niet gewijzigd. De discrepantie wordt echter in geen van de rapporten van Goudappel toegelicht, wat een en ander onnavolgbaar maakt.
4. Movares differentieert de drempel naar de actuele parkeersituatie, waardoor de effectieve capaciteit van de weg halveert als op straat geparkeerd wordt. Goudappel benoemt deze noodzakelijke nuance niet. Parkeren op straat is onvermijdelijk voor de bewoners en bezoekers van Eembrugge, waardoor hier niet aan voorbij kan worden gegaan.
5. Goudappel concludeert dat het bestaande wegennet (mogelijk met bermverharding) volstaat. Movares concludeert dat zonder een pakket aan maatregelen de leefbaarheid en veiligheid onacceptabel verslechteren. Het voorstel erkent het bestaan van het Movares-rapport, maar motiveert niet waarom aan de conclusies van Goudappel de voorkeur wordt gegeven boven die van Movares. De enkele stelling van Goudappel dat zij de noodzaak van de door Movares voorgestelde maatregelen niet onderschrijft, is onvoldoende om de conclusies van een op basis van gelijkwaardig gezag opgesteld deskundigenrapport terzijde te schuiven.
6. Goudappel stelt dat klinkers de snelheid laag houden en daarmee de veiligheid dienen. Movares stelt dat de geluid- en trillingstoename asfaltering vereist.
7. Goudappel 2026 gaat niet in op de kwantitatieve geluidberekeningen van Movares en verricht evenmin zelfstandig een geluid- of trillingentoets. Het besluit bevat geen geluid- of trillingenonderzoek en verwijst ook niet naar een dergelijk onderzoek, terwijl Goudappel 2026 zelf aanbeveelt om het effect op de geluidsbelasting nader te onderzoeken. Dit onderzoek is vereist.
8. Voor wat betreft verkeersveiligheid baseert Goudappel zich op empirische ongevallendata en concludeert dat de situatie veilig is. Movares baseert zich op expert judgement van conflictrisico's en concludeert dat maatregelen nodig zijn om de veiligheid te borgen.
9. Movares hanteert – terecht en in lijn met wet- en regelgeving – een breder beoordelingskader (verkeersveiligheid + leefbaarheid + geluid/trillingen). Goudappel beperkt zich tot de verkeerskundige capaciteitstoets, o.b.v. modellen die niet voor een weg of verkeersgeneraties zoals op de Eemweg zijn gemaakt.
10. Conclusie van de rapporten; tegengesteld. Goudappel raadt alternatieve routes af. Movares beveelt juist een nieuwe route aan als optimale oplossing.

Uit voorgaande volgt dat het raadsvoorstel steunt op een (veelal) verkeerskundige onderbouwing die op meerdere wezenlijke punten intern tegenstrijdig is, dan wel in strijd is

met de bevindingen van een gelijkwaardig deskundigenrapport van Movares, dat nota bene in opdracht van de bevoegde gemeenten zelf is opgesteld. De tegenstrijdigheden betreffen niet slechts methodologische nuanceverschillen, maar feitelijke constatering over de bestaande infrastructuur (snelheidsregime, wegbreedtes, verkeersintensiteiten) en fundamenteel tegengestelde conclusies over de benodigde maatregelen, de verkeersveiligheid en de geluids- en trillingenbelasting. Het raadsvoorstel bevat geen draagkrachtige motivering voor de keuze om de conclusies van Goudappel te volgen en die van Movares terzijde te stellen.

Daarnaast ontbreekt op relevante punten een onderbouwing van de constatering van Goudappel. Zoals ten aanzien van de maatregelen die noodzakelijk zijn aan de Eemweg. Uit het rapport van Movares blijkt dat er allerhande maatregelen moeten worden genomen om gebruik te kunnen maken van de Eemweg. Deze mening deelt de Provincie Utrecht, zoals blijkt uit haar brief van 8 december 2025.

Uit het rapport van Goudappel volgt dat er géén maatregelen hoeven te worden genomen voor het gebruik van de Eemweg. Ook niet ten behoeve van de weg zelf. Dit staat niet alleen haaks op de standpunten van Movares en de Provincie Utrecht, maar ook op de bevindingen van de Beheerder Openbare Ruimte van de gemeente Baarn. De gemeente die eigenaar is van de weg en verantwoordelijk is voor de weg. Hij heeft geconstateerd dat de huidige weg niet geschikt is als ontsluitingsroute, omdat deze de verkeersbewegingen niet aankan. De gemeente Baarn heeft in een brief hierover van maart 2026 (**bijlage 2**) ook nog aangegeven dat het riool in slechte staat is. Een uitleg ontbreekt waarom Goudappel meent gerechtvaardigd en onderbouwd tot een andere conclusie te kunnen komen. De onderbouwing van het raadsvoorstel – zijnde het rapport van Goudappel – is derhalve onnavolgbaar.

De stelling dat een rondweg "niet nodig" is wordt in het raadsvoorstel primair onderbouwd vanuit ruimtelijke en financiële overwegingen (aantasting open landschap, vogelweidegebied, kosten). De verkeerskundige onderbouwing van deze stelling leunt echter uitsluitend op Goudappel. De door Movares verstrekte — en door Goudappel inhoudelijk niet weerlegde — verkeerskundige voorkeur voor een nieuwe ontsluitingsroute wordt in het raadsvoorstel echter niet als een relevante tegenstem gepresenteerd, maar weggeschreven.

Conform het rapport van Goudappel is er overleg nodig met Baarn over de benodigde maatregelen en voorzieningen en moet er nader onderzoek worden gedaan naar geluid en trillingen. Dit alles heeft nog niet plaatsgevonden en de uitkomsten ervan zijn onbekend. Wat maakt dat sprake is van een onvolledig onderzoek en dus onvoldoende fundament voor het nemen van een goed geïnformeerde en gemotiveerde beslissing.

Doordat noodzakelijk onderzoek en voldoende uitleg en onderbouwing aangaande de metingen in het rapport van Goudappel ontbreekt is de onderbouwing voor het raadsvoorstel onvoldoende en krijgt de raad een eenzijdig en onvolledige beeld voorgelegd. De raad heeft hiermee niet voldaan aan zijn vergewisplicht (art. 3:9 jo art. 3:2 Awb). Deze tegenstrijdigheden leveren concrete aanknopingspunten voor twijfel op aan de begrijpelijkheid van de redenering en het aansluiten van de conclusies op de onderzoeksbevindingen. De raad mag onder deze omstandigheden niet zonder nadere motivering op het rapport van Goudappel afgaan. Het raadsvoorstel bevat geen draagkrachtige motivering voor de keuze om de conclusies van Goudappel te volgen en die van Movares terzijde te stellen. De raad heeft verantwoordelijkheid (te nemen) voor de juiste grondslag van welk besluit dan ook.

Hypothetische vergelijking en historische gegevens

Er wordt in het rapport van Goudappel en daarmee in het beslisvoorstel uitgegaan van onrealistische en onjuiste vergelijkingen.

De feitelijke referentie voor de bewoners van Eembrugge is de huidige verkeersdruk – zoals die al bijna 20 jaar is — en niet het theoretische maximum van een nog onbekende industriebestemming. Een verbetering ten opzichte van een hypothetisch scenario dat zich mogelijk nooit voordoet, is geen verbetering ten opzichte van de feitelijke situatie. Je kunt niet met droge ogen beweren dat door het “wegvallen” van de industriebestemming de verkeersdruk in Eembrugge afneemt.

Ook niet als we uit zouden gaan van de laatste bewegingen ten tijde van een actief Ocriet. Uit historisch beschikbare gegevens blijkt dat rond 2008 het werknemersaantal 26 was. Waarbij het merendeel op de fiets of brommer kwam uit aangrenzende gemeenten, dan wel gezamenlijk in personeelsbusjes. Op oude luchtfoto's is ook te zien dat de fabriek bijna geen parkeerplaatsen had. Daarbij was het verkeer op gezette tijden, namelijk in de ochtend naar werk en in de avond van werk. Dit werknemersaantal plus het vrachtverkeer destijds, kan niet in de buurt komen bij de verkeersbewegingen waar nu mee wordt geschermd.

In Eembrugge zijn nog steeds mensen woonachtig die die tijden van de Ocrietfabriek hebben meegemaakt. Een eerste reactie op de gepresenteerde aantal verkeersbewegingen was: *“Het genoemde aantal bewegingen is volslagen idioot. Wij hebben altijd buiten op straat kunnen spelen. Iets wat nu sowieso niet meer kan. Badmintonnen, paaltjesvoetbal, dat kon toen! De vrachtwagens van Ocriet (veel vrachtwagens waren dat niet) waren kleine bakwagens en de keren dat er heen en weer werd gereden was hooguit een paar keer per dag.”*.

Als er op het Ocrietterrein wederom industrie komt, dan zal dat conform Goudappel en de CROW berekeningswijze 1.200 bewegingen per dag opleveren, bovenop de huidige verkeersbewegingen. Conform alle onderzoeken zal dat automatisch tot een nieuwe weg moeten leiden.

Om vervolgens de gewijzigde bouwplannen (met welk aantal woningen dan ook(!)) af te zetten tegen deze hypothetische situatie, en aangeven dat de verkeersdruk afneemt voor Eembrugge als de industrie functie wegvalt, is evident en volstrekt onjuist.

Woon- en leefklimaat

In het rapport van Goudappel is geheel geen aandacht besteedt aan het woon- en leefklimaat van de bewoners van Eembrugge. Uit het rapport van Movares volgt dat de druk op de leefbaarheid in de kern van Eembrugge toeneemt. Hoewel met maatregelen veel negatieve effecten zijn weg te nemen, *worden de grenzen van een maatschappelijk verantwoorde keuze omtrent de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling opgezocht*. Onderzoek van Goudappel ontbreekt. Het onderzoek naar het woon- en leefklimaat dat er wél is duidt erop dat het niet onwaarschijnlijk is dat het besluit tot onevenredige benadeling van de bewoners van Eembrugge zal leiden en dat de grenzen worden opgezocht. Hoe kan hier zomaar voorbij worden gegaan door de raad?

Waarbij niet mag worden vergeten dat een deel van de huizen in Eembrugge geen fundering heeft en meer dan 300 jaar oud zijn. En dat bepaalde huizen gebouwd zijn op de fundamenten van huizen van 200 jaar oud. De kans op schade is aanzienlijk.

De effecten van het bouwplan op privacy, lichtinval en de woonsituatie van omwonenden moeten ook worden onderzocht en meegewogen. Dat lijkt niet te zijn gebeurd. Bovendien moet het bouwplan worden getoetst aan redelijke eisen van welstand op basis van het advies van de welstandscommissie. Het is onduidelijk of dit is gebeurd. Wat wederom de vraag oproept of het onderzoek wel voldoende is geweest, en de raad o.b.v. de (beperkte) beschikbare informatie wel een besluit kan nemen. Wij menen van niet.

Gebiedsvisie/Woonvisie

Hoezo wordt er gekozen voor ca. 61 dure woningen terwijl de woningmarkt vraagt naar goedkopere woningen? Er lijkt te worden gebouwd voor mensen voornamelijk van buiten de gemeentegrenzen.

Het raadsvoorstel constateert dat het plan van 61 woningen (of minder) niet voldoet aan de Woonvisie. De motivering voor de afwijking van het woonbeleid beperkt zich tot de vermelding dat financiële compensatie via het vereveningsfonds plaatsvindt. Er wordt geen inhoudelijke afweging gemaakt waarom de lokale behoefte aan *betaalbare* woningen in dit geval mag wijken. De hoogte van de bijdrage aan het vereveningsfonds is in het raadsvoorstel niet vermeld en kan derhalve door de raad niet worden beoordeeld. Ook niet in verhouding met de kosten van de nieuw aan te leggen weg.

Alternatieve ontsluitingen

Er moet inzichtelijk worden gemaakt welke alternatieven zijn onderzocht en waarom de gekozen situering de voorkeur verdient. Uit het rapport van Goudappel, en daarmee (de onderbouwing van) het raadsvoorstel, wordt niet duidelijk waarom de varianten West 1 en 2 zijn afgefallen, dan wel niet nader zijn onderzocht. Ontsluiting via de Kerkeweg en Geerenweg is de meest logische variant en overigens ook totaal op grondgebied van Eemnes.

In alle stukken die ter onderbouwing dienen van het raadsvoorstel staat nergens dat de West 1 en 2 routes, maar ook de Noord route via de bestaande Kerkeweg, niet meer mogelijk zijn of door de Provincie en/of het Waterschap zijn afgekeurd. Nu daar ook een tijdelijke weg zou komen voor de bouw, is het helemaal onverklaarbaar dat een definitieve weg niet onderzocht lijkt. En als een bouwweg over een West route wel mogelijk is, waarom dan niet in definitieve variant?

Beide varianten vergen verwerving van 1 respectievelijk 2 particuliere percelen — minder dan de Zuidvariant. Geen enkel bevoegd gezag heeft deze varianten als niet-haalbaar aangemerkt; zij zijn simpelweg niet meer voorgelegd na het raadsbesluit van mei 2025. In aanvulling hierop is bekend dat bepaalde landeigenaren niet onwelwillend staan tegenover verkoop van hun land.

Mogelijk is er ook nog een alternatief scenario, bijvoorbeeld een verlegging en versterking van de Kerkeweg. Waardoor per saldo een groter aaneengesloten natuurgebied (NNN) ontstaat in het noorden van de polder. Dit is tevens op grondgebied van Eemnes, in beheer van Eemnes en ten gunste van Eemnes.

Overig

Alle kenbare belangen moeten bij het te nemen besluit worden afgewogen. Alle rechtstreeks betrokken belangen moeten worden geïnventariseerd. Uit al het voorgaande volgt dat hier geen sprake van is.

Dit blijkt ook uit het niet onbelangrijke feit dat de visie van de hulpdiensten geheel ontbreekt. Ook ontbreekt een onderzoek naar milieueffecten.

Netcongestie is genoemd als een reden waarom het besluit nu snel moet worden genomen, maar er zijn voldoende voorbeelden van wijken waarbij accu's worden gebruikt en wijken zichzelf voorzien. Dit mag geen reden zijn voor haastige en gebrekkige besluitvorming.

Ook zou het besluit moeten worden gemotiveerd in het licht van het geldende omgevingsplan en eventueel gemeentelijk beleid waarbij afwijkingen expliciet moeten worden onderbouwd. Dat is niet gebeurd.

In lijn hiermee is er geen helder plan of standpunt kenbaar over het wel of niet uitbreiden van de jachthavenplaatsen (ca. 200) daar dit uiteraard van grote invloed is op al het voorgaande.

Tot slot het praktische punt dat het sterk de vraag is *of* het besluit uitgevoerd kan worden en *wie* het besluit gaat uitvoeren. De gemeente Baarn staat niet positief tegenover dit plan en het merendeel van de Eemweg behoort tot de gemeente Baarn.

In de wandelgangen gaat rond dat plan B de bouw van 40-45 woningen betreft. Er wordt vast opgemerkt dat het overgrote merendeel van voornoemde bezwaren dan nog steeds relevant is. Dat geldt eveneens voor het plan B eenrichtingsverkeer te maken van de Eemweg. Nog daargelaten dat daarmee een uitdaging van de ontwikkelaars/gemeente Eemnes alsnog wordt afgewenteld op de bewoners van Eembrugge, die vervolgens 10 minuten moeten omrijden om bij hun woning te komen. Dat is onevenredige benadeling voor de bewoners van Eembrugge.

Concluderend

Het raadsvoorstel bevat meerdere en terugkerende structurele tekortkomingen. Zo wordt steeds het meest gunstige scenario voor de ontwikkelaar als norm gepresenteerd zonder dat de raad wordt meegenomen in de onderbouwing (van de onderliggende rapporten). Ook wordt het feit dat Goudappel nader onderzoek naar geluid, trillingen en civieltechnische mogelijkheden noodzakelijk acht, gepresenteerd als iets dat "later" kan worden gedaan, terwijl dit onderzoek de grondslag vormt voor de vraag of en op welke wijze de Eemweg als ontsluitingsroute verantwoord is. Bovendien gaat het raadsvoorstel voorbij aan de kern van het Movares-rapport: dat ook bij de minst ingrijpende variant de leefbaarheid in Eembrugge sterk afneemt, en dat de door Movares aanbevolen maatregelen — die Goudappel en het raadsvoorstel niet benoemen en mogelijk dus laten vervallen — mede waren ingegeven door de reeds bestaande parkeer- en verkeers(veiligheids)problematiek in de kern van Eembrugge, los van de woningbouwontwikkeling.

Daarnaast wensen wij te benadrukken dat Movares een gelijkwaardig deskundigenrapport is, waarbij Movares uitdrukkelijk handelde in opdracht van zowel Eemnes als Baarn — inclusief participatie van een brede onderzoeksgroep met lokale kennis. Dat maakt dat het wegschrijven van hun conclusies, dan wel het laten prevaleren van het rapport van Goudappel, extra uitleg verdient.

Uit al het voorgaande volgt dat er onvoldoende onderzoek is gedaan, dan wel dat de gedane onderzoeken gebreken en tegenstrijdigheden kennen, waardoor zij inconsistent en onvolledig zijn en waarschijnlijk onjuist concluderen. Het raadsvoorstel is voorbereid in strijd met art. 3:2 Awb, nu de raad niet de nodige kennis omtrent de relevante feiten heeft vergaard, en berust niet op een deugdelijke motivering als vereist op grond van art. 3:46 Awb. De keuze voor de Eemweg-ontsluiting leidt bovendien tot nadelige gevolgen (aantasting van leefbaarheid, geluid- en trillinghinder, onveiligheid) die onevenredig en buitenproportioneel zwaar zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen, namelijk woningbouwontwikkeling. Wat strijd oplevert met art. 3:4, tweede lid, Awb (evenredigheidsbeginsel), gelet op de belangen en (minder belastende) alternatieven, namelijk West 1 en West 2.

Het bestuursrechtelijk kader vereist een *transparant, zorgvuldig voorbereid en deugdelijk gemotiveerd besluit* en daar kan op basis van voornoemde geen sprake van zijn. Wat onmiskenbaar leidt tot **formele gebreken** zoals **onzorgvuldige besluitvorming** en **motiveringsgebreken in strijd met wet- en regelgeving** als het besluit op 29 juni a.s. in deze vorm wordt genomen.

Als het besluit 29 juni a.s. ongewijzigd wordt genomen, dan zullen bewoners van Eembrugge hiertegen ageren en zich genoodzaakt zien (juridische) nadere stappen te ondernemen.

Wij verzoeken de raad dan ook vriendelijk maar dringend het besluit in de gewijzigde/huidige vorm niet te nemen, meer specifiek de ontsluiting via de Eemweg niet goed te keuren en de alternatieven goed en gedegen te (laten) onderzoeken. Voor een nadere toelichting zijn wij uiteraard bereid.

Met vriendelijke groet,

Bewoners van Eembrugge

Cc: Gemeente Baarn

Bijlagen (2):

1- brief van 20 mei jl.

2- brief van gemeente Baarn