Outlook

Zienswijze ontwerp TAM-IMRO omgevingsplan 'Hoofdstuk 22e Martinilaan 2-4 Vught'

Van [redacted]
Datum Zo 11-1-2026 12:45
Aan Griffie Gemeente Vught <griffie@vught.nl>
Cc [redacted]

5 bijlagen (5 MB)

Zienswijze ontwerp TAM-IMRO omgevingsplan Martinilaan 2-4.pdf; Bijlage 1 Mobiliteitstoets.pdf; Bijlage 2 Zienswijze en bezwaarbrief_Gemeente_Vught.pdf; Bijlage 3 Reactie op alternatieve ontsluitingen.pdf; Bijlage 4 Matrix - ontsluiting Martinilaan Vught met feedback omwonenden.xlsx;

Let op: Deze mail komt van buiten onze organisatie. Help mee om onze organisatie veilig te houden en denk na voordat je op een link klikt of een bijgevoegd bestand opent.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Via deze weg dienen wij bijgesloten zienswijze in op het ontwerp TAM-IMRO omgevingsplan 'Hoofdstuk 22e Martinilaan 2-4 Vught'. Wij vragen de leden van de gemeenteraad het ontwerp niet vast te stellen met een ontsluiting via de oostkant van het monumentale graf aan de Martinilaan. Er zijn voor omwonenden minder belastende alternatieven mogelijk, welke onvoldoende zijn onderzocht. Onze motivering hiervoor staat beschreven in bijgesloten zienswijze en bijbehorende bijlagen.

Wij verwijzen ook graag naar eerdere communicatie (1-7-2025) richting de gemeenteraad over dit onderwerp, waarop tot op heden geen actie is ondernomen door een van de fracties. Onze eerdere zienswijze mbt besteding van gemeenschapsgeld tbv het project Martininlaan 2-4 van 1-7-2025 is opgenomen als bijlage 2.

Graag ontvangen wij een ontvangstbevestiging. Een korte reactie hoe dit verder in behandeling genomen gaat worden stellen wij ook op prijs.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Gezamenlijke zienswijze – Ontsluiting Martinilaan

Gemeenteraad van Vught
T.a.v de griffie
Postbus 10100
5260 GA Vught

Van:

[redacted]

Datum: 11-01-2026

Betreft: Gezamenlijke zienswijze ontwerp TAM-IMRO omgevingsplan "Hoofdstuk 22e Martinilaan 2-4 Vught"
IDN: NL.IMRO.0865.vghTAMMartinilaan2-ON01

Geachte leden van de gemeenteraad,

Ondergetekenden wonen direct aan de Martinilaan, op huisnummer 5 en 7, en zijn daarmee direct belanghebbenden in de zin van artikel 1:2 Awb. Met deze brief maken wij tijdig gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen tegen het ontwerp TAM_IMRO omgevingsplan 'Hoofdstuk 22e Martinilaan 2-4 Vught. De in het ontwerp-omgevingsplan opgenomen ontsluiting heeft rechtstreekse gevolgen voor onze woon- en leefsituatie.

Deze zienswijze bouwt voort op eerdere schriftelijke en mondelinge communicatie met gemeente en initiatiefnemer PPO over met name de ontsluiting, maar ook verkeersveiligheid, hinder voor de wijk, kosten voor de gemeente en het participatieproces. Dat terwijl realistische en minder belastende alternatieven beschikbaar zijn.

1. Ontsluiting als kernprobleem van het ontwerp

Het ontwerp TAM-IMRO omgevingsplan maakt de realisatie van 62 woningen mogelijk, waarbij de ontsluiting plaatsvindt via de Martinilaan ten oosten van het monumentale graf van Martini. Volgens de bij het plan behorende mobiliteitsstudie (bijlage 1) leidt dit tot circa 378 verkeersbewegingen op een gemiddelde werkdag.

Deze verkeersbewegingen, over de reeds drukke Martinilaan, worden toegevoegd aan een locatie waar momenteel geen in/uitrit-verkeer plaatsvindt. De impact hiervan op onze directe woonomgeving is aanzienlijk en structureel, maar wordt in het ontwerp omgevingsplan onvoldoende onderzocht en gemotiveerd.

2. Gebrek aan onderzoek naar hinder voor omwonenden

Hoewel diverse onderzoeken aan het ontwerp omgevingsplan ten grondslag liggen (o.a. verkeer, parkeren, milieu), constateren wij dat vrijwel geen enkel onderzoek expliciet ingaat op de hinder voor direct omwonenden, waaronder:

- verkeersveiligheid ter hoogte van onze woningen;
- lichtoverlast door koplampen van voertuigen die bij het uitrijden van het plangebied rechtstreeks in de richting van onze woning schijnen;
- toegankelijkheid van de eigen woning / in en uitrijden van de oprit;
- toename van verkeersgeluid;
- aantasting van rust en leefbaarheid.

Deze vormen van hinder zijn permanent, gezien de situering van de ontsluiting ten opzichte van onze woning.

3. Lichtoverlast onvoldoende betrokken in de afweging

Specifiek wijzen wij op de lichtoverlast die zal ontstaan bij het uitrijden van voertuigen in de avond- en nachtperiode. Koplampen van uitrijdend verkeer zullen direct gericht zijn op onze gevel en verblijfsruimten.

Deze vorm van hinder:

- is niet onderzocht;
- is niet benoemd in de planstukken;
- en is niet meegewogen in de belangenafweging.

Dit terwijl lichtoverlast een relevant aspect is van het woon- en leefklimaat en onder de Omgevingswet nadrukkelijk moet worden betrokken bij de beoordeling van aanvaardbaarheid.

4. Publiek belang en inzet van gemeenschapsgeld onvoldoende gemotiveerd

Het ontwerp omgevingsplan faciliteert een ontsluiting die leidt tot (directe en indirecte) kosten voor de gemeente, door aanschaf van perceel Sectie E, nummer 3136 van het Rijksvastgoedbedrijf, terwijl kosteloze alternatieven beschikbaar zijn en tevens zijn overeengekomen in de anterieure overeenkomst (artikel 5.1) tussen gemeente en PPO. Een expliciete onderbouwing van het publiek belang ontbreekt.

Het is niet aanvaardbaar dat gemeenschapsgeld wordt ingezet ten behoeve van een projectontwikkelingsbelang (bijlage 2), terwijl aantoonbaar minder belastende en goedkopere alternatieven beschikbaar en reeds overeengekomen zijn.

5. Reëel en beschikbaar alternatief: ontsluiting via sporthal en CPO

Een concreet en uitvoerbaar alternatief is beschikbaar via de ontsluitingsstructuur langs de sporthal en het CPO-project, waarbij:

- aanzienlijk minder directe hinder ontstaat voor het bewoonde deel van de Martinilaan;
- minder extra verkeersdruk wordt veroorzaakt op het deel van de Martinilaan zonder afgescheiden fietspad;
- geen inzet van gemeenschapsgeld nodig is voor aanvullende grondverwerving of infrastructurele aanpassingen;
- sprake kan zijn van één integrale oplossing, mits beide projecten en partijen PPO, CPO en gemeente samenwerken om tot een gezamenlijke ontsluiting te komen. Ook in de mobiliteitstoets (bijlage 1) is het CPO project niet meegenomen.

Dit en andere alternatieven zijn in eerdere communicatie nadrukkelijk onder de aandacht gebracht, maar zijn niet serieus en gelijkwaardig meegenomen in het ontwerp omgevingsplan. Het enkele feit dat

samenwerking tussen projecten vereist is, vormt geen relevant argument om dit ruimtelijk alternatief terzijde te schuiven.

Zie bijgesloten eerdere communicatie hierover met gemeente en PPO (bijlage 3 & 4).

Het ontwerp omgevingsplan maakt onvoldoende inzichtelijk waarom desondanks wordt vastgehouden aan deze ontsluiting én toekomstig nog een extra ontsluiting (ten westen van het graf van Martini) specifiek voor CPO, en voldoet daarmee niet aan het evenredigheidsbeginsel en het vereiste van een zorgvuldige belangenafweging (artikelen 3:2 en 3:4 Awb).

6. Participatie niet betekenisvol ingevuld

Hoewel wordt gesteld dat participatie heeft plaatsgevonden, is in de planvorming onvoldoende zichtbaar dat de inbreng van omwonenden daadwerkelijk invloed heeft gehad op keuzes en uitkomsten.

De tijdens de informatiebijeenkomst van 3 juli gedane toezegging om alternatieve ontsluitingen serieus te onderzoeken, is niet op een wijze nagekomen die voldoet aan de bedoeling van participatie onder de Omgevingswet. Dit schaadt het vertrouwen in het proces en de besluitvorming.

7. Conclusie en verzoek

Gelet op het voorgaande zijn wij van mening dat in het ontwerp TAM-IMRO omgevingsplan:

- onvoldoende rekening is gehouden met de directe hinder voor omwonenden;
- de gevolgen van de beoogde ontsluiting voor ons woon- en leefklimaat onvoldoende zijn onderzocht;
- ondeugdelijk is gemotiveerd waarom minder belastende alternatieven buiten beschouwing zijn gelaten;
- geen integrale kijk op het gebied rondom Martinilaan 2-4 is geweest inclusief het beoogde CPO project;
- participatie niet betekenisvol is ingevuld

Wij verzoeken de gemeenteraad daarom het ontwerp omgevingsplan niet vast te stellen zolang de ontsluiting via de oostkant van het graf aan de Martinilaan uitgangspunt blijft en zolang de directe gevolgen voor omwonenden, waaronder verkeers-, geluids- en lichtoverlast, niet zorgvuldig, integraal en aantoonbaar zijn onderzocht en meegewogen.

Deze zienswijze wordt ingediend ter voorbehoud van alle rechten, waaronder het instellen van beroep tegen het vaststellingsbesluit.

Hoogachtend,

[redacted]

[redacted]

- Bijlage 1: Mobiliteitstoets
- Bijlage 2: Brief aan de gemeenteraad van Vught met zienswijze en bezwaar tegen voorgenomen aankoop perceel Sectie E, nummer 3136 door gemeente Vught
- Bijlage 3: Brief 16-12-2025 aan gemeente en PPO als reactie op toegezegde uitwerking alternatieve ontsluitingen Martinilaan 2-4
- Bijlage 4: Matrix voor alternatieve ontsluitingen van gemeente met daarin (in rood) onze reactie.

RHO ADVISEURS - NOTITIE

DATUM	17 oktober 2025	**PROJECT**	20231336 Martinilaan Vught
KENMERK	20231336/144289/WeRi	**OPDRACHTGEVER**	Peters Projectontwikkeling Schaijk B.V. (PPO)
VAN	[redacted]		

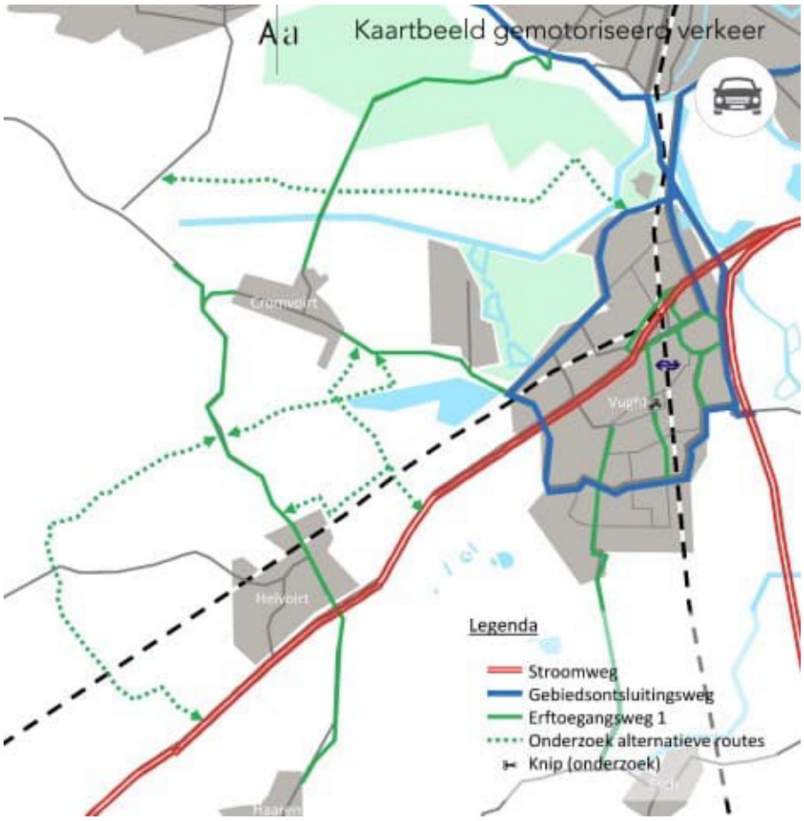
MOBILITEITSTOETS

NORMSTELLING EN BELEID

Op het gebied van verkeer en vervoer bestaat geen specifieke wetgeving die relevant is voor de voorgenomen activiteit. Wel dient in het kader van het ruimtelijk plan dat de activiteit mogelijk maakt, te worden onderbouwd dat het geheel bijdraagt aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Dit houdt onder meer in dat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig dient te zijn en de eventuele verkeerstoename niet leidt tot knelpunten in de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid.
De beoogde ontwikkeling is beoordeeld met inachtneming van het geldende gemeentelijke beleid en parkeernormen. In het bijzonder zijn hier van belang de Mobiliteitsvisie 2035 en het Parkeerbeleid en Nota Parkeernormen 2025.

BEOOGDE ONTWIKKELING

Beoogd is om in het westen van Vught 62 woningen te realiseren van diverse typen. Onder twee van de woongebouwen is een parkeerkelder beoogd met 39 parkeerplaatsen. Voor de overige parkeerbehoefte worden 51 publiek toegankelijke parkeerplaatsen op het maaiveld gerealiseerd. In de huidige situatie zijn twee vrijstaande woningen en een aantal loodsen in het projectgebied aanwezig. Deze worden verwijderd. In figuur 1 is de projectlocatie weergegeven in het wegennet van Vught.



Figuur 1 Projectlocatie binnen het wegennet van Vught. Bron: Gemeente Vught

BESTAAND VERKEERSNETWERK

Voetganger

De Martinilaan is ter hoogte van de beoogde ontwikkeling aan de zuidzijde van de straat voorzien van een voetpad. Deze is 1,50m breed. Dit is aanzienlijk smaller dan het minimum wat het CROW adviseert als breedte voor een basisvoetpad. Bovendien zijn er vanwege uitritten veel oneffenheden op dit voetpad. Met een maximumsnelheid van 30 km/h en een intensiteit van ruim 4.000 mvt/etmaal (Verkeersmodel BBMA 2019) is de oversteekbaarheid van de straat matig.
Op de rotonde ten oosten van de ontwikkeling zijn voetgangersoversteekplaatsen zonder zebramarkering aanwezig. Aangezien fietsers op de rotonde voorrang hebben is het ongebruikelijk dat er geen zebramarkering bij de voetgangersoversteekplaatsen aanwezig zijn, zodat voetgangers ook voorrang krijgen (ASVV eenheid in rotondes, CROW).

Er zijn diverse belangrijke bestemmingen op loopafstand van de Martinilaan te bereiken. Een sporthal en middelbare school zijn gelegen in de directe omgeving van de projectlocatie, de dichtstbijzijnde bushalte ligt op 250 meter loopafstand, en een basisschool op ca. 500 meter. Ook het Molenplein, met winkels voor dagelijkse benodigdheden, dienstverlening en horeca ligt op ongeveer 500 meter afstand en dat is een acceptabele loopafstand (ASVV 2021).

Ook een recreatief rondje is vanaf de Martinilaan mogelijk. Direct ten westen van de ontwikkelingslocatie leidt de fietsstraat Jagersboschlaan naar het buitengebied. De kleinschalige verkaveling van de wegen in het buitengebied en de bosrijke omgeving leiden tot een geschikte omgeving voor recreatief wandelen.

Fiets

Vanaf de projectlocatie vormt de Esschestraat de fietsverbinding van en naar het centrum en het treinstation van Vught. Naar het westen wordt deze route gevormd door een fietsstrook op een (voor gemotoriseerd verkeer) eenrichtingsweg waar ca. 1.300 mvt/etmaal (BBMA 2019) rijden. Van oost naar west ligt een vrijliggend fietspad. De Esschestraat is te bereiken via een rotonde (ovonde) waar fietsverkeer voorrang heeft. Het Moleneindplein is te bereiken via de Esscheweg, waar fietsers gebruik kunnen maken van een vrijliggend tweerichtingsfietspad.

De snelste fietsroute naar Den Bosch leidt via de Martinilaan naar het noordwesten, en dan via de De Bréautélaan en de Loonsebaan in de richting van Den Bosch. De Martinilaan is vanaf de bocht waar deze laan naar het noorden afbuigt voorzien van vrijliggende fietspaden, die niet van asfalt zijn voorzien. De oversteek van de N65 is van een VRI voorzien. De Bréautélaan is een erftoegangsweg waar fietsen voor een kort stuk is gefaciliteerd met fietssuggestiestroken, en voor een groot deel met een fietsstraat, en heeft een intensiteit van 1.000-2.600mvt/etmaal (BBMA 2019). De Loonsebaan is voorzien van vrijliggende fietspaden.

De locatie is dermate centraal in Vught gelegen dat de gehele bebouwde kom met al haar voorzieningen, als ook de net ten zuiden van de bebouwde kom gelegen sportvelden en de net ten noorden van Vught gelegen recreatie/natuurgebieden IJzeren Man en Vughtse Heide binnen 10 minuten bereikbaar zijn.

Openbaar Vervoer

De dichtstbijzijnde halte voor openbaar vervoer is gelegen op de Michiel de Ruyterweg. De halte is op ongeveer 250 meter van de ontwikkellocatie gelegen. Hier halteert 1 keer per uur buslijn 8 in de richting van Den Bosch. Belangrijke bestemmingen langs de route van lijn 8 zijn het Jeroen Bosch ziekenhuis en het treinstation van Den Bosch.
Het treinstation van Vught gelegen op circa 1,5 kilometer loopafstand vanaf de projectlocatie. Vanaf hier vertrekt elk half uur een sprinter richting Den Bosch en Eindhoven.

MaaS

In Vught zijn momenteel 2 deelautoaanbieders actief, Greenwheels en OnzeAuto. Deze bieden beide auto's aan met een vaste standplaats. De dichtstbijzijnde standplaats is de Witte de Withstraat, waar Greenwheels een auto heeft gestationeerd. Deze standplaats is op 500 meter van de beoogde ontwikkeling gelegen.

Auto

Binnen 450 meter is via de Martinilaan het nationale hoofdwegennetwerk te bereiken in de vorm van de N65 tussen Tilburg en Den Bosch. Bestemmingen in Vught zijn het snelst te bereiken via de rotonde waar de Martinilaan kruist met de Esschestraat en de Michiel de Ruyterweg. De Esschestraat in de richting van het centrum van Vught kent eenrichtingsverkeer. Automobilisten die vanuit het centrum naar de Martinilaan rijden gebruiken de Michiel de Ruyterweg.

VERKEERSGENERATIE

Voor de beoogde ontwikkeling wordt de verkeersgeneratie berekend op basis van kencijfers uit CROW publicatie 744 (Parkeerkencijfers 2024). Voor het juiste kencijfer wordt een ligging 'rest van de bebouwde kom' aangehouden. De kencijfers kennen een bandbreedte. Er is gekozen voor het midden van de bandbreedte. Dit is gedaan omdat het autobezit in Vught, ten opzichte van gemeenten in Nederland met een vergelijkbare stedelijkheidsgraad gemiddeld is (CBS). In tabel 1 is de berekening weergegeven.

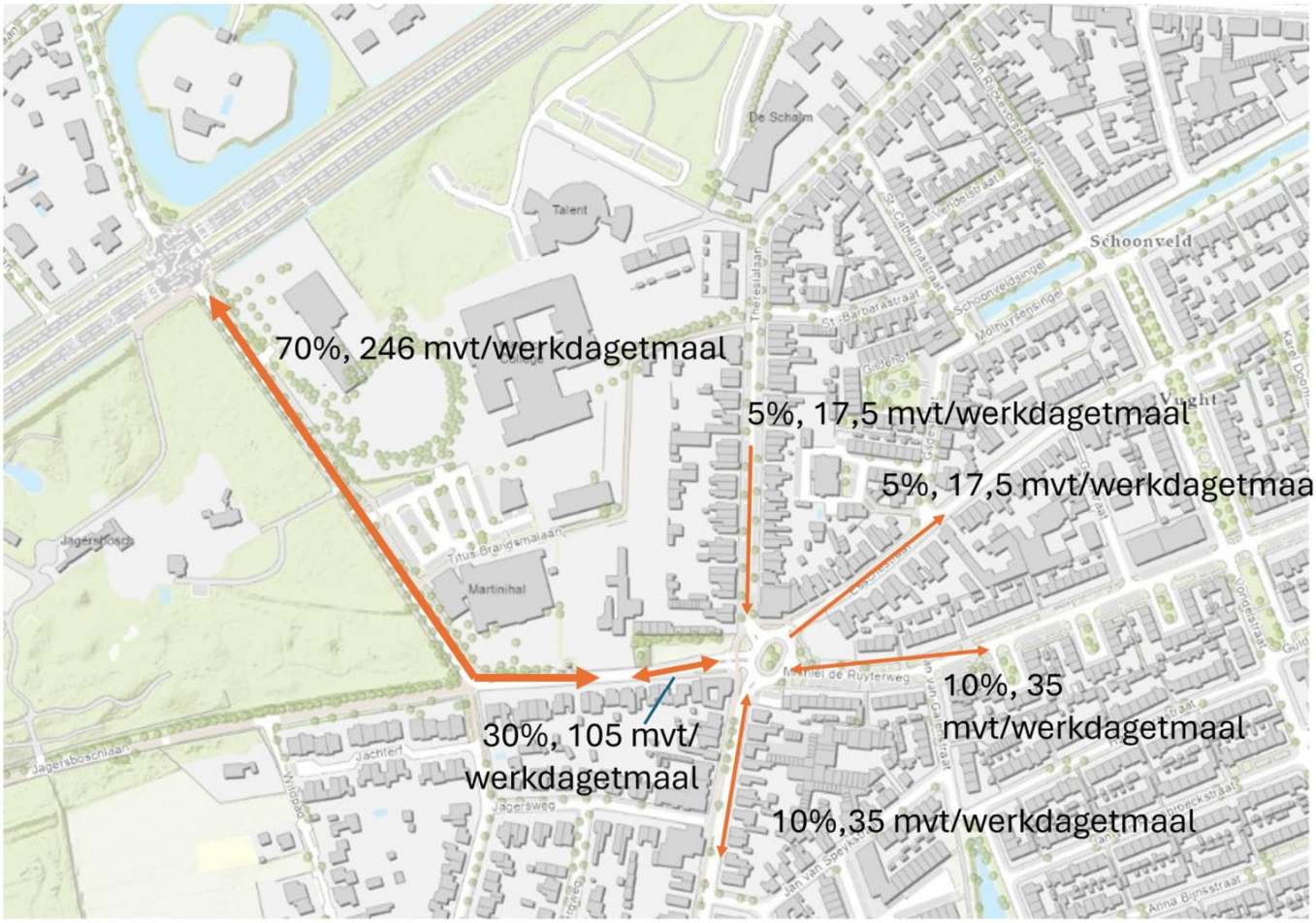
Tabel 1 Berekening verkeersgeneratie

Bestaande situatie						
type	naam norm	aantal	kengetal	verkeersgeneratie weekdag	omrekenfactor	verkeersgeneratie werkdag
bestaande woningen	koop twee-onder-een-kap	2	7,8	15,6	1,11	17,3
loodsen	bedrijf, arbeidsextensief, bezoekersextensief	1,72	4,3	7,4	1,33	9,8
Totaal				**23**		**27**
Beoogde situatie						
type	naam norm	aantal	kengetal	verkeersgeneratie weekdag	omrekenfactor	verkeersgeneratie werkdag
goedkope koop	koop appartement <75m2	31	4,9	151,9	1,11	168,6
midden koop	koop appartement 75-100 m²	21	5,6	117,6	1,11	130,5
hoge koop	koop appartement >100 m²	10	7,1	71,0	1,11	78,8
Totaal				**341**		**378**
Saldo				**+318**		**+351**

VERKEERSTOEDELING

Met behulp van Google Maps is onderzocht via welke route het gemotoriseerd verkeer de belangrijke bestemmingen het snelst kan bereiken. Op basis hiervan is ingeschat welk gedeelte van de verkeersgeneratie gebruikt maakt van de diverse ontsluitingswegen van de beoogde ontwikkeling. Het grootste deel, ongeveer 70% van de automobilisten zal direct naar de N65 rijden. Voor alle bestemmingen buiten Vught is dat de snelste route. Voor bestemmingen binnen Vught gaan de meeste routes juist naar het oosten[1]. Op de rotonde verdeelt het verkeer zich in routes naar de diverse buurten in Vught, met aparte routes naar het centrum via de Esschestraat, het bedrijventerrein via de Michiel de Ruyterweg en de dichtstbijzijnde winkels en de sportvelden via de Esscheweg. Het resultaat is weergegeven in figuur 2.

[1] In 2019 was een derde van de autoverplaatsingen korter dan 5 km. (CBS, Odin 2019) Alle bestemmingen binnen Vught liggen ruim binnen deze afstand.



Figuur 2 Netto verkeerstoedeling op werkdagen

BEOORDELING VERKEERSAFWIKKELING

De rotonde op de kruising van de Martinilaan, Esscheweg, Esschestraat, Theresialaan en Michiel de Ruyterweg verwerkt volgens het BBMA verkeersmodel momenteel 6.800 mvt/etmaal. Een vuistregel is dat een enkelstrooks rotonde ca. 20.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal zonder problemen kan verwerken (CROW Handboek wegontwerp 2013). Hoewel de rotonde enigszins afwijkt van een standaard rotonde vanwege een extra aansluiting, kan gesteld worden dat de toename van 105 mvt/etmaal vanwege de beoogde ontwikkeling zonder meer kan worden opgevangen. Ook als een groter deel van de verkeersgeneratie deze richting kiest is er nog ruim voldoende capaciteit op deze rotonde over.
De kruising van de Martinilaan met de Helvoirtseweg verwerkt momenteel 53.200 mvt/etmaal. De beoogde ontwikkeling voegt daar 246 mvt/etmaal aan toe. Ten opzichte van de bestaande verkeersintensiteit op dit kruispunt is de beoogde verkeerstoename dermate laag dat het effect van de beoogde ontwikkeling verwaarloosbaar is.

BEOORDELING VERKEERSVEILIGHEID

Algemeen

Uit de ongevalstatistieken komt de Martinilaan zelf niet naar voren als een gevaarlijke straat. Tussen 2020 en 2025 heeft er zich slechts 1 ongeval voorgedaan, die alleen materiele schade opleverde, en geen letsel.[2] Op de nabijgelegen rotonde zijn tussen 2020 en 2025 vijf ongevallen voorgevallen (allen met materiele schade, geen letsel).

[2] STAR: Smart Traffic Accident Reporting (star-verkeersongevallen.nl)

Voetganger

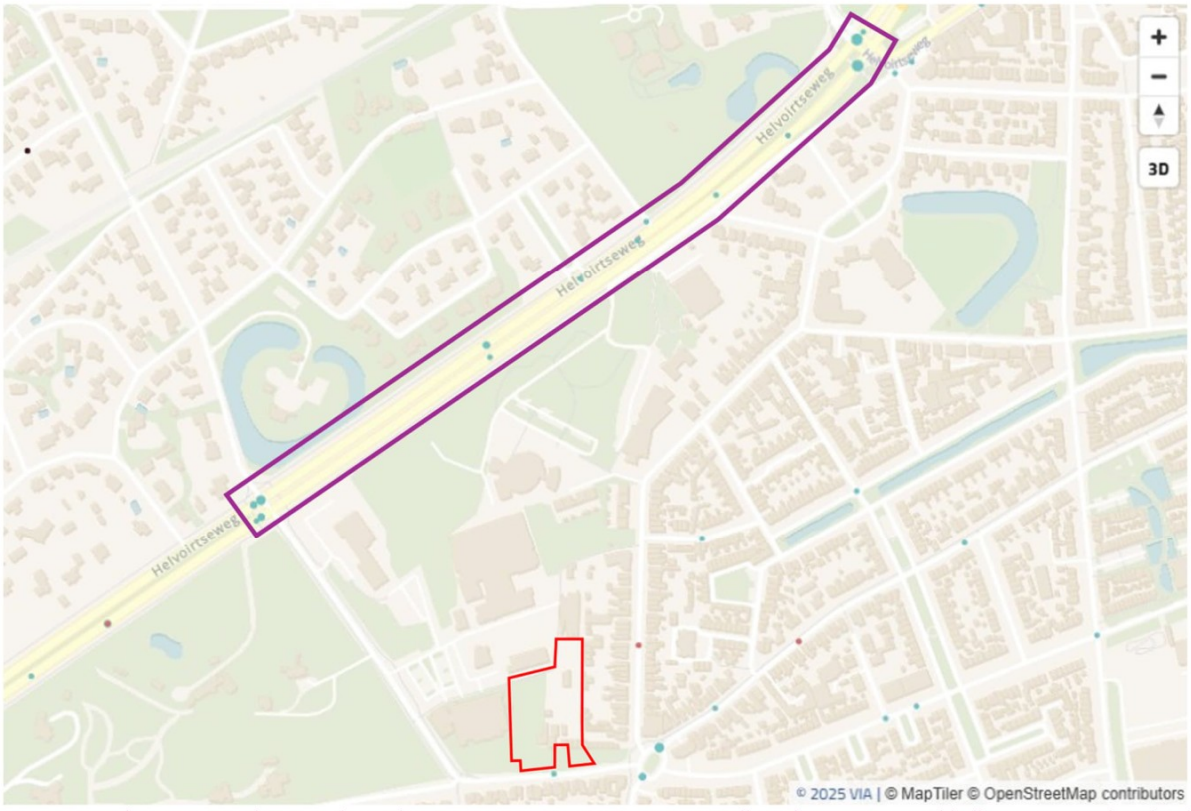
De toevoeging van de woningen zorgt voor extra voetgangersverkeer en het plangebied wordt voor langzaam verkeer doorwaadbaar. Het voetpad in de Martinilaan is redelijk smal maar wordt breder naar mate het voetpad de rotonde bij de Esscheweg nadert. Ten gevolge van de ontwikkeling zal het voetpad intensiever gebruikt worden. Het is raadzaam voetgangers via de voorgenomen ontsluiting ten oosten van het Martinigraf richting het bredere stuk van dit voetpad te geleiden, of waar mogelijk zelfs ten noorden van de Martinilaan een volwaardig voetpad richting de rotonde te realiseren als alternatief.

Fiets

De ontsluitingsroutes per fiets zijn allen gelegen op ofwel wegen met vrijliggende fietspaden, ofwel op wegen waar de intensiteit van het autoverkeer dermate laag is dat de veiligheid van fietsverkeer van en naar de beoogde ontwikkeling gewaarborgd is.

Auto

Autoverkeer is via de Martinlaan snel op het nationale hoofdwegennetwerk, in de vorm van de N65. Met ruim 50.000 mvt/etmaal (BBMA 2019) is deze weg zo druk dat het effect van de verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling op deze weg verwaarloosbaar is. Gesteld kan worden dat de veiligheidssituatie op deze weg niet verandert door de beoogde ontwikkeling.
Op de overige wegen binnen Vught voegt de beoogde ontwikkeling zo weinig verkeer toe dat het effect verwaarloosbaar is. Al met al is verkeersveiligheid is geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.



Figuur 3 Op het gearceerde wegvak vonden tussen 2020 en 2025 24 ongevallen plaats. De ontwikkellocatie is rood omlijnd. Bron: https://www.star-verkeersongevallen.nl/nl-NL/Map#5.2822/51.6525/14.9969/0.0000/0

PARKEREN

Auto

De parkeerbehoefte wordt berekend op basis van de gemeentelijke parkeernormen uit de Nota Parkeernormen 2025 (vastgesteld tijdens de raadsvergadering van 11 september 2025). Vught heeft volgens deze nota een matig stedelijk karakter op basis van de adressendichtheid. Er kan niet worden gesaldeerd met de bestaande functies, aangezien parkeren hiervoor volledig op eigen terrein is gefaciliteerd. Zie voor deze berekening tabel 2.

Tabel 2 Bepaling normatieve parkeerbehoefte beoogde situatie.

type	naam norm	aantal	norm	normatieve parkeerbehoefte
Bewoners	koop appartement <75m2	31	1,3	40,3
	koop appartement 75-100 m²	21	1,3	27,3
	koop appartement >100 m²	10	1,7	17
Bezoekers	bezoekers	62	0,15	9,3
Normatieve parkeerbehoefte				**93,9**

Om per moment van de dag de parkeerbehoefte te bepalen is de normatieve parkeerbehoefte vermenigvuldigd met de aanwezigheidspercentages uit tabel 3. Er is een correctie uitgevoerd vanwege het feit dat de beoogde parkeerkelder alleen toegankelijk is voor bewoners, en er dus geen dubbelgebruik kan plaatsvinden. De berekening is weergegeven in tabel 4.

Tabel 3 Gebruikte aanwezigheidspercentages

naam norm	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop-avond	werkdag nacht	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
bewoners woningen	60%	60%	90%	80%	100%	70%	70%	75%	80%	75%
bezoekers woningen	40%	50%	75%	70%	0%	60%	100%	100%	100%	90%

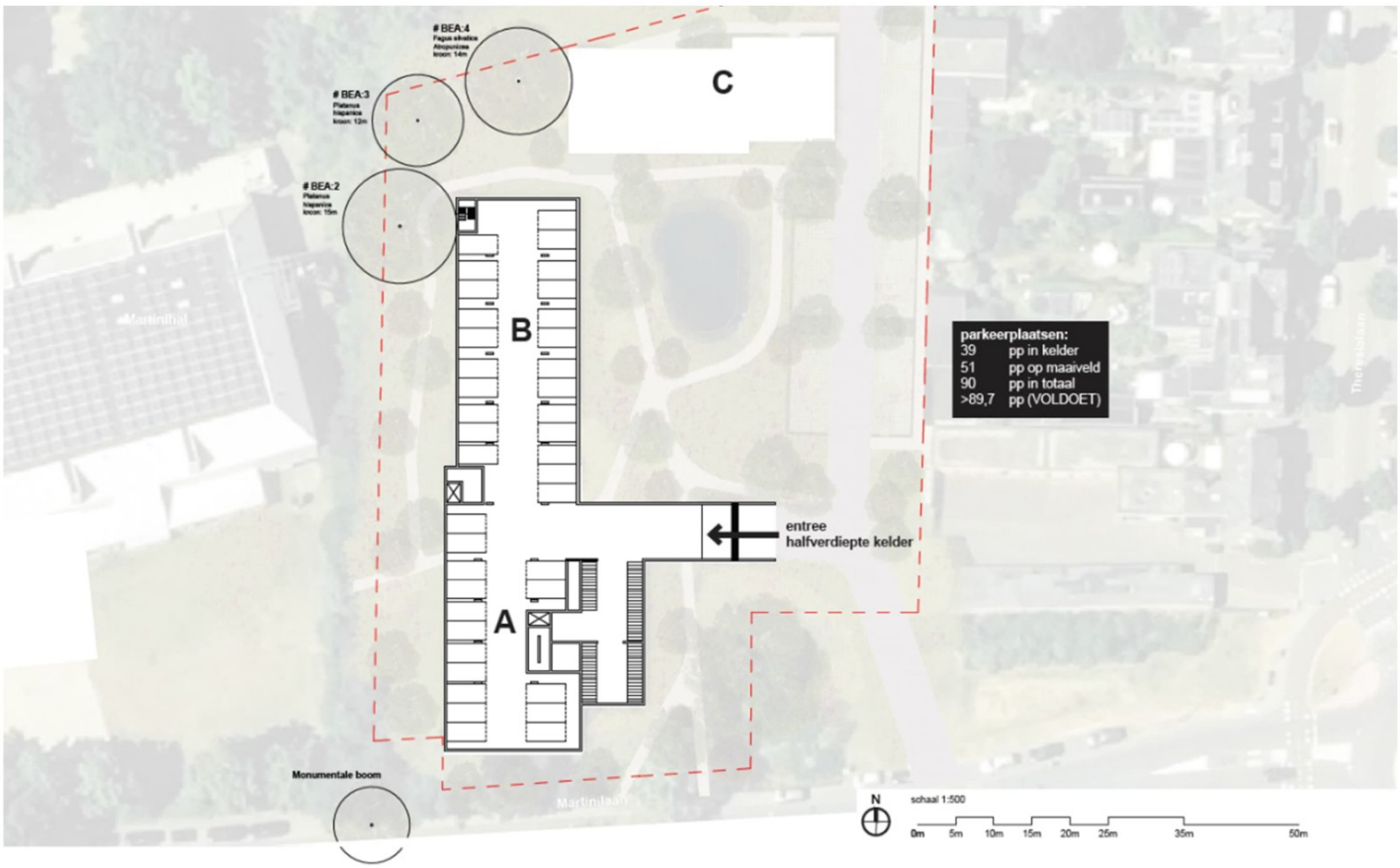
Tabel 4 Berekening parkeerbehoefte na toepassing dubbelgebruik

type	aantal	norm	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop-avond	werkdag nacht	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
koop appartement <75m2	24,2	24,2	36,3	32,2	40,3	28,2	28,2	30,2	32,2	30,2	24,2	24,2
koop appartement 75-100 m²	16,4	16,4	24,6	21,8	27,3	19,1	19,1	20,5	21,8	20,5	16,4	16,4
koop appartement >100 m²	10,2	10,2	15,3	13,6	17,0	11,9	11,9	12,8	13,6	12,8	10,2	10,2
bezoekers	3,7	4,7	7,0	6,5	0,0	5,6	9,3	9,3	9,3	8,4	3,7	4,7
	54,5	**55,4**	**83,1**	**74,2**	**84,6**	**64,8**	**68,5**	**72,8**	**77,0**	**71,8**	**54,5**	**55,4**
extra benodigde plekken ivm geen dubbelgebruik par-keerkelder	39		15,6	15,6	3,9	7,8	0,0	11,7	11,7	9,8	7,8	9,8
Parkeerbehoefte			**70,1**	**71,0**	**87,0**	**82,0**	**84,6**	**76,5**	**80,2**	**82,5**	**84,8**	**81,6**

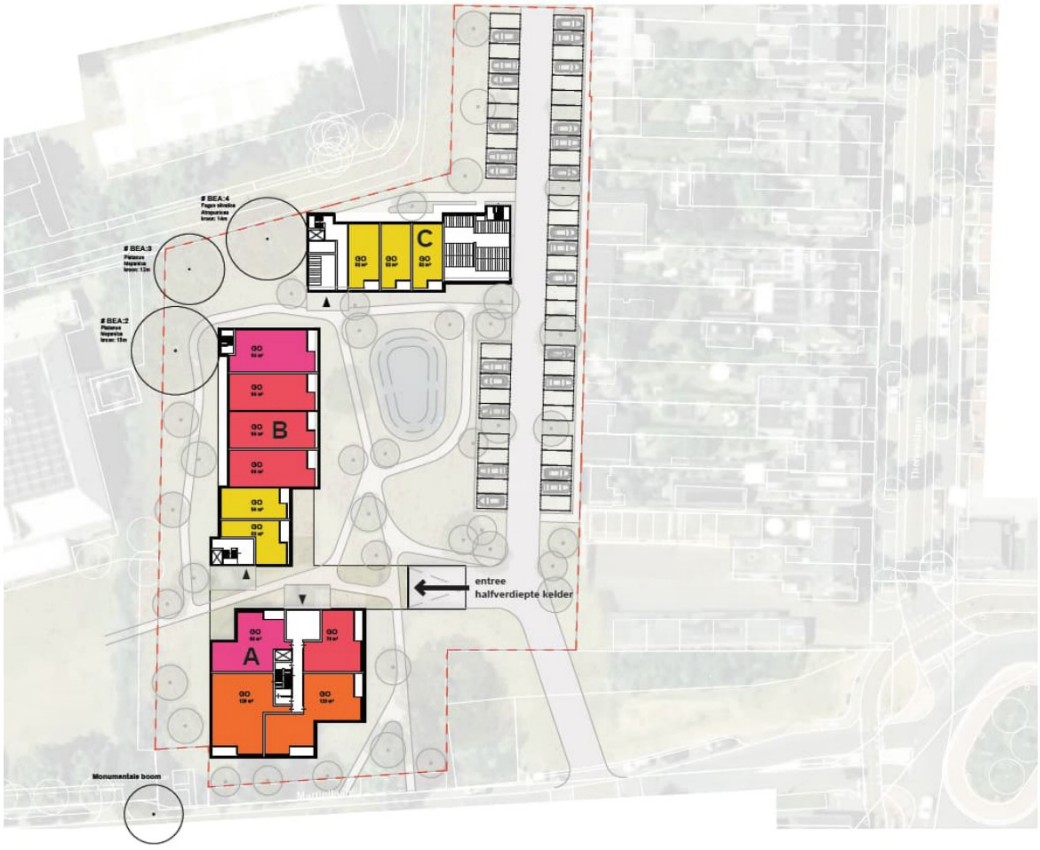
Geconcludeerd kan worden dat de beoogde ontwikkeling een parkeerbehoefte genereert van in totaal 94 parkeerplaatsen. In het project zijn 90 parkeerplaatsen voorzien: 51 openbaar toegankelijke parkeerplaatsen op maaiveld en 39 voor bewoners gereserveerde parkeerplaatsen in een halfverdiepte parkeerkelder. De parkeerkelder mag niet worden meegenomen in het dubbelgebruik, waardoor nog een correctie dient plaats te vinden. De gecorrigeerde parkeerbehoefte bedraagt 87 parkeerplaatsen. Daarmee wordt ruimschoots in de eigen behoefte voorzien.

Met de beoogde ontsluiting direct ten oosten van het Martinigraf gaan ongeveer 3 openbare langsparkeerplaatsen aan de Martinilaan verloren. Dit project voorziet in totaal in 90 parkeerplaatsen, terwijl de gecorrigeerde behoefte 87 parkeerplaatsen bedraagt. Dat is een overschot van drie parkeerplaatsen, ter compensatie van de drie parkeerplaatsen die komen te vervallen.

Figuur 5 Plattegrond van de parkeerkelder met daarin de autoparkeerplaatsen en gemeenschappelijke fietsenstalling voor bewoners (Bron: JMW Architecten)



Figuur 6 Plattegrond met de openbare parkeerplaatsen op maaiveld en de gemeenschappelijke fietsenstalling voor bewoners van gebouw C (Bron: JMW Architecten)



Fiets

De parkeerbehoefte wordt berekend op basis van de gemeentelijke parkeernormen uit de Nota Parkeernormen 2025 (vastgesteld tijdens de raadsvergadering van 11 september 2025). Zie voor deze berekening tabel 5.

Tabel 5 Berekening normatieve fietsparkeerbehoefte

Hoofdgroep	Functie	Aantal	Norm	Behoefte
Bewoners	Woning, van 30 tot 75 m²	31	3	93
	Woning, van 75 tot 100 m²	21	4	84
	Woning, groter dan 100 m²	10	5	50
	Subtotaal			*227*
Bezoekers	Woningen	62	0,5	31
				258

In de beoogde situatie zullen de fietsparkeerplaatsen voor bewoners volledig inpandig worden opgelost. Voor gebouw A en B wordt daarvoor in de parkeerkelder een gemeenschappelijke parkeervoorziening gerealiseerd. Voor gebouw C wordt een gemeenschappelijke parkeervoorziening gerealiseerd op de begane grond van dit gebouw. Voor bezoekers worden in de openbare ruimte voorzieningen getroffen. Dit wordt nog nader uitgewerkt.

CONCLUSIE

De beoogde ontwikkeling veroorzaakt geen verkeersonveilige situaties of problemen in de verkeersafwikkeling. Er wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor auto’s en fietsen van bewoners en bezoekers. Verkeer en parkeren vormt daarom geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

Gemeenteraad van Vught
T.a.v. de griffie
Postbus 10100
5260 GA Vught

gemeente@vught.nl

Van:



Datum: 01-07-2025

Onderwerp: Zienswijze en bezwaar tegen voorgenomen aankoop perceel Sectie E, nummer 3136 door gemeente Vught

Geachte leden van de gemeenteraad,

Met deze brief willen wij onze ernstige zorgen uiten over de voorgenomen aankoop van perceel Sectie E, nummer 3136 door de gemeente Vught van het Rijksvastgoedbedrijf. Deze aankoop roept fundamentele vragen op over de onderbouwing en legitimiteit van de investering met gemeenschapsgeld.

1. Gebrek aan publiek belang en onderbouwing
De gemeente stelt dat de aankoop bijdraagt aan "betere ruimtelijke kwaliteit" en een "veiliger verkeerskundige situatie". Echter, deze claims zijn niet onderbouwd met feitelijke gegevens, ruimtelijke analyses of verkeersstudies. Er is dus geen overtuigend publiek belang aangetoond dat deze investering rechtvaardigt. Naar ons inzicht bestaat het risico dat de situatie juist verslechtert op het gebied van ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid, verkeersveiligheid en milieu. Het omgevingsrecht, verkeersveiligheidsbeleid en het burenrecht dient hierbij gerespecteerd te worden.

Het perceel lijkt vooral te worden aangekocht ten behoeve van een te realiseren ontsluiting tbv projectontwikkelaar PPO, ten gunste van het project "Martinilaan 2-4" voor de realisatie van 70 woningen en het project "Habitat" voor realisatie van 7 patiowoningen. De bestemming van perceel 3136 alsmede de percelen behorende bij de projecten moet bovendien nog worden gewijzigd in lijn met de omgevingswet, wat juridisch en bestuurlijk niet gegarandeerd is.

2. Ontsluiting reeds geregeld in bestaande overeenkomst
Volgens de reeds contractueel afgesloten anterieure overeenkomst tussen PPO en de gemeente Vught is de ontsluiting van het beoogde woningbouwperceel overeengekomen en gegarandeerd via het reeds gemeentelijk eigendom zijnde perceel, Sectie E, nummer 3853 (zie artikel 5 van de overeenkomst). Een extra perceel is dus niet noodzakelijk voor ontsluiting.

Bovendien laten de huidige conceptplannen van het Habitat-project zelfs drie mogelijke ontsluitingsvarianten zien via perceel E 3853: vóór en na de bocht in de Martinilaan en via de Titus Brandsmalaan. Deze alternatieven dienen conform de anterieure overeenkomst uitgewerkt te worden. Daarmee zal tevens duidelijk worden dat de gewenste ontwikkeling ook zonder aankoop van perceel E 3136 uitvoerbaar is.

3. Risico op misbruik van publiek geld
Het aankopen van extra gronden die primair het belang van een private partij dienen, zonder garantie op planologische haalbaarheid en zonder noodzaak vanuit verkeersveiligheid of openbare ruimte, is in strijd met het prudent gebruik van gemeenschapsgeld. Dit vraagt om een kritische beoordeling door u als gemeenteraad.

Daarom verzoeken wij u als gemeenteraad:
- De aankoop van perceel E 3136 niet te accorderen zonder aantoonbare, objectieve onderbouwing van het publiek belang.
- De reeds bestaande anterieure afspraken en ontsluitingsmogelijkheden serieus te nemen.
- Transparantie te eisen in het onderhandelingsproces en de afweging van belangen, inclusief de ruimtelijke en verkeerskundige impact op de buurt.

Wij stellen het op prijs als u onze zienswijze wilt meenemen in de besluitvorming. Uiteraard zijn wij bereid dit desgewenst nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,





Bijlage 1: concept anterieure overeenkomst (in afwachting van definitieve getekende versie op basis van WOO verzoek).

Bijlage 2: Verzoek tot aan- verkoop van een perceel

Gemeente Vught / Projectontwikkelaar PPO
t.a.v. [redacted]

Van:
[redacted]

[redacted]

Datum: 16-12-2025

Onderwerp: Reactie op toegezegde uitwerking alternatieve ontsluitingen Martinilaan 2-4

Geachte heren,

Dank voor het toesturen van de matrix waarin de alternatieve ontsluitingsvarianten zijn beoordeeld. Naar aanleiding hiervan voelen wij ons, als omwonenden, genoodzaakt schriftelijk te reageren.

1. Geen serieus onderzoek naar alternatieven

Tijdens de informatiebijeenkomst van 3 juli is door dhr. Maikel Foesenek expliciet toegezegd dat alternatieve ontsluitingen nader onderzocht zouden worden (zie verslag, punten 12–15, pagina 8). De nu voorgelegde matrix, vijf maanden later, wekt echter de indruk dat deze alternatieven niet serieus, zorgvuldig en objectief zijn onderzocht.

De onderbouwing per variant is summier, niet onderbouwd met verkeerskundige analyses, ruimtelijke studies of objectieve criteria. Als omwonenden kunnen wij dan ook slechts concluderen dat de alternatieven vooral zijn beoordeeld vanuit een vooraf gewenste uitkomst, in plaats van vanuit een open en evenwichtige afweging.

2. Ongefundeerde aannames en meten met twee maten

De standpunten van zowel de gemeente als PPO in de matrix zijn grotendeels gebaseerd op ongefundeerde aannames. Argumenten worden selectief toegepast en per variant verschillend gewogen, waardoor met twee maten wordt gemeten. Dit ondermijnt de geloofwaardigheid van de afweging.

3. Geen aandacht voor aanleiding van het onderzoek: hinder voor omwonenden

Tot onze verbazing wordt in de matrix nauwelijks, en soms geheel niet, rekening gehouden met de aanleiding voor het toegezegde onderzoek:

de verwachte hinder, leefbaarheidsimpact en verkeersveiligheidsrisico's voor omwonenden.

In plaats daarvan lijkt het onderzoek te zijn ingestoken als een bevestiging van de reeds gekozen oplossingsrichting, terwijl juist de gevolgen voor de omgeving centraal hadden moeten staan.

4. Kosten en publiek belang ontbreken volledig in de afweging

Opvallend is dat de kosten voor de gemeente volledig buiten beschouwing zijn gelaten. Er wordt geen inzicht gegeven in de financiële consequenties van de verschillende varianten, terwijl het hier gaat om de besteding van gemeenschapsgeld.

Daarmee ontbreekt ook een onderbouwing van het publiek belang. De gemeente lijkt bereid aanzienlijke kosten te maken ten behoeve van de belangen van PPO als projectontwikkelaar, terwijl kosteloze of aanzienlijk goedkopere alternatieven beschikbaar zijn.

5. Participatie onvoldoende en niet serieus genomen

Het proces zoals dit nu verloopt kan naar onze mening niet als participatie worden aangemerkt. Zowel de gemeente als PPO lijken participatie vooral te zien als een formele verplichting, in plaats van een wezenlijk onderdeel van de besluitvorming.

De uitvoering van het opgestelde participatieplan van PPO wekt de indruk dat het plan primair is opgesteld om aan wettelijke vereisten te voldoen, zonder dat de inbreng van omwonenden daadwerkelijk invloed heeft op keuzes en uitkomsten.

6. Zorg over planning en proces

Tot slot constateren wij dat er vijf maanden is gewacht met het delen van deze matrix, waarna vrijwel direct wordt doorgegaan met het TAM-omgevingsplan. Dit wekt de indruk dat bewust is gestuurd op een beperkte reactietermijn voor omwonenden.

Wij maken ons ernstige zorgen dat het project wordt voortgezet zonder dat de belangen van de omgeving zorgvuldig en aantoonbaar zijn meegewogen.

Wij verzoeken u daarom:

1. De beoordeling van alternatieve ontsluitingen alsnog objectief, transparant en inhoudelijk onderbouwd uit te voeren;

2. Daarbij expliciet aandacht te besteden aan hinder voor omwonenden, verkeersveiligheid, kosten voor de gemeente en publiek belang;

3. Het participatieproces daadwerkelijk inhoud te geven voordat verdere planologische stappen worden gezet.

In bijgesloten matrix is in rode tekst onze eerste primaire reactie toegevoegd op de verschillende alternatieven. Wij verwachten dat deze reactie wordt betrokken bij de verdere besluitvorming en zien uw inhoudelijke reactie met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,





Bijlage 1: matrix voor alternatieve ontsluitingen met daarin (in rood) onze reactie

Criteria	A – nabij CPO	B – westen Martinilaan	C – sporthal	D – Titus Brandsmalaan	E – Theresialaan (O-vonde)	F - Huidige locatie	G - Huidige in/uitrit Martinilaan 2-4
Grondpositie	Voldoende	Ruimte beperkt door trafostation Is technisch te verleggen. Was tevens bekend bij aankoop gronden	Onvoldoende (zie relatie CPO) Grond is eigendom van gemeente. Daarnaast betreft CPO geen bestaande bebouwing noch zijn er al vergunningen verleend. Indien het hele CPO project iets opschuift naar het oosten, kan de meest westelijke woning iets zuidelijker (weg uit de bocht) geplaatst worden. Hiermee ontstaat ruimte voor deze optie	Voldoende	Onvoldoende (private gronden noodzakelijk) Is aankoop besproken? Eigenaar lijkt bereidwillig tot verkoop.	Voldoende (aankoop door gemeente)	Volledig eigen grond van PPO
Verkeersveiligheid	Matig (monumentale boom beperkt zicht & ruimte)	Onvoldoende (kruising met trafostation verkeer) Onduidelijk argument. Een trafostation is geen verkeer!?	Onveilig (nabij bocht Jagersboschlaan & sporthalstromen) Ongefundeerd. Betreft een 30km zone en de ontsluiting zou ruim (>5~10m) voorbij de bocht en Jagersboschlaan komen. Daarnaast is de bocht erg overzichtelijk want >90° Sporthal en schoolstromen zijn gelijk voor vrijwel alle opties. Is er onderzoek met data mbt verkeerstromen?	Onveilig (schoolgebied, veel fietsers) Deze onveiligheid met vele fietsers is van toepassing op alle opties. Situatie is vergelijkbaar met de in en uitrit van de parkeerplaats bij de Martinihal. Het betreft een actief gebied met scholieren, sporters en doorgaande fietsroutes. Graag onderbouwen waarom deze optie onveiliger zou zijn dan de andere opties.	Onveilig (O-vonde is reeds onoverzichtelijk) Onsluiting zou voorbij de ovonde komen, waar nu ook al een ontsluiting is voor de bestaande garage boxen. Is dus niet onveiliger dan huidige situatie.	Verkeerskundig voorkeur (op voldoende afstand O-vonde) Zicht beperkt door Monument en parkeervakken. Is de draai vanaf Martinilaan 2-4 veilig te maken richting N65 zonder op de verkeerde weghelft te komen? Of betreft het een eenrichtings uitrit?	Gelijk aan andere alternatieve uitkomende op de Martinilaan
Groen / Bomen	Monumentale + drie waardevolle bomen moeten behouden blijven Lijkt te kunnen naast monumentale boom. Definitie van waardevolle boom is ongefundeerd De monumentale boom staat niet geregistreerd in het landelijk register van monumentale bomen.	Monumentale boom behouden Welke monumentale boom. Is dit dezelfde als bij optie A? je kunt niet in beide uitvoeringen last van dezelfde boom hebben. De monumentale boom staat niet geregistreerd in het landelijk register van monumentale bomen.	Neutraal, maar beperkte ruimte door planopzet Betreft plan, geen bestaande bouw en nog geen vergunningen.	Waardevolle bomen behouden Definitie van waardevolle boom is ongefundeerd	Neutraal	Neutraal	Geen enkele belemmering
Technische uitvoerbaarheid	Complex (ruimte- en boombeschermingseisen) Ongefundeerd. Lijkt niet complex	Complex door leidingen en trafostation Niet complex. Technische uitvoerbaar, wel meer kosten.	Complex (hellingbaan + parkeerplaatsen CPO bereikbaar houden) Niet complex, mogelijk iets meer kosten (een hellingbaan voor de parkeergarage van dit project is toch ook niet complex?). Parkeerplaatsen CPO blijven bereikbaar via deze optie	Redelijk uitvoerbaar (ruimte- en boombeschermingseisen)	Niet uitvoerbaar (geen grondpositie) Zie boven mbt verkrijgen van grondpositie.	Uitvoerbaar	Volledig uitvoerbaar op eigengrond (bestaande in/uitrit van perceel
relatie CPO Project	Strijdig aan afspraken met het CPO (alleen in- en uitrit voor CPO) Graag aangeven welke afspraken strijdig zijn met CPO. Hoe kunnen afspraken gemaakt zijn strijdig met art 5.1 van de ant. Overeenkomst?	Ruimte beperkt door afspraken met het CPO (parkeren en groen voor CPO) Deze grond is niet van CPO. Tevens onduidelijk welke afspraken hierover gemaakt zijn. Is er ooit gedacht om samen met CPO een passend plan uit te werken?	Strijdig aan afspraken met het CPO (te weinig ruimte voor een in- en uitrit) Graag aangeven welke afspraken strijdig zijn met CPO. Hoe kunnen afspraken gemaakt zijn strijdig met art 5.1 van de ant. Overeenkomst? Voldoende ruimte bij aanpassing van CPO opzet (zie hierboven)	Geen beperkingen	Geen beperkingen	Geen beperkingen	Geen beperkingen
Juridische haalbaarheid	Beperkt (grond & groenbehoud) Ongefundeerd. Grond is van gemeente. Deze optie is juist conform anterieure overeenkomst art 5.1	Beperkt (inpassing & kosten verlegging kabels) Beide genoemde aspecten zijn niet juridisch, dus geen belemmering.	Beperkt (strijdigheid art. 3.1.6 Bro) Oud regime. Welke strijdigheid betreft het hier? Is nog geen bestaande bouw! https://wetten.overheid.nl/BWBR0023798/2021-07-01 Conform anterieure overeenkomst art 5.1	Onwenselijk (strijd met belangen verkeersveiligheid / artikel 2 WVW) Vanuit Onderwijs niet gewenst In strijd met welk criterium? https://wetten.overheid.nl/BWBR0006622/2025-01-01	Onuitvoerbaar (geen grondpositie) Zie boven mbt verkrijgen van grondpositie.	Uitvoerbaar (aankoop door gemeente) Aankoop met gemeenschapsgeld tbv projectontwikkeling. Dient geen maatschappelijk belang.	Volledig eigen grond van PPO
Hinder omwonenden	Significant (oa licht van koplampen in woonkamer, verkeer, beperking in en uitrit eigen bestaande oprit van omwonenden)	Significant (oa licht van koplampen in woonkamer, verkeer, beperking in en uitrit eigen bestaande oprit van omwonenden)	Geen hinder	Geen hinder	Geen hinder	Significant (oa licht van koplampen in woonkamer, verkeer, beperking in en uitrit eigen bestaande oprit van omwonenden)	Gelijk aan andere alternatieven uitkomende op de Martinilaan
Kosten voor Gemeente Vught	Geen, onderdeel van afspraak CPO maken	Verleggen trafohuis (verwachte kosten lager dan aankoop perceel Sectie E, nummer 3136). Kosten voor rekening van wie?	Geen, grond is reeds in eigendom van gemeente	Geen, grond is reeds in eigendom van gemeente	Aankoop private grond. Is aanschafsom vergeleken met aanschaf voor Sectie E, nummer 3136?	Aankoop grond Sectie E, nummer 3136 van rijksvastgoed met gemeenschapsgeld	Geen kosten
Eindbeoordeling*	**Afgevallen**	**Afgevallen**	**Afgevallen**	**Afgevallen**	**Afgevallen**	**Afgevallen?????**	

Eindbeoordeling is buitengewoon ondoorzichtig en zonder puntensysteem oid. Feitelijke onderbouwing met data niet beschikbaar. Alle opties vallen nu af. Komt het project nu ten einde?

Zwarte tekst komt vanuit de gemeente Vught. De rode tekst komt van omwonenden



