

NOTA VAN ZIENSWIJZEN EN AMBTSHALVE WIJZIGINGEN

TAM-OMGEVINGSPLAN “HOOFDSTUK 22E MARTINILAAN 2-4 VUGHT”

Team	Duurzame leefomgeving
Datum	6 mei 2026
Status	Concept

Inleiding

In het kader van de procedure als bedoeld in artikel 3.11 van de Algemene wet bestuursrecht heeft het ontwerp TAM-omgevingsplan “Hoofdstuk 22e Martinilaan 2-4 Vught” van donderdag 18 december 2025 tot donderdag 29 januari 2026, gedurende zes weken, ter inzage gelegen.

Van het ter inzage leggen van het ontwerp TAM-omgevingsplan is vooraf kennisgeving gedaan door:

- a. een bekendmaking in het elektronisch Gemeenteblad dat op 17 december 2025 is verschenen;
- b. kennisgeving langs elektronische weg op <https://omgevingswet.overheid.nl/regels-op-de-kaart> via het IDN-nummer: NL.IMRO.0865.bgTAMDeVoort1en3-ON01;
- c. en op de gebruikelijke wijze ter inzage bij de Ontvangst- en informatiebalie van het gemeentekantoor.

Daarbij is melding gemaakt van de mogelijkheid voor eenieder tot het kenbaar maken van zienswijzen bij de gemeenteraad omtrent het ontwerp TAM-omgevingsplan binnen de termijn van de terinzagelegging.

Zienswijze

Binnen de daarvoor geldende termijn zijn er vier zienswijzen ingediend.

Ontvankelijkheid

Een zienswijze is ontvankelijk indien deze binnen de wettelijke termijn van zes weken is ontvangen. De ingediende zienswijzen zijn tijdig ontvangen en derhalve ontvankelijk.

Samenvatting en beoordeling zienswijze

De ingediende zienswijzen zijn samengevat weergegeven. Dit betekent niet dat onderdelen, die niet specifiek zijn vermeld, niet zijn beoordeeld. Bij de uiteindelijke beoordeling zijn de volledige zienswijzen betrokken.

De nota is opgedeeld in twee delen. In het eerste gedeelte wordt ingegaan op de ingediende zienswijzen. Het tweede gedeelte gaat in op de ambtshalve wijzigingen ten opzichte van het ontwerp TAM-omgevingsplan.

DEEL 1

ZIENSWIJZEN

Zienswijze 1

1. *De ontsluiting is niet voldoende onderzocht en onderbouwd*

Door de toevoeging van 62 woningen aan de Martinilaan wordt de verkeersdrukke op de reeds drukke Martinilaan aanzienlijk vergroot. Op een locatie waar momenteel geen in/uitrit-verkeer plaatsvindt. De gevolgen hiervan zijn onvoldoende onderzocht en gemotiveerd.

Reactie gemeente

Uit de mobiliteitstoets van 17 oktober 2025 blijkt dat ten opzichte van de bestaande situatie de beoogde verkeerstoename vanwege de beoogde ontwikkeling zonder meer kan worden opgevangen. De veiligheidssituatie op de weg verandert niet significant door de beoogde ontwikkeling en de toename van het verkeer ten opzichte van de bestaande situatie is dermate laag dat het mogelijke effect verwaarloosbaar is. De beoogde ontwikkeling veroorzaakt geen verkeersonveilige situaties of problemen in de verkeersafwikkeling. Daarnaast is in het bestemmingsplan “Schoonveld 2015” met de bestemming “Groen”, wat deel uitmaakt van de huidige versie van het (tijdelijke) Omgevingsplan gemeente Vught, al een in-/uitrit mogelijk op de voorgestelde locatie. De in het omgevingsplan voorgestelde ontsluiting is vanuit verkeerskundig perspectief de meest veilige. Hiermee is de locatie van de ontsluiting voldoende onderzocht en gemotiveerd.

2. *Gebrek aan onderzoek naar hinder voor omwonenden*

Indiener stelt dat er geen/gebrekking onderzoek is gedaan naar:

- Verkeersveiligheid (ter hoogte van de woningen aan de Martinilaan);
- Lichtoverlast door koplampen van voertuigen bij het uitrijden van het plangebied op de bestaande woningen;
- Toegankelijkheid van gemotoriseerd verkeer van de bestaande woningen aan de Martinilaan (in- en uitritten);
- Toename van verkeersgeluid; en,
- Aantasting van rust en leefbaarheid.

Reactie gemeente

Uit de mobiliteitstoets van 17 oktober 2025 blijkt dat op de N65 en de overige wegen binnen Vught de verkeerstoename van de beoogde ontwikkeling dermate beperkt is dat het effect op de verkeersveiligheid verwaarloosbaar is. Met overige wegen is ook de Martinilaan bedoeld.

Gesprekken vinden plaats tussen de ontwikkelaar en de betrokken omwonenden over het zoveel als mogelijk beperken van lichtoverlast en hinder in de bestaande

verblijfsruimtes door het realiseren van mitigerende maatregelen. Wij hebben een overweging gemaakt over de exacte positionering van de ontsluiting. De huidige inpassing is direct gelegen tegenover twee in-/uitritten. Lichthinder wordt hierdoor zo min mogelijk gericht op de verblijfsruimtes van woningen. De al aanwezige beplanting in de tuin en de wijze waarop de ontsluiting op de weg plaats vindt breekt het licht van de koplampen voor een groot deel. Daarnaast bevinden zich aan de voorzijde van de woningen niet alleen een woonkamer, maar ook een hal die niet als verblijfsruimte kan worden aangemerkt. Door de al aanwezige beplanting gelegen voor verblijfsruimtes, de oriëntatie van de ontsluiting en de overige ruimtes waar geen verblijfsruimtes aanwezig zijn is er geen onevenredige hinder door koplampen van voertuigen.

De toegankelijkheid van bestaande woningen komt vanuit het perspectief van verkeersveiligheid niet in het geding. Wel bestaat de kans dat bewoners van de Martinilaan iets langer moeten wachten om vanuit hun oprit de Martinilaan op te rijden. Voor het wijzigingsbesluit geldt dat de mobiliteitstoets uitwijst dat de Martinilaan, gezien de huidige en toekomstige verkeersintensiteiten, qua capaciteit voldoende is om de extra verkeersbewegingen van 62 woningen op te vangen. Het effect op de gemiddelde wachttijd van omwonenden om in- en uit te rijden is beperkt.

De mobiliteitstoets is gebaseerd op objectieve gegevens over verkeersintensiteiten en verkeersveiligheid. Daarbij is ook kennisgenomen van de ervaringen en zorgen van omwonenden over de verkeerssituatie. Deze signalen zijn relevant en worden betrokken bij de beoordeling van de leefbaarheid in de omgeving. Voor de planologische beoordeling zijn echter in hoofdzaak objectieve en toetsbare verkeerskundige gegevens bepalend. Uit de mobiliteitstoets volgt dat het wijzigingsplan niet leidt tot aanpassingen aan de Martinilaan en evenmin tot een zodanige toename van verkeersbewegingen dat sprake is van wezenlijke verkeersveiligheidsproblemen. Uitgaande van de vuistregel dat circa 10% van het verkeer tijdens het spitsuur rijdt, betekent dit maximaal afgerond 1 auto per minuut extra. Dat zal er niet toe leiden dat bewoners van de Martinilaan lastiger de weg op kunnen rijden. De Martinilaan heeft ook na de toevoeging van extra verkeersbewegingen vanwege de ontwikkeling nog voldoende capaciteit. Onaanvaardbare congestie valt hiermee niet te verwachten. Vanuit verkeerskundig en ruimtelijk oogpunt kan het plan daarom als aanvaardbaar worden beschouwd.

Indien nodig nemen wij aanvullende mitigatiemaatregelen, zoals oversteekvoorzieningen, fietspadverbreding of snelheid remmende inrichting, mee in toekomstige projecten of via verkeersbesluiten. Deze maatregelen (zoals oversteekvoorzieningen, fietspadverbreding of snelheid remmende inrichting) betreffen uitvoerings- en beheeraspecten. Het niet opnemen van deze specifieke maatregelen in het wijzigingsplan betekent niet dat het plan onzorgvuldig is vastgesteld. Het plan voldoet aan de relevante planologische en wettelijke criteria,

zoals de toets aan ETFAL en de TNO-normen. Wel kunnen deze maatregelen in de bouwphase worden meegenomen om de verkeersveiligheid en gebruiksvriendelijkheid verder te optimaliseren.

Voor wat betreft de toename van verkeersgeluid. Paragraaf 5.1.4.2 lid a onder 5 van het Besluit kwaliteit leefomgeving behandelt de indirecte akoestische effecten van veranderend verkeer. De volgende voorwaarden zijn relevant:

- de betreffende (gemeente)wegen hebben een verkeersintensiteit van meer dan 2.500 voertuigen per etmaal;
- als gevolg van de toename in verkeer mag het geluid met niet meer dan 1,5 dB toenemen.

Volgens de berekening is een toename van 41% in verkeer gelijk aan een toename van 1,5 dB. Onderliggende parameters zoals verhoudingen in voertuigcategorieën, wijziging van wegdekverharding en snelheidsregime zorgen voor een marge van enkele procenten. Het plan voorziet in de realisatie van 62 woningen. Uit de mobiliteitstoets d.d. 17 oktober 2025 volgt dat dit leidt tot een toename van 351 voertuigbewegingen per etmaal. Uitgaande van de laagst mogelijke intensiteit van 2.500 voertuigen per etmaal is dit een toename van ten hoogste 14%.

Geconcludeerd wordt dat deze toename niet zal leiden tot een toename in geluid van 1,5 dB of meer. Een beperkte toename van verkeersgeluid is daardoor niet zodanig dat sprake is van een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat. Uit het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï van 15 juli 2025 blijkt dat de grenswaarde niet overschreden wordt. Er is dan ook geen sprake van een onevenredige aantasting van de rust en leefbaarheid.

3. *Lichthinder door gemotoriseerd vervoer onvoldoende onderzocht*

Tijdens het uitrijden van voertuigen uit het plangebied zijn de koplampen direct gericht op de gevels en verblijfsruimtes van de woningen aan de weerszijde van de Martinilaan. Dit zorgt voor overlast en is niet onderzocht en meegewogen in de belangenafweging.

Reactie gemeente

Voor het deel van de zienswijze dat gaat over overlast van lichthinder door koplampen verwijzen wij u korthedshalve naar onze beantwoording van zienswijze 1, punt 2. De motivering bij het wijzigingsbesluit is hierop aangevuld.

4. *Maatschappelijk belang en gebruik van gemeenschapsgeld onvoldoende gemotiveerd*

De ontsluiting van het plangebied is gelegen op een perceel wat aangeschaft wordt door de Gemeente met gemeenschapsgeld. Het is niet aanvaardbaar dat gemeenschapsgeld wordt ingezet voor een projectontwikkelingsbelang. Vooral omdat er minder belastende en goedkopere alternatieven zijn voor de ontsluiting van het plangebied (zoals genoemd in de anterieure overeenkomst).

Reactie gemeente

De gemeente is in overleg met het Rijksvastgoedbedrijf over de verwerving van het betreffende perceel, kadastraal bekend Gemeente Vught, sectie E, nummer 3136 te Vught. Deze verwerving dient zelfstandige publieke belangen en staat niet uitsluitend in verband met de beoogde ontwikkeling. Het perceel is feitelijk sinds jaar en dag in gebruik als openbaar gebied en wordt ook als zodanig door de gemeente onderhouden. Formele eigendomsverkrijging brengt de juridische en feitelijke situatie met elkaar in overeenstemming.

Daarnaast bevindt zich op het perceel een gemeentelijk grafmonument. Door verwerving wordt het duurzaam behoud en beheer van dit monument geborgd. Mede gezien omdat het onderhoud momenteel niet goed geregeld is.

Voorts is de herinrichting van de Martinilaan opgenomen in de Meerjaren Onderhoud Raming van de gemeente. Verwerving van het perceel vergroot de uitvoerbaarheid en flexibiliteit van deze herinrichting omdat het perceel dan in eigendom is van de Gemeente Vught.

De verwerving zou, gelet op het voorgaande, ook zonder de voorliggende ontwikkeling plaatsvinden.

Ten aanzien van de ontwikkeling geldt dat het kostenverhaal is verzekerd via een anterieure overeenkomst als bedoeld in artikel 13.13 van de Omgevingswet. Het gedeelte van de kosten dat toerekenbaar is aan de voor de ontwikkeling benodigde ontsluiting wordt door de initiatiefnemer aan de gemeente vergoed. Van oneigenlijke inzet van publieke middelen is daarom geen sprake.

De in de anterieure overeenkomst eerder benoemde alternatieve ontsluiting, welke is gelegen tegenover de Martinilaan 23 en 25, is nader bezien niet langer ruimtelijk wenselijk en uitvoerbaar. Daarbij is betrokken de aanwezigheid van een bestaande transformatorvoorziening, een monumentale boom, de afstemming met het naastgelegen CPO project en de gewijzigde eigendomssituatie van het perceel E3136. Ook is beoordeeld dat de thans gekozen ontsluiting vanuit verkeersveiligheid het meest geschikt is. Dit onderdeel is aangevuld in de onderbouwing van het

wijzigingsbesluit. De aangedragen alternatieven zijn daarmee niet als gelijkwaardig aan te merken.

De raad is van oordeel dat de verwerving van het perceel en de gekozen ontsluiting berusten op een zorgvuldige en evenwichtige belangenafweging. De zienswijze geeft op dit punt geen aanleiding het omgevingsplan te wijzigen.

5. *Reële ontsluitingsalternatief via naastgelegen sporthal en CPO-project*

Er is een beter alternatief om het plangebied te ontsluiten via de naastgelegen sporthal en het CPO-project (westzijde) vanwege:

- Minder hinder (lichthinder) voor omwonenden;
- Minder verkeersdrukte;
- Geen gemeenschapsgeld nodig voor grondverwerving van het perceel naast het monumentale graf (oostzijde);
- Sprake kan zijn van een integrale oplossing, mits er samenwerking plaatsvindt tussen ontwikkelaar, gemeente en het CPO-project.

Samenwerking/coördinatie tussen verschillende projecten vormt geen relevant argument om dit alternatief terzijde te schuiven. Het ontwerp omgevingsplan voldoet niet aan het evenredigheidsbeginsel en het vereiste van een zorgvuldige belangenafweging. Doordat er onvoldoende inzichtelijk wordt gemaakt waarom er wordt vastgehouden aan de huidige inpassing van de ontsluiting.

Reactie gemeente

De door indiener voorgestelde ontsluiting via de westzijde, langs de sporthal en het CPO-project, is onderzocht maar wordt om de volgende redenen niet als reëel en gelijkwaardig alternatief aangemerkt.

Voor een verkeersveilige in- en uitrit is een minimale profielbreedte noodzakelijk. Gelet op de situering van de sporthal, het vastgestelde stedenbouwkundige plan van het CPO-project en de daar geldende afspraken over gebruik van gronden voor sport en spel, is deze profielbreedte ter plaatse niet beschikbaar. Een volwaardige ontsluiting is niet mogelijk zonder ingrijpende aanpassingen in het sportterrein en het CPO-plan. Het is om deze reden niet wenselijk.

Daarnaast is in een eerder stadium vanuit verkeerskundig oogpunt negatief geadviseerd over een ontsluiting op deze locatie. De aansluiting op de Martinilaan zou in of direct nabij een bochtstraal komen te liggen, tussen twee te behouden bomen. Dit leidt tot beperkte zichtlijnen en een verkeersonveilige situatie.

De stelling dat het westelijk alternatief minder hinder of minder verkeersdruk zou veroorzaken, is niet met stukken onderbouwd en volgt niet uit objectieve gegevens.

Verkeersgeneratie en spreiding blijven gelijk, ongeacht de manier waarop de ontsluiting plaats vindt.

Ten aanzien van de grondverwerving geldt, zoals onder punt 4 is overwogen, dat deze een zelfstandig publiek belang dient en niet uitsluitend samenhangt met deze ontwikkeling. Het argument dat bij het westelijk alternatief geen verwerving nodig zou zijn, maakt dit alternatief niet planologisch geschikt.

De raad heeft het alternatief in samenhang beoordeeld met de belangen van het CPO-project, de verkeersveiligheid, het behoud van bestaande bomen, de inrichting van de openbare ruimte en de uitvoerbaarheid. De gekozen ontsluiting komt voort uit deze integrale afweging.

Gelet hierop is geen sprake van strijd met het evenredigheidsbeginsel of van een onzorgvuldige belangenafweging. Het aangedragen alternatief om de ontsluiting via de westzijde plaats te laten vinden is ruimtelijk en verkeerskundig niet gelijkwaardig en geeft geen aanleiding het concept-omgevingsplan aan te passen.

6. *Participatie niet betekenisvol ingevuld*

In de planvorming is onvoldoende zichtbaar wat er met de inbreng van omwonenden is gedaan. Daarbij is op de participatieavond van 3 juli 2025 aangegeven door de Gemeente Vught om alternatieve ontsluitingen van het plangebied serieus te onderzoeken, zonder dit (voldoende) na te komen.

Reactie gemeente

Tijdens het proces zijn drie bijeenkomsten geweest volgens het participatieplan. Tijdens de eerste bijeenkomst is geïnventariseerd wat de omgeving van belang vindt. Bij de bijeenkomst in juli 2025 is aangegeven op welke wijze dit wel of niet is vertaald naar het ontwerp en waarom. Bij de bijeenkomst in december 2025 is dit nogmaals gedaan. Vanaf december 2025 loopt de planologische procedure en is er sprake van het indienen van zienswijzen bij de gemeente. Hetgeen is besproken en is gepresenteerd is te zien op www.martinilaanvught.nl en de website www.wijnvught.nl.

De Gemeente Vught heeft verschillende alternatieve ontsluitingen onderzocht. De uitkomsten hiervan zijn terug te lezen in de beantwoording van zienswijze 1, punt 5. Gelet op de verschillende afwegingen komt de Gemeente Vught de afspraak na om alternatieve ontsluitingen van het plangebied serieus te onderzoeken.

Zienswijze 2

1. *Privacy en uitzicht*

Dankzij de maximale bouwhoogte van het plan (18,5 meter), met maximaal 5 bouwlagen, ontstaat er aanzienlijke inkijk en inbreuk op de privacy van de bewoners aan de Theresialaan. Daarbij zijn er zorgen over de werkelijke bouwhoogte vanwege de aanwezigheid van de toegestane parkeerkelder.

Reactie gemeente

De planregels stellen een maximale bouwhoogte vast, zoals aangegeven op de verbeelding. Deze hoogte wordt gemeten vanaf het peil. Wij hebben beoordeeld dat de hoogtes van het plan stedenbouwkundig aanvaardbaar zijn.

De afstand van circa 45 meter tussen de nieuwe bebouwing en de bestaande woningen aan de Theresialaan is voldoende om te voldoen aan de normen voor licht, lucht en zichtlijnen. Er is geen sprake van een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat. Er bestaat geen planologisch recht op het behouden van onbelemmerd uitzicht of onbebouwde gronden naast bestaande woningen. Eventuele individuele belangen van omwonenden kunnen in sommige gevallen aanleiding geven tot verzoeken om nadeelcompensatie.

Het Burgerlijk wetboek (Bw) bepaalt de rechten ten aanzien van de eigendom van roerende zaken. Artikel 5:50 Bw bepaalt dat het niet geoorloofd is binnen twee meter van de grenslijn van een naburig erf vensters of andere muuropeningen, dan wel balkons of soortgelijke werken te hebben, voor zover deze op dit erf uitzicht geven. Daarvan is hier geen sprake. Om reclamanten tegemoet te komen is de Ontwikkelaar bereid om bomen aan te planten die het zicht op de woningen vermindert. Dit is ook tijdens het participatieproces met omwonenden besproken.

Bij de belangenafweging is bovendien meegewogen dat de wijziging bijdraagt aan het realiseren van nieuwe woningen in een situatie van woningnood. Gelet op de planologisch aanvaardbare inpassing van het plan weegt het algemeen belang van woningbouw in dit geval zwaarder dan de individuele belangen van omwonenden.

2. *Groenstrook en bezonning*

Door de planontwikkeling verdwijnt het vrije en groene uitzicht. Daarbij verdwijnt er ook zonlicht uit de achtertuinten van de woningen aan de Theresialaan.

Reactie gemeente

Bij de beoordeling van het wijzigingsplan is overwogen dat vrij uitzicht of behoud van onbelemmerde groene aanzichten geen zelfstandig planologisch recht is. Wel is het een relevant ruimtelijk aspect dat de ontwikkeling zorgvuldig inpasbaar is in de bestaande omgeving en dat het woon- en leefklimaat voldoende wordt gewaarborgd.

De planlocatie heeft momenteel geen karakter van park of openbaar groen, maar is bestemd voor wonen en bedrijfsactiviteiten. De gemeente heeft geen grip op het behoud van groen in particuliere tuinen. Door de ontwikkeling wordt circa 4.000 m² groen gerealiseerd dat wel toegankelijk wordt voor omwonenden, waarmee wordt voldaan aan de groenvisie van de gemeente Vught. De planontwikkeling voorziet dus in een significante vergroening van het gebied.

Ten aanzien van bezonning is door berekening aangetoond dat de ontwikkeling voldoet aan de strenge TNO-normen voor schaduwhinder (ten minste 3 mogelijke bezonningsuren per dag). Alleen enkele achtertuinen aan de Theresialaan kunnen in de avonden enigszins minder zonlicht ontvangen door gebouw B en C. Dit is terug te zien op bladzijde 10 en 18 van bijlage 21 (Schaduwstudie) van de onderbouwing. Op basis hiervan is de raad van mening dat er geen sprake is van onevenredige schaduwhinder.

Het plan houdt zo een evenwicht tussen het publieke belang van nieuwe woningen en de kwalitatieve inpassing in de bestaande woonomgeving. Er is sprake van een zorgvuldige ruimtelijke afweging waarbij zowel het realiseren van groen als het woon- en leefklimaat van omwonenden is meegenomen.

3. *Veiligheid en verkeersstromen en parkeren*

De ontwikkeling zal leiden tot een toename aan verkeersbewegingen. De verkeersveiligheid van de nabije ovonde is al onoverzichtelijk en wordt als onveilig ervaren. Daarbij zal er door de verkeersontsluiting van het plangebied een deel van het langsparkeren aan de Martinilaan verdwijnen. Hierdoor zal er meer parkeerdruk ontstaan in de omgeving. Daarnaast is er ook de vrees dat er een toename zal zijn van doorgaand verkeer richting de Theresialaan en N65. Inbrengers geven ook aan dat er tot op heden geen concreet en uitgewerkt verkeers- en parkeerplan (openbaar) is.

Reactie gemeente

Op basis van de mobiliteitstoets (bijlage 16 van de onderbouwing) is het onderdeel parkeren en verkeersveiligheid beoordeeld. In de berekening van de parkeernorm is ook het verdwijnen van 3 bestaande openbare parkeerplaatsen aan de Martinilaan meegenomen. Op basis van deze mobiliteitstoets is aangetoond dat de ontwikkeling voldoet aan de actuele parkeernota van de Gemeente Vught.

De mobiliteitstoets heeft ook onderbouwd, op basis van cijfers van de CROW, dat de capaciteit van de Martinilaan en de ovonde voldoende blijft ondanks de toename aan verkeersbewegingen door de planontwikkeling.

Doordat de planontwikkeling parkeren op zichzelf oplost is er geen wijkgericht plan vereist.

De door indieners genoemde bestaande problemen ten aanzien van de ovonde zijn niet het gevolg van deze ontwikkeling. Bij de toekomstige herinrichting van de Martinilaan zullen deze opmerkingen worden meegenomen in het ontwerp en de uitvoeringsplanning.

4. *Erfafscheiding*

De erfafscheiding met de achtertuinen van de woningen aan de Theresialaan is niet uitgewerkt in de planvorming. Dit kan leiden tot een verhoogd risico op inloop in de achtertuinen en onveiligheid (tijdens de bouw en gebruiksfase). Inbrengers vinden het belangrijk dat een ontsluiting achterom mogelijk is met de fiets/te voet.

Reactie gemeente

Eigenaren kunnen op grond van het plan op hun eigen grond (individueel of gezamenlijk) een erfafscheiding aanbrengen, mits deze voldoet aan de geldende planregels en de eventueel van toepassing zijnde vergunningsvrije criteria.

Wel is het plan in ruimtelijk opzicht rekening gehouden met de mogelijkheid tot het plaatsen van erfafscheidingen. Het plan is zodanig vormgegeven dat voldoende afstand en zichtlijnen tussen het plangebied en de bestaande achtertuinen behouden blijven. Hierdoor blijft de situatie in termen van veiligheid, overzicht en functionaliteit planologisch aanvaardbaar.

Indien gewenst kunnen tijdens de uitvoering aanvullende maatregelen worden genomen om tijdelijke veiligheidsrisico's te beperken, zoals het treffen van bouwhekken en een veilige routing voor voetgangers en fietsers. Dit betreft een uitvoerings- en beheersaspect, geen planologisch toetsingscriterium.

In de planregels en de verbeelding van het plan ligt aan de achterzijde van de Theresialaan het bestemmingsvlak verkeer. Op grond van artikel 6.1, lid b zijn daar voet- en rijwielpaden toegestaan. De mogelijkheid om de achterkant van de percelen aan de Theresialaan via een voetpad te ontsluiten is daarmee in de voorliggende wijziging van het omgevingsplan planologisch gewaarborgd. De inrichting van de openbare ruimte vindt later plaats. De ontwikkelaar gaat graag in overleg met omwonenden om dit verder vorm te geven.

5. *Overlast door jongeren*

Doordat het terrein opener wordt, zal naar verwachting meer jongeren overlast veroorzaken. Dit vanwege hanggedrag en intensief fietsverkeer van jongeren door en langs het gebied. Indieners staan positief tegenover het voorstel gedaan tijdens de informatiebijeenkomst op 17 december 2025 om enige doorgangen richting het Maurick College in de noordzijde van het plangebied af te sluiten. Dit zou tegemoetkomen aan de wensen van de inbrengers. Zij zien dit graag concreet uitgewerkt in het plan.

Reactie gemeente

Hoewel overlast van jongeren geen ruimtelijk relevant aspect is, maar een aspect van openbare orde, is tijdens de informatiebijeenkomst de mogelijkheid besproken om tussen het woongebied en het Maurick College een erfafscheiding te plaatsen. Ook tussen het woongebied en de sporthal. Van een doorgaande route door het plangebied is geen sprake. De nieuwe woningen creëren ook sociale controle in het plangebied. Voor wat betreft de toename aan fietsverkeer langs het plangebied zal de voorgenomen ontwikkeling niet voor een merkbare toename zorgen. Ten slotte zal het nieuwe openbaar gebied moeten voldoen aan de gemeentelijke inrichtingseisen op basis van het "Handboek inrichting openbare ruimte".

6. *Overlast tijdens de bouwfase*

Tijdens de bouw zal er overlast zijn in de vorm van geluid, trillingen en bouwverkeer. Tot op heden is er geen inzicht over de bouwfase en hoe deze wordt georganiseerd. Welke maatregelen worden er getroffen tijdens de bouwfase om hinder te beperken?

Reactie gemeente

Het wijzigingsplan regelt de planologische kaders voor het gebruik van de gronden en de maximale bouwhoogtes, niet de uitvoeringswijze van de bouw zelf. Overlast tijdens de bouw betreft een uitvoerings- en beheeraspect dat via onder andere landelijke wetgeving (Besluit bouwwerken leefomgeving) en de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) van de Gemeente Vught wordt gereguleerd. In dat kader kunnen concrete maatregelen worden opgelegd, zoals:

- tijdelijke bouwhekken en afschermingen;
- beperkingen van bouw tijden;
- verkeersmaatregelen voor bouwverkeer;
- monitoring van trillingen en geluid waar relevant.

Bij de start van de bouw zal een communicatiemoment plaatsvinden om de maatregelen die voor de bouw worden genomen te bespreken met omwonenden. Het bouwbedrijf zal ook een 0-meting doen bij woningen, welke in aanmerking hiervoor komen. Er zal dan een belendende-percelen-rapportage uitgewerkt worden.

Hoewel inzicht in de wijze van uitvoering van de bouw niet is opgenomen in het plan, is het bevoegd gezag in het kader van de vergunningverlening verantwoordelijk voor het toetsen en handhaven van dergelijke maatregelen.

Het plan is hiermee ruimtelijk en planologisch aanvaardbaar.

Zienswijze 3

1. Verkeersdrukke en veiligheid

De Martinilaan is al een drukke straat, met name in de spitsuren. Met de komst van 62 extra woningen wordt het hier nog drukker. Voor de omwonenden aan de Martinilaan wordt het lastig(er) om zelf met de auto te vertrekken. Gedurende de werkzaamheden aan het spoor (tot ongeveer 2030) is de Martinilaan zelfs nog drukker.

De extra verkeersdrukke veroorzaakt door de ontwikkeling zorgt voor meer onveiligheid. Dit terwijl de Martinilaan voor jonge kinderen en scholieren een belangrijke en nodige route is. De Martinilaan is een 30km weg op papier, maar er zijn geen effectieve maatregelen om deze snelheid af te dwingen. Een nieuwe ontsluiting voor 62 woningen zal het minder verkeersveilig worden.

De verkeersdrukke in combinatie met het smalle en oneven/schuin voetpad zorgt ervoor dat men in bepaalde situaties moet uitwijken naar de straat. De extra verkeersdrukke maakt dit nog gevaarlijker. Daarbij is er geen zelfstandig (gescheiden) fietspad en ook geen oversteekplaats. Oversteken in het bijzonder is gevaarlijk voor fietsende scholieren.

De mobiliteitstoets is onjuist over het aantal verkeersincidenten in de Martinilaan en classificeert daarmee onterecht dat de Martinilaan niet een gevaarlijke straat is. De bestaande ovonde is ook niet veilig.

Reactie gemeente

De raad erkent dat de Martinilaan ervaren wordt als een drukke straat en dat verbeteringen aan het straatprofiel wenselijk zijn. Bij de toekomstige herinrichting van de Martinilaan (zoals opgenomen in het Meerjaren Onderhoud Raming van de Gemeente Vught) nemen wij deze opmerkingen mee in het ontwerp en de uitvoeringsplanning.

Voor de punten met betrekking tot de verkeersveiligheid, de mobiliteitstoets, verkeersintensiteit op de Martinilaan verwijzen wij u korthedshalve naar onze beantwoording van zienswijze 1, punt 2. Voor het overige verwijzen wij u korthedshalve naar onze beantwoording van zienswijze 2, punt 3.

2. *Geluids- en lichtoverlast en inkijk*

De extra auto's (van de woningen) zorgen voor aanzienlijk extra geluidsoverlast en lichtoverlast. Er ontbreekt een groenvoorziening om dit geluid te dempen. De dagelijkse files op de Martinilaan zorgen al voor lichtoverlast, dit zal toenemen door deze ontwikkeling. Vooral bij de woningen direct tegenover de ontsluiting van het plangebied. Ten slotte ontstaat er inkijk bij de tegenover het plangebied gelegen woningen.

Reactie gemeente

Wij dienen bij het wijzigen van het omgevingsplan te beoordelen of ter plaatse van omliggende woningen sprake blijft van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Daarbij kunnen ook lichthinder door koplampen, privacy en inkijk planologisch relevante aspecten zijn. De afstand tussen de ontsluiting, de rijroute en de bestaande woningen is hierbij een relevante omstandigheid.

Voor de woningen direct tegenover de ontsluiting verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 1, punt 2. Uit de mobiliteitstoets volgt dat de Martinilaan voldoende capaciteit heeft om de toename van het aantal verkeersbewegingen te verwerken. De verkeersintensiteit blijft daarmee binnen een bandbreedte die past bij de functie van de Martinilaan.

Voor het aspect geluidsoverlast als gevolg van toenemend verkeer wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van zienswijze 1, punt 2

Ten aanzien van inkijk geldt dat de afstand tussen de nieuwe en bestaande woningen vergelijkbaar is met afstanden in reguliere woonwijken. De kortste afstand is 18.4 meter. Gelet op die afstand en de stedenbouwkundige opzet is geen sprake van een onevenredige aantasting van de privacy van bewoners van de Martinilaan of Theresialaan. Hierbij is tevens relevant dat het Burgerlijk wetboek de rechten bepaalt ten aanzien van de eigendom van roerende zaken. Artikel 5:50 Bw bepaalt dat het niet geoorloofd is binnen twee meter van de grenslijn van een naburig erf vensters of andere muuropeningen, dan wel balkons of soortgelijke werken te hebben, voor zover deze op dit erf uitzicht geven. Daarvan is hier geen sprake.

Daarmee bestaat geen aanleiding om te oordelen dat het wijzigingsbesluit op dit punt ruimtelijk niet aanvaardbaar is.

3. *Parkeren*

De mobiliteitstoets heeft het aantal bezoekers in de avonduren op 0 gezet, wat onjuist is. Er worden onvoldoende parkeerplaatsen gerealiseerd in de parkeerkelder.

Reactie gemeente

De mobiliteitstoets gaat uit van de algemeen gehanteerde en geaccepteerde kencijfers van het kennisplatform CROW, welke overeenkomen met de actuele parkeernota van de Gemeente Vught. De avonduren staan op 75% terwijl de nachturen op 0% staan. De mobiliteitstoets heeft dus wel degelijk rekening gehouden met mogelijke bezoekers in de avonden. Het aantal parkeerplaatsen in de parkeerkelder en de overige parkeerplaatsen die worden gerealiseerd in het plangebied voldoen aan de parkeernota van de Gemeente Vught.

4. *Groen en leefbaarheid*

Er wordt geen groen gerealiseerd ter hoogte van de Martinilaan 15, 17 en 19. Zij zullen dan uitkijken op een hoog bouwwerk wat direct aan de straat is gesitueerd. Het perceel was voorheen heel groen, de nieuwe ontwikkeling voorziet niet in voldoende invulling aan groenvoorzieningen. De bewoners van de Martinilaan verwachten een plan waarin veel ruimte is voor bomen en andere groenvoorzieningen. Daarbij zijn er in de nabijheid (Jagersboschlaan) ook veel bomen verwijderd. Dit moet in samenhang worden beoordeeld.

Reactie gemeente

Hoewel begrip bestaat voor de beleving van een gewijzigd uitzicht en een mogelijke afname van de groene uitstraling, geldt dat een vrij en blijvend groen uitzicht - zeker in een dichtbevolkt land als Nederland en in stedelijk gebied - geen recht is. Ter plaatse geldt op grond van het geldende omgevingsplan reeds een woon- en bedrijfsbestemming met bouw mogelijkheden. Bebouwing is daar dus planologisch al toegestaan. Groen was binnen die regeling niet specifiek of juridisch geborgd. De nu voorliggende wijziging van het omgevingsplan voorziet daarentegen expliciet in de aanleg en instandhouding van circa 4.000 m² groen. Dit groen wordt toegankelijk voor omwonenden en krijgt daarmee een duurzaam en publiek karakter.

Voorts is tussen de bestaande en de nieuwe bebouwing sprake van voldoende afstand (minimaal 18.4 meter), passend binnen een reguliere stedenbouwkundige opzet. Daarbij ontstaat hiertussen ook ruimte om groen aan te planten. Van een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat is daarom geen sprake.

Per saldo leidt de wijziging planologisch tot een verbetering ten opzichte van de bestaande mogelijkheden, doordat groen wordt toegevoegd en juridisch wordt verankerd, in lijn met de groenvisie van de Gemeente Vught.

5. *Aangezicht*

De woningbouwontwikkeling sluit niet aan op de bestaande typische jaren 30 stijl woningen aan de Martinilaan.

Reactie gemeente

Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is het belangrijk om samenhang te creëren in de bebouwing van een wijk. Maar dit houdt niet in dat alle woningen in de wijk dezelfde stijl of hoogte zouden moeten hebben. Het is namelijk ook van belang om een nieuwe tijdslaag toe te voegen in wijken. Dit is ook terug te zien in de woningen in de Theresialaan.

In de Welstandsnota 2016 van de Gemeente Vught is de jaren 30 stijl niet vastgelegd als cultuurhistorisch waardevol. Daarbij is de planlocatie niet aangeduid als een welstandsplichtig gebied (welstandsniveau 3). Hierdoor is er meer vrijheid voor wat betreft de architectonische inpassing van het bouwplan.

Daarbij zijn juist ten noorden en westen van het plangebied bouwvolumes van een veel massievere grootte, waar de planontwikkeling op aansluit.

6. *Sociale cohesie*

Het bewonersaantal zal vermoedelijk verdriedubbelen door de planontwikkeling. Dit heeft een negatieve invloed op de sociale cohesie van de Martinilaan.

Reactie gemeente

Een divers woningbouwprogramma versterkt de sociale cohesie doordat mensen van verschillende leeftijden, inkomens en leefstijlen in gemengde wijken samenleven. Door betaalbare, middeldure en dure woningen te combineren, ontstaan evenwichtige buurten zonder concentratie van kwetsbare groepen, wat leefbaarheid en draagkracht vergroot. Daarnaast bevordert variatie de doorstroming, waardoor bewoners binnen Vught passende woningen vinden en sociale netwerken behouden blijven. Toegankelijke en geclusterde woonvormen ondersteunen ontmoeting en informele zorg, waardoor wijken sociaal sterker en toekomstbestendig worden.

Daarbij is bij de planontwikkeling rekening gehouden met randvoorwaarden die een goede sociale interactie mogelijk maken. Zo voorziet het ontwerp in voldoende toegankelijke en aantrekkelijke openbare plekken en groenvoorzieningen waar bewoners elkaar kunnen ontmoeten. De planontwikkeling voldoet hiermee aan de groennormen uit de groenvisie van de Gemeente Vught en biedt gebruiksgroen dat functioneert als ontmoetingsruimte voor omwonenden.

Op basis van de inrichting, schaal en opzet van het plan kan worden geconcludeerd dat de toename van het aantal bewoners in de omgeving ruimtelijk aanvaardbaar is en dat de fysieke voorwaarden aanwezig zijn voor een leefbare en sociaal functionele omgeving.

7. *Bouwoverlast en stikstof*

Er zal veel en langdurige overlast zijn gedurende de bouwfase door geluid, stof, verkeersomleidingen en de verkeersveiligheid zal verminderd worden. De bouwfase zal verder nog meer leiden tot beperkingen in de bereikbaarheid van de percelen en de parkeerdrukke. Dit kan leiden tot stress, gezondheidsklachten en waardedalingen van woningen.

Het uitgevoerde stikstofonderzoek is niet juist en onvolledig. Andere nabijgelegen projecten moeten samen worden bekeken zodat er geen gefragmenteerd en kunstmatig beeld wordt geschetst.

Reactie gemeente

Voor het deel van de zienswijze dat gaat over overlast tijdens de bouwfase verwijzen wij u korthedshalve naar onze beantwoording van zienswijze 2, punt 6.

Als u meent schade te lijden door de planontwikkeling, kunt u een aanvraag tot nadeelcompensatie bij ons indienen op grond van artikel 15.1 van de Omgevingswet. Het bestaan van deze mogelijkheid betekent dat vermeende schade geen belemmering vormt voor de vaststelling van de onderhavige wijziging van het omgevingsplan.

Het stikstofonderzoek is uitgevoerd volgens de geldende methodiek en richt zich op de effecten van het plan op de relevante Natura 2000-gebieden. Bij de beoordeling is rekening gehouden met de bestaande situatie en de geplande ontwikkeling binnen het plangebied.

Cumulatieve effecten met andere nabijgelegen projecten worden meegenomen via het provinciale toetsingskader en de landelijke rekenmodellen (zoals Aerius). Projecten die reeds zijn vergund of in procedure zijn, zijn onderdeel van de referentiesituatie. Hierdoor wordt voorkomen dat de bijdrage van het onderhavige project kunstmatig wordt overdreven of onderschat.

Het bevoegd gezag kan bij de besluitvorming daarnaast aanvullende cumulatieve toetsingen uitvoeren indien blijkt dat meerdere projecten in dezelfde depositiesfeer een significante bijdrage leveren. Dit sluit aan bij de lijn uit jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak waarin wordt gesteld dat beoordeling van stikstofdepositie zowel op projectniveau als cumulatief moet plaatsvinden, maar dat

een individuele toetsing van een project zelfstandig kan plaatsvinden wanneer reeds vergunde projecten in de achtergronddepositie zijn meegenomen.

8. *Strijd met het bestemmingsplan en participatieplan*

Het plan is in strijd met het vigerende bestemmingsplan en wijkt af van de uitgangspunten (jaren 30 woningen, laagbouw). De TAM-IMRO kan niet dienen als instrument om het bestemmingsplan te omzeilen. Een bestemmingsplanwijziging is hiervoor nodig.

Het participatieplan is niet correct gevolgd door de Gemeente Vught. De werkzaamheden waren al begonnen voordat omwonenden betrokken waren. Belanghebbenden zijn niet op de hoogte gehouden van de planning. Het verwerken van feedback wordt niet gehonoreerd. De bewoners wachten nog altijd op het verslag van 17 december 2025. Daarbij was deze bijeenkomst heel laat aangekondigd.

Ten slotte wordt er niet integraal gekeken naar het effect van de meerdere ontwikkelingen in de omgeving en de samenhang daarvan.

Reactie gemeente

Sinds 1 januari 2024 is de Omgevingswet (hierna: Ow) van kracht. Alle vigerende bestemmingsplannen in de gemeente Vught van voor die tijd maken nu onderdeel uit van het zogenaamde (tijdelijke deel) Omgevingsplan gemeente Vught. Met de inwerkingtreding van de Ow zijn ook de oude instrumenten uit de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de Wet ruimtelijke ordening (Wro) vervallen. Omdat nog niet alle gemeenten in staat waren om aan de technische kant van de nieuwe omgevingsplansystematiek te voldoen, is de TAM-IMRO procedure als tijdelijk instrument geïntroduceerd om het Omgevingsplan te kunnen wijzigen. Deze mogelijkheid stond tot 1 januari 2026 open. Dat wil zeggen dat voor die datum een ontwerp-wijziging omgevingsplan conform TAM-IMRO ter inzage moet zijn gelegd. Aan die voorwaarde is voldaan.

Het plan wijkt inderdaad af van het vigerende omgevingsplan, waarin lagere bebouwing en een kleiner aantal woningen is opgenomen. Met het TAM-IMRO plan wordt hiervan afgeweken. Er is geen sprake van het omzeilen van het bestemmingsplan. Een TAM-IMRO kan uitsluitend worden gebruikt voor het aanpassen van onderdelen van het omgevingsplan binnen de kaders van de Omgevingswet. Het wijzigingsbesluit en de TAM-IMRO zijn daarmee juridisch correct toegepast voor de onderdelen die binnen de bevoegdheid vallen.

Er is een participatieplan gemaakt waarin het participatieproces is geschetst. Dit plan gaat uit van drie bijeenkomsten voorafgaand aan de planologische procedure.

De ontwikkelaar heeft op 7 februari 2024 de omwonenden uitgenodigd voor een kennismakingsbijeenkomst op 28 februari 2024 en de omgeving geïnformeerd over werkzaamheden op het terrein. Van de bijeenkomst en de input die is ontvangen is een verslag gemaakt dat is gedeeld met de aanwezigen. Onderdeel van de bijeenkomst was ook inzicht geven in het proces van planontwikkeling. Naast het feit dat de genoemde planning niet is gehaald is van belang dat begin 2024 nog werd uitgegaan van een vergunning in plaats van een TAM Omgevingsplan.

Voor de bijeenkomst over het voorlopige stedenbouwkundig ontwerp op 3 juli 2025 heeft de ontwikkelaar de omgeving ook per brief uitgenodigd voor een bijeenkomst. Op één van de panelen is de input vermeld van de eerste bijeenkomst en is aan de hand van het ontwerp uitgelegd hoe met de eerdere opmerkingen is omgegaan. Daarbij geldt ook dat participatie niet betekent dat wensen van omwonenden ingewilligd moeten worden. Tijdens deze avond is aangegeven dat er gewerkt zal worden met het aanpassen van het omgevingsplan via een TAM omgevingsplan. Tijdens deze bijeenkomst konden bezoekers aangeven wat ze van het plan vonden. Dit is ook in het verslag opgenomen welke gedeeld is met de betrokkenen.

De avond van 17 december 2025 was later dan gebruikelijk aangekondigd. De ontwikkelaar kon de omgeving pas uitnodigen nadat bekend werd dat het college besloten had dat het TAM omgevingsplan in procedure werd gebracht. Het college had daartoe op 9 december een besluit genomen. In overleg met de ontwikkelaar was besloten om de avond van 17 december te organiseren aan het begin van de terinzagelegging, zodat omwonenden een toelichting konden krijgen op het TAM omgevingsplan en vragen konden stellen. De ontwikkelaar en de gemeente vonden het niet wenselijk om geen bijeenkomst te houden, het in de kerstvakantie of in de laatste weken van de terinzagelegging te organiseren. De verslagen inclusief de panelen staan op de website www.martinilaanvught.nl.

Het participatieproces is daarmee uitgevoerd conform de gemeentelijke kaders en de Omgevingswet. De gemeente heeft samen met de ontwikkelaar een belangenafweging gemaakt. Het plan past binnen het beleid en ambities van de

Gemeente Vught en binnen de regelgeving van het Rijk en de provincie Noord-Brabant.

Tot slot bespreken indieners nog een alternatief, namelijk laagbouw met respect voor de jaren 30 bouwstijl en voldoende groen in combinatie met een noodzakelijke algehele verbetering van de (verkeers)veiligheid, zoals een aanpassing van de ovonde. Allereerst sluiten deze bouwstijl en woontypologieën niet aan bij de grote behoefte aan kleinere en betaalbare woningen die deze planontwikkeling beoogt te realiseren.

Bovendien dient de raad volgens vaste jurisprudentie (zie onder meer ECLI:NL:RVS:2018:3662) bij de keuze van een bestemming een afweging te maken van alle belangen die betrokken zijn bij de vaststelling van het plan. Daarbij heeft de raad beleidsruimte. De voor- en nadelen van alternatieven dienen in die afweging te worden meegenomen. De raad dient bij de vaststelling van een bestemmingsplan rekening te houden met een particulier initiatief betreffende ruimtelijke ontwikkelingen, voor zover dat initiatief voldoende concreet is, tijdig kenbaar is gemaakt en ten tijde van de vaststelling van het plan op basis van de op dat moment bekende gegevens de ruimtelijke aanvaardbaarheid daarvan kan worden beoordeeld. De alternatievenafweging kan er dus uit bestaan dat een particulier initiatief als alternatief voor de ruimtelijke ontwikkeling die het plan mogelijk maakt in aanmerking wordt genomen.

In dit geval is er geen sprake van een voldoende concreet initiatief waarvan de ruimtelijke aanvaardbaarheid kan worden getoetst. De raad hoeft dit alternatief dan ook niet in de afweging te betrekken en kan zich zonder nader onderzoek op het standpunt stellen dat het voorgestelde alternatief niet wenselijk en haalbaar is. Ten aanzien van de verkeersveiligheid van de Martinilaan en de ovonde wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2 onder punt 3.

Zienswijze 4

1. *Ontsluiting Theresialaan (achterom)*

Indiener van de zienswijze zou graag willen zien dat het plan voorziet in een mogelijkheid om de achterkant van de percelen aan de Theresialaan te ontsluiten aan de zijde van het plangebied. De gemeente zou dit toegezegd hebben. Op dit moment zou dit niet concreet terug te zien zijn in de planregels en verbeelding.

Reactie gemeente

Voor het deel van de zienswijze dat gaat over de mogelijkheid om een ontsluiting (achterom) te realiseren aan de achterzijde van de tuinen van de Theresialaan verwijzen wij u korthedshalve naar onze beantwoording van zienswijze 2, punt 4.

DEEL II

AMBTSHALVE WIJZIGINGEN

Ambtshalve wijzigingen

Verbeelding van het TAM-omgevingsplan

1. Op de verbeelding is een omgevingsnorm 'gezamenlijk geluid: 54' opgenomen. Bij digitalisatie van het TAM-omgevingsplan is de benaming ervan echter niet goed op de landelijke voorziening opgenomen. Dit is hersteld. De aanduiding "Other: vrije tekst: 54" is aangepast naar "gezamenlijk geluid: 54".

Regels van het TAM-omgevingsplan

2. In de regels wordt artikel 7.2.1 lid b gewijzigd van: *"b. per bouwvlak geldt een maximum aantal woningen, zoals aangeven ter plaatse van de aanduiding 'maximum aantal wooneenheden';"*, naar: *"b. ter plaatse van de aanduiding 'maximum aantal wooneenheden' mag het aantal woningen niet meer bedragen dan op de verbeelding is aangegeven;"*. Deze wijziging in combinatie met de aanduiding in de verbeelding voorkomt dat de planregels toestaan dat er per bouwvlak 62 woningen gerealiseerd mogen worden.
3. In de regels wordt artikel 9.2 lid a gewijzigd van "Een omgevingsvergunning voor een aanlegactiviteit wordt alleen verleend...." naar "Een omgevingsvergunning voor een bouwactiviteit wordt alleen verleend....".

Toelichting van het TAM-omgevingsplan

4. De tekst in paragraaf 5.13 Mobiliteit en parkeren onder het kopje 'Autoparkeren' komt niet overeen met de uitgevoerde mobiliteitstoets (Bijlage 16 bij het TAM-omgevingsplan). De mobiliteitstoets is correct, zodoende wordt de tekst in de toelichting hierop aangepast. De conclusie wijzigt niet.
5. Het onderdeel bodem (paragraaf 5.7) is aangevuld met een korte passage over de relevantie van de Omgevingsverordening Noord-Brabant voor dit plan.
6. Bijlage 11. Bodemonderzoek naar asbest in bodem is aangevuld met een nadere analyse van de resultaten. Ook paragraaf 5.7 is hierop aangevuld.
7. De aanmeldnotitie mer (bijlage 4) is gewijzigd vanwege de aanvullingen op het aspect bodem.

Aldus besloten door de raad van de gemeente Vught in zijn openbare vergadering van 11 juni 2026.

de griffier,

M. Penders

de voorzitter,

C.N.A. Nijkerken-de Haan