

DATUM 17 oktober 2025
KENMERK 20231336/144289/WeRi
VAN Werner Rietveld

PROJECT 20231336 Martinilaan Vught
OPDRACHTGEVER Peters Projectontwikkeling Schaijk B.V. (PPO)

MOBILITEITSTOETS

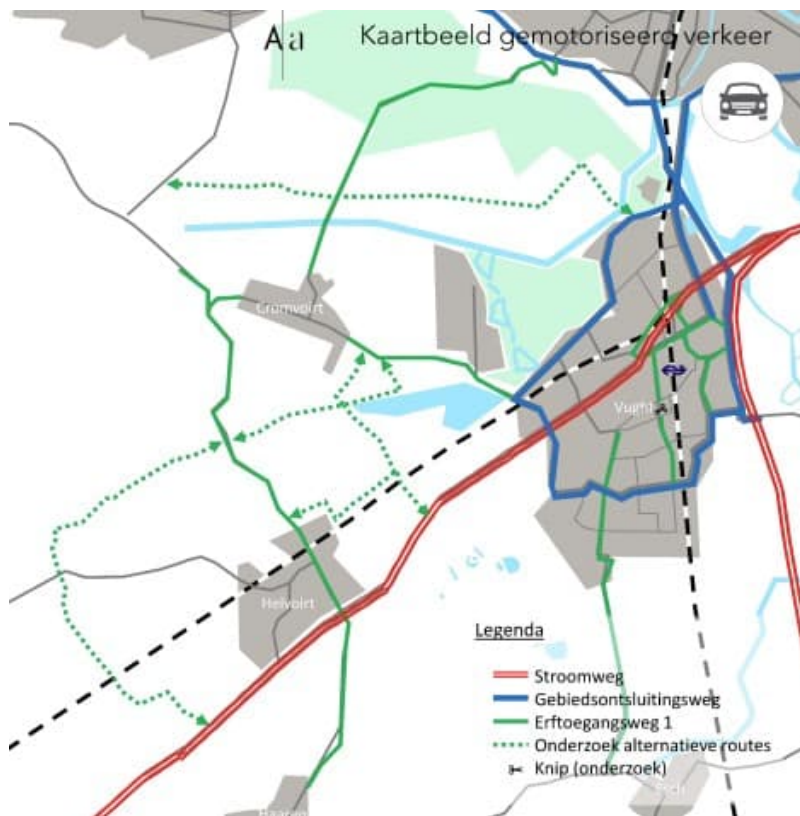
NORMSTELLING EN BELEID

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 verkeersstoeiname 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. Aan gezien 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.

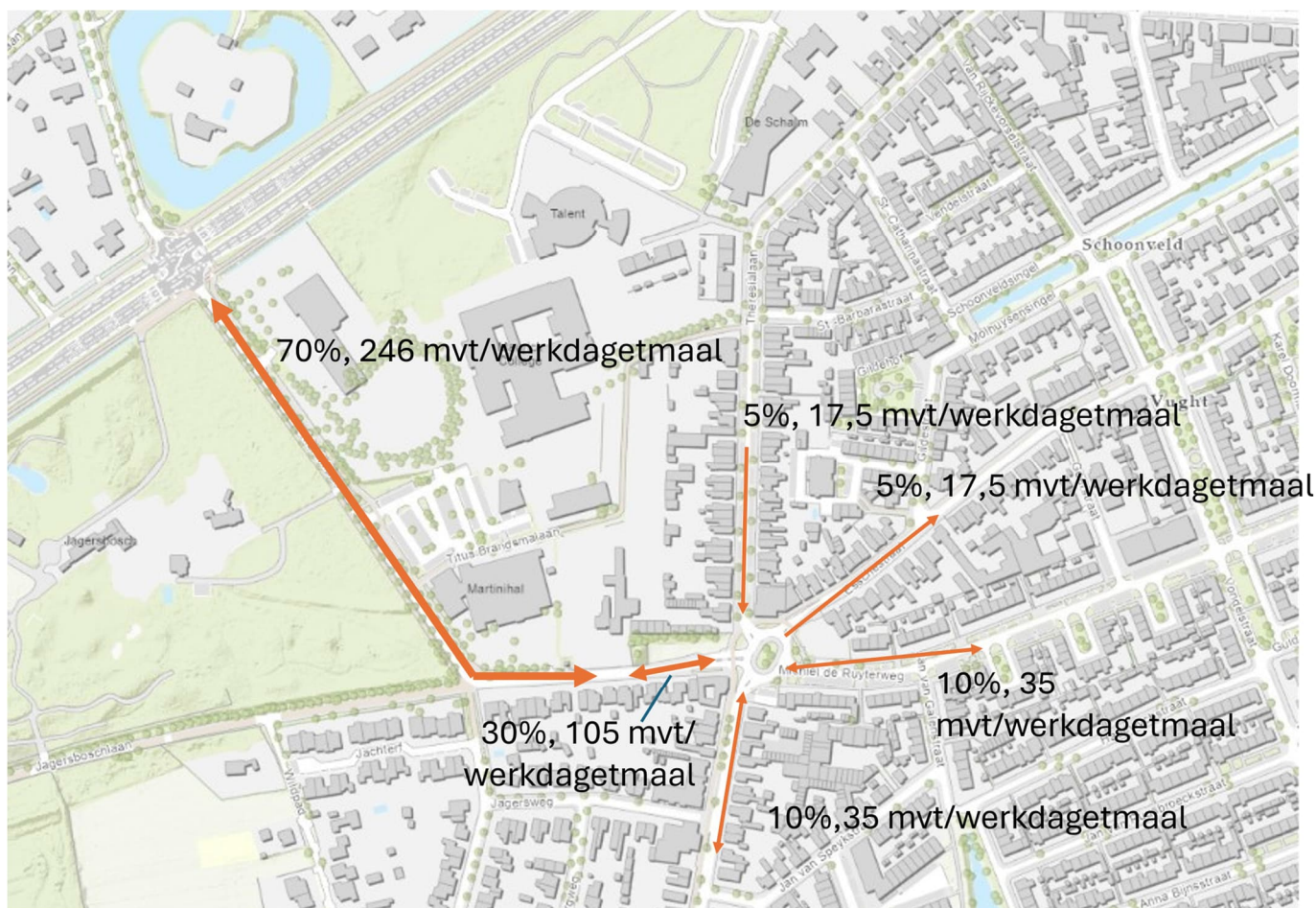
Tabel 1 Berekening verkeersgeneratie

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 oosten¹. 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 verkeerstoeiding 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 verkeersstroom dermate laag dat het effect van de beoogde ontwikkeling verwaarloosbaar is.

BEOORDELING VERKEERSVEILIGHEID

Algemeen

Uit de ongevalstatistiek 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.

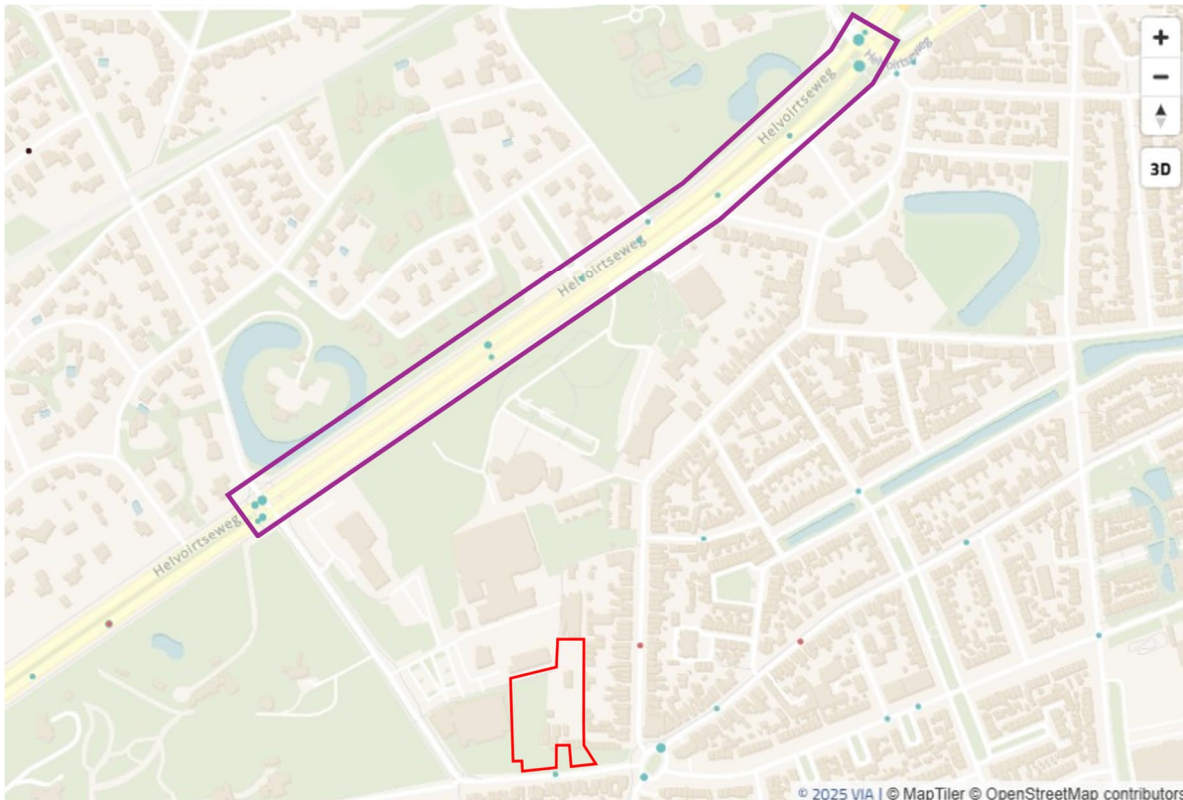
Fiets

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 Martinilaan 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

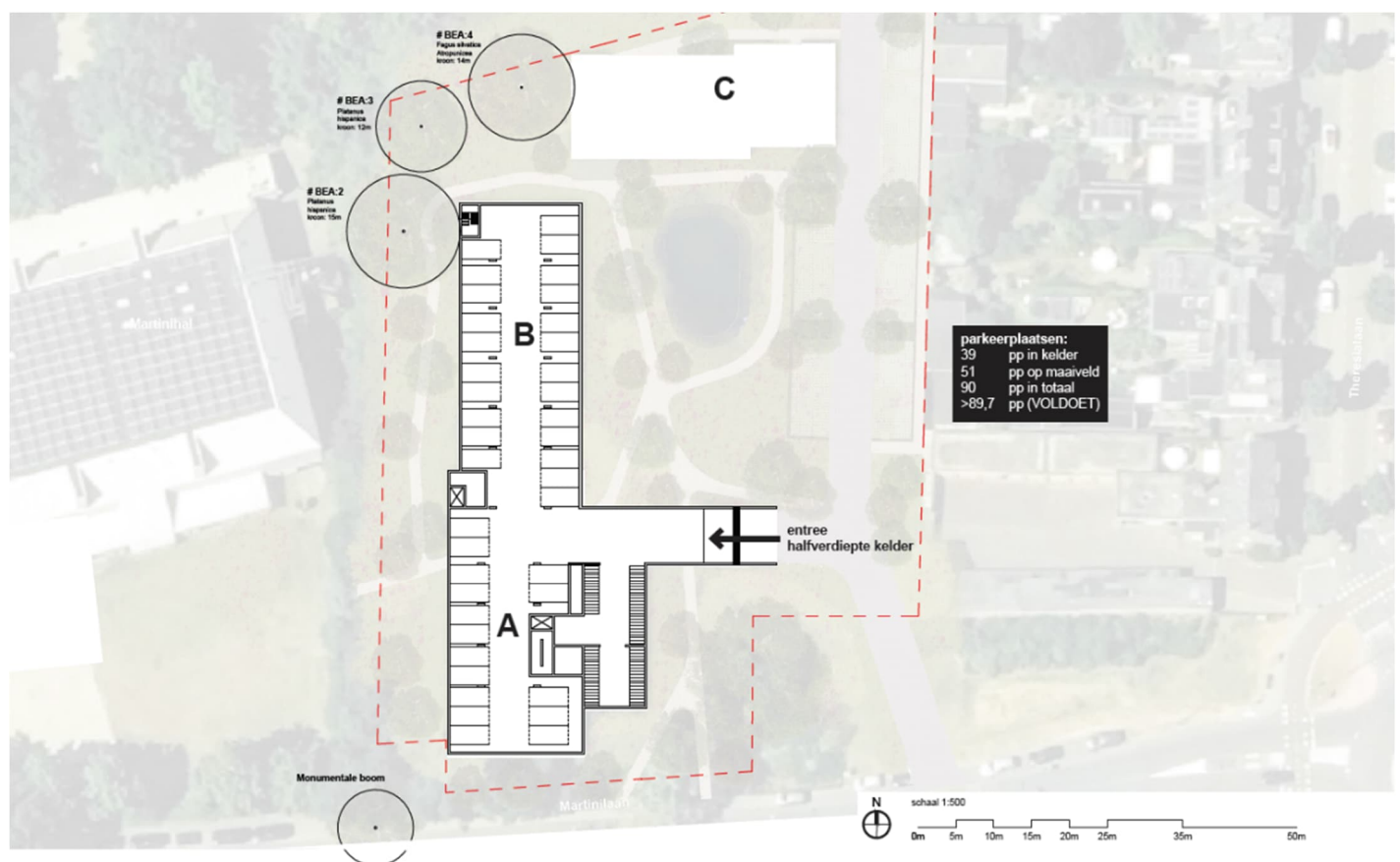
type	aantal	norm	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop-avond	werkdag nacht	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
koop appartement <75m2	24,2	24,2	36,3	32,2	40,3	28,2	28,2	30,2	32,2	30,2	24,2	24,2
koop appartement 75-100 m²	16,4	16,4	24,6	21,8	27,3	19,1	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 parkeerkelder	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



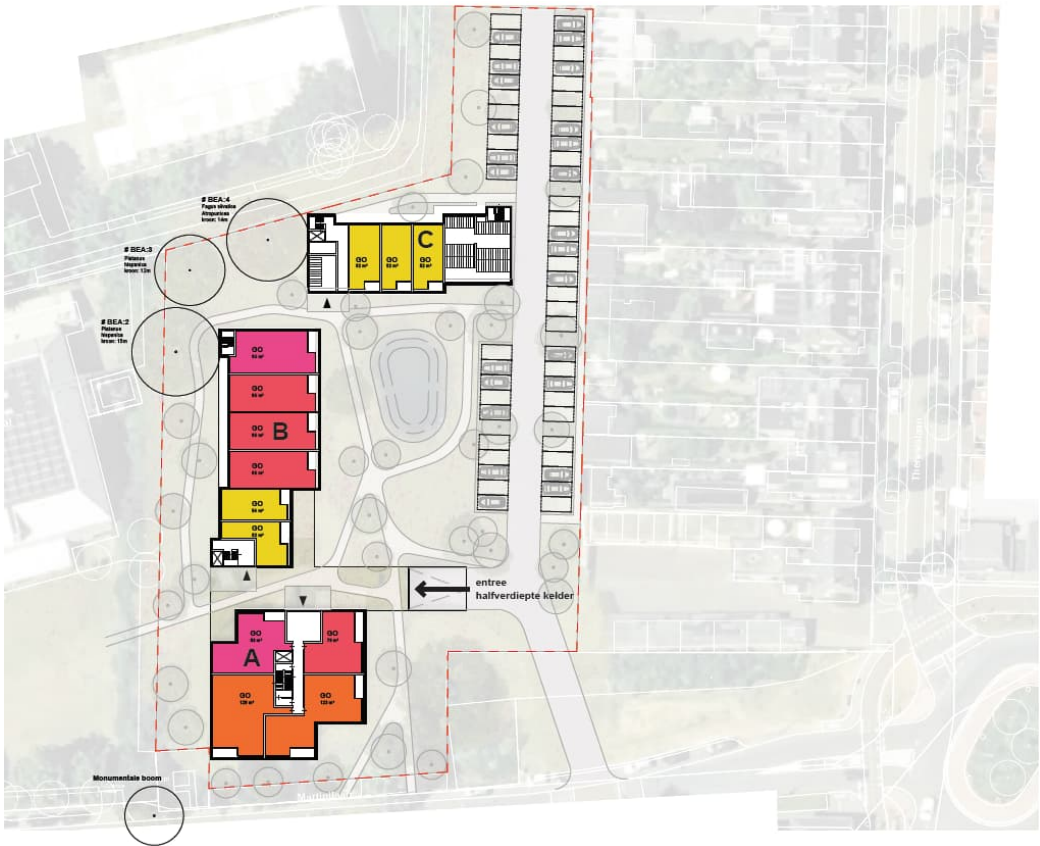
Geconcludeerd kan worden dat de beoogde ontwikkeling een parkeerbehoefte genereert van in totaal 94 parkeerplaatsen. In het project zijn 90 parkeerplaatsen voorzien: 51 openbaar toegankelijke parkeerplaatsen op maaiveld en 39 voor bewoners gereserveerde parkeerplaatsen in een halfverdiepte parkeerkelder. 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 langspaarkeerplaatsen 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.