

Aan de gemeenteraad van Vught

Betreft: VVN-advies en eerste stap naar 30 km/u op de Helvoirtseweg

Vught, 23 juni 2026

Geachte leden van de gemeenteraad,

Namens het bewonerscollectief Helvoirtseweg telt af naar 30 brengen wij graag het verkeersveiligheidsadvies van Veilig Verkeer Nederland over de Helvoirtseweg onder uw aandacht.

Ons bewonerscollectief zet zich in voor een veiligere, leefbaardere en toegankelijker Helvoirtseweg voor bewoners, ondernemers en alle andere weggebruikers. Wij doen dat constructief, met oog voor de grotere opgaven in Vught, maar ook met een concrete vraag: neem 30 km/u als uitgangspunt voor de Helvoirtseweg en werk een eerste uitvoerbare stap uit.

Het VVN-advies geeft daarvoor duidelijke aanknopingspunten. Veilig Verkeer Nederland adviseert om de maximumsnelheid op de Helvoirtseweg te verlagen naar 30 km/u. Daarbij wijst VVN onder meer op smalle trottoirs, wisselende fietsvoorzieningen, oversteekpunten, parkeren, busverkeer en de combinatie van wonen, lopen, fietsen en doorgaand verkeer.

VVN vermeldt bovendien dat de wegbeheerder de Helvoirtseweg wil afwaarderen naar 30 km/u. Die richting is ook in contact met bewoners mondeling bevestigd. Daarmee is 30 km/u niet alleen een bewonerswens, maar een logische stap die aansluit bij verkeersveiligheid, beheer en de feitelijke situatie op straat.

Die richting wordt ondersteund door de Mobiliteitsvisie Vught 2035. Daarin wordt de Helvoirtseweg gezien als erftoegangsweg met beperkte verkeersfunctie. Als verbinding naar de N65 heeft de weg ook een ontsluitende functie, maar het verblijven heeft hier de voorkeur.

Wij begrijpen dat de definitieve herinrichting samenhangt met grotere projecten zoals PHS Vught en de N65. Die projecten raken de constructie, de inrichting en de verkeersstromen. Maar wachten op dat eindbeeld betekent dat de huidige situatie onnodig lang blijft bestaan. VVN geeft juist aan dat, als volledige inrichting nog niet direct haalbaar is, gestart kan worden met 30 km/u-borden en minimale maatregelen. Dat is geen volledige herinrichting, maar wel een uitvoerbare eerste stap naar lagere snelheid, meer duidelijkheid en een veiliger, toegankelijker straatbeeld.

Wij vragen de gemeenteraad daarom om het college te verzoeken:

1. 30 km/u als uitgangspunt te nemen voor de verdere planvorming rond de Helvoirtseweg;
2. op korte termijn een eerste uitvoeringsstap uit te werken met 30 km/u-borden, een concreet tijdpad en beperkte maar effectieve verkeerskundige maatregelen;
3. daarna door te werken aan de definitieve inrichting met structurele maatregelen die passen bij een veilige 30 km/u-sstraat.

Deze oproep is niet bedoeld als tegenstelling tussen bewoners en gemeente. Integendeel: wij willen bijdragen aan een oplossing die past bij het VVN-advies, de situatie op straat en de ambitie om de Helvoirtseweg veiliger en leefbaarder te maken.

Vught kan hierin zorgvuldig én daadkrachtig handelen. De Helvoirtseweg is meer dan een verbinding naar de N65. Het is ook een straat waar mensen wonen, werken, ondernemen, lopen, fietsen, oversteken en thuiskomen.

Met vriendelijke groet,

Namens betrokken bewoners van de Helvoirtseweg

[Redacted signature block]

Bijlage: Verkeersveiligheidsadvies Veilig Verkeer Nederland Helvoirtseweg, mei 2026

Verkeersveiligheidsadvies



vvn.nl/participatiepunt

Kenmerken advies:

Naam dossier:

Noord-Brabant, Vught, Helvoirtseweg

Locatie:

Helvoirtseweg in Vught tussen N65 en Taalstraat, lengte 950 m

Datum uitgifte advies:

Mei 2026



Iedereen veilig over straat

VEILIGVERKEER

Rol Veilig Verkeer Nederland

Veilig Verkeer Nederland is een vrijwilligersorganisatie, die van mening is dat iedereen veilig over straat moet kunnen. Verkeersonveiligheid, objectief en subjectief, zorgt ervoor dat dit niet voor alle weggebruikers is weggelegd. Veilig Verkeer Nederland wil de burger, die geconfronteerd wordt met verkeersonveiligheid, en daardoor in zijn bewegingsvrijheid wordt beperkt, ondersteunen. Daarin nemen wij een bemiddelende rol.

Met andere woorden: Veilig Verkeer Nederland geeft melders en vrijwilligers handvatten over hoe ze de verkeersonveilige situatie kunnen aanpakken en hoe ze verkeersveiligheid in het algemeen kunnen verbeteren.

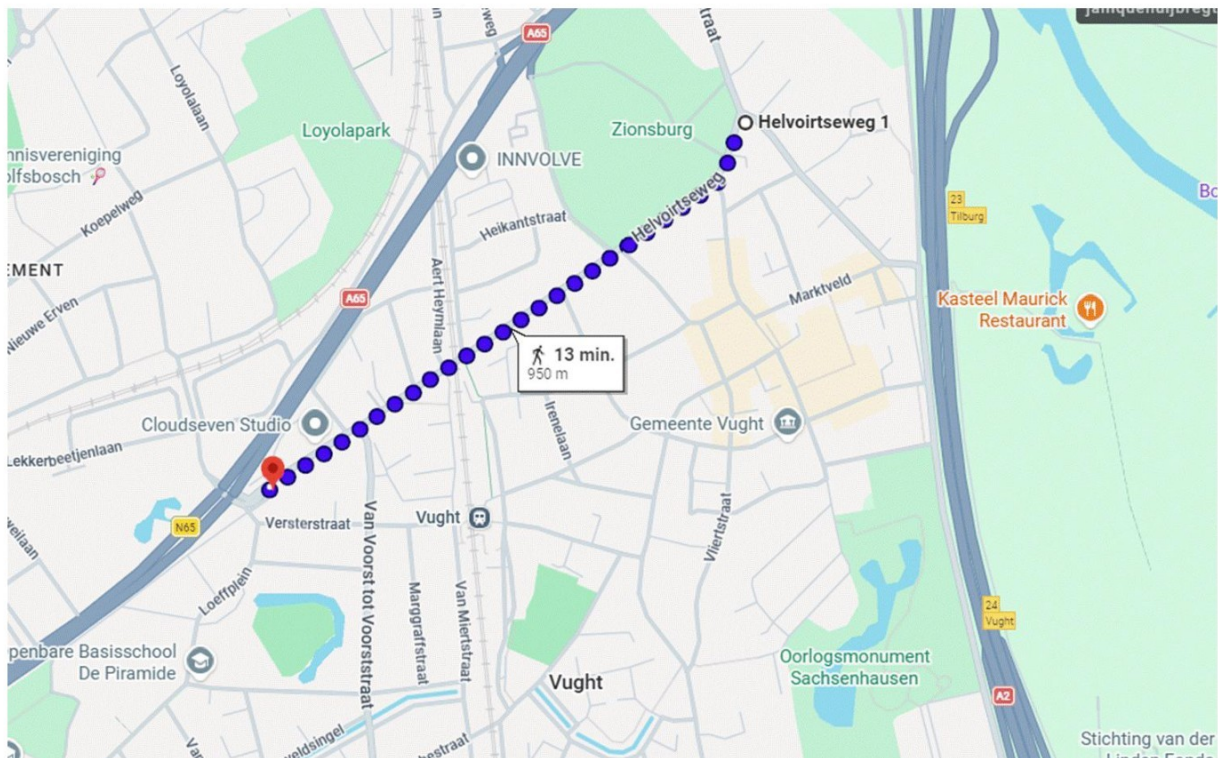
Algemeen

Veilig Verkeer Nederland beoordeelt situaties op verkeersveiligheidsaspecten. Alle andere factoren, zoals ruimtelijke ordening, financiën e.d., worden – voor zover deze geen directe invloed hebben op de verkeersveiligheid – niet meegewogen;

- Aan de adviezen die door Veilig Verkeer Nederland worden uitgebracht zijn geen kosten verbonden;
- Adviezen zijn onafhankelijk en onpartijdig. De enige toetsing is de algemene verkeersveiligheid;
- Aan de adviezen die door Veilig Verkeer Nederland worden uitgebracht kunnen geen rechten worden ontleend;
- Uitgangspunt van de advisering vormt de verkeersveiligheidsvisie “Duurzaam Veilig” en de daaruit volgende ontwerprijlijnen.

Situatie

De Helvoirtseweg in de bebouwde kom van de gemeente Vught vormt de verbinding tussen de N65 en de Taalstraat en heeft een gebiedsontsluitende functie. De hoofdfunctie is echter verblijven.



Probleemstelling

Door de vele variaties in het wegbeeld en de beperkte ruimte ervaren bewoners de Helvoirtseweg als verkeersonveilig. Zij vinden het ook verkeersonveilig omdat er regelmatig te snel gereden wordt.

Probleemanalyse

De Helvoirtseweg is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. De maximumsnelheid is 50 km/uur. De verkeersintensiteit kan in de toekomst oplopen tot 7000 motorvoertuigen per dag. Volgens de wethouder worden er geen problemen in de verkeersafwikkeling verwacht, als de aanpassing van de N65 niet doorgaat en de spoorlijn bij de kruising met de Helvoirtseweg verdiept zal worden aangelegd. Deze mededeling van de wethouder, zegt nog niets over de verkeersveiligheid

Wat zegt de Mobiliteitsvisie Vught 2035 over de Helvoirtseweg?

In 2022 is een Mobiliteitsvisie Vught 2035 vastgesteld, waarin de Helvoirtseweg op blz. 27 wordt benoemd als een erftoegangsweg type 1 binnen de bebouwde kom. De overige erftoegangswegen zijn erftoegangswegen type 2. De CROW-richtlijnen kennen maar één type erftoegangsweg binnen de bebouwde kom met bijbehorende richtlijnen (zie bijlage 1).

Ook valt in de Mobiliteitsvisie Vught 2035 te lezen: Als gemeente Vught prioriteren we fietsen en lopen hoog. Daarna komt openbaar vervoer en pas dan de auto.

In 'kaartbeeld gemotoriseerd verkeer' op blz. 27 zijn de groene wegen de erftoegangswegen type 1 (zie bijlage). Deze wegen zijn verblijfsgebied met een beperkte ontsluitingsfunctie. De wegen komen vanuit de wijken en gaan via de gebiedsontsluitingswegen naar de stroomwegen. De Helvoirtseweg wordt gezien als erftoegangsweg met beperkte verkeersfunctie, vanwege de omliggende bestemmingen en functies. Als verbinding naar de N65 heeft de Helvoirtseweg ook een ontsluitende functie, maar **de verblijfsfunctie heeft hier de voorkeur**.



De Helvoirtseweg is een voorrangsweg. Vanaf de N65 staat er een bord 'Vorrangsweg'

Beschrijving van voorzieningen voor diverse vervoerswijzen

Voetgangers

-Voorzieningen voor voetgangers zijn beperkt. Het trottoir bestemd voor voetgangers is nergens breder dan 1,50m en soms is er helemaal geen voorziening voor voetgangers.

Zebrapaden

Zebrapaden worden bij voorkeur op kruispunten toegepast en moeten goed zichtbaar en goed verlicht zijn. Bij vrijliggende fietspaden op wegvakken moet in beide richtingen in de rijrichting vóór het zebrapad een lantaarnpaal aanwezig zijn. Dit is op de Helvoirtseweg niet op alle plaatsen het geval.

-Vanaf de **Taalstraat** staat bij het eerste zebrapad de kap van de lantaarnpaal in het groen van de bomen.

-Het zebrapad bij **Helvoirtseweg 63** ligt vlak bij een grote boom. Overstekende voetgangers zijn pas door bestuurders van het gemotoriseerde verkeer te zien als ze al op het zebrapad zijn.

-Het zebrapad bij de **Van Voorst tot Voorststraat** is mooi uitgevoerd. Hier ontbreekt echter een lantaarnpaal aan één zijde van de weg.

Fietsers

Er zijn sterk wisselende voorzieningen voor fietsers. In een bijlage bij dit advies wordt dit beschreven.

Openbaar vervoer

Er lopen twee buslijnen door de straat. Lijn 8 en Lijn 140. Er zijn diverse bushaltes, o.a. bij het begin vanaf de **Taalstraat** en bij de **Helvoirtseweg 96** aan beide zijden van de weg.

Gemotoriseerd verkeer

Er rijden per dag ca 6000 mvt door de straat. Dat past zowel bij een erftoegangsweg als bij een gebiedsontsluitingsweg. De weg is door de aanwezige zebrapaden goed over te steken. Voorbij de Dorpsstraat en de grote kerk gaat de weg na een bocht over in de Taalstraat. De Taalstraat is bijna een schoolvoorbeeld van hoe een GOW30 eruit kan zien. Er zijn in beide richtingen aanliggende fietsstroken en het wegdek is in goede staat van onderhoud. Het is nu nog een GOW50.

Parkeren

Er zijn zeer verschillende parkeervoorzieningen. Soms wordt er op eigen terrein of op de stoep geparkeerd. Soms aan één zijde van de weg (bij het park), waardoor er ook auto's links gaan parkeren, wat gevaarlijk is bij komen en gaan van geparkeerde auto's. Links parkeren is niet verboden.

- Vanaf de N65 begint het met parkeren aan de rechterkant en haaks parkeren aan de linkerkant.
- Voorbij de **Rembrandtstraat** begint een gebied met een blauwe zone. De meeste parkeerplaatsen zijn overigens aan de linkerkant van de weg. Soms staan auto's op het voetpad geparkeerd.

Er zijn veel redenen om de weg af te waarderen tot een 30 km weg. Het is zeer positief dat de gemeente dit al in het concept Mobiliteitsplan 2025 voorzien heeft. In een bijlage is het afwegingskader 30 km/uur bijgevoegd. GOW30 kan volgens dit schema toegepast worden als gebiedsontsluiting de hoofdfunctie is. Dit is niet het geval. De gemeente heeft in het Mobiliteitsplan uitgesproken dat verblijfsfunctie de voorkeur heeft. In dat geval moet gekozen worden voor ETW30, waarbij ook ruimte gelaten wordt voor Openbaar vervoer.

Standpunt wegbeheerder

De wegbeheerder wil de Helvoirtse weg afwaarderen tot een 30 km, maar mede vanwege de kosten heeft uitvoering hiervan geen hoge prioriteit.

Conclusies en aanbevelingen

Conclusies:

Voetgangers: Smalle trottoirs, zebrapad bij Helvoirtseweg 63 ligt vlak voorbij een grote boom.

Bermen: Smalle berm tussen trottoir en fietspad, en tussen fietspad en rijbaan.

Fietsers: sterk wisselend beeld van fietspaden en aanliggende fietsstroken

Openbaar vervoer: Er lopen twee buslijnen door de straat, lijn 8 en 140. Voor de bussen is niet gemakkelijk een vervangende route te vinden. Er moet dus ruimte blijven voor de bussen.

Gemotoriseerd verkeer: Voor de toekomst wordt rekening gehouden met 7.000 motorvoertuigen per dag. De rijstroken zijn niet bijzonder breed. Geschat ca 3.00 m. breed.

Parkeren: Sterk wisselend beeld van parkeerplaatsen.

Maximumsnelheid: Er zijn veel redenen om de maximum snelheid te verlagen naar 30 km/uur

Aanbevelingen:

Communicatie en gedragbeïnvloeding

1. Verzamel zo veel mogelijk mensen die verbetering van de verkeersveiligheidssituatie nodig vinden. Dit kan door het verspreiden van huis aan huis flyers met een antwoordkaart en een contactadres.
2. Spreek de gemeente aan op de voornemens in het Mobiliteitsplan 2035, waarin staat dat de Helvoirtseweg een erftoegangsweg type 1 moet worden met een maximumsnelheid van 30 km/uur en vraag aan de gemeente om zo snel mogelijk met het ontwerp en de uitvoering hiervan te beginnen.
3. Indien er op korte termijn niet voldoende financiële middelen zijn om de Helvoirtseweg volgens de regels in te richten plaats dan, naar het voorbeeld van de gemeente Amsterdam, alleen borden met maximumsnelheid en pas minimale inrichting toe. Minimale maatregelen zijn: het weghalen van voorrangsborden en haaiantanden en het maken van gelijkwaardige kruisingen met verhoogde kruispuntplateaus en taludmarkeringen. Het weghalen van zebrapaden is niet nodig. Zebrapaden zijn bedoeld voor gebiedsontsluitingswegen (50 km wegen), om oversteken mogelijk te maken, maar zebrapaden zijn niet verboden op erftoegangswegen.

4. Bespreek met het participatiepunt van VVN welke mogelijkheden er zijn voor gedragsbeïnvloeding en communicatie. Je kunt denken aan het gebruik van een lasergun om de snelheid te meten en aan stickers met maximumsnelheid 30 km/uur (als aanbeveling 3 is uitgevoerd).
5. Verplaats het zebrapad bij Helvoirtseweg 63 naar een plaats, waar het uitzicht niet door een boom belemmerd wordt.
6. Hef de oversteekplaats voor fietsers bij de Nieuwe Heikantstraat op en laat fietsers 20 m terug bij de Van Voorst tot Voorststraat oversteken.



Totstandkoming advies

Dit advies is namens Veilig Verkeer Nederland opgesteld door:
Rien Visser, Verkeerskundig Consulente, Veilig Verkeer Nederland.

Vragen of opmerkingen

Voor vragen of opmerkingen over dit advies kunt u contact opnemen met uw dichtstbijzijnde regiokantoor van Veilig Verkeer Nederland. Zie hiernaast voor gegevens.

Tot slot

Voor gratis adviezen als deze is Veilig Verkeer Nederland behalve van vrijwilligers ook voor een groot deel afhankelijk van financiële bijdragen van derden. Help daarom mee deze dienst in stand te houden. Met uw steun kunnen ongelukken worden voorkomen. Word vrijwilliger of lid van Veilig Verkeer Nederland of doneer via www.veiligverkeernederland.nl

Meer informatie gegevens van VVN

Stationsstraat 79a
3811 MH Amersfoort

De Knobben 100
9202 XJ Drachten

Beekstraat 54
6001 GJ Weert

Postbus 66
3800 AB Amersfoort

088 524 88 00 (ma t/m vr 8.30-17.00 uur)
info@vvn.nl
www.vvn.nl



Iedereen veilig over straat



Aa

Kaartbeeld gemotoriseerd verkeer

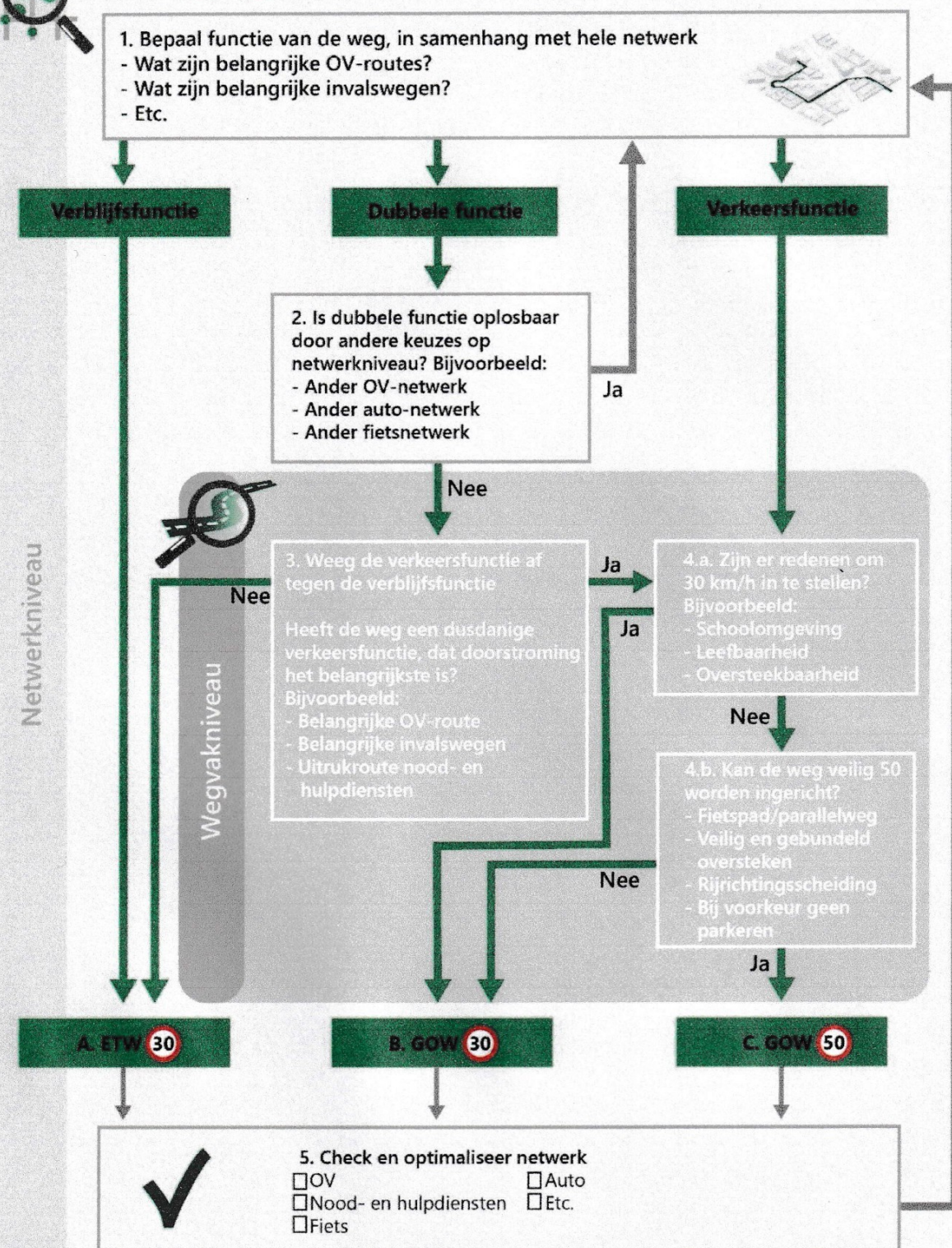


Legenda

-  Stroomweg
-  Gebiedsontsluitingsweg
-  Erftoegangsweg 1
-  Onderzoek alternatieve routes
-  Knip



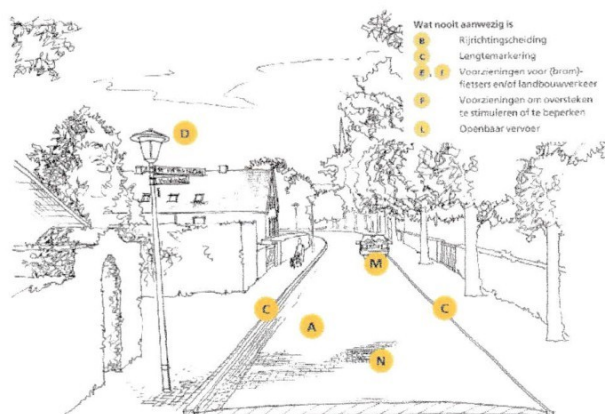
Afwegingsschema 30 km/h



2.4.2 Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom

Gepubliceerd op: 24-09-2012

De erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (ETW-bibeko) heeft als functie uitwisselen. Dit type weg kent de minste richtlijnen en komt daardoor in veel verschijningsvormen in Nederland voor. De categorie ETW-bibeko kent dus veel vrijheden. Een bijzondere vorm van een erftoegangsweg is een erf. Een erf kent zijn eigen karakteristieken, de richtlijnen betreffende erven blijven onverminderd van kracht. Ook inrichting volgens Shared Space valt onder deze categorie.



Figuur 10. Ideale inrichting erftoegangsweg binnen de bebouwde kom

A Verharding

Open verharding/streetprint (uitstraling open verharding).

B Fysieke rijrichtingscheiding

Eén rijbaan zonder rijrichtingscheiding.

C Lengtemarkering

In de ideale situatie zijn er opsluitbanden aanwezig en er is nimmer witte lengtemarkering aanwezig (fietsstroken, kantmarkering, parkeervakken en dergelijke).

D Openbare verlichting

Openbare verlichting is aanwezig.

E Voorzieningen landbouwverkeer – G Erfaansluitingen op de rijbaan – H Menging verkeerssoorten – I Fietsvoorzieningen

Landbouwverkeer, (brom-)fietsers en voetgangers en erfaansluitingen zijn toegestaan; geen voorzieningen op de rijbaan voor (brom-)fiets- en/of landbouwverkeer, tenzij sprake is van een fietsstraat.

F Oversteken langzaam verkeer op wegvakken

Oversteken op wegvakken is toegestaan voor langzaam verkeer. Hiervoor zijn geen voorzieningen vereist, niet om te stimuleren, maar ook niet om te beperken.

L Ov-haltes (bus/tram)

Er is geen openbaar vervoer aanwezig met bussen langer dan 8 meter. Vervoer met buurtbus en regiotaxi met kleine busjes kan wel plaatsvinden.

M Parkeren

Parkeren mag op de rijbaan.

N Horizontaal en verticaal alignement

Ontwerpsnelheid is 30 km/h. Erftoegangswegen hebben bij voorkeur korte rechtstanden.