
Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 28 juli 2026 17:07
Aan: Griffie Gemeente Vught
Onderwerp: Verzoek tot een inrijverbod voor doorgaand verkeer op de Guldenberg/De Heikant

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.

Betreft: Verzoek tot een inrijverbod voor doorgaand verkeer op de Guldenberg/De Heikant - een eenvoudige, doeltreffende en betaalbare maatregel voor veiligheid én natuur.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Als bewoner van de Guldenberg in Helvoirt vraag ik uw aandacht voor de verkeerssituatie op de Guldenberg/De Heikant. Deze weg doorkruist het Natura 2000-gebied Loonse en Drunense Duinen. De situatie is al jaren onveilig voor mens en dier en belast de natuur onnodig. Ik doe u een concreet voorstel dat naar mijn overtuiging effectiever én goedkoper is dan de nu voorliggende plannen: **een inrijverbod voor doorgaand gemotoriseerd verkeer, uitgezonderd bestemmingsverkeer.**

Ik schrijf u constructief en met waardering voor de inspanningen die de gemeente al levert, onder meer rond de dassenproblematiek. Tegelijk wil ik u vragen de gekozen richting - kostbare chicanes gecombineerd met dassentunnels - te heroverwegen ten gunste van een eenvoudiger en fundamenteeler oplossing.

De situatie in het kort

De Guldenberg/De Heikant is in 1962 aangelegd als landbouwweg, bedoeld om landbouwverkeer toegang te geven tot de omliggende percelen. Het feitelijke gebruik is sindsdien wezenlijk veranderd. De weg fungeert nu vooral als sluiproute voor verkeer aan de zuidkant van de Loonse en Drunense Duinen dat naar het noorden wil en de drukke N65 bij Vught wil vermijden. Van de oorspronkelijke functie - bestemmingsverkeer voor de aanliggende percelen - is nog maar een beperkt deel over.

Die verandering heeft drie hardnekkige problemen veroorzaakt:

Verkeersonveiligheid. Er wordt structureel te hard gereden op deze 60 km/u-weg. De weg is zo onveilig dat er niet gefietst kan worden; het Brabants Dagblad noemde de weg eerder al "levensgevaarlijk voor fietsers"¹. In oktober 2018 kwam op de Guldenberg een motorrijder om het leven². De omwonenden ervaren daarnaast voortdurende overlast van drukte, geluid en stof.

Schade aan de natuur en fauna. De weg staat inmiddels bekend als "dassendodenweg". De afgelopen jaren zijn er naar talloze dassen doodgereden - vaak juist drachtige of zogende moederdieren op zoek naar voedsel³. Ook reeën worden aangereden. Daarbovenop komt de stikstofdepositie en verstoring (geluid, licht) van het doorgaande verkeer in een gebied waar de natuur al zwaar onder druk staat.

Een weg die zijn functie is ontgroeid. Het doorgaande verkeer hoort thuis op de daarvoor bedoelde gebiedsontsluitingswegen en de N65 - niet op een voormalige landbouwweg dwars door beschermd natuurgebied.

Waarom een inrijverbod, en niet (alleen) chicanes

Uit de recente bijeenkomst met bewoners en vertegenwoordigers van de gemeente begrijp ik dat de gemeente inzet op ten minste vijf chicanes over de circa 2.000 meter lange weg, te combineren met dassentunnels. Dat lijkt me een verkeerde oplossing, om de volgende redenen.

Chicanes bestrijden het symptoom, niet de oorzaak. Ze remmen (een deel van) de snelheid af, maar houden het doorgaande verkeer op de weg. Het volume - en daarmee de stikstof, het geluid, het stof en het risico voor overstekende fauna - blijft grotendeels bestaan. Sterker nog: het herhaald afremmen en optrekken bij vijf chicanes leidt lokaal tot extra emissies en geluid. Een inrijverbod neemt de oorzaak weg: het doorgaande sluipverkeer verdwijnt, en daarmee de bron van vrijwel alle overlast.

De chicanes zijn met een inrijverbod mogelijk helemaal niet nodig. Wanneer het sluipverkeer eenmaal is teruggebracht tot bestemmingsverkeer, blijft er slechts een bescheiden hoeveelheid bewoners-, landbouw- en bevoorradersverkeer over: weggebruikers die er wonen of moeten zijn en alle redenen hebben om rustig te rijden. Het snelheids- en veiligheidsprobleem dat de chicanes moeten oplossen, verdwijnt daarmee grotendeels vanzelf. De dure fysieke ingrepen worden dan waarschijnlijk overbodig.

Een inrijverbod is aanzienlijk goedkoper. Een geslotenverklaring voor doorgaand verkeer wordt geregeld via een verkeersbesluit met bebording (aanvullend te verankeren in de APV). De kosten daarvan - borden en de besluitvorming - vallen in het niet bij de aanleg van vijf civieltechnische chicanes met grondwerk, plus de terugkerende onderhoudskosten daarvan. In een tijd waarin publieke middelen schaars zijn, is dit een verantwoorde afweging.

Chicanes dreigen bovendien weggegooid geld te worden. Zoals ik hieronder toelicht, is het afsluiten van de Guldenberg/De Heikant voor doorgaand verkeer al voorzien in de provinciale gebiedsvisie. Het is dan onlogisch om eerst substantieel te investeren in chicanes om de verkeershinder in te dammen, om vervolgens het verkeer alsnog te beperken tot bestemmingsverkeer.

Een inrijverbod heeft een afschrikkende werking. Alleen al de bebording en de duidelijke juridische status ontmoedigen doorgaand verkeer effectief, zonder dat voor iedere passage een fysieke ingreep nodig is.

Een inrijverbod is eenvoudig te evalueren. Het effect is objectief meetbaar met verkeerstellingen vóór en ná invoering en met het aantal faunaslachtoffers. Zo is snel en transparant vast te stellen of de maatregel werkt - iets wat bij een reeks chicanes veel lastiger te isoleren is.

Een inrijverbod is goed te handhaven. De uitzondering voor bestemmingsverkeer is helder en handhaafbaar, eventueel ondersteund met kentekenregistratie (ANPR). Handhaving kan bovendien gericht en periodiek plaatsvinden.

Een inrijverbod herstelt de oorspronkelijke functie van de weg. De weg keert terug naar waarvoor zij in 1962 is aangelegd: een weg voor bestemmingsverkeer. Ik verzoek de gemeente daarbij ook helderheid te geven over de juridische status van de weg en of die ooit formeel is gewijzigd.

De dassentunnels die de gemeente wil aanleggen, blijven overigens waardevol en kunnen los van deze keuze worden gerealiseerd. Mijn bezwaar richt zich op de dure chicanes als hoofdoplossing, niet op faunavoorzieningen als zodanig.

Dit past naadloos in bestaand en nieuw beleid

Een inrijverbod staat niet op zichzelf. Het sluit aan bij vastgesteld beleid en is voor de directe omgeving zelfs al voorzien.

Ten eerste is de afsluiting van de Guldenberg/De Heikant voor doorgaand verkeer **al opgenomen in de provinciale gebiedsvisie**. In de Visie Loonse en Drunense Duinen van de Groenblauwe Gebiedsgerichte Aanpak (oktober 2025, pagina 31) is, gelet op de natuurwaarde, het afsluiten voor doorgaand verkeer voorzien van zowel de Guldenberg/De Heikant (van de Nieuwkuijkseweg tot De Runsvoot) als de Oude Bosschebaan (van De Runsvoot tot de Rustende Jager)⁴. Ik vraag de raad daarom nadrukkelijk om ervoor te zorgen dat de inzet van de gemeente Vught in lijn is met deze provinciale visie, en om opheldering te geven over eerdere berichtgeving vanuit de gemeente dat deze afsluiting niet in de visie zou staan.

Ten tweede is er het **concrete precedent van de Oude Bosschebaan**. De gemeente Tilburg heeft op 24 september 2025 een verkeersbesluit genomen om de Oude Bosschebaan af te sluiten voor doorgaand verkeer, met bord C12 ("gesloten voor alle motorvoertuigen") en het onderbord "uitgezonderd bestemmingsverkeer" - onder meer op de aansluiting bij De Runsvoot, direct grenzend aan De Heikant⁵. Dat is exact de maatregel en de bebording die ik voor de Guldenberg/De Heikant voorstel. De gronden waren dezelfde: overlast door verkeer zonder bestemming, en het beschermen van weggebruikers en de weg zelf. Het is niet uit te leggen dat het verkeer straks aan de Tilburgse zijde wordt tegengehouden, maar aan de Vughtse zijde vrij spel houdt op een weg die door hetzelfde beschermde natuurgebied loopt.

Ten derde de **Gebiedsgerichte Aanpak** zelf, die tot doel heeft het natuurherstel van het Natura 2000-gebied te versnellen en de stikstofdepositie te verlagen⁶. Een inrijverbod is een van de eenvoudigste en snelst uitvoerbare bronmaatregelen die daaraan bijdraagt.

Ten vierde het **kabinetspakket stikstof van 26 juni 2026**, dat zones instelt rond kwetsbare Natura 2000-gebieden en fors investeert in natuurherstel⁷. Een inrijverbod is precies zo'n laagdrempelige, lokale maatregel die de druk op dit deel van de Loonse en Drunense Duinen concreet verlaagt.

Over het bezwaar dat het verkeer zich verplaatst

Ik ben mij bewust van het argument dat sluipverkeer zich bij een inrijverbod zou verplaatsen naar Helvoirt, bijvoorbeeld via de Udenhoutseweg. Dat is echter geen reden om het doorgaande sluipverkeer hier te blijven toestaan. Op die alternatieve routes speelt de belasting van een beschermd Natura 2000-gebied niet. Verkeer verplaatsen van een voormalige landbouwweg dwars door kwetsbare natuur naar een reguliere ontsluitingsweg is juist gewenst: doorgaand verkeer hoort thuis op de daarvoor bestemde wegen en op de N65. Het bestaan van een alternatieve route is dus geen excuus om hier de natuur en de verkeersveiligheid te blijven belasten.

Mijn verzoek

Ik verzoek de gemeenteraad om:

1. het college op te dragen een inrijverbod voor doorgaand gemotoriseerd verkeer op de Guldenberg/De Heikant voor te bereiden - een geslotenverklaring, uitgezonderd bestemmingsverkeer (bord C12 met onderbord), naar het model van het Tilburgse verkeersbesluit voor de Oude Bosschebaan - en de inzet van de gemeente in lijn te brengen met de provinciale gebiedsvisie waarin deze afsluiting al is voorzien;
2. dit inrijverbod te verkiezen boven de aanleg van kostbare chicanes, en pas ná evaluatie te bezien of aanvullende fysieke maatregelen überhaupt nog nodig zijn;
3. de maatregel desgewenst als tijdelijke proef in te voeren, met een heldere evaluatie op basis van verkeerstellingen en faunaslachtoffers, zodat objectief kan worden vastgesteld of de doelen worden gehaald;

Met vriendelijke groet,

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

Bronnen

Footnotes

1. "Dassendodenweg Guldenberg volgens omwonenden ook levensgevaarlijk voor fietsers", Brabants Dagblad. <https://www.bd.nl/den-bosch-vught/dassendodenweg-guldenberg-volgens-omwonenden-ook-levensgevaarlijk-voor-fietsers~a8b1921f/>
2. "Motorrijder (58) komt om het leven bij aanrijding met graafmachine in Helvoirt", Omroep Brabant, 8 oktober 2018. <https://www.omroepbrabant.nl/nieuws/2860180/Motorrijder-58-komt-om-het-leven-bij-aanrijding-met-graafmachine-in-Helvoirt>
3. "Dassentunnel Guldenberg?", HelvoirtNet, 28 februari 2025. <https://www.helvoirt.net/dassentunnel-guldenberg/> — zie ook de statenvragen van de Partij voor de Dieren over de "dassendodenweg" Guldenberg/Heikant: <https://noordbrabant.partijvoordedieren.nl/vragen/vragen-over-de-dassendodenweg-guldenberg-heikant-in-de-gemeente-vught>
4. Visie Loonse en Drunense Duinen, Groenblauwe Gebiedsgerichte Aanpak, oktober 2025, p. 31. https://ggagroenblauw.nl/publish/pages/18008/20251015_loonse_en_drunense_duinen_visie.pdf
5. Verkeersbesluit gemeente Tilburg inzake RVV C12 Oude Bosschebaan, 24 september 2025 (Gemeentebblad 2025, nr. 411512). <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2025-411512.pdf>
6. Groenblauwe Gebiedsgerichte Aanpak Loonse en Drunense Duinen. <https://ggagroenblauw.nl/gebieden/loonse-drunense-duinen/> — zie ook "Oude Bossche Baan afsluiten?", Vught.nu, 20 december 2025: <https://www.vught.nu/oude-bossche-baan-afsluiten/>
7. "Kabinet haalt Nederland van het stikstofslot met stevig pakket", Rijksoverheid, 26 juni 2026. <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2026/06/26/kabinet-haalt-nederland-van-het-stikstofslot-met-stevig-pakket-weer-ruimte-voor-boer-natuur-en-bouw>