

From: '5.1.2e' <5.1.2e@helmond.nl>
Sent: 5/29/2026 10:27:25 AM +00:00
To: '5.1.2e' <5.1.2e@mobilityconsultancy.nl>, '5.1.2e' <5.1.2e@helmond.nl>
Cc:
Subject: RE: Opmerkingen Kamping Kitsch Club

Dag 5.1.2e en 5.1.2e

Naar aanleiding van de aangepaste stukken die ik vorige week (22 mei) heb ontvangen, heb ik onderstaand mijn lijst van eerdere opmerkingen doorlopen en onderstaand **in rood** gereageerd/aangevuld op basis van de aanpassingen of tekstuele toelichting.

Met vriendelijke groet,

Gemeente Helmond 

5.1.2e
Medewerker 5.1.2e

Afdeling Realisatie & Beheer
Postbus 950, 5700 AZ, Helmond
Weg op den Heuvel 35, Helmond
Tel. 5.1.2e 5.1.2e



Kom bij ons werken! Kijk eens op www.helmond.nl/werkenbij.

Van: 5.1.2e
Verzonden: dinsdag 19 mei 2026 15:57
Aan: 5.1.2e <5.1.2e@helmond.nl>
Onderwerp: Opmerkingen Kamping Kitsch Club

Dag 5.1.2e

Onderstaand een aantal opmerkingen op de plannen van Kamping Kitsch Club die je me afgelopen woensdag stuurde.

Algemeen

1. De ingetekende verkeers-/tekstborden bevatten over het algemeen (te)veel tekst wat de duidelijkheid niet ten goede komt, zeker op wegen waar verkeer een hogere snelheid heeft. Ik zie borden met tot wel 8 tekstregels, normaal gesproken zou ik dat niet accepteren! Maar gezien de korte termijn waarop ik de documenten krijg en moet reageren kan ik hier helaas niet veel meer mee vrees ik... **Ok.**

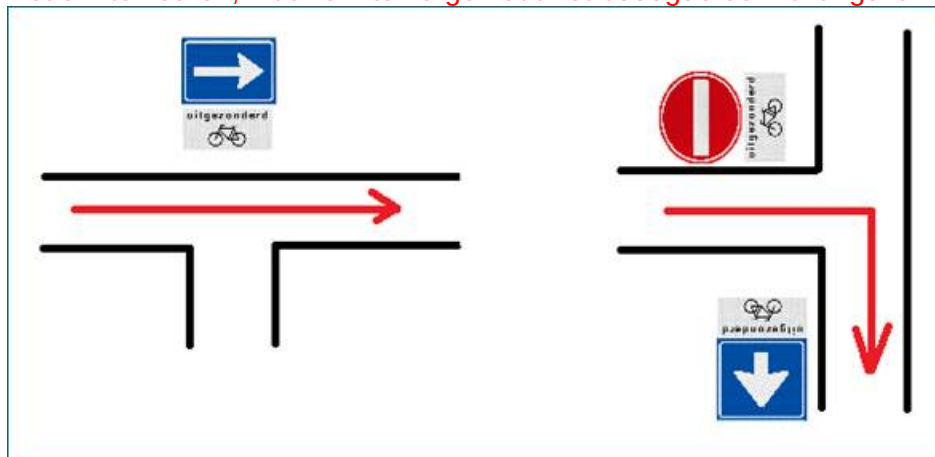
Kaart 01

2. Afgezien van bovenstaande (algemene) opmerking geen opmerkingen. **Ok.**

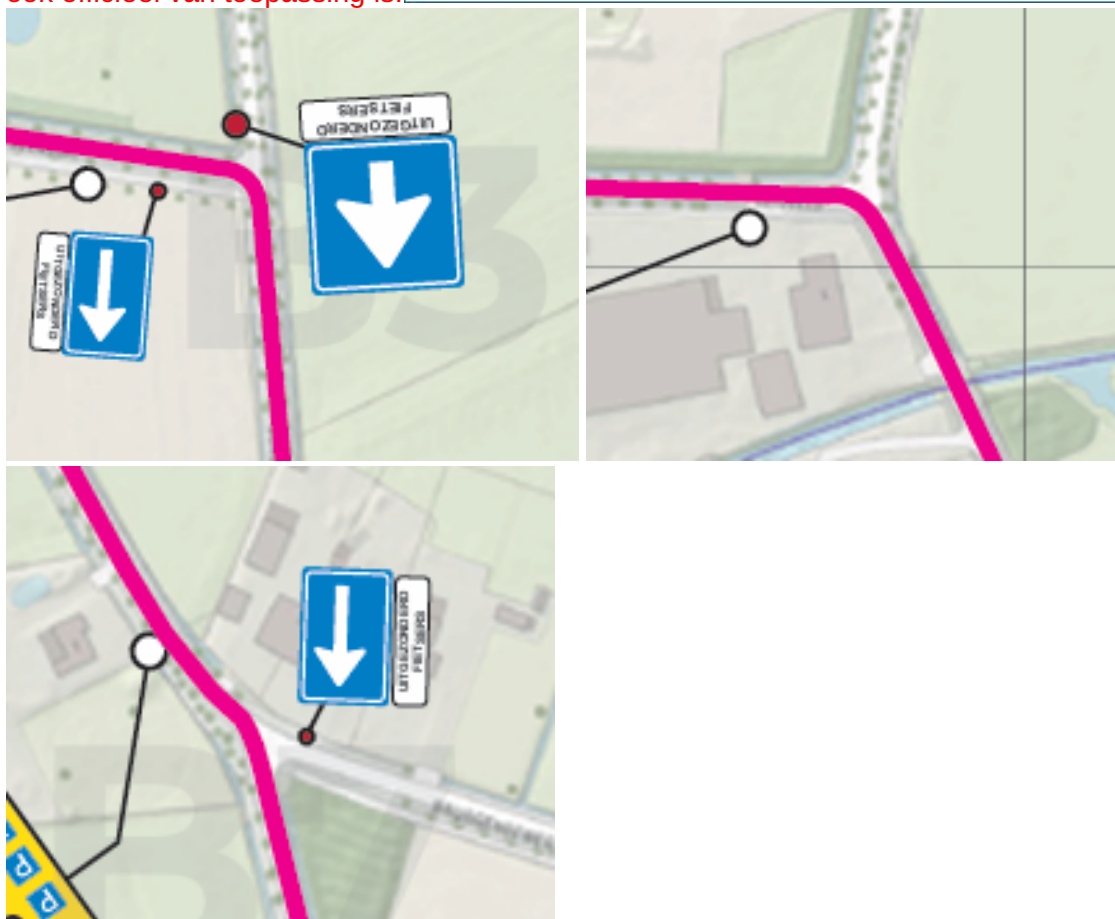
Kaart 02

3. Op de N607 staan borden '30 km/h'. Dit is echter een 80 km/h weg en moet de afgebouwde snelheid dus 50 km/h zijn (punt voor provincie NB). **Ok.**
4. De borden eenrichtingsverkeer op Ravensgat, Schouw, Molenhof, Klein Bruggen hebben geen onderbord 'uitgezonderd fietsers'. Lijkt me wel gewenst gezien de grote afstanden in dit gebied. **Ok.**
5. De borden eenrichtingsverkeer op Ravensgat, Schouw, Molenhof, Klein Bruggen staan slechts aan één zijde van ieder wegvak. Dit is niet correct, vanaf de andere zijde kan verkeer dus gewoon tegen het eenrichtingsverkeer inrijden. Denk ook aan verkeer dat uit zijwegen komt. **Dit is nog steeds niet helemaal correct ingetekend, onderstaand heb ik een schets van hoe het eenrichtingsverkeer correct toegepast wordt. Dit is niet om te zeuren, maar om te zorgen dat het beoogde eenrichtingsverkeer ook officieel van toepassing is.**
6. De borden verplichte rijrichting vanuit de zijstraten/uitritten zijn niet correct; hier staat D05r/D05l ingetekend terwijl dit C04 tegenover de aansluiting moet zijn. D05r/D05l geven géén eenrichtingsverkeer aan! **Dit is nog**

steeds niet helemaal correct ingetekend, onderstaand heb ik een schets van hoe het eenrichtingsverkeer correct toegepast wordt. Dit is niet om te zeuren, maar om te zorgen dat het beoogde eenrichtingsverkeer



ook officieel van toepassing is.



7. Bij het bruggetje Molenhof over het riviertje staan aan beide zijden F06 'wegversmalling met aan deze zijde' voorrang. Dit kan natuurlijk niet kloppen... **Ok.**
8. Er staan ook borden verplichte rijrichting bij uitritten of bij paden waar überhaupt geen verkeer vandaan kan komen. **Ok.**
9. Op het hek bij de kruising Raktseweg – Ooftweg staat een bord 'eenrichtingsverkeer vanaf deze zijde gesloten' (oftewel niet toegankelijk voor verkeer) en een bord 'doorgaand verkeer afgesloten' (oftewel wel toegankelijk voor verkeer). Wat is het nu? Mag je er daar wel inrijden of niet? **Ok.**

Kaart 03

10. Onder de borden E02 'stopverbod' staat ook het onderschrift: 'geldt ook voor vrachtwagens en trailers'. Vanwaar deze toevoeging? Is deze expliciet gevraagd? Zo nee, dan weglaten want ook hier creëert het weer teveel tekst/informatie voor weggebruikers. Ook zonder de tekst geldt het bord gewoon voor vrachtwagens en trailers. **Ok.**
11. Fietzers/bromfietzers die bij de verkeerslichten kruispunt N270 / N279 oost oversteken zien aan de overzijde geen bord waar ze heen moeten voor de fietsenstalling. Ze moeten als ze oversteken aan de overzijde van de weg een bord met pijl naar rechts tegenkomen. Tegelijkertijd staat daar ook een onnodig bord dat (brom)fietzers rechtdoor stuurt terwijl ze 50 meter verderop ook al een bord tegenkomen. **Ok.**
12. Hoe ziet de 'scheiding voetgangers richting het evenement en voertuigen' op de Raktweg eruit? De weg is te smal voor auto's én voetgangers. Graag meer duiding, dit kan anders gevaarlijk worden en met name de uitstroom van het verkeer na het evenement ernstig belemmeren! **De rijbaan van de Raktweg is ter plaatse 3,20m breed, de berm tot de insteek sloot +/- 1,80m waarna je ook direct in de sloot ligt (de berm is bovendien flink begroeid en voorzien van objecten/bomen). De breedte van het asfalt is volledig benodigd**

voor verkeer en als calamiteitenroute. De genoemde dranghekken mogen dus in géén geval op het asfalt worden geplaatst. Overigens ligt achter de sloot en struiken ook nog een (smal) pad, mogelijk kan dit pad ook worden gebruikt als looproute (na snoei-/maaiwerkzaamheden). Al is dat wel erg donker na afloop van het evenement, kan het wel veel veiliger en gestructureerder zijn om daar gebruik van te maken.

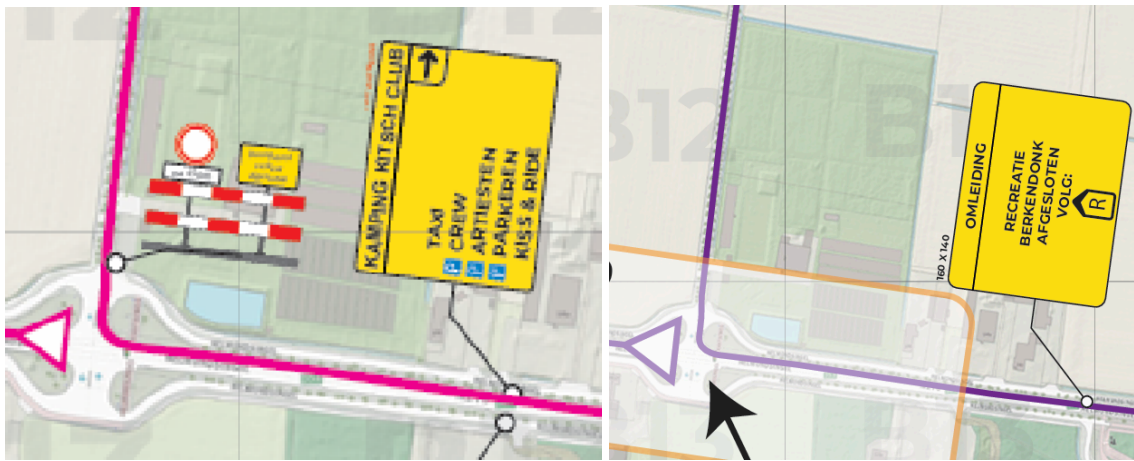
13. Detail A: kruisen wegrijdende auto's die het parkeerterrein verlaten hier de bezoekers die van/naar het evenement lopen? Zo ja, hoe wordt dit gereguleerd? **Niet benoemd. Komt nog bij dat de inrit om het parkeerterrein te verlaten nu niet bestaat (sloot en zandrug), dus dit moet buiten nog aangelegd worden. Wordt deze nog te realiseren inrit dan extra breed gemaakt zodat voetgangers hier het terrein op kunnen tegelijkertijd met uitrijdende auto's?**
14. Detail A: hoe komen ze aan een parkeercapaciteit van 900 voertuigen terwijl ze in dit detail maar +/- 300 voertuigen intekenen? Als ik het snel zelf inschat, kom ik ook nooit aan 900 voertuigen parkeren én 340 voertuigen K&R op dat veld. Dus hoe is hier gerekend en welke afmetingen voor een geparkeerd voertuig worden gehanteerd? **Voor de volledigheid heb ik de parkeercapaciteit zelf ingetekend. Gebruikte kaders: 2 meter vanuit de rand een parkeerstraat rondom het veld van 5 meter. Als ik dan vervolgens de CROW-normen voor verharde parkeervakken hanteer (5,00x2,50m met 6,00m manoeuvreerruimte) kom ik tot maximaal 1260 vakken. Maar op een onverhard terrein zonder vakkenindeling bij evenementen wordt minder efficiënt geparkeerd dus dat is niet realistisch; als ik de afmetingen oprek naar 6,00x3,00m met 8,00m manoeuvreerruimte (ook omdat er soms een scheiding tussen rijen wordt aangebracht of niet alle rijen kaarsrecht zullen zijn) kom ik tot 870 parkeervakken. Dus met goede coördinatie zal dit terrein ergens rond de 900-1000 auto's kunnen herbergen. Geeft dus een goede indicatie van de capaciteit en valt mij reuze mee, voor nu dus voldoende.**



15. Detail B: de toegang voor auto's tot het parkeerterrein voor Crew bestaat niet. **Aangegeven wordt dat deze toegang gerealiseerd wordt, maar hier ligt een sloot waarbij de ene zijde van de sloot (de weg) ruim één meter hoger ligt dan de andere zijde (het veld). Lijkt me met dit hoogteverschil onmogelijk om even te realiseren, dus gewoon intekenen dat Crew etc. de bestaande inrit naar dit veld gebruikt.**
16. Detail B: de indeling van parkeren voor Crew en het terrein voor touringcars is anders dan op de Terreintekening. Welke is correct? **Ok.**
17. Detail B: Waar zijn de meeste voertuigbewegingen mee te verwachten? Pendelbussen of Touringcars? Kan die categorie dan zo gepositioneerd worden dat die verkeersstroom de buspassagiers zo min mogelijk kruist? Gevoelsmatig gaat het dan om de pendelbussen en volgens deze indeling moeten juist die bussen continu tussen de buspassagiers door rijden. **Ok.**

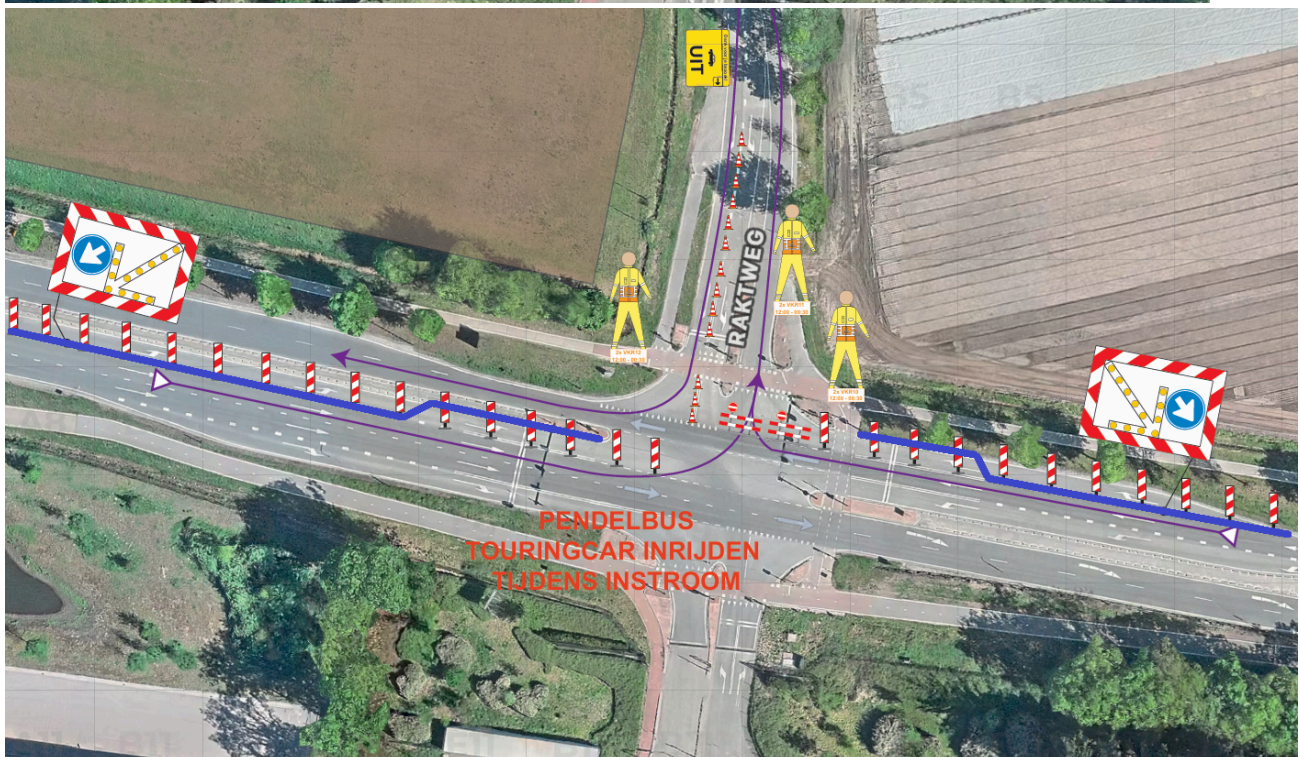
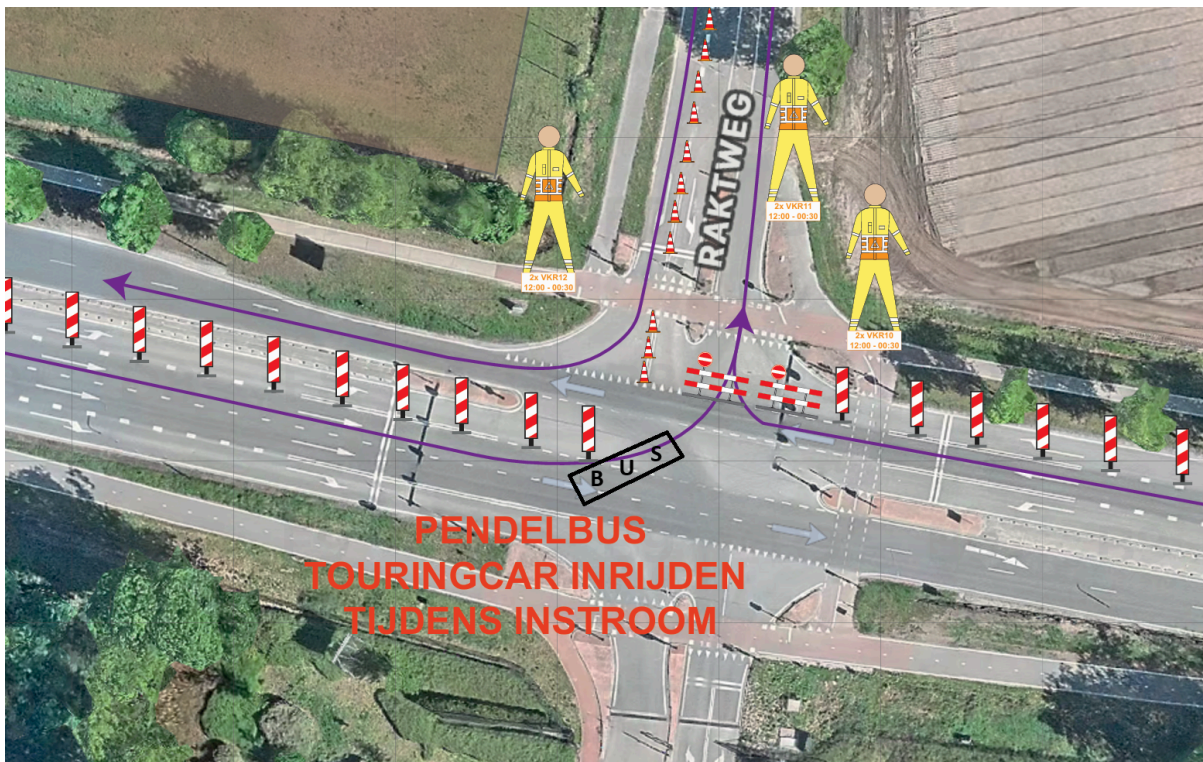
Kaart 04

18. Kan bij de aankondigingsborden voor de omleiding de 'Raktweg' van de borden worden gehaald? Niet alleen scheelt dit tekst, maar het betreft maar een paar woningen (welke los geïnformeerd moeten worden over de bereikbaarheid). En het kan verwarring schelen, bijvoorbeeld bij mensen die weten dat het evenement op de Raktweg plaatsvindt. Dus bij voorkeur geen onnodige bestemmingen op de borden zetten. **Ok.**
19. Waarom mogen parkerende bezoekers voor het evenement die over de N270 vanuit Deurne komen wel rechtsaf (Kaart 02) en bezoekers voor Berkendonk niet (en moeten die een hele omweg rijden). Moet de omleidingsroute naar Berkendonk dan niet ook gewoon rechtsaf bij de aansluiting N270 – Raktseweg? **Dit is niet verwerkt, omleidingsroute R moet vanuit Deurne gezien rechtsaf gestuurd worden. Zie:**



Kaart 05

20. Deze opstelling van verkeersmaatregelen kan niet omdat de inrijdende pendelbussen/touringcars niet op de (afgesloten) links- of rechtsafstroken kunnen komen. Zij mogen binnen werkende verkeerslichten **niet** vanaf de rechtdoorstroken afslaan, dit is extreem onveilig en dus ongewenst! Dit blijft een groot probleem, de bus kan zo niet afslaan (want krijgt geen groen licht voor linksaf) en moet dus afremmen/stoppen op de doorgaande rijstroken en vervolgens de zaak blokkeren om voorrang te verlenen aan het verkeer in de tegenrichting. Zie eerste afbeelding, dit is zeer onveilig en ongewenst! Afzetting met schildjes intekenen zoals in de tweede afbeelding met een blauwe lijn weergegeven voorkomt dit eenvoudig en kan de bus het laatste stukje linksafstrook gewoon gebruiken. Verkeersregelaars aan het begin van de Raktweg hebben toch de controle over wie hier wel in mag rijden en wie niet.



21. Wat is de situatie tijdens de uitstroom? Op deze tekening staat vanaf Berkendonk de linksafstrook richting Deurne afgesloten, maar is dit wel correct? Je wilt hier niet ieder voertuig rechtsaf sturen omdat ze anders bij de kruising met de N279 alsnog gaan keren om richting Deurne te rijden. **Kan op tekening worden aangegeven dat de linksafstrook voor de uitstroom (zowel van het evenement maar ook de uitstroom van de recreatie Berkendonk!) wordt vrijgegeven? En moeten hier op de Raktweg nog borden worden voorzien 'Helmond/Eindhoven rechts, Deurne/Venray/Venlo links'? Je wilt hier bij de uitstroom geen twijfelend verkeer want dat vertraagd de boel. Raktweg heeft nu geen bewegwijzering voor lokaal onbekende bezoekers van het evenement.**

Kaart 06

22. Geen opmerkingen. **Ok.**

Terreintekening

23. Bij 'Parkeren Crew & Overloop' staat als capaciteit 153 auto's, maar er zijn meer parkeervakken ingetekend. **Ok.**

Mobiliteitsplan

24. Algemeen over het Mobiliteitsplan: veel tekst, veel algemene bewoordingen en veel zaken worden herhaaldelijk beschreven (soms in andere bewoordingen). Daardoor is het stuk onnodig lang en niet duidelijk en leesbaar. **Ok.**

25. Hoofdstuk 2.7: De verkeerslichten zijn (met uitzondering van de kruising N270 – Raktseweg) van de gemeente Helmond en niet van de provincie. Tussen de (niet overal correcte) tekst door lees ik nog: “een operationeel scenario waarbij verkeersregelaars ondersteuning bieden of de regeling tijdelijk wordt overgenomen”. Het regelen van verkeer door verkeersregelaars binnen werkende verkeerslichten vinden wij in Helmond ongewenst vanwege de verwarrende en gevaarlijke situaties die dit oplevert. Wijzigingen aan de verkeerslichten zijn mogelijk, de afstemming hierover dient (voorzien van verkeersgegevens) volledig via de gemeente Helmond en dus niet via de provincie Noord-Brabant te verlopen. Ondersteuning op afstand is mogelijk en wellicht wordt dit ook live op locatie gemonitord. **Ok.**
26. Hoofdstuk 2.8: Hier wordt alleen gesproken over de primaire aanrijroute in geval van calamiteiten bij de EDCO, maar veel belangrijker is hoe bezoekers de locatie kunnen verlaten als de N270 wordt afgesloten i.v.m. een calamiteit. Welk scenario hebben ze daar voor liggen? **Ok.**
27. Hoofdstuk 2.9: Invoeren in Melvin door (onder)aannemers is in Helmond niet mogelijk, gemeente Helmond voert de verkeersmaatregelen zelf in, in een andere invoertool namelijk LTC. Uitwerking richting de nationale database is uiteindelijk hetzelfde. Zo houden wij zelf controle op de kwaliteit van digitaal ingevoerde verkeersmaatregelen. **Ok.**
28. Hoofdstuk 3.5: Zie opmerking 14; klopt de parkeercapaciteit van 900 voertuigen wel? **Zie mijn uitwerking bij opmerking 14. Waarschijnlijk is de parkeercapaciteit dus wel voldoende.**
29. Hoofdstuk 3.6: Kan hier voor de uitstroom worden aangegeven hoeveel voertuigen per tijdseenheid het evenement zullen verlaten? Dit in verband met de benodigde wegcapaciteit. **Niet concreet, maar ok.**
30. Hoofdstuk 4.4: Uitgebreid stuk over de uitstroom, maar wat staat er nu werkelijk? Kan de tekst ook een keer concreet worden? De uitstroom van 900 tot 1050 voertuigen per uur zoals beschreven kan vrijwel zeker niet via een en hetzelfde kruispunt verwerkt worden. Dit leidt dus tot wachtrijen en blokkades op en rond het evenement. Kan door ons acceptabel worden gezien, maar heeft dit nog impact op de hulpdiensten als alles vaststaat? **Zelfde opmerking blijft, 900 tot 1050 voertuigen per uur is op één kruispunt niet af te wikkelen zonder files (ook niet als het maar een kort piekmoment van enkele minuten betreft). Wel als het meer uitgesmeerd wordt over meerdere uren, maar dat staat er niet. Files op het evenemententerrein zelf zijn voor mij niet problematisch, zoals organisatie aangeeft belemmert dit de hulpdiensten niet.**
31. Hoofdstuk 4.7: Nog meer tekst over de uitstroom, maar ook hier niet duidelijk hoe en hoeveel verkeer er weggeleid wordt. Graag concreter omschrijven. **Duidelijke tabel, maar aantallen zijn niet haalbaar op één kruispunt. Buffering ontstaat dus op Raktweg en parkeerterrein en de uitstroom zal dus logischerwijs ook iets langer doorgaan.**
32. Hoofdstuk 4.8: Is het bewust een pendeldienst met station Eindhoven en niet met station Helmond (ook een intercity-station)? Dit verkort de reistijd aanzienlijk, de omlooptijd per bus gaat van 66 minuten naar 28 minuten en het voorkomt doorgaand verkeer door de wegwerkzaamheden aan de Kasteel Traverse in Helmond. Vanwege deze werkzaamheden het verzoek om bussen tussen Eindhoven en het evenement op Berkendonk via de adviesroute te laten lopen! Dus via Binnendongenstraat, Kasteelherenlaan, Heeklaan, Engelseweg, Lagedijk om zo de Kasteel Traverse te vermijden! **Ok.**
33. Hoofdstuk 4.8.3: Komt de uitstroom van bezoekers die met pendelbussen vanaf een treinstation reizen niet eerder op gang? Na middernacht rijden nauwelijks treinen vanaf Helmond of Eindhoven. Kan het zijn dat de pendelbussen al iets eerder moeten beginnen zodat treinreizigers hun laatste trein nog kunnen halen? **Ok.**

Zoals aangegeven, is het Mobiliteitsplan veel te uitgebreid en kunnen veel van de algemene of dubbele teksten achterwege blijven. Nu heb ik, mede vanwege de late aanlevering van de documenten, bij lange na niet alles kunnen doornemen. En van bovenstaande opmerkingen kan het zomaar zijn dat het wel in de tekst staat, maar dat is dan niet duidelijk genoeg in het document opgenomen. **Ook nu weer; vanwege teveel tekst heb ik alleen de alinea's van mijn eerdere opmerkingen en de gewijzigde delen doorgenomen. Dus omwille van de tijd zeker niet alles gelezen!**

Conclusie

In mijn ogen zijn de documenten die nu voorliggen van een matige kwaliteit, onsamenvattend en onduidelijk op een aantal punten. Helaas ben ik in het voortraject onvoldoende betrokken om deze problemen voor te zijn. Verder is het jammer dat het proces zo rommelig is verlopen, ik meerdere keren niet heb kunnen aansluiten bij overleggen waar dat wel essentieel was en de uiteindelijke adviesvraag veel te laat komt. Hopelijk kunnen bovenstaande vragen nog worden beantwoord en opmerkingen worden verwerkt. Onder aan de streep kan ik op dit moment (nog) niet verantwoorden dat we mogen verwachten dat dit evenement verkeerstechnisch goed zal verlopen. Ook is mij als beheerder van de VRI's niet duidelijk waar ik vanuit mag gaan qua verkeersstromen en kan ik benodigde aanpassingen aan de VRI's daarom nog niet inplannen. **Goed om te zien dat er weer stappen zijn gezet, als bovenstaande opmerkingen (in rood) nog verwerkt worden denk ik dat we een eind in goede richting zijn. Er blijven een aantal onzekerheden over verkeersstromen, maar wellicht is ook de conclusie dat niet in de toekomst gekeken kan worden waardoor niet duidelijk is of en waar knelpunten gaan ontstaan. Daarom erg benieuwd hoe het uiteindelijk gaat verlopen, of de (verkeers)organisatie de verkeersstromen in goede banen geleid krijgt en wat dat betekent voor het overige verkeer rondom het evenement. Hopelijk krijg ik het in mijn agenda ook voor elkaar om te gaan kijken naar het verkeer, al is het maar om te leren voor toekomstige evenementen.**

Met vriendelijke groet,

Afdeling Realisatie & Beheer
Postbus 950, 5700 AZ, Helmond
Weg op den Heuvel 35, Helmond
Tel. (14) 0492 / (06) 43253704



#Makers van de toekomst

Kom bij ons werken! Kijk eens op www.helmond.nl/werkenbij.

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 7