Raadsinformatiebrief

Datum	15 juli 2025	Zaaknummer	2883073
		Portefeuille	Ruimtelijke ordening en infrastructuur
			J.T. van Burgsteden
Onderwerp	Floralaan te Schijndel		

Behandeling in commissie
Niet van toepassing

Kennisnemen van:
Analyses en aanbevelingen naar aanleiding van trilling- en geluidsonderzoeken Floralaan te Schijndel

Aanleiding
Bewoners van Schijndel die met de achterzijde van hun percelen aan de Floralaan grenzen hebben diverse meldingen gedaan over hinder van de nieuw ingerichte (verkeersveilige) Floralaan. Vanuit een ingediende motie in de raadsvergadering van 23 januari 2025 is door de portefeuillehouder toegezegd dat:

1. Geluids- en trilling metingen worden verricht.
2. De thermoplastische wegmarkering op één drempel zal worden weggehaald zodat het verschil (wel/geen thermoplastische wegmarkering) kan worden gemeten.
3. De uitkomsten van bovenstaande toezeggingen middels een raadsinformatiebrief gedeeld worden.

Kernboodschap
Het college wil de gemeenteraad op de hoogte houden van de ontwikkelingen en het gevolgde traject voor de totstandkoming van verkeerskundige aanpassingen van in dit geval de Floralaan te Schijndel.

De uitkomsten van de onderzoeken, getoetst naar de wettelijke voorschriften

Trillingsmetingen
Voor het meten van trillingen is de SBR-richtlijn van Stichting Bouwresearch gebruikt, deel B: *Hinder voor personen in gebouwen*. Deze richtlijn vormt ook de basis voor de regels in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl).

Met gekalibreerde meetapparatuur zijn trillingen gemeten op de begane grond en verdieping van enkele woningen.

De resultaten zijn vergeleken met de SBR-grenswaarden (*Vmax*), die aangeven wat acceptabel is:
- Overdag: 0,1 tot 0,4 mm/s
- 's Nachts: 0,1 tot 0,2 mm/s

Trillingen zijn altijd aanwezig; Vmax 0 bestaat niet. De richtlijn geeft aan wanneer trillingen als hinderlijk worden ervaren. Bij geen enkele meting is de grens van 0,2 mm/s overschreden.

Geluidsmetingen
Uit het geluidsrapport blijkt dat piekgeluiden mogelijk als hinderlijk worden ervaren. De wettelijke normen worden echter niet overschreden.

Analyse snelheidsgegevens
De metingen geven geen reden om de weg aan te passen, behalve dat de markering van de tweede asfaltdrempel wordt verbeterd. Het is belangrijk om de onderzoeksresultaten te respecteren. Hoe begrijpelijk ook, de gemeente kan niet alleen op gevoel van bewoners reageren. De gemeente is verantwoordelijk voor een veilige leefomgeving. Daarvoor zijn soms ingrepen in de infrastructuur nodig. De maatregelen blijken effectief: uit recente verkeerstellingen blijkt dat de snelheid is afgenomen ten opzichte van vóór de reconstructie.

De V85 – de snelheid die door 85% van het verkeer niet wordt overschreden – is ten opzichte van de oude situatie afgenomen:
- met **13 km/u** op het 30 km/u-gedeelte:
  - van **54,4 km/u** naar **41,4 km/u**;
- met **6 km/u** op het 50 km/u-gedeelte:
  - van **65 km/u** naar **59 km/u**.

Het is belangrijk op te merken dat de snelheidsmetingen zijn uitgevoerd op de langste rechtstanden van de betreffende weggedeelten. Dit zijn de locaties waar doorgaans het hardst wordt gereden. Op andere delen van de weg mag daarom worden verwacht dat de gereden snelheid lager ligt.

De onderzoeksresultaten zijn besproken met de betrokken bewoners op 25 juni 2025. De experts die de onderzoeken hebben geleid waren daarbij aanwezig.

Reactie bewoners gegeven op 25 juni 2025 naar aanleiding van de uitkomsten van de onderzoeken, voorzien van ambtelijk advies Meierijstad

1. Waarom kunnen de op- en afgangen van de plateaus in het 30km gebied niet minder steil? De "klappende" aanhangers en ook het moeilijk toegankelijk zijn voor scootmobielen wordt veroorzaakt door de veel te steile opgangen en afgangen. Je kunt het voelen als er overheen gereden wordt. Een klap in de rug van fietsers en bromfietsers tot gevolg.

Ambtelijk advies:
We begrijpen dat het comfort bij het passeren van de plateaus belangrijk is, zeker voor kwetsbare verkeersdeelnemers en voertuigen met aanhangers. Vanuit verkeerskundig oogpunt is gekozen voor relatief korte en steile opritten om effectief snelheid te reduceren, passend binnen de ruimte van het profiel.
We hebben op verzoek van de bewoners een schouw gehouden op de aangelegde plateaus in de Zeeheldenbuurt en Hoofdstraat/Kloosterstraat (referentie van de bewoners aangegeven in de vergadering van 25 juni 2025). Hieruit is naar voren gekomen dat er in alle gevallen eenzelfde uitvoering is gekozen als in de Floralaan. Het klappen van de lading van auto's met aanhangers is ook in de Zeeheldenbuurt waargenomen tijdens de schouw. Daarnaast hebben we bij alle kruispunttakken op twee keer drie locaties (voor en op het plateau) hoogtemetingen verricht bij alle op- en afgangen van de verkeersplateaus in de Floralaan. Hieruit blijkt dat de benodigde hoogteverschillen van 80mm op veel meetpunten van de plateaus in de Floralaan overschreden wordt en niet binnen de tolerantie van 5mm valt.
Conclusie en advies is om de plateaus te handhaven en met bestaande materialen de verkeersplateaus op de juiste hoogte te brengen, zodat ze geheel voldoen aan de richtlijnen.

2. Waartoe dient het plateau kruising Hopstraat/Floralaan. Dit is een grote overlastgever. Bij de trilling metingen perceel Madeliefstraat 10 gaf dit de meeste hogere uitslagen, maar ook die waren binnen het wettelijk toegestane niveau.

Ambtelijk advies:
De kruising Hopstraat/Floralaan is een gelijkwaardige kruising, net als de Papaverstraat binnen het 30km/u-gedeelte. Vanuit verkeersveiligheid en uniformiteit is het gewenst om al deze kruisingen op dezelfde wijze in te richten. Het plateau heeft een belangrijke functie in het afdwingen van een lage snelheid ter plaatse, ook vanwege de beperkte overzichtelijkheid op de straat van rechts en het feit dat daar veel minder verkeer uitkomt dan dat op de Floralaan rijdt.

Het weghalen of verlagen van dit plateau zal leiden tot hogere snelheden op deze locatie én invloed hebben op de benadering van de overige plateaus, omdat weggebruikers het traject dan als minder 'serieus' zullen ervaren. De ervaren geluidsproblematiek zal op de andere punten daardoor toenemen. Het ambtelijk advies is om het plateau hier te handhaven en met bestaande materialen de verkeersplateaus op de juiste hoogte te brengen, zodat ze geheel voldoen aan de richtlijnen.

3. Het zou fijn zijn om ook het plateau welke het dichtst tegen de Structuurweg ligt te ontdoen van de huidige markering en te voorzien van een dunnere markering laag.

Ambtelijk advies:
Wat ons betreft is dit een reële wens. Markeringen kunnen qua materiaal en dikte aangepast worden zonder in te boeten op zichtbaarheid of veiligheid. Een dunnere markering laag kan de ervaren geluidshinder verminderen, zeker voor tweewielers en voertuigen met aanhangers. Het aanpassen van de markering kan snel en kostenefficiënt worden uitgevoerd, zonder dat dit invloed heeft op de verkeersveiligheid. Dit zou dan een maatregel uit coulance zijn, want zoals uit onderzoek blijkt, voldoen we aan alle wettelijke kaders.

4. Ook de markeringsstrepen tussen fietspad en weg op het asfaltgedeelte zouden van een dunnere markering voorzien moeten worden.

Ambtelijk advies:
Wat ons betreft is dit een reële wens. Markeringen kunnen qua materiaal en dikte aangepast worden zonder in te boeten op zichtbaarheid of veiligheid. Een dunnere markering laag kan de ervaren geluidshinder verminderen, zeker voor tweewielers en voertuigen met aanhangers. Het aanpassen van de markering kan snel en kostenefficiënt worden uitgevoerd, zonder dat dit invloed heeft op de verkeersveiligheid. Dit zou dan een maatregel uit coulance zijn, want zoals uit onderzoek blijkt, voldoen we aan alle wettelijke kaders.

5. De bewoners hebben ook nog de volgende melding over de verkeersveiligheid gedaan:
In de bijeenkomst van 10 april 2025 is het volgende daar besproken.

De bewoners snappen niets van de huidige inrichting. Het is onveiliger geworden naar hun mening. Met name de fietsers die vanuit de Boschweg linksaf de Papaverstraat in moeten rijden ervaren veel gevaar daarbij. En er zijn al enkele ongelukken gebeurd na de reconstructie.
De verkeerskundige van de gemeente geeft aan dat de ongelukken niet direct te maken hebben gehad met verkeersonveilige fietssituaties. Hij zal nog eens in gesprek gaan met de politie om de toedracht van de gebeurde ongevallen te bespreken.

Men wil de midden geleider op deze kruising teruggeplaatst, maar dat is vanuit verkeerstechnische overwegingen geen juiste keuze.

Ambtelijk advies:
In een 30 km/u-zone, en specifiek op erftoegangswegen, staat verkeersveiligheid en het principe van gelijkwaardigheid centraal. Het doel is om gemengd verkeer – zoals auto's, fietsers en voetgangers – in een veilige en overzichtelijke omgeving te laten mengen bij lage snelheden. Kruispunten zijn daarbij bewust gelijkwaardig vormgegeven, zodat weggebruikers onderling contact maken en hun snelheid aanpassen.
De plaatsing van een midden geleider op een dergelijk gelijkwaardig kruispunt is vanuit verkeerskundig oogpunt niet wenselijk.

Een midden geleider suggereert een hoofdroute of voorrangsweg en ondermijnt daarmee de gelijkwaardigheid van het kruispunt. Dit kan leiden tot onduidelijkheid over de voorrangssituatie en daardoor tot onveilige verkeerssituaties.

Bovendien geldt dat gelijkwaardige kruispunten zonder midden geleider de meest voorkomende kruisingen zijn binnen Nederlandse 30 km/u-zones en bewezen effectief zijn als het gaat om verkeersveiligheidsmaatregelen, mits goed uitgevoerd. Dit betekent: een duidelijke inrichting die past bij de omgeving, lage rijsnelheden en de aanwezigheid van een verkeersplateau om snelheid af te remmen en het kruispunt visueel te benadrukken.
Ten slotte wordt er op korte termijn een overleg met de politie ingepland om de ongevallen die op dit kruispunt hebben plaatsgevonden te analyseren. Op basis van deze analyse kan worden bepaald wat de achterliggende oorzaken zijn en of aanvullende fysieke maatregelen in deze specifieke situatie überhaupt toereikend en passend zijn om herhaling te voorkomen.
Vanuit de analyse van de onderzoeken en de eisen/wensen van de bewoners wordt het volgende voorgesteld:

1. Verwijderen en aanpassen belijning op het asfaltgedeelte en de plateaus in de asfaltverharding;
2. De kosten van deze aanpassing €30.000,- te bekostigen via exploitatie Verkeersvoorzieningen

Communicatie
Na de reconstructie kwamen er verschillende meldingen van bewoners met een achtertuin aan de Floralaan. Zij meldden geluidsoverlast, trillingen en gevaarlijke situaties doordat de midden geleiders op de weg zijn verwijderd.
Op 23 januari 2025 diende de gemeenteraad een motie in om deze meldingen te laten onderzoeken. Daarna is contact gezocht met een vertegenwoordiging van de bewoners. Samen is een onderzoek aanpak besproken en uitgevoerd.

Participatie
- Er zijn overleggen gevoerd met de betrokken bewoners en een aantal bedrijven die de metingen verrichten.
- De metingen zijn in overleg met de bewoners na de mei vakantieperiode van 2025 uitgevoerd.

Duurzaamheid
Niet van toepassing.

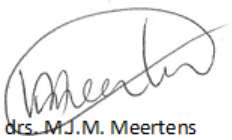
Financiële toelichting
Geen financiële consequenties.

Bijlage(n)
- Gesprekverslag van bijeenkomst bewoners en belanghebbenden van 10 april 2025
- Rapportage Omgevingsdienst Midden en West Brabant betreffende onderzoeksresultaten trillingen
- Rapportage van De Roever inzake onderzoeksresultaten geluid
- Hoogtemetingen verkeersplateaus

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van de gemeente Meierijstad

De secretaris, De burgemeester



drs. M.J.M. Meertens ir. C.H.C. van Roolj