

Besprekingsverslag

Gespreksdatum	25 juni 2025	Verzenddatum	
Ons kenmerk	Versie na controle bewoners.	Notulist	
Aanwezig	Zie lijst verslag		
Afwezig			
Kopie aan	Alle door de bewoners aangegeven personen, gemeente Meerijstad, wethouder Van Burgsteden		
Onderwerp	Geluid- en trilling- metingen Floralaan Schijndel		

Verslag per besproken punt

1. Korte voorstelronde:

Vanuit de bewoners welke met hun percelen tegen de Floralaan gelegen zijn waren de volgende personen aanwezig:



De geluidsmetingen

De heer [REDACTED] presenteert de uitkomsten van het geluidsonderzoek
De presentatie wordt meegestuurd met dit verslag.
Conclusie:

Toetsing standaardwaarden en grenswaarden



Er kan overlast worden ervaren met de huidige piekgeluiden. Echter, er worden geen wettelijke normen overschreden.

De piekgeluiden zijn divers.

Soms een autoclaxongeluid, maar vaker een klapperende lading in een aanhanger of een vrachtwagen.

Het heeft dus te maken met hoe de bestuurder met het voertuig de verschillende fysieke obstakels die noodzakelijk zijn om een verkeersveilig gebruik te stimuleren overrijd.

De aanwezige bewoners geven unaniem aan dat juist de piekgeluiden de boosdoener van hun ongenoegen over geluidshinder zijn. De opgangen en afgangen van de 30 km plateaus vanaf de Boschweg richting Hopstraat en Papaverstraat zijn het probleem. De weg tussen de plateaus geeft geen geluidsoverlast.

Dit komt overeen met de metingen. De gemiddelde geluidsbelasting in de tuinen en tegen de gevels is binnen de normen.

De trilling metingen

De heer [REDACTED] geeft in een presentatie de bevindingen vanuit de onderzoeken weer.

Op basis van het onderzoek kan met betrekking tot de optredende trillingen in de omgeving van de Floralaan in Schijndel het volgende geconcludeerd worden.

Binnen de woning Madeliefstraat [REDACTED] en [REDACTED] en Goudsbloemhof [REDACTED] treden trillingen op met een maximum waarde van de effectieve trilling sterkte V_{max} van (afgerond) 0,2 re 1 mm/s. Deze trilling sterkte kan, gezien de oorsprong van de trillingen t.w. verkeer op de Floralaan, gedurende zowel de dag-, avond- als nachtperiode optreden. Hiermee wordt de onderste streefwaarde A1 uit de SBR-richtlijn B voor V_{max} overschreden doch wordt juist voldaan aan de bovenste streefwaarde A2 uit deze richtlijn zoals deze geldt voor herhaald voorkomende trillingen in nieuwe situaties of gewijzigde situaties (nachtperiode). De gemiddelde trilling sterkte V_{max} over de dag-, avond- en nachtperiode bedraagt niet meer dan 0,01 re 1 mm/s. Hiermee wordt voldaan aan de streefwaarde A3 = 0,05 re 1 mm/s welke van toepassing is op V_{max} .

Op grond van de gevonden onderzoeksresultaten en voornoemde toetsing kan gesteld worden dat hinder als gevolg van trillingen vanwege het verkeer op de gereconstrueerde Floralaan in Schijndel niet verwacht mag worden. De huidige klachten met betrekking tot trillinghinder kunnen, uitgaande van voornoemd toetsingscriterium, dan ook ongegrond verklaard worden.

Tot zover de uitkomsten van de onderzoeken.

Reactie bewoners, voorzien van ambtelijk advies Meerijstad

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 bromfietzers 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 op 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.

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, ook mal waren ook die 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.

3. Het zou fijn zijn om ook het plateau die 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.

Doordat [REDACTED] (verkeer) wat eerder de vergadering moest verlaten zijn de wensen van de bewoners met hem besproken en in dit verslag opgenomen als "Ambtelijk advies".

Dit verslag gaat richting bewoners, evenals de presentaties van de onderzoeken.

De uitkomsten van het advies worden voorgelegd aan het college en daarna aan de gemeenteraad.

De te nemen acties vanuit de besloten zaken door de gemeenteraad worden gedeeld met de bewoners.