

Nota Zienswijzen en ambtshalve wijzigingen Actieplan Geluid 2024-2029 Best

1. Algemeen

Het ontwerp Actieplan 2024-2029 heeft zes weken ter inzage gelegen in het gemeentehuis te Best en is gepubliceerd op de gemeentelijke website. Het Actieplan was tevens digitaal raadpleegbaar op de gemeentelijke website en op de website van de Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant. In de periode van 25 september 2024 tot en met 5 november 2024 kon eenieder een zienswijze over het Actieplan indienen. Gedurende de ter inzagelegging zijn er 2 zienswijzen binnengekomen.

2. Wijze van behandeling

Onder 3 en 4 is een overzicht van de ingekomen zienswijzen opgenomen. Iedere reclamant (indiener zienswijze) heeft een nummer gekregen om de reactie te kunnen onderscheiden.

In het overzicht is de beantwoording van gemeentewege op de ingebrachte zienswijze opgenomen. Per reclamant zijn opgenomen:

- adres van reclamant (geanonimiseerd in kader van Wbp¹);
- datum van indiening zienswijze (dagtekening) en datum van ontvangst;
- een samenvatting van de zienswijze;
- per zienswijze is de reactie van de gemeente opgenomen;
- in de conclusie is aangegeven of de reactie leidt tot een wijziging of aanvulling van het Actieplan 2024-2029.

Alle zienswijzen zijn ontvankelijk verklaard. De zienswijzen zijn in hun geheel beoordeeld. Naar aanleiding van de ingebrachte zienswijzen kan er sprake zijn van door te voeren wijzigingen in het vast te stellen Actieplan. Voor zover dit het geval is, wordt dit vermeld in de betreffende zienswijze en het onderdeel wijzigingen van de nota zienswijzen.

3. Overzicht indieners zienswijzen

Onderstaande tabel bevat een overzicht van de ingekomen zienswijzen van de reclamanten.

Naam	Nr
Bewoners Salderes/Bewonersoverleg Salderes - Zienswijze actieplan geluid, deel B	1
Stichting Bewonersoverleg Villawijk Koekoekbos - Zienswijze BO-Villawijk--Koekoekbos.docx - notities BO-240430-actieplan-geluid-deel-a-algemeen - notities BO-240910-ontwerp-actieplan-geluid-deel-b-best	2

¹ Wet bescherming persoonsgegevens

4. Ingekomen zienswijzen

Hieronder worden in de linker kolom de ingekomen zienswijzen weergegeven, daarnaast een reactie van de gemeente en onderaan een conclusie ten aanzien van de noodzaak om het Actieplan aan te passen op basis van de overwegingen ingebracht in de zienswijzen.

1. Bewoners Salderes/Bewonersoverleg Salderes Ingekomen 22-10-2024 / dagtekening 20-10-2024	
Zienswijze	Reactie gemeente
a. De geluidbelasting wordt op basis van berekeningen berekend. Er worden geen representatieve metingen ter plaatse gedaan.	<p>Dat klopt: In de 4e tranche zijn de berekeningen van de geluidbelasting L_{den} en L_{night} uitgevoerd volgens de rekenmethode "CNOSSOS". De Europees gestandaardiseerde "gemeenschappelijke rekenmethode" uit de Europese richtlijn 2015/996 van 19 mei 2015 welke is opgenomen in de Nederlandse wetgeving. Vanaf 2022 rekt heel Europa met de rekenmethode CNOSSOS, de nieuwe rekenmethode geluid.</p> <p>Aangezien de berekeningen een wettelijke verplichting zijn, zijn er geen geluidmetingen uitgevoerd. Het geluidniveau van een weg is nooit constant. Binnen 24 uur wisselen drukke en rustige perioden elkaar af. Ook binnen een jaar is er verschil in veel en weinig verkeer. En er zijn veel andere omgevingsgeluiden, zoals bijvoorbeeld railverkeer, industrie en vliegverkeer. Daarom wordt geluid berekend en niet gemeten. Ook een belangrijke reden om geluid vooral te berékenen, is dat we met metingen geen voorspellingen kunnen doen, bijvoorbeeld bij veranderingen.</p>
b. In de berekeningen worden aannames gedaan met betrekking tot de verkeersdichtheid en worden conclusies getrokken op basis van veronderstellingen, gevolgen verkeersdichtheid door nieuwe wijken en bedrijvigheid en wegomlegging, welke in beton gegoten zijn.	<p>Voor de verkeersgegevens wordt het Brabantse verkeersmodel (BBMA) gehanteerd. Meer informatie is te vinden op : Home - Verkeersmodel BBMA</p> <p>Het verkeersmodel is een dynamisch model. Bij het opstellen van een verkeersmodel wordt de huidige situatie als uitgangspunt genomen met daaraan toegevoegd alle ontwikkelingen. Tevens wordt er gebruik gemaakt van de laatste sociaal-economische gegevens (inwoners en arbeidsplaatsen).</p> <p>Het softwareprogramma van het verkeersmodel genereert naar aanleiding van bovenstaande input de verkeersstromen over de wegen in de regio. Het is niet</p>

	<p>zo dat van alle wegen telgegevens bekend zijn. Het softwareprogramma genereert deze verkeersgegevens.</p> <p>Met een bepaalde regelmaat worden de gegevens uit het verkeersmodel naar aanleiding van verkeerstellingen in de verschillende gemeentes gekalibreerd. Het softwareprogramma checkt of deze verkeerstellingen overeenkomen met de door het programma gegenereerde verkeersstromen. Eventueel verkeerd gegenereerde verkeersstromen worden gecorrigeerd.</p> <p>In maart/april 2025 staat een periodieke verkeerstelling gepland, waarbij we de zeven telsystemen van de gemeente steeds twee weken plaatsen op verschillende locaties. De systemen rouleren over de gemeente om een compleet beeld te krijgen. Hierbij krijgt de locatie Ringweg nabij Salderes prioriteit. Hierbij wordt de hoeveelheid en samenstelling van het verkeer, alsook de snelheid gemeten.</p>
<p>c. De berekeningen monden uit in een daggemiddelde. Hierin wordt geen rekening gehouden met concentraties in tijdsblokken (7.00-9.00 uur) en (16:00-19.00), geluidspieken (motoren), vrachtverkeer en landbouwvoertuigen), snelheidsovertreders en zeker op bepaalde dagen en momenten sprake van voertuigen die met opzet gemodificeerd zijn om meer geluid te produceren dan officieel is toegestaan.</p>	<p>Er is in Europees verband afgesproken dat voor het actieplan geluid de berekeningen van de geluidbelasting L_{den} en L_{night} uitgevoerd worden volgens de rekenmethode "CNOSSOS". In deze rekenmethode wordt, net als in de Nederlandse rekenmethode, uitsluitend uitgegaan van de gemiddelde geluidbelasting over alle etmalen van een jaar. Hierbij worden dus de drukkere periodes en minder drukke periodes gemiddeld. Dat is voor geluid zo bepaald. Er is geen rekenmethode voor piekgeluiden beschikbaar.</p> <p>Incidentele situaties van voertuigen die te hard rijden en/of meer geluid produceren zijn en kunnen niet in de berekeningen meegenomen worden. Door bijvoorbeeld handhaving kan dit aangepakt worden, maar dat valt buiten het Actieplan geluid.</p>
<p>d. Verzoek aanpassingen:</p> <p>Wij verzoeken u, daar waar signalen zijn dat de berekeningsmethode niet de juiste geluidbelastingen benaderen, op die plaatsten (onder andere trajecten Ringweg Noord) geluidmetingen te faciliteren welke</p>	<p>In het verleden heeft de gemeente Best op een viertal locaties in Zuidoost Best voor een lange periode geluidmetingen uitgevoerd (van 2012 t/m 2020). Hierdoor is een goed beeld beschikbaar van de geluidbelastingen op die punten en de geluidmetingen gecombineerd met de berekeningen. Hieruit bleek dat de meetgegevens redelijk goed overeenkwamen met de rekenresultaten uit het model. Het uitvoeren van</p>

<p>representatief zijn onder normale omstandigheden en drukte.</p>	<p>geluidmetingen op de voorgestelde trajecten in de omgeving Salderes zal daarom evenmin leiden tot aanpassingen in de berekende gemiddelde geluidbelastingen. Aan het uitvoeren van dergelijke geluidmetingen zijn bovendien hoge kosten verbonden.</p>
<p>e. Verzoek aanpassingen:</p> <p>Wij verzoeken u om de werkelijke geluidbelastingen als uitgangspunt te nemen voor de beoordeling in het nemen van geluidbeperkende maatregelen.</p> <p>Wij verzoeken u om niet per definitie uit te gaan van de gemiddelde geluidslast per dag maar geluidspieken zwaar te laten wegen in uw oordeel en te nemen maatregelen.</p>	<p>De gemeente hanteert de wettelijk vastgelegde normen voor de bepaling van de gemiddelde geluidbelastingen, waarin de piekgeluiden zijn verwerkt.</p> <p>Met betrekking tot maatregelen in de omgeving van de Ringweg, heeft op 11 september 2024 heeft een overleg plaatsgevonden tussen de indieners van de zienswijze en de gemeente, waarin is besproken welke acties de gemeente op korte en middellange termijn gaat uitvoeren. De indieners hebben een verslag ontvangen van dit overleg.</p> <p>In de maatregelentabel van het Actieplan staat de Ringweg opgenomen.</p>
<p>f. Verzoek aanpassingen:</p> <p>Wij verzoeken u daar waar overlast wordt veroorzaakt door overtreders dat er passende maatregelen tegen deze overlastgever(s) worden genomen door het invoeren van (traject-) controles.</p>	<p>Een van de besproken acties tijdens het -bij punt e- genoemd overleg van 11 september 2024 is het verzoek aan de politie om de snelheid te handhaven.</p> <p>Naar aanleiding van ons verzoek liet de politie ons echter op 11 november 2024 weten dat ze -gezien de incidenten op deze weg- geen aanleiding ziet om hier snelheidscontroles uit te voeren middels een lasergun. Incidentele controle zal volgens de politie niet het gewenste effect hebben op het gedrag van de automobilisten. De politie gaat dan ook geen capaciteit vrijmaken voor incidentele controles met een lasergun.</p> <p>Daarnaast heeft de politie deze locatie nogmaals voorgelegd in het overleg met verkeershandhaving. Dit is een overleg waarbij 1x per jaar de nieuwe locaties voor het inzetten van de radarauto worden besproken. Zoals al eerder is geconcludeerd, is bij deze selectie voor Best, de Ringweg niet in beeld gekomen. De gebruikte data spreekt van enkele excessen in extreem hoge snelheden per maand, maar geen structureel knelpunt. Daarom is de Ringweg niet geselecteerd. Andere locaties in Best laten een groter aantal knelpunten zien.</p>

De provincie Noord-Brabant heeft trajectsnelheden bepaald over de periode 2021-2024 op basis van floating-car-data -van o.a. TomTom. Op het traject Veldweg –Wilg is een gemiddelde snelheid gemeten van 60-65 km/h (zie onderstaande tabel). Dit beeld is al jaren gelijk en ruim onder de toegestane snelheid van 80 km/h.

Wegnaam	Wegvak	Maximumsnelheid	Tijdvak																																
			2022-01	2022-02	2022-03	2022-04	2022-05	2022-06	2022-07	2022-08	2022-09	2022-10	2022-11	2022-12	2023-01	2023-02	2023-03	2023-04	2023-05	2023-06	2023-07	2023-08	2023-09	2023-10	2023-11	2023-12	2024-01	2024-02	2024-03	2024-04	2024-05	2024-06	2024-07	2024-08	2024-09
Ringweg	Oirschotseweg-Veldweg	50	41	42	43	42	42	41	42	43	41	39	41	41	41	42	43	43	42	41	43	44	41	41	41	41	41	42	42	43	42	42	43	43	41
Ringweg	Veldweg-Wilg	80	60	62	60	64	63	64	65	62	60	60	58	57	61	63	62	59	60	64	65	60	60	60	60	60	60	62	62	60	62	62	65	62	
Ringweg	Aansluiting A2 (richting oost)	80	40	40	40	40	40	40	40	40	39	39	39	38	40	40	40	40	40	40	41	39	39	39	39	39	40	40	40	39	40	41	40	39	
Ringweg	Aansluiting A2 (richting west)	80	34	34	34	34	34	35	36	34	32	33	33	33	34	34	34	33	34	34	37	34	32	32	32	32	34	34	34	32	34	32	36	34	
Ringweg	Best-West-Veldweg	80	68	69	69	69	69	68	70	70	69	68	68	68	65	68	69	69	68	68	69	70	67	68	66	66	68	68	68	67	68	68	69	67	
Ringweg	Veldweg-Oirschotseweg	50	37	37	38	38	37	37	39	40	37	34	34	36	34	37	37	36	36	37	39	41	36	36	34	33	34	36	36	38	37	37	38	39	36

Conclusie

De zienswijzen zijn op tijd ingediend. Ze geven geen aanleiding om het Actieplan aan te passen.

**2. Stichting Bewonersoverleg Villawijk Koekoekbos
Ingekomen 5-11-2024 / dagtekening 5-11-2024**

a. Ondanks dat een Actieplan geluid als doel heeft om geluidbelaste locaties in kaart te brengen en te onderzoeken of maatregelen kunnen worden getroffen om de geluidbelasting te verminderen, een zgn. inventarisatie en analyse, zonder concrete maatregelen of budgetten om knelpunten op te lossen willen wij als BO een tweetal punten specifiek onder de aandacht brengen.

- In de wijk Villawijk-Koekoekbos is in toenemende mate last van het vlieglawaaï van Eindhoven Airport, met name bij noordoosten wind, en waarschijnlijk door toegenomen spanningen op het wereldtoneel, vanwege meer militaire vliegbewegingen in het luchtruim. De hinder is objectief o.b.v. geluidbelasting, persoonsgebonden en ook gelegen in de militaire vliegvlucht en hun vliegroutes. De vliegbewegingen van de militaire vloot

- Vliegbasis Eindhoven heeft minder dan 50.000 vliegbewegingen. Het Ministerie van Defensie is hiervoor verantwoordelijk, vanwege het feit dat Vliegbasis Eindhoven een militair vliegveld is, met Eindhoven Airport als civiele medegebruiker en van nationaal belang is. Door het Ministerie van Defensie is de vastgestelde Ke-contour beschikbaar gesteld. Voor vliegtuiglawaai is de voor Eindhoven Airport bekende Ke-contour gehanteerd voor de opgestelde kaarten en tabellen. Vanwege het feit dat Eindhoven Airport een militair vliegveld is, met burgermedegebruik, is er officieel nog geen geschikte omrekening beschikbaar gesteld van Ke naar L_{den}. De dosis-effectrelaties voor vliegverkeer in Ke zijn niet bepaald. Voor luchtvaartlawaai van Eindhoven Airport/vliegbasis Eindhoven zijn deze

<p>zien er willekeurig uit en niet volgens een vaste lijn zoals burgerluchtvaart. Het lijkt ons onwaarschijnlijk dat de hinder beperkt is tot de in het plan vermelde 18 woningen van de 91 in de wijk en appartement complex met ca. 23 appartementen. Woningen aan de Deze zijde van de wijk hebben nl. ook te maken met overvliegende militaire vloot. Het BO wil daarom hier haar zorgen uiten over de bewoonbaarheid van de wijk.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reeds eerder heeft het BO Villawijk-Koekoekbos contact gehad met medewerkers van de gemeente, over de voorgenomen verbreding van de A58 met twee rijstroken. Wederom willen wij onze zorgen uiten over de verwachte toename van geluidshinder ter hoogte van het viaduct over de Bosdijk met daarbij het verzoek om bij dit viaduct ten minste aan de kant van Best een voetscherm te plaatsen ter reductie van het bandengeluid. 	<p>dosis-effectrelaties in Ke of L_{den} dus niet vastgesteld, deze zijn daarom niet in de rapportages opgenomen.</p> <p>De gemeente Best kan, net als de omringende gemeenten, haar zorgen uiten bij de daarvoor ingestelde werkgroep. Bij 'Samen op de hoogte' en het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO) komen o.a. deze onderwerpen aan de orde.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rijkswaterstaat (RWS) is verantwoordelijk voor Rijkswegen en -spoorwegen. RWS moet hiervoor een eigen Actieplan geluid opstellen. De geplande wegverbredingen van de A58 tussen Eindhoven-Tilburg en Annabosch-Galder, lopen vertraging op vanwege de stikstofproblematiek. In het verleden zijn hiervoor al wel onderzoeken uitgevoerd. Zodra het voornemen tot verbreding weer actueel wordt, zal de gemeente input leveren aan RWS. Hierbij zal de gemeente zeker aandacht vragen voor de gevolgen voor omwonenden. Op dit moment is niet bekend welke geluidreducerende maatregelen RWS in de nieuwe rapporten gaat opnemen.
<p>b. Daarnaast vielen ons de volgende zaken op die ons inziens aandacht/beantwoording behoeven.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Voor de 4^{de} tranche is 2021 als peiljaar gebruikt om de geluidbelastingkaarten te maken waar vervolgens de knelpunten uit volgen. In dit peiljaar 2021 waren er maatregelen in het kader van Corona van kracht, waaronder beperking van het vliegverkeer. Het is dan ook de vraag hoe representatief de gemeten geluidbelasting is? Er is alleen voor wegverkeer gecorrigeerd. - Van wie/welke instantie moest 2021 als peiljaar gebruikt worden? 	<p>Zoals in het actieplan deel A en B is opgenomen zijn de geluidbelastingen berekend in L_{den} en L_{night}. Er zijn dus geen geluidbelastingen gemeten. De geluidbelastingkaarten en tabellen voor deze 4^e tranche zijn berekend voor het peiljaar 2021. Het peiljaar conform de richtlijn is 2021. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en de provincies hebben de verkeersintensiteiten van 2019 gehanteerd voor het peiljaar 2021. Voor een uniform landelijk beeld heeft de agglomeratie Eindhoven zich hierbij aangesloten voor de geluidbelastingkaarten. Dit in verband met de Corona/Covid- pandemie waardoor 2020/2021 mogelijk geen representatief beeld geeft voor de verkeersintensiteiten.</p>

<p>c. De genoemde vier geluidsoorten - wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai, industrielawaai en luchtverkeerslawaai - zijn van toepassing op Best. Daarnaast is ook geluid t.g.v. scheepvaart (waterschapswegen) aan de orde. Deze geluidsoort ontbreekt in het geluidplan.</p>	<p>Het omgevingslawaai voor het Actieplan geluid betreft vier geluidsoorten die (verplicht) opgenomen worden: wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai, industrielawaai en luchtverkeerslawaai. De gemeente Best heeft alleen deze verplichte geluidsoorten in het actieplan opgenomen. Scheepvaart is niet verplicht en is daarom niet meegenomen.</p>
<p>d. Voor de burgers betreft het cumulatief van de geluidsbronnen waaraan hij/zij wordt blootgesteld en de geluidbelasting van de verschillende bronnen zou cumulatief weergegeven dienen te worden. Dit geeft de realiteit beter weer.</p>	<p>Het actieplan brengt de geluidbelastingsklassen per geluidsoort in beeld. De aantallen zijn per bron opgenomen in de tabellen en ook als zodanig in beeld gebracht. Voor wegverkeerslawaai zijn de geluidbelastingen ten gevolge van alle wegen cumulatief opgenomen. Dit is in overeenstemming met de EU-richtlijn omgevingslawaai.</p>
<p>e. De gemeente kan als bronbeheerder maatregelen treffen voor de eigen geluidsbronnen, echter zonder invloed op vliegverkeer, railverkeer en rijkswegen die ook van toepassing zijn op Best, kunnen die maatregelen teniet gedaan worden en burgers aan te grote geluidsbelasting worden blootgesteld.</p>	<p>Dit klopt. De bronbeheerders die aangewezen zijn kunnen alleen invloed uitoefenen op eigen geluidsbronnen. De gemeente bevestigt dat zij geen invloed heeft op de maatregelen die andere bronbeheerders wel of niet treffen.</p>
<p>f. Omdat er verschillende bronbeheerders zijn is het de vraag in hoeverre de actieplannen worden afgestemd (soort van overkoepelend actieplan). Hoe is het in kaart brengen incl. passende maatregelen georganiseerd resp. gewaarborgd m.b.t. de realistische geluidsbelasting voor burgers? Aangezien het voor de burgers niet uitmaakt wie de bronbeheerder is. Zij worden blootgesteld aan het cumulatief van de geluidsbronnen.</p>	<p>Wettelijk is vastgelegd wie een actieplan moet opstellen. De beschikbare gegevens van Defensie, RWS, de Provincie en ProRail zijn gebruikt voor de bepaling van de geluidbelastingen in Best. Eventuele voorgenomen maatregelen zijn niet afgestemd. Van concrete projecten worden de partijen wel op de hoogte gebracht. Van wegverkeer (ten gevolge van bijvoorbeeld gemeentelijk, provinciale- en rijkswegen) is de geluidbelasting wel cumulatief opgenomen op de kaarten.</p>
<p>g. Wat maakt dat gemeenten niet verplicht zijn om maatregelen te treffen? De indruk van een papieren exercitie wordt nu gewekt.</p>	<p>Een Actieplan geluid heeft als doel om geluidbelaste locaties in kaart te brengen en te onderzoeken of maatregelen kunnen worden getroffen om de geluidbelasting te verminderen. Het Actieplan Geluid bevat alleen beleidsvoornemens en beperkt zich tot een inventarisatie en analyse. De concrete maatregelen die de gemeente neemt zijn mede afhankelijk van nieuwe infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen en het</p>

	<p>kwaliteitsplan voor openbare ruimte en wegen. Het Actieplan geluid leidt niet direct tot het oplossen van knelpunten. In het Actieplan staat wel een overzicht van de projecten die de komende jaren zijn gepland. Bij de uitvoering van die projecten wordt beoordeeld welke maatregelen effectief en rendabel zijn. De gemeente moet verantwoorden welke maatregelen zijn overwogen en uitgevoerd om overschrijdingen van de plandrempel te voorkomen.</p>
<p>h. Het feit dat het Eindhoven Airport een militair vliegveld is met civiele medegebruiker baart ons zorgen, er zou ook actief gestuurd dienen te worden op het verminderen van de militaire luchtvaart m.a.w. 30% reductie van geluidbelasting in 2030 voor ALLE vliegverkeer.</p>	<p>Er wordt in het kader van de afspraken die gemaakt zijn n.a.v. het rapport van Geel “Opnieuw Verbonden” actief gestuurd op 30% geluidsreductie van de civiele luchtvaart. Hier is het militaire verkeer niet in opgenomen. Dit aanpassen ligt formeel buiten de macht van de gemeenten. Met Samen op de hoogte en het LEO wordt hierover in een breder kader, zowel met Defensie als met I&W overleg gevoerd.</p>
<p>i. In het document worden verschillende jaartallen gegeven voor tranches resp. kaarten. Met een jaar verschil. Zie bijv. 3.1 en 3.4 in deel A. Wat zijn de juiste jaartallen?</p>	<p>In figuur 1 van hoofdstuk 3.1 in deel A is dit opgenomen voor de 4 tranches. De kaarten en tabellen worden over het algemeen een jaar eerder opgesteld. Daarna volgt het actieplan een jaar later. In deze 4^e tranche is dat nog later, omdat daar uitstel voor verleend. Dit heeft o.a. te maken met de gewijzigde wetgeving. Op de site van het IPLO staat daarover veel achtergrond informatie.</p>
<p>j. Sluit de nu gehanteerde rekenmethode CNOSSOS beter aan bij de realiteit of niet?</p>	<p>Deze vraag kan niet zondermeer beantwoord worden, maar is ook eigenlijk niet relevant voor de inhoud van het Actieplan. Waar het in het Actieplan om gaat, is het vergelijken van de geluidbelasting van verschillende gebieden binnen de gemeente ten opzichte van elkaar. De gebruikte rekenmethode maakt hierbij niet heel veel verschil. Dat we CNOSSOS nu verplicht moeten gebruiken is om op Europees niveau de berekeningsresultaten beter met elkaar te kunnen vergelijken.</p>
<p>k. Hoe moeten de resultaten nu gelezen worden als deze niet met eerdere tranches te vergelijken zijn? En met welke gevolgen? Op enkele plekken in het plan worden conclusies getrokken, echter ook melding</p>	<p>Gezien de vele wijzigingen die in de 4^e tranche zijn doorgevoerd is vergelijking lastiger, maar we hebben dit zo goed als mogelijk gedaan. Meer informatie hierover is te vinden op https://iplo.nl/thema/geluid/regels-geluid-</p>

<p>gemaakt dat door de andere rekenmethode tranches niet met elkaar te vergelijken zijn.</p>	<p><u>handig-toepassen/uitvoering-Actieplan-geluid/onderzoek-rekenmethode-cnossos/</u>. Wel heeft in het actieplan een evaluatie plaatsgevonden. Door in de 4^e tranche de berekeningen met zowel de Europese als de Nederlandse rekenmethode uit te voeren kon de vergelijking met de 3^e tranche beter worden gemaakt.</p>
<p>l. Als L_{den} jaargemiddelde is, dan geen rekening gehouden met seizoenen waarin mensen of meer binnen of meer buiten leven. Daarnaast, de geluidbelasting varieert gedurende een etmaal, de nacht middelt het geluid overdag bij de L_{den} uit.</p>	<p>Er is in Europees verband afgesproken dat voor het Actieplan geluid de berekeningen van de geluidbelasting L_{den} en L_{night} uitgevoerd worden volgens de rekenmethode "CNOSSOS". In deze rekenmethode, wordt, net als in de Nederlandse rekenmethode, uitsluitend uitgegaan van de gemiddelde geluidbelasting over alle etmalen van een jaar. Hierbij worden dus de drukke periodes en minder drukke periodes gemiddeld. Net als de seizoenen.</p>
<p>m. Positief is dat er een belevingsonderzoek plaatsvindt en blijft plaatsvinden, want een meting / getal zegt niets over hoe de ervaring is.</p>	<p>De gemeente ziet een belevingsonderzoek als een belangrijk instrument om zicht te krijgen op de ervaring van geluidshinder door inwoners.</p>
<p>n. Op het eerste gezicht lijkt het onwaarschijnlijk dat 70 woningen te maken hebben met luchtvaartlawaai. Dit blijkt ook uit bijlage 7 "Uit dat onderzoek blijkt dat ernstige geluidshinder en slaapverstoring zich niet beperken tot de zones die gebruikelijk in beeld gebracht worden (volgens de wettelijk voorgeschreven rekenmodellen) en beschouwd worden bij beleidsafwegingen." M.b.t. luchtvaartlawaai maken wij ons als BO dan ook zorgen.</p>	<p>Het aantal van 70 woningen is gebaseerd op de tellingen van de woningen vallend binnen de 35 Ke contour. Zoals eerder is aangegeven is het Ministerie van Defensie verantwoordelijk voor Eindhoven Airport. De gemeente Best behartigt de belangen van haar inwoners via de daarvoor ingestelde werkgroep. Met 'Samen op de hoogte' en het LEO wordt hierover in een breder kader overleg gevoerd.</p>
<p>o. Belang van ventileren is sinds Corona goed duidelijk geworden. Aannemelijk is dan dat de effecten van de geluidisolatie sterk verminderd zijn, zoals beschreven op pagina 11 in deel A. Met in de praktijk grotere geluidsbelasting. Graag hiervoor corrigeren in de plannen resp. maatregelen zodat deze ook realistisch worden (representativiteit).</p>	<p>Het is aan inwoners zelf om te bepalen hoe ze ventileren. Daarnaast was en is ventilatie altijd al belangrijk. En ventilatie is ook een vereiste uit het Bouwbesluit. Ventileren kan via suskasten o.i.d. of ventileren kan via een geluid onbelaste zijde, waardoor ventileren geen nadelige invloed hoeft te hebben op de geluidisolatie.</p>

<p>p. Onder 4.2 in deel A is het ongewenst dat bronbeheerder de eigen nul-situatie zal bepalen. Risico bestaat dat deze gunstig wordt bepaald voor de bronbeheerder.</p>	<p>In de Omgevingswet worden gemeentes ertoe verplicht om de nul situatie te bepalen middels het opstellen van een Basis Geluid Emissiekaart (BGE) voor een aantal wegen. De BGE is gebaseerd op diverse gegevens. Voor de verkeersgegevens wordt het Brabantse verkeersmodel (BBMA) gehanteerd. Daarin zijn de wegen en wegvakken opgenomen en worden telpunten en tellingen gebruikt die belangrijke data vormen voor de verkeersmodellen. Ze worden namelijk gebruikt voor het kalibreren van het basisjaar van een verkeersmodel, zodat dit zo goed mogelijk overeenkomt met de werkelijkheid. Ook de sociaal economische data als inwoners, arbeidsplaatsen en verplaatsingen worden meegenomen. Voor toekomstige jaren zijn ook de effecten van infrastructurele projecten meegenomen. Dit alles maakt het voor gemeenten onmogelijk om een gunstig (er) nul situatie te bepalen.</p>
<p>q. Door aftrek te laten vervallen wordt voorkomen dat de werkelijke geluidsbelasting hoger is dan de wettelijke grenswaarden. Doet dit laten vervallen van de aftrek ook recht aan de realiteit of pakt dit gunstig uit voor de wettelijke grenswaarden? Zie 4.8.2 Plandrempel onder de Omgevingswet bestaande situaties per gebiedstype in deel A.</p>	<p>De berekeningen voor de kaarten en tabellen en ook voor het Actieplan zijn altijd exclusief aftrek uitgevoerd. Bij de invoering van de Omgevingswet zijn meerdere aanpassingen doorgevoerd, ook voor de plandrempel. De vraag kan daarom niet zondermeer beantwoord worden. Dit is ook niet persé het doel van het Actieplan. Waar het om gaat -en wat wel duidelijk naar voren komt uit de geluidbelastingkaarten- is welke gebieden in Best meer geluidbelast zijn dan andere. De maatregelen genoemd in deel B van het Actieplan zijn vervolgens bedoeld om de geluidbelasting in de meest belaste gebieden waar mogelijk te beperken.</p>
<p>r. Tenslotte, bovenstaande lijst is niet compleet. In zowel deel A als deel B hebben wij onze input in rood en blauw aangegeven. Een deel overlapt met bovenstaande en deels zijn het nieuwe resp. andere punten die wij ook van belang achten.</p>	<p>De vele reacties die gegeven zijn in zowel deel A als deel B van het Actieplan geluid 2024-2029, overlappen grotendeels bovenstaande punten. Verder staan er nog extra opmerkingen en vragen in. Opmerkingen nemen we voor kennisgeving aan. Antwoorden op de enkele extra vragen zijn terug te vinden via 'links' die in het Actieplan staan opgenomen. Zowel voor de geluidbelastingkaarten, de tabellen als het Actieplan is uitgegaan van de wettelijke vereisten die gesteld zijn voor het opstellen van deze documenten. In de bijlagen</p>

	van het Actieplan staan toelichtingen opgenomen wat er in deze tranche anders is dan bij de vorige tranche. Meer info is ook te vinden op de site van IPLO en in de rapporten van het RIVM. We beperken ons derhalve tot de reacties a t/m q.
Conclusie	
De zienswijzen zijn op tijd ingediend. Ze geven geen aanleiding om het Actieplan aan te passen.	

5. Ambtshalve wijzigingen

Hieronder wordt ingegaan op de aanpassingen die ten opzichte van het ontwerp Actieplan worden doorgevoerd op basis van ambtshalve verbeteringen. De wijzigingen zijn geordend naar aanleiding van de ambtshalve verbeteringen.

Om [omgevingsdocumenten te publiceren](#), zijn de Standaard voor officiële publicaties (STOP) en Toepassingsprofielen omgevingsdocumenten (TPOD) ontwikkeld. Veel aanpassingen ten opzichte van het ontwerp Actieplan, hebben te maken met de omzetting van het Actieplan naar een publiceerbaar document via de Landelijke Voorziening Bekendmaken en Beschikbaar stellen (LVBB).

Ambtshalve wijzigingen van het Actieplan geluid 2024-2029 ten opzichte van het ontwerp-Actieplan

Paragraaf- en paginanr in ontwerp Actieplan	Gewijzigd paragraaf-nummer	Beschrijving wijziging
Algemeen		<ul style="list-style-type: none"> Deel A en B zijn samengevoegd. Daarom zijn alle hoofdstukken, paragrafen, voetnoten, afbeeldingen en tabellen hernummerd. De functionaliteit van voetnoten wordt niet ondersteund in de publicatiestandaard. Alle voetnoten zijn daarom verplaatst naar het einde van de alinea of paragraaf waar ze bij horen.
Algemeen		<ul style="list-style-type: none"> Als een hoofdstuk of paragraaf was onderverdeeld in (sub)paragrafen wordt tekst direct onder de titel niet ondersteund in de publicatiestandaard. Daarom is die tekst in de meeste gevallen verplaatst naar de eerste paragraaf in dat hoofdstuk. In dat geval zijn er vetgedrukte subkopjes toegevoegd. Soms is een extra paragraaf toegevoegd met de titel 'Algemeen'. De paragraafnummering is in die gevallen aangepast.
Algemeen		<ul style="list-style-type: none"> Alle decoratieve afbeeldingen zonder feitelijke functie zijn verwijderd.
Samenvatting deel A	1.1.1	<ul style="list-style-type: none"> De titel: 'Samenvatting' is gewijzigd in: 'Samenvatting deel A' In de eerste zin is tussen 'Nuenen ca.' en 'Veldhoven' het woordje 'en' toegevoegd.
2.4.4 pag 11	1.2.4.5	<ul style="list-style-type: none"> De paragraaftitel: 'Dosis effect-relaties in de 4e tranche wegverkeerslawaaï en spoorweglawaaï' is gewijzigd in: '<i>Dosis-effectrelaties in de 4e tranche wegverkeerslawaaï en spoorweglawaaï</i>' In voetnoot 6 is de tekst: 'dosis effect-relaties' gewijzigd in: '<i>dosis-effectrelaties</i>'

2.4.4 pag 13	1.2.4.5	<ul style="list-style-type: none"> In voetnoot 8 is de tekst: 'Regeling geluid milieubeheer' gewijzigd in: '<i>artikel 9 van de Regeling geluid milieubeheer gebruikt de toename van het aantal gevallen van ischemische hartziekten (IHD) door wegverkeerslawaaai als indicator voor geluidhinder</i>'.
2.4.6 pag 13	1.2.4.7	<ul style="list-style-type: none"> De tweede paragraaftitel: 'Ke (Kosten eenheid) in paats van L_{den}' is verwijderd.
3.1 pag 17	1.3.2	<ul style="list-style-type: none"> De titel van figuur 1: 'Overzicht acties 1^e, 2^e tranche, 3^e tranche en 4^e tranche' is gewijzigd in: 'Overzicht acties 1^e tranche, 2^e tranche, 3^e tranche en 4^e tranche'.
3.2 pag 17	1.3.3	<ul style="list-style-type: none"> De afbeelding: 'Stappenplan actieplan geluid' is genummerd en voorzien van een titel, omschrijving en bronvermelding.
3.3 pag 18	1.3.4	<ul style="list-style-type: none"> Aan het begin van de paragraaf is de tekst: '<i>Stap 1: Start</i>' toegevoegd.
4.5 pag 26	1.4.6	<ul style="list-style-type: none"> Aan het einde van de eerste zin de afkorting van Metropoolregio Eindhoven '<i>(MRE)</i>' toegevoegd.
4.8 pag 28	1.4.9.1	<ul style="list-style-type: none"> In de eerste regel is de tekst: '(zie tabel 6 onder 4.8.2)' gewijzigd in: '(zie tabel 6 <i>in paragraaf 1.4.9.3</i>)'. In voetnoot 19 is de tekst: 'In artikel 3.26 van het Besluit kwaliteit leefomgeving is nog 1000 mvt/etm opgenomen. Dit wordt 2.500 mvt/etm, hier dient nog een koninklijk besluit overgenomen te worden.' gewijzigd in: 'In artikel 3.26 van het Besluit kwaliteit leefomgeving is nog 1000 <i>motorvoertuigen per etmaal</i> opgenomen. Dit wordt 2.500 <i>motorvoertuigen per etmaal</i>, hier dient nog een koninklijk besluit <i>over genomen</i> te worden.'
Tabel 5 pag 30	1.4.8.1	<ul style="list-style-type: none"> In de 4^e kolom, 1^e rij van tabel 5 is de titel: 'Opmerking' gewijzigd in 'Opmerking (<i>zie onder deze tabel</i>)' In de 1^e kolom, 4^e rij van tabel 5 is de tekst: 'Lokale spoorwegen (3) en Hoofdspoorwegen' gewijzigd in: 'Lokale spoorwegen (<i>zie opmerking 3 onder deze tabel</i>) en hoofdspoorwegen'
Tabel 6 pag 31	1.4.8.2	<ul style="list-style-type: none"> In de 3^e kolom, 13^e rij van tabel 6 is de tekst: '70 L_{de}' gewijzigd in: '70 L_{den}' In de 5^e kolom, 13^e rij van tabel 6 is de tekst: '50 L_{nigh}' gewijzigd in: '50 L_{night}'
5.1.1	1.5.2	<ul style="list-style-type: none"> De tekst uit paragraaf '5.1.1 Stille wegdekken' is verplaatst naar een niveau hoger, onder paragraaf 'Bronmaatregelen: maatregelen aan voertuigen of wegdek of verkeersmaatregelen'. Er is een vet subkopje 'Stille wegdekken' gemaakt.
Hoofdstuk 6	1.6	<ul style="list-style-type: none"> De laatste zin van dit hoofdstuk: 'Na vaststelling van het ontwerp-Actieplan door de colleges van burgemeester en

		<p>wethouders, wordt het ontwerp-Actieplan ter inzage <i>worden</i> gelegd, voor de gemeenteraad en burgers.’ is gewijzigd in: ‘Na vaststelling van het ontwerp-Actieplan door de colleges van burgemeester en wethouders, wordt het ontwerp-Actieplan ter inzage gelegd, voor de gemeenteraad en burgers.’</p>
Samenvatting deel B	2.1.1	<ul style="list-style-type: none"> • De titel: ‘Samenvatting’ is gewijzigd in: ‘Samenvatting deel B’. • In de eerste regel is de tekst: ‘Voor u ligt <i>het</i> Deel B van Actieplan geluid voor <i>uitsluitend</i> de gemeente Best, dat is opgesteld in het kader van de EU-Richtlijn Omgevingslawaaai.’ gewijzigd in ‘Voor u ligt <i>deel</i> B van het Actieplan geluid voor de gemeente Best, dat is opgesteld in het kader van de EU-Richtlijn Omgevingslawaaai.’ • In de eerste zin van de 3^e alinea is de tekst: ‘In het bijbehorende algemene deel A van het Actieplan geluid is eerst de wetgeving en opzet van het onderzoek beschreven voor de zes gemeenten binnen de agglomeratie Eindhoven.’ gewijzigd in: ‘In het bijbehorende <i>Hoofdstuk 1</i>, het algemene deel A van het Actieplan geluid, is eerst de wetgeving en opzet van het onderzoek beschreven voor de zes gemeenten binnen de agglomeratie Eindhoven.’ • In de laatste zin van de alinea boven het kopje ‘Overige maatregelen’ is de tekst: ‘Daarnaast kunnen maatregelen nodig zijn die buiten de invloedssfeer van de gemeenten vallen, zeker bij vliegverkeer en railverkeer.’ gewijzigd in ‘Daarnaast kunnen maatregelen nodig zijn die buiten de invloedssfeer van de gemeente vallen, zeker bij vliegverkeer en railverkeer.’ • In de alinea ‘Overige maatregelen’ is de afkorting ‘OW’ gewijzigd in: ‘Omgevingswet’. • In de alinea ‘Overige maatregelen’ zijn in de tekst ‘Ruimtelijke- en Infrastructurele Ontwikkelingen’ de hoofdletters vervangen door kleine letters. • De in een grijs blok geplaatste alinea ‘<u>Leeswijzer</u>’ is in een tekstvak geplaatst.
1.2 pag. 4	2.1.3	<ul style="list-style-type: none"> • De in een grijs blok geplaatste alinea die begint met de tekst: ‘In het bijbehorende algemene deel A van het Actieplan geluid...’ is in een tekstvak geplaatst. • De afbeelding: ‘Milieupaneel’ is genummerd en voorzien van een titel, omschrijving en bronvermelding. Als omschrijving is de tekst gebruikt die direct boven de afbeelding stond.

1.3.2 pag. 6	2.1.4.3	<ul style="list-style-type: none"> In de laatste zin onder het kopje '<u>Vlieglawaai Eindhoven Airport</u>' is de tekst: 'Samenopdehoogte heeft tevens de functie van COVM voor de militaire luchthaven.' gewijzigd in: 'Samenopdehoogte <i>is tevens het communicatiekanaal van het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO) voor de militaire luchthaven</i>' .
1.4 pag 6	2.1.5	<ul style="list-style-type: none"> In de tweede alinea is de tekst: 'Deze kaarten en tabellen zijn in 2022 aan de Minister toegezonden via de Centrale VoorzieningGeluidGegevens ook wel afgekort met <i>de cvgg.</i>' gewijzigd in: 'Deze kaarten en tabellen zijn in 2022 aan de Minister toegezonden via de <i>Centrale Voorziening Geluid Gegevens</i> ook wel afgekort met <i>cvgg.</i>' In voetnoot 2 (hernummerd naar 21) is de tekst: 'Dit in verband met Corona/ Covid- pandemie waardoor <i>in 2020/2021</i> mogelijk geen representatief beeld geeft voor de verkeersintensiteiten.' gewijzigd in: 'Dit in verband met <i>de Corona/Covid-pandemie</i> waardoor <i>2020/2021</i> mogelijk geen representatief beeld geeft voor de verkeersintensiteiten.'
1.6 pag 7	2.1.7	<ul style="list-style-type: none"> In de eerste alinea is de tekst: 'Het Actieplan geluid bevat verder beleidsvoornemens en maatregelen en beperkt zich tot een inventarisatie en analyse (zie tabel 8).' gewijzigd in: 'Het Actieplan geluid bevat verder beleidsvoornemens en maatregelen en beperkt zich tot een inventarisatie en analyse (zie tabel <i>16 in paragraaf 2.4.4.1</i>).' In de tweede alinea is de tekst: 'In paragraaf 3.5 en bijlage 5 is hier meer informatie te vinden. Tevens is in tabel 8 te zien voor welke wegen, waarvan men hinder ervaart, maatregelen komen.' is gewijzigd in: 'In paragraaf 2.3.6 en bijlage VI, document '<i>Belevingsonderzoek (bijlage 5 bij deel B)</i>' is hierover meer informatie te vinden. Tevens is in tabel <i>16 in paragraaf 2.4.4.1</i> te zien voor welke wegen, waarvan men hinder ervaart, maatregelen worden getroffen.'
2.1 pag 8	2.2.1	<ul style="list-style-type: none"> In de laatste zin van de eerste alinea is de tekst: 'In bijlage 1 en hoofdstuk 2 is het overzicht met aantallen bewoners, ernstig gehinderden (HA) en slaapgestoorden (HSD) in de gemeente Best opgenomen, afgeleid uit de geluidbelastingskaarten.' gewijzigd in: 'In bijlage VI, document '<i>Rapportage tabellen 4e tranche (bijlage 1 bij deel B)</i>' en hoofdstuk 2 is het overzicht met aantallen bewoners, ernstig gehinderden (HA) en slaapgestoorden (HSD) in de gemeente Best opgenomen, afgeleid uit de geluidbelastingskaarten.'

		<ul style="list-style-type: none"> In voetnoot 3 is de tekst: 'Dit in verband met Corona/ Covid-pandemie waardoor <i>in 2020/2021</i> mogelijk geen representatief beeld geeft voor de verkeersintensiteiten.' gewijzigd in: 'Dit in verband met de Corona/Covid-pandemie waardoor <i>2020/2021</i> mogelijk geen representatief beeld geeft voor de verkeersintensiteiten.'
2.2 pag 8	2.2.2.1	<ul style="list-style-type: none"> In de eerste alinea is de tekst: 'In bijlage 1 is deze rapportage opgenomen.' gewijzigd in: 'In bijlage VI, document <i>'Rapportage tabellen 4e tranche (bijlage 1 bij deel B)'</i> is deze rapportage opgenomen.' In de tweede alinea is de tekst: 'Hiervoor wordt tevens verwezen naar Deel A, paragraaf 3.5 en bijlage 3.' gewijzigd in: 'Hiervoor wordt tevens verwezen naar Deel A, paragraaf 1.3.6 en bijlage VI, document <i>'Verschillen CNOSSOS en SRM2 4e tranche'</i>.'
2.2.1 pag 8	2.2.2.2	<ul style="list-style-type: none"> In de eerste zin zijn spelfouten in straatnamen gecorrigeerd (Eindhovenseweg-Zuid en Sint-Oedenrodeseweg). In de 3^e alinea is de tekst: 'In de etmaalperiode worden 10.200 (33,8 %) bewoners blootgesteld aan een geluidbelasting boven 55 dB L_{den} ten gevolge van wegverkeerslawaai, 1.654 (5,5 %) van de inwoners betreft ernstig gehinderden (HA).' gewijzigd in: 'In de etmaalperiode worden 10.200 (33,8 %) bewoners blootgesteld aan een geluidbelasting boven 55 dB L_{den} ten gevolge van wegverkeerslawaai, 5,5 % (1.654) van de inwoners betreft ernstig gehinderden (HA).' In voetnoot 5 (hernummerd naar 24) is de tekst: '<i>Hier is uitgegaan van een gemiddelde 2,14 bewoners per woning.</i>' gewijzigd in: '<i>Hier is uitgegaan van een gemiddelde van 2,14 bewoners per woning.</i>' In de laatste zin van de eerste alinea onder het kopje 'Hogere waarde en geluidsanering' is de tekst: 'In bijlage 8 is de ligging van deze woningen weergegeven.' gewijzigd in 'In bijlage VI, document <i>'Ligging saneringswoningen en woningen hogere waarde (bijlage 8 bij deel B)'</i> is de ligging van deze woningen weergegeven.'
2.2.1 pag 10	2.2.2.2	<ul style="list-style-type: none"> De titel van tabel 1 (hernummerd naar tabel 7): 'aantal woningen/bewoners met geluidbelasting $\geq L_{den}$ 55 dB t.g.v. wegverkeerslawaai (<i>hinder</i>) CNOSSOS' is gewijzigd in: Aantal woningen en bewoners met geluidbelasting ≥ 55 dB <i>etmaalwaarde ten gevolge van wegverkeerslawaai, berekend met CNOSSOS</i>'.

		<ul style="list-style-type: none"> • In de 1^e kolom, 1^e rij van tabel 1 (hernummerd naar tabel 7) is de tekst 'excl. aftrek' gewijzigd in: 'exclusief aftrek'. • In de 2^e t/m 8^e kolom, 1^e rij van tabel 1 (hernummerd naar tabel 7) is achter alle waarden de tekst: 'dB' toegevoegd. • In de 6^e kolom, 1^e rij van tabel 1 (hernummerd naar tabel 7) is de tekst: '70-74 dB' gewijzigd in '70-75 dB'. • In de 1^e kolom, 2^e rij van tabel 1 (hernummerd naar tabel 7) is de tekst 'woningen' gewijzigd in: 'aantal woningen'. • In de 2^e kolom, 2^e en 3^e rij van tabel 1 (hernummerd naar tabel 7) zijn respectievelijke de cijfers '8.376' en '17.900' toegevoegd. • In de 1^e kolom, 3^e rij van tabel 1 (hernummerd naar tabel 7) is de tekst: 'bewoners (2,14 per woning) in honderdtallen' gewijzigd in: 'aantal bewoners (gemiddeld 2,14 per woning) afgerond op honderdtallen'. • De voettekst bij tabel 1 (hernummerd naar tabel 7): 'Met nieuwe dosis effectrelatie voor wegverkeerslawaai, deze wijken af van de vorige.' is gewijzigd in: '(Met nieuwe <i>dosis-effectrelatie</i> voor wegverkeerslawaai, deze <i>wijkt af van de 3e tranche</i>)' en is verplaatst naar de 1^e kolom, 4^e rij. • In de 1^e kolom, 4^e rij van tabel 1 (hernummerd naar tabel 7) is de tekst 'ernstig gehinderden (HA)' gewijzigd in: 'aantal ernstig gehinderden (HA)'. • De onderste rij van tabel 1 (hernummerd naar tabel 7) is gesplitst in twee rijen vanwege de digitale toegankelijkheid van document.
2.2.1 pag 12	2.2.2.2	<ul style="list-style-type: none"> • De titel van tabel 2 (hernummerd naar tabel 8): 'aantal woningen/bewoners met geluidbelasting $\geq L_{\text{night}} 50$ dB t.g.v. wegverkeerslawaai (<i>hinder</i>) CNOSSOS' is gewijzigd in: 'Aantal woningen en bewoners met geluidbelasting ≥ 50 dB in de nacht ten gevolge van wegverkeerslawaai, berekend met CNOSSOS'. • In de 1^e kolom, 1^e rij van tabel 2 (hernummerd naar tabel 8) is de tekst 'excl. aftrek' gewijzigd in: 'exclusief aftrek'. • In de 2^e t/m 8^e kolom, 1^e rij van tabel 2 (hernummerd naar tabel 8) is achter alle waarden de tekst: 'dB' toegevoegd. • In de 2^e kolom, 2^e en 3^e rij van tabel 2 (hernummerd naar tabel 8) zijn respectievelijke de cijfers '10.814' en '23.100' toegevoegd. • In de 1^e kolom, 2^e rij van tabel 2 (hernummerd naar tabel 8) is de tekst 'woningen' gewijzigd in: 'aantal woningen'. • In de 1^e kolom, 3^e rij van tabel 2 (hernummerd naar tabel 8) is de tekst: 'bewoners (2,14 per woning) in honderdtallen'

		<p>gewijzigd in: 'aantal bewoners (gemiddeld 2,14 per woning) afgerond op honderdtallen'.</p> <ul style="list-style-type: none"> • De voettekst bij tabel 2 (hernummerd naar tabel 8): 'Met nieuwe dosis effectrelatie voor wegverkeerslawaai, deze wijken af van de vorige.' is gewijzigd in: '(Met nieuwe <i>dosis-effectrelatie</i> voor wegverkeerslawaai, deze <i>wijkt</i> af van de 3^e <i>tranche</i>)' en is verplaatst naar de 1^e kolom, 4^e rij. • In 1^e kolom, 4^e rij van tabel 2 (hernummerd naar tabel 8) is de tekst 'aantal slaapverstoorden (HSA)' gewijzigd in: 'aantal slaapverstoorden (HSD)'. • De onderste rij van tabel 2 (hernummerd naar tabel 8) is gesplitst in twee rijen vanwege de digitale toegankelijkheid van het document.
2.2.1 pag 13	2.2.2.2	<ul style="list-style-type: none"> • In figuur 4 (hernummerd naar figuur 10) is op de horizontale as de tekst: 'Geluidbelastingsklassen L_{den} (dB)' gewijzigd in 'Geluidbelastingsklassen L_{night} (dB)'
2.2.2 pag 13	2.2.2.3	<ul style="list-style-type: none"> • De titel van de paragraaf: 'IHD: Ischemische hartziekten (IHD)' is gewijzigd in 'Ischemische hartziekten (IHD)'. • De tabel in paragraaf 2.2.2 is genummerd (tabel 9) en voorzien van een titel en een omschrijving.
2.2.3 pag 13	2.2.2.4	<ul style="list-style-type: none"> • De titel van tabel 3 (hernummerd naar tabel 10): 'aantal woningen/bewoners met geluidbelasting $\geq L_{den}$ 55 dB t.g.v. railverkeerslawaai (<i>hinder</i>) CNOSSOS' is gewijzigd in: 'Aantal woningen <i>en</i> bewoners met geluidbelasting \geq 55 dB <i>etmaalwaarde ten gevolge van railverkeer, berekend met CNOSSOS</i>'. • In de 2^e t/m 8^e kolom, 1^e rij van tabel 3 (hernummerd naar tabel 10) is achter alle waarden de tekst: 'dB' toegevoegd. • In de 1^e kolom, 2^e rij van tabel 3 (hernummerd naar tabel 10) is de tekst 'woningen' gewijzigd in: 'aantal woningen'. • In de 2^e kolom, 2^e en 3^e rij van tabel 3 (hernummerd naar tabel 10) zijn respectievelijke de cijfers '12.868' en '27.500' toegevoegd. • In de 1^e kolom, 3^e rij van tabel 3 (hernummerd naar tabel 10) is de tekst: 'bewoners (2,14 per woning) <i>in honderdtallen</i>' gewijzigd in: 'aantal bewoners (gemiddeld 2,14 per woning) <i>afgerond op honderdtallen</i>'. • In 1^e kolom, 4^e rij van tabel 3 (hernummerd naar tabel 10) is de tekst 'aantal slaapverstoorden (HSA)' gewijzigd in: 'aantal <i>ernstig gehinderden (HA)</i>'.
2.2.3 pag 14	2.2.2.4	<ul style="list-style-type: none"> • De titel van tabel 4 (hernummerd naar tabel 11): 'aantal woningen/bewoners met geluidbelasting $\geq L_{night}$ 50 dB t.g.v. railverkeerslawaai (<i>hinder</i>) CNOSSOS' is gewijzigd in: 'Aantal

		<p>woningen <i>en</i> bewoners met geluidbelasting ≥ 50 dB <i>in de nacht ten gevolge van</i> railverkeer, <i>berekend met</i> CNOSSOS'.</p> <ul style="list-style-type: none"> • In de 2^e t/m 8^e kolom, 1^e rij van tabel 4 (hernummerd naar tabel 11) is achter alle waarden de tekst: 'dB' toegevoegd. • In de 1^e kolom, 2^e rij van tabel 4 (hernummerd naar tabel 11) is de tekst 'woningen' gewijzigd in: 'aantal woningen'. • In de 2^e kolom, 2^e en 3^e rij van tabel 4 (hernummerd naar tabel 11) zijn respectievelijke de cijfers '12.945' en '27.700' toegevoegd. • In de 1^e kolom, 3^e rij van tabel 4 (hernummerd naar tabel 11) is de tekst: 'bewoners (2,14 per woning) <i>in</i> honderdtallen' gewijzigd in: '<i>aantal</i> bewoners (<i>gemiddeld</i> 2,14 per woning) <i>afgerond op</i> honderdtallen'. • In 1^e kolom, 4^e rij van tabel 4 (hernummerd naar tabel 11) is de tekst 'aantal slaapverstoorden (HSA)' gewijzigd in: 'aantal slaapverstoorden (<i>HSD</i>)'.
2.2.4 pag 14	2.2.2.5	<ul style="list-style-type: none"> • In de eerste alinea is de tekst van de derde zin: 'Deze (bedrijf-)woningen op en buiten het industrieterrein zijn gelegen in de klasse tot en met 55 dB.' gewijzigd in 'Deze (<i>bedrijfs</i>-)woningen op en buiten het industrieterrein zijn gelegen in de klasse tot en met 55 dB.' • De tekst van de tweede alinea: 'Voor de nachtperiode L_{night} zijn er geen woningen met een geluidbelasting van 50 dB hoger.' Is gewijzigd in: 'Voor de nachtperiode L_{night} zijn er geen woningen met een geluidbelasting van 50 dB <i>of</i> hoger.'
2.2.6 pag 15	2.2.2.7	<ul style="list-style-type: none"> • De titel van tabel 4 (hernummerd naar tabel 12): 'aantal woningen/bewoners met geluidbelasting $\geq L_{den}$ 55 dB t.g.v. wegverkeerslawaai (<i>hinder</i>) SMR2' is gewijzigd in: 'Aantal woningen <i>en</i> bewoners met geluidbelasting ≥ 55 dB <i>etmaalwaarde ten gevolge van</i> wegverkeer, <i>berekend met</i> SRM2'. • In de 1^e kolom, 1^e rij van tabel 4 (hernummerd naar tabel 12) is de tekst 'excl. aftrek' gewijzigd in: 'exclusief aftrek'. • In de 2^e t/m 8^e kolom, 1^e rij van tabel 4 (hernummerd naar tabel 12) is achter alle waarden de tekst: 'dB' toegevoegd. • In de 6^e kolom, 1^e rij van tabel 4 (hernummerd naar tabel 12) is de tekst: '70-74 dB' gewijzigd in '70-75 dB'. • In de 2^e kolom, 2^e en 3^e rij van tabel 4 (hernummerd naar tabel 12) zijn respectievelijke de cijfers '9.980' en '21.400' toegevoegd. • In de 1^e kolom, 3^e rij van tabel 4 (hernummerd naar tabel 12) is de tekst: 'bewoners (2,14 per woning) <i>in</i> honderdtallen'

		<p>gewijzigd in: 'aantal bewoners (gemiddeld 2,14 per woning) afgerond op honderdtallen'.</p> <ul style="list-style-type: none"> • De voettekst bij tabel 4 (hernummerd naar tabel 12): 'Met nieuwe dosis effectrelatie voor wegverkeerslawaai, deze wijken af van de vorige.' is gewijzigd in: '(Met nieuwe <i>dosis-effectrelatie</i> voor wegverkeerslawaai, deze <i>wijkt</i> af van de 3^e <i>tranche</i>)' en is verplaatst naar de 1^e kolom, 4^e rij. • In 1^e kolom, 4^e rij van tabel 4 (hernummerd naar tabel 12) is de tekst 'ernstig gehinderden (HA)' gewijzigd in: 'aantal ernstig gehinderden (HA)'.
2.2.6 pag 15	2.2.2.7	<ul style="list-style-type: none"> • De titel van tabel 5 (hernummerd naar tabel 13): 'aantal woningen/bewoners met geluidbelasting $\geq L_{\text{night}} 50$ dB t.g.v. wegverkeerslawaai (<i>hinder</i>) SMR2' is gewijzigd in: 'Aantal woningen <i>en</i> bewoners met geluidbelasting ≥ 50 dB in de <i>nacht ten gevolge van wegverkeer, berekend met SRM2</i>'. • In de 1^e kolom, 1^e rij van tabel 5 (hernummerd naar tabel 13) is de tekst 'excl. aftrek' gewijzigd in: 'exclusief aftrek'. • In de 2^e t/m 8^e kolom, 1^e rij van tabel 5 (hernummerd naar tabel 13) is achter alle waarden de tekst: 'dB' toegevoegd. • In de 2^e kolom, 2^e en 3^e rij van tabel 5 (hernummerd naar tabel 13) zijn respectievelijke de cijfers '11.723' en '25.100' toegevoegd. • In de 1^e kolom, 3^e rij van tabel 5 (hernummerd naar tabel 13) is de tekst: 'bewoners (2,14 per woning) <i>in</i> honderdtallen' gewijzigd in: 'aantal bewoners (gemiddeld 2,14 per woning) afgerond op honderdtallen'. • De voettekst bij tabel 5 (hernummerd naar tabel 13): 'Met nieuwe dosis effectrelatie voor wegverkeerslawaai, deze wijken af van de vorige.' is gewijzigd in: '(Met nieuwe <i>dosis-effectrelatie</i> voor wegverkeerslawaai, deze <i>wijkt</i> af van de 3^e <i>tranche</i>)' en is verplaatst naar de 1^e kolom, 4^e rij. • In 1^e kolom, 4^e rij van tabel 5 (hernummerd naar tabel 13) is de tekst 'aantal slaapverstoorden (HSA)' gewijzigd in: 'aantal slaapverstoorden (<i>HSD</i>)'.
2.2.6 pag 16	2.2.2.7	<ul style="list-style-type: none"> • De volgorde van de figuren 5A t/m 5E (hernummerd naar 11A t/m 11F) is aangepast aan de volgorde van de figuren 2A t/m 2E in paragraaf 2.2.1 (hernummerd naar 8A t/m 8E in paragraaf 2.2.2.2).
2.2.6 pag 17	2.2.2.7	<ul style="list-style-type: none"> • In figuur 5E (hernummerd naar figuur 11F) is op de horizontale as de tekst: 'Geluidbelastingsklassen L_{den} (dB)' gewijzigd in 'Geluidbelastingsklassen L_{night} (dB)'

Hoofdstuk 3 pag 18	2.3.1	<ul style="list-style-type: none"> De laatste zin van de tekst direct onder de hoofdstuktitel: 'De verschillen tussen de rekenmethodes CNOSSOS en SRM2 zijn opgenomen in bijlage 3.' is gewijzigd in: 'De verschillen tussen de rekenmethodes CNOSSOS en SRM2 zijn opgenomen in bijlage VI, document 'Verschillen CNOSSOS en SRM 2 4^e tranche (bijlage 3 bij deel B)''.'
3.1 pag 18	2.3.2	<ul style="list-style-type: none"> De laatste zin van de eerste alinea: 'De tabellen van de vorige tranche zijn in bijlage 2 van dit actieplan Best opgenomen.' is gewijzigd in: 'De tabellen van de vorige tranche zijn in bijlage VI, document 'Rapportage tabellen 3^e tranche (bijlage 2 bij deel B)' van dit actieplan Best opgenomen.' In de laatste zin voor figuur 6 (hernummerd naar figuur 12) is de tekst: 'In tabel 6 staan welke maatregel(en) zijn getroffen.' gewijzigd in: 'In tabel 14 staat welke maatregel(en) zijn getroffen.'
3.1 pag 20	2.3.2	<ul style="list-style-type: none"> Bij maatregel nr 3 in tabel 6 (hernummerd naar tabel 14) is in de kolom 'Opmerking' de spelling van 'Eindhoveneseweg-Zuid' gecorrigeerd. Bij maatregel nr 7 in tabel 6 (hernummerd naar tabel 14) is in de kolom 'Opmerking' de tekst: 'bijlage 5' gewijzigd in 'bijlage VI, document 'Belevingsonderzoek (bijlage 5 bij deel B)'' Bij maatregel nr 12 in tabel 6 (hernummerd naar tabel 14) is in de kolom 'Maatregel bron/overdracht' de tekst: 'Toepassen stil verharding waar mogelijk' gewijzigd in 'Toepassen stille verharding waar mogelijk'. Bij maatregel nr 13 in tabel 6 (hernummerd naar tabel 14) is in de kolom 'Maatregel bron/overdracht' de spelling van 'Prins Bernhardlaan' gecorrigeerd.
3.1 pag 23	2.3.2	<ul style="list-style-type: none"> De eerste zin van de laatste alinea: 'We gaven een hogere waarde besluit af bij woonprojecten indien maatregelen aan de bron of in de overdracht onvoldoende effect hadden of niet mogelijk bleken (zie bijlage 8).' is gewijzigd in: 'We gaven een hogere waarde besluit af bij woonprojecten indien maatregelen aan de bron of in de overdracht onvoldoende effect hadden of niet mogelijk bleken (zie bijlage VI, document 'Ligging saneringswoningen en woningen hogere waarde (bijlage 8 bij deel B)).'
3.2 pag 23	2.3.3	<ul style="list-style-type: none"> De tweede zin onder het kopje 'Situatie Best': 'Deze woningen (zie bijlage 8) zijn, indien nodig, voorzien van een hogere waarde en aanvullende gevelmaatregelen.' is gewijzigd in 'Deze woningen (zie bijlage VI, document

		<p><i>‘Ligging saneringswoningen en woningen hogere waarde (bijlage 8 bij deel B) zijn, indien nodig, voorzien van een hogere waarde en aanvullende gevelmaatregelen.’</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • In de tweede alinea onder het kopje ‘Situatie Best’ is de tekst: ‘Ten slotte is ProRail met een MJPG programma bezig rondom het spoor waaronder in de gemeente Best voor de woningen met hogere geluidbelastingen (zie paragraaf 4.2 en tabel 10, nr.2).’ gewijzigd in: <i>‘Tenslotte is ProRail met een MJPG programma bezig rondom het spoor waaronder in de gemeente Best voor de woningen met hogere geluidbelastingen (zie paragraaf 2.4.3 en tabel 19 in paragraaf 2.4.4.3, bij nummer.2).</i>
3.3 pag 24	2.3.4	<ul style="list-style-type: none"> • Onderaan de paragraaf is deze tekst toegevoegd: <i>‘Binnen de gemeente Best zijn 48 woningen die, wettelijk vergund, ten gevolge van industrie of bedrijven een geluidbelasting op de .gevel hebben van meer dan 50 dB. Dat is hetzelfde gebleven ten opzichte van de 3^e tranche.’</i>
3.4 pag 24	2.3.5	<ul style="list-style-type: none"> • De tekst van de eerste zin: ‘Woningen gelegen binnen de 45 Ke contour eind jaren ’80 zijn gesaneerd.’ is gewijzigd in <i>‘Woningen die eind jaren ’80 binnen de 45 Ke contour lagen zijn gesaneerd.’</i> • De tekst van de laatste zin: ‘Voor het onderwerp geluid van de Luchthaven is meer informatie te vinden op de volgende locatie: https://samenopdehoogte.nl/default.aspx en bijlage 7.’ is gewijzigd in: <i>‘Voor het onderwerp geluid van de Luchthaven is meer informatie te vinden op de volgende locatie: https://samenopdehoogte.nl/default.aspx en bijlage VI, document ‘Toelichting luchthaven Eindhoven - GGD (bijlage 7 bij deel B)’.</i>
3.5 pag 25	2.3.6	<ul style="list-style-type: none"> • De tekst in de voorlaatste alinea: ‘In Bijlage 5 staan de bevindingen van de geluidbeleving met de resultaten van zowel 2024 en 2018.’ is gewijzigd in: <i>‘In bijlage VI, document ‘Belevingsonderzoek (bijlage 5 bij deel B)’ staan de bevindingen van de geluidbeleving met de resultaten van zowel 2024 en 2018.’</i> • De tekst in de laatste zin: ‘Hierbij is rekening gehouden met de resultaten uit het belevingsonderzoek (zie tabel 8 en 8a).’ is gewijzigd in: <i>‘Hierbij is rekening gehouden met de resultaten uit het belevingsonderzoek (zie tabel 16 en 17 in paragraaf 2.4.4.1).</i>
3.6 pag 25	2.3.7	<ul style="list-style-type: none"> • De cijfers in de opsomming zijn vervangen door bullits.

4.2 pag 28	2.4.3	<ul style="list-style-type: none"> In de tweede zin van de eerste alinea is de tekst: 'De woningen die op de zogenaamde A-lijst zijn opgenomen hebben allemaal éénmaal de mogelijk gehad om deel te nemen aan een geluidsaneringsproject.' gewijzigd in: 'De woningen die op de zogenaamde A-lijst zijn opgenomen hebben allemaal éénmaal de <i>mogelijkheid</i> gehad om deel te nemen aan een geluidsaneringsproject.'
4.3.1 pag 29	2.4.4.1	<ul style="list-style-type: none"> Op diverse plaatsen is de afkorting: 'Or' gewijzigd in: 'Omgevingsregeling'. In de eerste alinea is de tekst: 'Voor een aantal knelpunten en "hotspots" is opgenomen wat de gemeente voor maatregelen in de planning heeft om het knelpunt/hotspots aan te pakken. Een overzicht hiervan staat in tabel 8, 8A en 10.' gewijzigd in: 'Voor een aantal knelpunten en "hotspots" is opgenomen wat de gemeente voor maatregelen in de planning heeft om het knelpunt/<i>de</i> hotspots aan te pakken. Een overzicht hiervan staat in <i>de tabellen 16, 17 en 19</i>.' De laatste zin boven figuur 7 (hernummerd naar figuur 13): 'De hotspots tussen 53 en 60 dB zijn opgenomen in bijlage 6' is gewijzigd in: 'De hotspots tussen 53 en 60 dB zijn opgenomen in bijlage VI, document 'Hotspots 53-60 dB (bijlage 6 bij deel B).' In de titel van tabel 8 (hernummerd naar tabel 16) is de afkorting 'Or' gewijzigd in 'Omgevingsregeling'. Bij hotspot nr 9 in tabel 8 (hernummerd naar tabel 16) is in de kolom 'Locatie' de spelling van 'Sint-Oedenrodeseweg' gecorrigeerd en de tekst 'gemeentegrens Sint Oedenrode' gewijzigd in: 'gemeentegrens <i>Meijerijstad</i>' In de titel van tabel 8A (hernummerd naar tabel 17) is de afkorting 'Or' gewijzigd in 'Omgevingsregeling'.
4.3.3 pag 33	2.4.4.3	<ul style="list-style-type: none"> In tabel 10 (hernummerd naar tabel 19) bij actiepoint 2 in de kolom 'Wat gaan we doen?' de link naar de webpagina met publicaties van Bureau Sanering Verkeerslawaaai vervangen door een link naar de webpagina met gearcheiverde stukken. In tabel 10 (hernummerd naar tabel 19) bij actiepoint 3 in de kolom 'Wat gaan we doen?' de tekst: 'Toepassen stil wegdek waar mogelijk bij hotspotwegen' gewijzigd in: 'Toepassen stil wegdek <i>en snelheidsverlaging</i> waar mogelijk bij hotspotwegen'.
4.3.5.1 pag 36	2.4.4.5.1	<ul style="list-style-type: none"> Onderaan de paragraaf een voetnoot toegevoegd met uitleg van het woord 'tangentiële' uit de eerste zin van de tweede alinea.

		<ul style="list-style-type: none"> De tekst van de laatste alinea: ‘Door tangentiële verbindingen in het stedelijk gebied te verbeteren worden belangrijke locaties in de regio, zoals Eindhoven Airport en Brainport Industries Campus, De Run, High Tech Campus, Philips Health Campus en de legerplaats Oirschot vanuit Best en Veldhoven uitstekend bereikbaar en is er toegang tot het totale (regionaal) (H)OV- systeem.’ is gewijzigd in: ‘Door tangentiële verbindingen in het stedelijk gebied te verbeteren worden belangrijke locaties in de regio, zoals Eindhoven Airport en Brainport Industries Campus, De Run, High Tech Campus, Philips Health Campus en de legerplaats Oirschot vanuit Best en Veldhoven uitstekend bereikbaar en is er toegang tot het totale (<i>regionale</i>) (H)OV- systeem.’
4.4.3 pag 37	2.4.5.3	<ul style="list-style-type: none"> De tekst van de laatste alinea: ‘In 2025 gaan we de Omgevingsvisie actualiseren mede naar aanleiding van diverse externe ontwikkelingen en vraagstukken op het gebied van grootschalige woningbouwopgave, mobiliteit (o.a. Brainportlijn) en voorzieningen. Als onderdeel van deze actualisatie gaan we ook de ambities van de diverse milieuthema’s tegen het licht houden.’ is gewijzigd in: ‘In 2025 <i>gaat de gemeente Best</i> de Omgevingsvisie actualiseren mede naar aanleiding van diverse externe ontwikkelingen en vraagstukken op het gebied van grootschalige woningbouwopgave, mobiliteit (o.a. Brainportlijn) en voorzieningen. Als onderdeel van deze actualisatie <i>gaat de gemeente Best</i> ook de ambities van de diverse milieuthema’s tegen het licht houden.’
4.5.1 pag 38	2.4.6.1	<ul style="list-style-type: none"> De paragraaf over het MIRT-onderzoek staat er deels dubbel in. Deze tekst is verwijderd: ‘<i>Onderzoek Verstedelijking en Mobiliteit Brainport 2020</i> <i>De bereikbaarheid van de Brainportregio komt onder druk te staan door de economische groei en de invulling van de woningbouwopgave. Het MIRT -onderzoek Bereikbaarheid en Verstedelijking Brainport Eindhoven moet inzichtelijk maken welke grote opgaven de regio te wachten staan. Meer informatie is te vinden op: https://www.smartwayz.nl/nl/infrastructuur/mobiliteit-en-verstedelijking-brainportregio/.’</i> Voetnoot 7 (hernummerd naar 27) en 8 zijn hetzelfde. Voetnoot 8 is verwijderd. De tekst onder het kopje ‘Ontwikkelstrategie ZO Brabant’: ‘Deze Ontwikkelstrategie is opgesteld door de 21 MRE-gemeenten van onze regio.’ Is gewijzigd in: ‘Deze

		ontwikkelstrategie is opgesteld door <i>de 21 gemeenten uit de Metropoolregio Eindhoven (MRE).</i> '
4.6 pag 39	2.4.7	<ul style="list-style-type: none"> De tekst in deze paragraaf: 'Zoals uit het actieplan blijkt, is de gemeente en regio volop bezig om de bereikbaarheid te verbeteren. Dit wordt in een breder kader bekeken en uitgevoerd. Het effect van de maatregelen uit hoofdstuk 4 laten zien dat er volop aandacht is om de situatie niet te laten verslechteren, maar juist te verbeteren.' is gewijzigd in: 'Zoals uit het actieplan blijkt, <i>zijn</i> de gemeente en regio volop bezig om de bereikbaarheid te verbeteren. Dit wordt in een breder kader bekeken en uitgevoerd. Het effect van de maatregelen uit hoofdstuk 4 <i>laat</i> zien dat er volop aandacht is om de situatie niet te laten verslechteren, maar juist te verbeteren.'
4.7 pag 40	2.4.8	<ul style="list-style-type: none"> De eerste twee zinnen de van de paragraaf: 'Zoals te lezen is, zijn er veel plannen en maatregelen die de gemeente wil gaan treffen op korte en langere termijn, sommige concreet en meerdere zullen nog verder uitgewerkt gaan worden. Per uit te voeren maatregelen wordt binnen de gemeente in een breder kader een afweging gemaakt hoe de kosten en financiering gaat plaatsvinden.' zijn gewijzigd in: 'Zoals te lezen is, zijn er veel plannen en maatregelen die de gemeente wil gaan treffen op korte en langere termijn, sommige concreet en <i>andere</i> zullen nog verder uitgewerkt gaan worden. Per uit te voeren <i>maatregel</i> wordt binnen de gemeente in een breder kader een afweging gemaakt hoe de kosten en financiering <i>gaan</i> plaatsvinden.'
Bijlage 6		<ul style="list-style-type: none"> In bijlage 6 (hernummerd naar bijlage VI, document 'Hotspots 53-60 dB (bijlage 6 bij deel B)') is in de tabel, in de 1^e kolom, 15^e en 16^e rij de spelling van 'Sint-Oedenrodeseweg' gecorrigeerd. In bijlage 6 (hernummerd naar bijlage VI, document 'Hotspots 53-60 dB (bijlage 6 bij deel B)') is in de tabel, in de 1^e kolom, 15^e rij de tekst: 'gemeentegrens Sint Oedenrode' gewijzigd in: 'gemeentegrens <i>Meijerijstad</i>'. In bijlage 6 (hernummerd naar bijlage VI, document 'Hotspots 53-60 dB (bijlage 6 bij deel B)') is 'De Maas tussen de straten Erica en de Rijn' toegevoegd als hotspot. In de kolom 'mogelijke maatregelen/opmerkingen' is de tekst: '<i>niet gepland</i>' toegevoegd. In bijlage 6 (hernummerd naar bijlage VI, document 'Hotspots 53-60 dB (bijlage 6 bij deel B)') is in de laatste regel van de tabel, in de kolom 'mogelijke

		maatregelen/opmerkingen' de tekst: 'gemeente Son' gewijzigd in: ' <i>gemeente Son en Breugel</i> '.
--	--	--