Nota van zienswijzen en wijzigingen ontwerp TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22a Sportpark Nieuw Zevenbergen

I. INLEIDING

Deze nota bevat de volgende onderdelen:
- een weergave van de gevolgde procedure
- een samenvatting van de reacties (‘zienswijzen’) over het ontwerp TAM-omgevingsplan
- ons besluit over de zienswijzen
- een beschrijving van de gevolgen van ons besluit voor de inhoud van het TAM-omgevingsplan
- een toelichting op ons besluit
- een overzicht van de wijzigingen in het TAM-omgevingsplan ten opzichte van het ontwerp die wij ambtshalve aanbrengen (dat wil zeggen: die niet het gevolg zijn van zienswijzen)

Deze nota behoort bij het voorstel van burgemeester en wethouders aan ons, en bij ons besluit over de vaststelling van het omgevingsplan.

Volgens de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) mogen wij NAW-gegevens (naam, adres en woonplaats) en enkele andere persoonsgegevens niet digitaal aanbieden. Een uitzondering geldt voor gegevens van
- ondernemingen die behoren tot een rechtspersoon (zoals een bv of een vof)
- personen die beroepsmatig betrokken zijn bij de procedure, bijvoorbeeld advocaten en gemachtigden

Als het voor de uitoefening van een publieke taak moet, mogen wij persoonsgegevens wel digitaal aanbieden. Wij bieden deze nota digitaal aan. Daarom noemen wij geen NAW-gegevens, behalve waar de wet dat toelaat.

II. PROCEDURE

Iedereen kon het ontwerp TAM-omgevingsplan met bijbehorende stukken van 18 december 2025 tot en met 28 januari 2026 in het gemeentehuis bekijken. Ook stond het ontwerp TAM-omgevingsplan met bijbehorende stukken in deze periode op het internet. Dit hebben burgemeester en wethouders bekendgemaakt in Oss Actueel en het Gemeenteblad van 17 december 2025 en op www.oss.nl.
Van 18 december 2025 tot en met 28 januari 2026 kon iedereen schriftelijk en mondeling op het ontwerp TAM-omgevingsplan reageren. De gemeente heeft 15 reacties (‘zienswijzen’) ontvangen. Alle indieners konden hun zienswijze mondeling toelichten bij de Hoorcommissie Wijzigen Omgevingsplan. Dit hebben 5 indieners gedaan.

Op 12 januari 2026 heeft de gemeente een inloopbijeenkomst gehouden over het ontwerp TAM-omgevingsplan. Iedereen kon daar informatie over de stukken krijgen. Het was niet mogelijk om op de bijeenkomst een zienswijze in te dienen.
Op 13 januari 2026 heeft Dorpsraad Berghem een omgevingsdialoog voor de inwoners van Berghem georganiseerd over het ontwerp TAM-omgevingsplan. Iedereen kon daar informatie over de stukken krijgen. Het was niet mogelijk om op de bijeenkomst een zienswijze in te dienen.

III. ZIENSWIJZEN

Wij vinden de zienswijzen ontvankelijk. ‘Ontvankelijk’ betekent dat de indieners aan alle eisen hebben voldaan om een zienswijze in te dienen.

Hieronder vatten wij alle ontvankelijke zienswijzen samen. Daarna volgen per zienswijze ons besluit, een beschrijving van de gevolgen van ons besluit voor de inhoud van het omgevingsplan en een toelichting daarop.

Het kan zijn dat wij een deel van een zienswijze niet of niet helemaal beschrijven. Dan hebben wij bij de beoordeling toch rekening gehouden met dat deel.

Als wij vinden dat de indiener van een (ontvankelijke) zienswijze gelijk heeft, verklaren wij de zienswijze gegrond. Als wij vinden dat de indiener geen gelijk heeft, verklaren wij de zienswijze ongegrond. Wij kunnen een zienswijze ook gedeeltelijk gegrond en gedeeltelijk ongegrond verklaren.

De gemeenteraad van Oss

IV. BEOORDELING ZIENSWIJZEN

Zienswijze 1

Samenvatting zienswijze

1.1 Algemeen
Reclamant heeft grote moeite met het nieuwe plan voor Sportpark Nieuw Zevenbergen en ziet dat de rust in de omgeving steeds verder onder druk komt te staan.

1.2 Gemeentelijk beleid en uitgangspunten
Reclamant stelt dat in juli 2022 de gemeenteraad heeft beloofd dat de geluidsoverlast voor de omgeving zou afnemen. Er is al beide dagen van het weekend en alle woensdagen lawaai. In het nieuwe plan neemt het aantal uren voor motorcross en karten fors toe. Dit is het tegenovergestelde van wat is toegezegd. Een overheid hoort betrouwbaar te zijn en haar eigen afspraken na te komen.

1.3 Natuur en biodiversiteit
Reclamant geeft aan dat het circuit direct naast natuurgebied Herperduin ligt, waar o.a. dassen leven. De ecologische verbindingszone over de A50 ligt slechts op anderhalve kilometer afstand. Er is met veel belastinggeld geïnvesteerd in deze natuurverbinding. Het is onbegrijpelijk dat toestemming gegeven wordt voor meer lawaai, waardoor dieren worden verjaagd en de functie van het ecoduct wordt aangetast.

1.4 Terug naar de basis
Reclamant verzoekt dit plan niet vast te stellen. En vraagt om terug te gaan naar de basis: een plan waarbij de overlast voor mens en natuur echt minder wordt, zoals in 2022 afgesproken.

Besluit
Wij vinden de zienswijze ongegrond.

Wijzigingen in TAM-omgevingsplan
Wij passen het TAM-omgevingsplan niet aan naar aanleiding van deze zienswijzen.

Toelichting van de gemeenteraad

1.1 Algemeen
Sportpark Nieuw Zevenbergen is in de jaren ‘80 door de provincie Noord-Brabant aangewezen als locatie waar lawaaisporten zijn toegestaan. Al sinds lange tijd is deze functie op de betreffende locatie formeel geborgd in ruimtelijke plannen en zijn er ook vergunningen voor verleend. Dat deze toegestane functie geluid veroorzaakt op de omgeving is gezien de aard van de functie logisch en ook bekend bij de gemeenten Oss, Maashorst en Bernheze. Lokale circuits zijn destijds opgeheven en samengekomen op één locatie met het aanwijzen van Nieuw Zevenbergen als regionaal circuit.
Met dit TAM-omgevingsplan wordt getracht de bestaande, vergunde activiteiten en de wedstrijden die al sinds jaren worden georganiseerd juridisch-planologisch vast te leggen binnen het kader van de Omgevingswet. De effecten zijn onderzocht en aanvaardbaar binnen de kaders van de wet. Gezien de aard van de functie zal echter het geluid van motoren en karts hoorbaar zijn en blijven in de omgeving.
Overigens zal door de realisatie van een nieuwe ontsluiting van het sportpark op de N329 de geluidsoverlast veroorzaakt op de Zevenbergseweg door bezoekers en gebruikers van het terrein afnemen.

1.2 Gemeentelijk beleid en uitgangspunten
Reclamant heeft het over beloftes van de gemeenteraad uit juli 2022, maar deze zijn ons niet bekend. Wij nemen aan dat dit een verschrijving is en reclamant doelt op het raadsbesluit van 31 oktober 2013.
In het omgevingsplan wordt de bestaande geluidzone geactualiseerd op basis van recente gebruiksgegevens, bronsterktes en verbeterde modellering. Belangrijk is dat ook wedstrijddagen binnen deze geluidzone moeten passen. De berekeningen tonen aan dat wedstrijden weliswaar leiden tot hogere geluidvermogens, maar dat deze contouren ook binnen de geactualiseerde geluidzone blijven. Daarbij bepalen de grote

motorcrosswedstrijden de contour. Tijdens reguliere trainingsdagen is de geluidscontour kleiner. Daarmee wordt voldaan aan een van de eisen van de gemeenteraad uit 2013.

1.3 Natuur en biodiversiteit
Ten behoeve van het natuuronderzoek zijn geluidscontouren opgesteld. Dit betreft de 42 dB(A) contouren. 42 dB(A) geldt als grenswaarde waarboven broedvogels worden verstoord. De 42 dB(A) geluidscontour blijkt bij grote motorcrosswedstrijden ongeveer 20 meter verder te komen liggen dan in de huidige situatie, bij kartwedstrijden gelijk te blijven en komt bij de trainingsdagen veel minder ver te liggen. Samengevat is geen sprake van een toename in geluidsverstoring ten opzichte van de huidige situatie. Er is dan ook geen sprake van extra geluid dat dieren verjaagt of de werking van het ecoduct aantast.

1.4 Terug naar de basis
Zoals onder 1.2 aangegeven nemen wij aan dat het door reclamant genoemde jaartal 2022 een verschrijving is en reclamant doelt op het raadsbesluit van 31 oktober 2013. In het raadsbesluit van 31 oktober 2013 heeft de gemeenteraad van Oss besloten het circuit Nieuw Zevenbergen te willen behouden en ontwikkelen, mits voldaan wordt aan vijf voorwaarden. Een van de voorwaarden is dat het circuit niet meer milieuruimte mag innemen. Voor wat betreft geluid moet er sprake zijn van een aanmerkelijke verbetering. Uit de onderzoeken blijkt dat het sportpark niet meer milieuruimte inneemt. Er kan gesteld worden dat ten opzichte van 2013 het plan voorziet in een verbetering wat betreft geluid. Motoren zijn afgelopen jaren stiller geworden. Daarnaast vallen de wedstrijden nu binnen de geluidscontour, hetgeen destijds niet geregeld was. Ook aan andere voorwaarden, zoals de verbetering van de ontsluiting en het versterken van het sportieve, professionele regionale karakter, wordt tegemoet gekomen.

Zienswijze 2

Samenvatting zienswijze
2.1 Algemeen
Reclamant verzoekt het plan in de huidige vorm niet vast te stellen in verband met fundamentele gebreken in de motivering en strijdigheid met eerder vastgestelde kaders.

2.2 Gemeentelijk beleid en uitgangspunten
Reclamant stelt dat in de 'Gebiedsvisie Sportpark Nieuw Zevenbergen', vastgesteld door de raad op 31-10-2013, is opgenomen dat geluidsbelasting op de omgeving per saldo moet afnemen. Echter, de motivering toont een enorme stijging in de hinderduur. Een stijging van geluidsuren en verdubbeling van wedstrijddagen waar het de motorsport betreft. Een verruiming van de openingsuren naar 353 dagen/jaar voor de kartbaan. Een toename van uren en dagen is per definitie een verzwaring. Het negeren van de raadstoezegging zonder feitelijke afname maakt het besluit onzorgvuldig en onrechtmatig.

2.3 Geluid
Reclamant vindt dat het plan lijdt aan een ernstig gebrek aan rechtszekerheid door ongedefinieerde termen als geluidsarm. De uitbreiding wordt gerechtvaardigd door te spreken over 'geluidsarme activiteiten', maar definitie of maximaal bronvermogen ontbreekt. Zonder norm is deze term willekeurig en niet handhaafbaar. Daarnaast wordt gesproken over tonaal geluid. Motoractiviteiten zijn van nature tonaal, wat een wettelijke strafcorrectie van 5 dB(A) vereist. Het plan verzuimt te definiëren hoe deze toeslag over de gehele gebruiksduur wordt toegepast. Reclamant stelt dat niet gerekend kan worden met gunstige cijfers terwijl de feitelijke hinder van tonaal geluid niet objectief geborgd is.

2.4 Gebrekkige handhaving
Reclamant stelt dat de uitbreiding onacceptabel is gezien de klachtenhistorie die terugloopt tot voor 1996. Verschillende omwonenden hebben herhaaldelijk overtredingen geconstateerd en gemeld bij het milieumeldpunt van de provincie, waaronder geluidsactiviteiten op verboden tijdstippen en overschrijdingen van piekniveaus. De huidige overlast wordt niet beheerst, dit bewijst dat verdere verruiming de leefbaarheid onherstelbaar zal aantasten.

2.5 Strijd met NNN
Reclamant geeft aan dat het sportpark direct aangrenzend aan Herperduin is gelegen, onderdeel van Natuurnetwerk Nederland (NNN). Hier geldt het strenge 'nee, tenzij'-regime. Uitbreiding van geluidshinder is in de basis verboden, tenzij er sprake is van groot openbaar belang en er geen alternatieven zijn. Hieraan wordt volgens reclamant niet voldaan. Op minder dan 1 km liggen dassenburchten. De intensivering van geluid verstoort dit leefgebied van een beschermde soort onaanvaardbaar.
Daarnaast liggen op circa 1 kilometer van het circuit twee ecoducten over A50 en N324 met daartussen de ecologische verbindingszone, de vitale schakel tussen Herperduin en De Maashorst (ook NNN-gebied). De extra geluidsoverlast werkt als een 'onzichtbare barrière' die de functie van deze verbindingszone ondermijnt. Het plan schendt hiermee de zorgplicht (artikel 1.7 Omgevingswet).

2.6 Onvoldoende toepassing BBT
Reclamant geeft aan dat conform artikel 4.22 van de Omgevingswet het gebruik van Best Beschikbare Technieken (BBT) verplicht is. De stelling dat geluid reducerende maatregelen 'niet uitvoerbaar' zijn is juridisch onhoudbaar. Juist bij modernisering naast kwetsbare natuur is het dwingend voorschrijven van de nieuwste technieken vereist. Men kan hierbij denken aan elektrische aandrijving voor de meest lawaaiige categorieën en verschillende vormen van baandemping.

2.7 Conclusie
De raadstoezegging uit 2013 is een loze belofte. Er dient eerst een plan te liggen waarin wordt aangetoond dat geluidsbelasting afneemt, de begrippen 'geluidsarm' en de toepassing van 'tonale toeslag' objectief zijn gedefinieerd, het 'nee, tenzij'-regime voor het NNN gerespecteerd wordt en concrete BBT-maatregelen als voorwaardelijke verplichting zijn opgenomen.

Besluit
Wij vinden de zienswijze gedeeltelijk gegrond.

Wijzigingen in TAM-omgevingsplan
Wij passen het TAM-omgevingsplan als volgt aan:
- In de motivering is een paragraaf opgenomen over Best Beschikbare Technieken.

Toelichting van de gemeenteraad

2.1 Algemeen
In het raadsbesluit van 31 oktober 2013 heeft de gemeenteraad van Oss besloten het circuit Nieuw Zevenbergen te willen behouden en ontwikkelen, mits voldaan wordt aan vijf voorwaarden. Een van de voorwaarden is dat het circuit niet meer milieuruimte mag innemen. Voor wat betreft geluid moet er sprake zijn van een aanmerkelijke verbetering. Uit de onderzoeken blijkt dat het sportpark niet meer milieuruimte inneemt. Er kan gesteld worden dat ten opzichte van 2013 het plan voorziet in een verbetering wat betreft geluid. Motoren zijn afgelopen jaren stiller geworden. Daarnaast vallen de wedstrijden nu binnen de geluidscontour, hetgeen destijds niet geregeld was. Ook aan andere voorwaarden, zoals de verbetering van de ontsluiting en het versterken van het sportieve, professionele regionale karakter, wordt tegemoet gekomen. In de motivering zijn alle relevante aspecten beoordeeld en onderbouwd en er is sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

2.2 Gemeentelijk beleid en uitgangspunten
In het raadsbesluit van 31 oktober 2013 heeft de gemeenteraad van Oss vijf voorwaarden vastgesteld. In de voorwaarden wordt gesproken over een aanmerkelijke verbetering voor wat betreft geluid. Op basis van onderzoek kan gesteld worden dat ten opzichte van 2013 het plan voorziet in een verbetering wat betreft geluid. Motoren zijn afgelopen jaren stiller geworden. Daarnaast vallen de wedstrijden nu binnen de geluidscontour, hetgeen destijds niet geregeld was. De vijf voorwaarden van de gemeenteraad vormen de basis voor de manier waarop de gemeente, in overleg met omgevingspartners, de klankbordgroep en Stichting Nieuw Zevenbergen (SNZ), de kaders voor het omgevingsplan verder heeft uitgewerkt. In dit proces is gezocht naar een evenwicht tussen de ambitie van SNZ om te komen tot een toekomstbestendig en duurzaam regionaal motorsportcomplex en de

belangen van de omgeving op het gebied van leefkwaliteit, natuur en landschap. Alle voorgestelde activiteiten, inclusief de wedstrijden, passen binnen de geluidscontour en de huidige wetgeving. Ondanks de tegenstrijdige belangen rondom dit omgevingsplan zijn bij het opstellen van dit omgevingsplan alle belangen zorgvuldig afgewogen. Wij vinden dan ook niet dat het besluit onzorgvuldig en onrechtmatig genomen wordt.

2.3 Geluid
Het voorliggende TAM-omgevingsplan is opgesteld binnen het geldende wettelijke en beleidsmatige kader. Het is juist dat het gebruik van het sportpark wijzigt. Deze wijziging betreft echter voornamelijk activiteiten met een beperkt geluidsprofiel en een actualisatie van de bestaande, vergunde situatie. Voor activiteiten die vergelijkbaar zijn met het gebruik rond 2013 is geen sprake van een relevante toename van geluidsbelasting; per saldo is sprake van een gelijkblijvende tot licht verbeterde situatie binnen de vastgestelde contouren. Daarnaast worden wedstrijddagen nu expliciet planologisch geborgd, waar dit voorheen niet het geval was.
Voor het uitvoeren van geluidsarme activiteiten zijn in de regels voorwaarden opgenomen, onder andere dat deze activiteiten niet duidelijk hoorbaar zijn buiten de locatie van het sportpark. Daarmee is geborgd dat deze activiteiten geen geluidsoverlast kunnen veroorzaken buiten het sportpark. Geluid is meetbaar, waardoor deze regel te handhaven is. Het formuleren van een definitie of het stellen van maximale bronvermogens is daarom niet noodzakelijk.
In het geluidsonderzoek is gemotiveerd ingegaan op het aspect tonaal geluid. De toepassing van een tonale toeslag wordt, op basis van actuele inzichten en geldende jurisprudentie, niet langer passend geacht. Dit is conform de huidige meet- en beoordelingssystematiek.

2.4 Gebrekkige handhaving
Voor zover ons bekend heeft geen ongeoorloofd gebruik plaatsgevonden, want dan zou er handhavend zijn opgetreden. Het is onduidelijk waar reclamant precies op doelt. Kapstok van toezicht en handhaving is tot op heden de vigerende milieuvergunning van het sportpark. De te handhaven onderwerpen zijn beperkt en zien met name op openingstijden en het toetsen en beoordelen van de jaarlijks door de Stichting Nieuw Zevenbergen (SNZ) in te dienen wedstrijdkalender. Omgevingsdienst Brabant Noord (ODBN) voert toezicht en handhaving namens de gemeente Oss uit. De wedstrijdkalender wordt jaarlijks zorgvuldig beoordeeld door de ODBN. In 2022/2023 heeft de ODBN een grootschalige milieucontrole uitgevoerd. Zij constateerden overtredingen die te verwachten zijn van een inrichting zoals het sportpark. Er was geen sprake van ernstige overtredingen. De overtredingen werden allemaal opgelost door SNZ in goede samenspraak met de ODBN en ook met de gemeente Oss.

2.5 Strijd met NNN
Er is een NNN-toets uitgevoerd waaruit blijkt dat geen sprake is van ruimtebeslag op het NNN, noch van andere negatieve effecten. Ten behoeve van het natuuronderzoek zijn daarnaast 42 dB(A) geluidscontouren opgesteld. 42 dB(A) geldt als grenswaarde waarboven broedvogels worden verstoord. De 42 dB(A) geluidscontour blijkt bij grote motorcrosswedstrijden ongeveer 20 meter verder te komen liggen dan in de huidige situatie, bij kartwedstrijden gelijk te blijven en komt bij de trainingsdagen veel minder ver te liggen. Samengevat is geen sprake van een toename in geluidsverstoring ten opzichte van de huidige situatie. Er is dan ook geen sprake van extra geluid dat dieren verjaagt of de werking van de ecoducten aantast.

2.6 Onvoldoende toepassing BBT
Het effect van maatregelen in de overdrachtsweg is bij een groot zogenoemd brongebied uiterst beperkt. Om geluid in de omgeving te beperken is vooral het beperken van het bronvermogen van de crossmotoren en karts van belang. Door het toepassen van dempers in de uitlaat wordt het bronvermogen beperkt. Als dempers niet worden toegepast dan geeft het monitoringssysteem aan dat de toegestane geluiduitstraling wordt overschreden. Geluiddempers in combinatie met het monitoringssysteem vormen een effectieve bronmaatregel. Crossmotoren moeten om te voldoen aan de gehanteerde bronvermogens dus voorzien zijn van een geluiddemper in de uitlaat.
Elektrisch crossen is momenteel nog niet kansrijk om de volgende redenen. De elektrische crossmotor (voor jeugd/volwassene) heeft te weinig vermogen (50%) waardoor er een zeer korte rijtijd is (10 min) welke niet competitief is. De accu heeft een lange laadtijd

(circa 1 uur) bij een hoog vermogen (14 Amp). Bij een zware crossbaan als Sportpark Nieuw Zevenbergen zijn er problemen te verwachten met de koeling van de accu. De aanschafkosten zijn relatief hoog, te weten circa 40% tot 50% hoger dan een brandstof crossmotor. Voor jeugd en beginners is er wel voldoende vermogen, de aanschafprijs is dan relatief nog hoger, te weten circa 75% hoger dan van een brandstof crossmotor. Kortom, technisch bezien zijn elektrisch aangedreven crossmotoren nog onvoldoende. Daarnaast is de aanschafprijs hoog en het aantal aanbieders gering. Het geluidsonderzoek en de motivering zijn op dit aspect aangevuld.

2.7 Conclusie
Het TAM-omgevingsplan is op een aantal punten aangepast en/of aangescherpt. Voor een gedeelte sluiten deze wijzigingen aan op de wensen van reclamant. Tijdens het proces voor het opstellen van het TAM-omgevingsplan is gezocht naar een evenwicht tussen de ambitie van SNZ om te komen tot een toekomstbestendig en duurzaam regionaal motorsportcomplex en de belangen van de omgeving op het gebied van leefkwaliteit, natuur en landschap. Deze afwegingen zijn gemotiveerd in het plan. Ook is het plan op alle relevante (milieu)aspecten onderbouwd en/of onderzocht. Uit deze onderbouwing en onderzoeken blijkt dat er sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

Zienswijze 3 en 4
Zienswijze 3 is ingediend door IVN Oss. Zienswijze 4 is ingediend door Stichting natuurorganisaties De Maashorst te Uden. Met zienswijze 4 wordt zienswijze 3 onderschreven.

Samenvatting zienswijze
3.1 Gemeentelijk beleid en uitgangspunten
Reclamant stelt dat niet wordt voldaan aan de voorwaarden die de gemeenteraad van Oss in 2013 heeft verbonden aan voortzetting van het crossterrein en somt de voorwaarden op. Zonder onderbouwing wordt de huidige vergunning als vertrekpunt genomen. In de voorwaarden die de gemeenteraad in 2013 stelde staat letterlijk: "Voor wat betreft geluid moet er sprake zijn van een aanmerkelijke verbetering en ook verbetering van de geluidsoverlast voor omwonenden daarbuiten moet worden bewerkstelligd."
Volgens reclamant mist het rapport een duidelijke onderbouwing waarmee wordt voldaan aan de voorwaarde dat voor wat betreft geluid sprake moet zijn van een aanmerkelijke verbetering. Pas bij de toelichting in de klankbordgroep op hun rapport geeft Haskoning versluierend toe dat hun rapport niet in overeenstemming is met het uitgangspunt "aanmerkelijke verbetering". Haskoning: "Kern van de boodschap is: er treden door toename van activiteiten effecten op, voor verkeer, geluid en lucht/stikstof. De toename van geluid blijkt niet concreet uit geluidscontouren. Het verschil tussen vergund en beoogd is minimaal. Wel verandert de geluidsbeleving als gevolg van de beoogde situatie: het is merkbaar dat er mogelijk meer crossuren en meer wedstrijden zijn." Ver weg gestopt in bijlage 4 geven ze, zo stelt reclamant, eindelijk toe dat er in plaats van verbetering een verslechtering zal optreden: "Per saldo neemt het aantal beoogde geluid producerende uren op de crossbaan toe ten opzichte van de huidige situatie (van 11.700 per jaar naar 13.590 per jaar)".

3.2 Geluid
Vroeger waren de geluiden van motoren 2 dB(A) harder. Reclamant vindt het bijzonder storend dat Haskoning nergens ingaat op de waarneembare effecten van 2 dB(A) vermindering. In het rapport had op zijn minst de literatuur behandeld moeten worden. Twee dB(A) vermindering is niet waarneembaar voor het menselijk oor als de geluiden niet direct achter elkaar te horen zijn. In de beleving horen mensen niet of een bepaald geluid nu 122 of 124 dB(A) is. Beide zijn even storend waarneembaar. Opvallend is dat de vertegenwoordiger van Bureau Cauberg-Huygen, geluidsadviseur motororganisaties, dat in de klankbordgroep ook toegaf. Om te voldoen aan de eis van de gemeenteraad (aanmerkelijke verbetering) is een afname van 10 dB(A) nodig.

3.3 Uitbreiden dagen
Reclamant geeft aan dat karten (Circuit Park Berghem) hun gebruik wil uitbreiden van 260 naar 353 dagen (12 dagen niet mogelijk omdat er dan motorwedstrijden zijn). De

crossbaan wil ook 7 feestdagen open zijn, dagen dat mensen vrij zijn en in hun tuin willen zitten of een wandeling in de natuur willen maken.

3.4 Effecten op stiltegebied
Reclamant stelt dat uit de kaartjes niet duidelijk blijkt waar de 50 dB(A) contour ligt. De wedstrijdgeluiden gaan veel verder en komen in de kern van het door de provincie aangewezen stiltegebied De Maashorst. Een melding van geluidsoverlast kwam zelfs van het wisentengebied. Reclamant vindt het bijzonder storend om het stiltegebied in geen enkel rapport te noemen.

3.5 Effecten op natuur
Reclamant heeft gevraagd om de effecten op natuur te beoordelen. In de rapporten wordt vermeld dat er negatieve gevolgen zijn voor broedvogels bij meer dan gemiddeld 42 dB(A). Maar er zijn soorten die gevoeliger zijn, zo heeft reclamant gevraagd om mogelijk negatieve effecten voor de nachtzwaluw in beeld te brengen. Zeker als er meer uren met geluidsoverlast zullen ontstaat.

3.6 Impact op Natuurnetwerk Brabant en Maashorst
Reclamant stelt dat de impact op Natuurnetwerk Brabant en stiltegebied Maashorst onvoldoende wordt beschreven. Reclamant mist kaartjes waarop de piekgeluiden (niet gemiddelde) in de natuurgebieden is af te lezen. Daar heeft reclamant al eerder om gevraagd.

3.7 Nieuwe verkeersaansluiting
Reclamant geeft aan dat de verkeersaansluiting verlegd zal worden naar de Weg van de Toekomst, dat is een aanmerkelijke verbetering voor de natuurgebieden Maashorst/Herperduin. Er is door RWS een voorbehoud gemaakt of de nieuwe aansluiting wel veilig zal zijn en de verkeerssituatie dient daarom gemonitord te worden. Mocht de nieuwe verkeersontsluiting alsnog niet veilig genoeg blijken te zijn, dienen vergunningen ingetrokken te worden.

3.8 Stikstof
Reclamant geeft aan dat voor stikstof alleen wordt gekeken naar Natura-2000 gebieden, maar nergens over de mogelijk negatieve invloed op kwetsbare natuur (o.a. klokjesgentiaan, dopheide, moeraswolfsklauw, heidekartelblad en dennenorchis) in de omgeving, zelfs niet waar in de rapporten soorten behandeld worden. Zonder die informatie kan de raad niet beoordelen of voldaan wordt aan de voorwaarde: "circuit mag niet meer milieuruimte innemen." Het motorcrossterrein mag juist met deze nieuwe vergunning 10% meer NO_x uitstoten.

3.9 Geluidmetingen
Volgens reclamant dient meetapparatuur voor geluid geplaatst worden op vaste posten, niet alleen op de baan maar ook daarbuiten. Criteria en de maatregelen bij overschrijding daarvan vastleggen in een procedure. Controle van de metingen en de opvolging conform procedure door een onafhankelijk instituut laten uitvoeren. Niet SNZ verantwoordelijk maken voor de metingen, maar een onafhankelijke partij. Vooral omdat uit eerdere metingen van Parce Research is gebleken dat de normen nu (soms?) worden overschreden. Ook bij metingen door Haskoning bij individuele motoren bleken soms uitschieters van 124 dB(A) voor te komen in plaats van 119 dB(A).

Besluit
Wij vinden de zienswijze ongegrond.

Wijzigingen in omgevingsplan
Wij passen het TAM-omgevingsplan niet aan naar aanleiding van deze zienswijzen.

Toelichting van de gemeenteraad
3.1 Gemeentelijke beleid en uitgangspunten
In het raadsbesluit van 31 oktober 2013 heeft de gemeenteraad van Oss vijf voorwaarden vastgesteld. In de voorwaarden wordt gesproken over een aanmerkelijke verbetering voor wat betreft geluid. Op basis van onderzoek kan gesteld worden dat ten opzichte van 2013 het plan voorziet in een verbetering wat betreft geluid. Motoren zijn afgelopen jaren stiller geworden. Daarnaast vallen de wedstrijden nu binnen de geluidscontour, hetgeen destijds

niet geregeld was. De vijf voorwaarden van de gemeenteraad vormen de basis voor de manier waarop de gemeente, in overleg met omgevingspartners, de klankbordgroep en Stichting Nieuw Zevenbergen (SNZ), de kaders voor het omgevingsplan verder heeft uitgewerkt. In dit proces is gezocht naar een evenwicht tussen de ambitie van SNZ om te komen tot een toekomstbestendig en duurzaam motorsportcomplex en de belangen van de omgeving op het gebied van leefkwaliteit, natuur en landschap. Alle voorgestelde activiteiten, inclusief de wedstrijden, passen binnen de geluidscontour en de huidige wetgeving. Wij zijn ons zeer bewust van de tegenstrijdige belangen rondom dit omgevingsplan. En vanwege deze tegenstrijdige belangen is het onmogelijk om tot een plan te komen waarover iedereen tevreden is. Wij vinden dat bij het opstellen van dit TAM-omgevingsplan alle belangen zorgvuldig zijn onderzocht en afgewogen en dat wordt voldaan aan de voorwaarden die in 2013 zijn gesteld.

3.2 Geluid
Een verschil van 2 dB(A) is inderdaad niet (of nauwelijks) hoorbaar. Bij elk geluidniveau van laag tot hoog hoort een aantal oftewel percentage geluidgehinderden. Bij een hoger geluidniveau is dit percentage hoger dan bij een 2 dB(A) lager geluidniveau. Het indien mogelijk beperken van geluidniveaus bij woningen is daarom altijd aan te bevelen, het zorgt voor een (iets) lager percentage gehinderden. Tevens wijzen wij er op dat in het TAM-omgevingsplan de bestaande geluidzone geactualiseerd wordt op basis van recente gebruiksgegevens, bronsterktes en verbeterde modellering. Belangrijk is dat ook wedstrijddagen binnen deze geluidzone moeten passen. De berekeningen tonen aan dat wedstrijden weliswaar leiden tot hogere geluidvermogens, maar dat deze contouren ook binnen de geactualiseerde geluidzone blijven. Daarbij bepalen de grote motorcrosswedstrijden de contour. Tijdens reguliere trainingsdagen is de geluidscontour kleiner.

3.3 Uitbreiden dagen
Eén van de voorwaarden van de raad uit 2013 is dat het sportieve, professionele regionale karakter van het sportpark behouden moet blijven en versterkt wordt. Dat is de reden dat binnen de wettelijke kaders gekeken is naar uitbreidingsmogelijkheden van de activiteiten op het sportpark. Hieruit is gebleken dat de openingstijden van de kartbaan verruimd kunnen worden. Omdat huurkarts minder geluid maken en een kleinere geluidscontour hebben, zijn de gebruiksmogelijkheden voor huurkarts verruimd tot elke dag met een maximum aantal uren karten. Kart-trainingen produceren meer geluid en zijn daarom alleen toegestaan op de dagen dat al getraind wordt. Het aantal trainingsuren en de momenten waarop getraind mag worden nemen echter niet toe.
De bewering dat de kartbaan op 12 dagen niet geopend is vanwege motorwedstrijden is niet helemaal juist. De 12 wedstrijddagen worden namelijk verdeeld over maximaal zes motorcrosswedstrijddagen en zes kartwedstrijddagen. Op die dagen is de kartbaan gesloten voor trainingen en/of verhuur van karts. De motorcrosswedstrijden vinden plaats op de ongewijzigde openstellingsdagen, te weten woensdag, zaterdag en zondag. Kartwedstrijden vinden op zaterdag of zondag plaats. Als op genoemde dagen een feestdag valt, dan mag in dat geval op die feestdag gecrost worden. De hinder neemt dus niet extra toe op feestdagen buiten genoemde dagen.

3.4 Effecten op stiltegebied
Dit standpunt wordt niet gevolgd. In het kader van dit plan zijn geen 50 dB(A)-contouren vastgesteld voor natuur- en milieuafwegingen, maar 42 dB(A)-contouren. Deze 42 dB(A)-contour is maatgevend voor mogelijke verstoring van fauna. Uit het akoestisch onderzoek en de bijbehorende natuurtoets blijkt dat de 42 dB(A)-contour bij grote motorcrosswedstrijden net buiten het stiltegebied blijft. Het stiltegebied De Maashorst, inclusief het wisentengebied, wordt daarmee niet doorsneden door deze contour. Voor kartwedstrijden en trainingsdagen wijkt de situatie niet of nauwelijks af van de reeds vergunde situatie, en is in sommige richtingen zelfs sprake van een afname van de geluidsbelasting.
Dat geluid incidenteel hoorbaar kan zijn op grotere afstand betekent niet dat sprake is van overschrijding van geldende normen of van verstoring van de wezenlijke kenmerken en waarden van het stiltegebied. De onderzoeken laten zien dat grenswaarden voor natuur en stiltegebieden worden gerespecteerd en dat significante effecten zijn uitgesloten. Het stiltegebied is daarmee wel betrokken in de beoordeling, via de natuur- en geluidsonderzoeken, en geeft geen aanleiding tot aanvullende maatregelen of een andere planafweging.

3.5 Effecten op natuur
De effecten op de natuur zijn onderzocht en toegevoegd bij de motivering in 'Bijlage 4 - Natuuronderzoek en ecologische voortoets'. In hoofdstuk 6 van genoemde bijlage wordt nader ingegaan op beschermde soorten. De geluidscontouren veranderen niet, samengevat is er zelfs sprake van een afname aan geluid. Doordat de geluidscontouren gemiddeld afnemen zijn negatieve effecten als gevolg van geluid dus uit te sluiten.

3.6 Impact op Natuurnetwerk Brabant en Maashorst
In de motivering en de mer-beoordeling is een Natuurnetwerk Nederland-toetsing en Natura-2000 toetsing uitgevoerd. Wij vinden dan ook niet dat deze aspecten onvoldoende beschreven zouden zijn. Bij het opstellen van een plan als deze worden vooral equivalente oftewel gemiddelde geluidniveaus onderzocht. Ten opzichte van de vergunde situatie nemen de piekgeluiden in de beoogde situatie niet toe. De afweging die voorheen voor piekgeluiden is gemaakt is nog steeds van toepassing. Piekgeluiden worden in dit plan niet nader beschreven. In het geluidonderzoek bij een toekomstige aanvraag omgevingsvergunning worden de piekgeluiden in detail berekend en getoetst aan de wettelijke normen.

3.7 Nieuwe verkeersaansluiting
Reclamant wijst terecht op het belang van verkeersveiligheid en de betrokkenheid van Rijkswaterstaat (RWS). De afstemming met RWS over de nieuwe ontsluiting heeft plaatsgevonden. Daarbij wordt opgemerkt dat de realisatie en ingebruikname van de nieuwe ontsluiting voorwaardelijk is voor het plan. Dit betekent enerzijds dat de ontsluiting pas kan worden gerealiseerd en gebruikt indien wordt voldaan aan de eisen van de wegbeheerder en de verkeersveiligheid voldoende is geborgd.

3.8 Stikstof
De effecten op de natuur zijn onderzocht en toegevoegd bij de motivering in 'Bijlage 4 - Natuuronderzoek en ecologische voortoets'. In hoofdstuk 6 van genoemde bijlage wordt specifiek op soortbescherming ingegaan. Wij kunnen ons dan ook niet vinden in de stellingname van reclamant.

3.9 Geluidmetingen
Toezicht op en handhaving van regels in een omgevingsplan dan wel voorschriften in een vergunning wordt uitgevoerd aan de hand van diverse regels en procedures. Vooralsnog wordt geen aanleiding gezien om voor het toezicht en de handhaving in deze situatie aanvullende uitvoeringsregels in het omgevingsplan op te nemen. De wijze van geluidsmetingen zal in overleg met gebruikers, gemeente en Omgevingsdienst Brabant Noord nader worden uitgewerkt en vormgegeven binnen het kader van de omgevingsvergunning.

Zienswijze 5

Samenvatting zienswijze
5.1 Borging aspect verkeer
Reclamant geeft aan dat de zienswijze als focus heeft het uitgangspunt 'ontsluiting van het terrein' de daarbij behorende effecten alsmede de verankering in het omgevingsplan. In paragraaf 3.2 van het TAM-omgevingsplan wordt 'verkeer' wel benoemd. Van planmatige borging in het omgevingsplan en het bijbehorende plangebied is echter geen sprake. Dit is een omissie in het omgevingsplan en ook meerdere keren benoemd in adviezen vanuit de klankbordgroep. Vanuit de klankbordgroep is een gedetailleerde uitwerking gemaakt ten behoeve van planmatige verwerking (bijlage A bij de zienswijze). Alleen met planmatige vastlegging is het omgevingsplan compleet, kan er worden getoetst aan wet- en regelgeving en deze doelmatig worden toegepast inclusief handhaving daar waar nodig. Ook kan op deze wijze invulling worden gegeven aan de voorwaarde zoals deze is gesteld door de gemeenteraad.

5.2 Negatieve effecten
Reclamant stelt dat indien er geen planmatige borging in het omgevingsplan wordt getroffen het zelfs mogelijk is dat er nieuwe negatieve effecten ontstaan of bestaande

problemen niet worden weggenomen. Als de nieuwe ontsluiting weer wordt uitgesteld zoals de afgelopen 10 jaar, dan is er geen stok achter de deur vanuit het omgevingsplan.

5.3 Sluipverkeer en ongewenste activiteiten
Reclamant geeft aan dat met een nieuwe ontsluiting vanuit de N326 en zonder goede afsluiting van de Zevenbergseweg, er een nieuwe verbinding ontstaat naar Berghem. Deze is niet alleen interessant voor vertrekkers van het circuit, maar ook voor ander sluipverkeer. Ook wordt de omgeving dan veel toegankelijker voor ongewenste activiteiten of andere duistere activiteiten. Vanuit een doodlopende weg is het nu eenmaal minder eenvoudig om te ontkomen.

5.4 Wildparkeren
Reclamant geeft aan dat indien er wild parkeren ontstaat langs de Zevenbergseweg, dat dan nog steeds zal leiden tot overlast voor de bewoners, chaos door geparkeerde en kerende auto's, overlast in de natuur door meer activiteit, mogelijk toename vervuiling door afvaldumping en gevaarlijke verkeerssituaties.

5.5 Handhaving verkeer/parkeren
Reclamant stelt dat er geen mogelijkheid is tot handhaving door politie of andere wetsdienaren.

5.6 Gebruik Zevenbergseweg
Als er onvoldoende planmatige borging plaatsvindt, worden volgens reclamant bestaande problemen niet weggenomen. De Zevenbergseweg zal ondanks de nieuwe ontsluiting nog steeds worden gebruikt door bezoekers. Indien zij niet het terrein op kunnen om te parkeren, dan parkeren zij zo dicht mogelijk bij het circuit en gaan te voet verder. Volgens reclamant is dit alleen te voorkomen door de afstand groot genoeg te maken en de Zevenbergseweg aan de rand van het plangebied af te sluiten. Er kan dan nog gekeerd worden in de Rijsvensestraat.

5.7 Verkeersbesluit
Reclamant stelt dat indien de weg alleen met verkeersbesluit wordt aangepast, het dan veel eenvoudiger is om die te omzeilen met een ontheffing. Dat zou ook het geval kunnen zijn voor specifieke bezoekers maar ook tijdens evenementen waardoor er voor de bewoners nog meer overlast ontstaat omdat het omgevingsplan veel meer ruimte biedt voor wedstrijddagen.

5.8 Uitwerking groene karakter ontbreekt
Reclamant geeft aan dat de afsluiting van de Zevenbergseweg en het afwaarderen van de weg het groene karakter van directe omgeving van de weg over de lengte van een kilometer zal versterken. Een resultaat dat anders niet zal worden behaald. In de motivering wordt op geen enkele wijze aangegeven hoe het groene karakter van het gebied wordt versterkt zoals in de voorwaarden van de gemeenteraad is overeengekomen. De uitwerking van dit uitgangspunt mist en laat zien dat het omgevingsplan incompleet is.

5.9 Milieuruimte
Reclamant stelt dat de milieuruimte die ontstaat door een nieuwe inrichting van een kilometer Zevenbergseweg zou kunnen worden toegerekend aan het circuit. Uit het omgevingsplan blijkt dat de milieuruimte groter wordt dan dat nu het geval is. Volgens reclamant is deze mogelijke toerekening, en de relatie met het uitgangspunt dat het circuit geen extra milieuruimte mag innemen, onvoldoende betrokken en gemotiveerd in het omgevingsplan.

Besluit
Wij vinden de zienswijze ongegrond.

Wijzigingen in omgevingsplan
Wij passen het TAM-omgevingsplan niet aan naar aanleiding van deze zienswijzen.

Toelichting van de gemeenteraad
5.1 Borging aspect verkeer
Dit standpunt wordt deels herkend, maar leidt niet tot aanpassing van het plan. Of de gewenste ontsluiting vanaf de N329 kan worden gerealiseerd, hangt namelijk af van

verschillende externe factoren. De wijze van ontsluiting betreft echter geen gebruiks- of bebouwingsmogelijkheid op het sportpark zelf, maar een infrastructurele maatregel buiten het plangebied.
Om die reden maken de nieuwe ontsluiting en de afsluiting van de Zevenbergseweg geen onderdeel uit van de juridische regeling van het TAM-omgevingsplan. Het omgevingsplan ziet uitsluitend op de activiteiten, gebruiksfuncties en bebouwingsmogelijkheden binnen het sportpark. De milieuruimte van het sportpark en de toetsing aan wet- en regelgeving zijn daarop gebaseerd.
De afwezigheid van specifieke planregels over de ontsluiting betekent niet dat eerdere adviezen of uitgangspunten zijn genegeerd, maar vloeit voort uit de planologische afbakening en systematiek van het omgevingsplan. Verkeer en ontsluiting worden via separate besluitvorming en uitvoering geborgd en getoetst, buiten het kader van dit TAM-omgevingsplan.

5.2 Negatieve effecten
Dit standpunt wordt niet gevolgd. Uitgangspunt van het plan is dat na realisatie van de nieuwe ontsluiting de Zevenbergseweg wordt afgesloten voor regulier gemotoriseerd verkeer naar en van het sportpark. De nieuwe ontsluiting is bovendien randvoorwaardelijk meegenomen in de onderbouwing van het plan, waaronder de stikstof- en verkeersberekeningen. Zonder deze ontsluiting en de daarmee samenhangende gewijzigde verkeersstromen kunnen de berekende milieueffecten niet worden gerealiseerd en kan het plan niet op de nu onderbouwde wijze functioneren. Daarmee is de nieuwe ontsluiting functioneel een essentieel onderdeel van de planonderbouwing, ook al is zij niet als uitvoeringsverplichting in de planregels opgenomen. De vrees voor uitstel is, gelet op de lange voorgeschiedenis, begrijpelijk. Tegelijkertijd is vastgelegd dat de provincie heeft ingestemd met de nieuwe aansluiting, het ontwerp momenteel in samenspraak met de provincie wordt uitgewerkt en dat de aanleg is voorzien op korte termijn.
De gekozen aanpak sluit aan bij de systematiek van het omgevingsplan, waarin uitvoering van infrastructurele maatregelen buiten het plangebied via separate besluitvorming tot stand komt, terwijl de milieugevolgen daarvan integraal zijn betrokken bij de afweging.

5.3 Sluipverkeer en ongewenste activiteiten
Dit standpunt wordt niet gevolgd. In het omgevingsplan is vastgelegd dat de Zevenbergseweg na realisatie van de nieuwe ontsluiting wordt afgesloten voor regulier gemotoriseerd verkeer van en naar het sportpark. Daarmee vervalt de functie van de Zevenbergseweg als doorgaande route voor gemotoriseerd verkeer.
De nieuwe ontsluiting is randvoorwaardelijk betrokken bij de onderbouwing van het plan, onder meer in de verkeers- en stikstofberekeningen. Zonder deze ontsluiting en de daarmee samenhangende gewijzigde verkeersstromen kunnen de berekende milieueffecten niet worden gerealiseerd.
Door het afsluiten van de Zevenbergseweg en het concentreren van verkeer op de N329 ontstaat geen nieuwe doorgaande verbinding die sluipverkeer aantrekt. Deze oplossing sluit aan bij het gemeentelijk en provinciaal beleid om verkeer zoveel mogelijk via hoofdwegen af te wikkelen en het buitengebied te ontlasten.

5.4 Wildparkeren
De zorgen worden deels herkend, maar zijn in het plan ondervangen. Tijdens regulier gebruik is voldoende parkeercapaciteit aanwezig op eigen terrein van het sportpark, waardoor parkeren in de omgeving niet noodzakelijk is.
Bij evenementen wordt aanvullende parkeercapaciteit binnen het terrein georganiseerd en worden verkeersmaatregelen getroffen, zoals inzet van verkeersregelaars en tijdelijke voorzieningen. Hiermee wordt gestuurd op een ordelijke verkeersafwikkeling en wordt voorkomen dat bezoekers uitwijken naar de openbare weg. Daarnaast zorgt de nieuwe ontsluiting via de N329 voor een afname van verkeersbewegingen op de Zevenbergseweg. In combinatie met het afsluiten van deze weg voor regulier gemotoriseerd verkeer en een parkeerverbod wordt de kans op wildparkeren langs de Zevenbergseweg aanzienlijk verminderd. Daarmee is voorzien in een samenhangend pakket van maatregelen gericht op bereikbaarheid, verkeersveiligheid en het beperken van overlast voor de omgeving.

5.5 Handhaving verkeer/parkeren
Deze opvatting wordt niet gevolgd. Na realisatie van de nieuwe ontsluiting wordt de Zevenbergseweg afgesloten voor gemotoriseerd verkeer van en naar het sportpark. Deze afsluiting en het parkeerverbod worden geregeld via een verkeersbesluit. Een

verkeersbesluit staat los van dit TAM-omgevingsplan en vormt het juridische kader voor plaatsing van borden en fysieke maatregelen. Handhaving vindt plaats op basis van dat verkeersbesluit en wordt uitgevoerd door de daartoe bevoegde gemeentelijke toezichthouders. In de huidige situatie ontbreekt een formeel parkeerverbod, waardoor tegen parkeren langs de Zevenbergseweg niet kan worden opgetreden. In de toekomstige situatie is parkeren expliciet verboden en kan bij overtreding handhavend worden opgetreden. Hiermee is handhaving juridisch en praktisch geborgd.

5.6 Gebruik Zevenbergseweg
Zoals in de regels van het omgevingsplan is opgenomen vervalt na gereedkoming van de verkeerskundige ontsluiting via de N329 de toegankelijkheid van het sportpark voor gemotoriseerd verkeer dat via de Zevenbergseweg komt. Parkeren aan de Zevenbergseweg door bezoekers wordt verboden en onmogelijk gemaakt. Bij overtredingen kan handhavend worden opgetreden. Deze afsluiting en het parkeerverbod worden geregeld via een verkeersbesluit. Een verkeersbesluit staat los van dit TAM-omgevingsplan en vormt het juridische kader voor plaatsing van borden en fysieke maatregelen.

5.7 Verkeersbesluit
Dit standpunt wordt niet gevolgd. Zoals in de regels van het omgevingsplan is opgenomen, vervalt na gereedkoming van de verkeerskundige ontsluiting via de N329 de ontsluiting van het sportpark voor regulier gemotoriseerd verkeer via de Zevenbergseweg. De Zevenbergseweg behoudt daarbij een beperkte functionele betekenis, uitsluitend ten behoeve van onderhoud en beheer (onder meer van de zendmast, het bos en het sportpark) en voor gebruik door hulpdiensten in geval van calamiteiten. Voor ander gemotoriseerd verkeer wordt de weg afgesloten.
Eventuele ontheffingen hebben uitsluitend betrekking op deze specifieke en noodzakelijke functies en leiden niet tot regulier of doorgaand verkeer. Daarmee ontstaat geen alternatieve ontsluitingsroute voor het sportpark. De afsluiting wordt juridisch geborgd via een verkeersbesluit en kan bij overtredingen handhavend worden afgedwongen. In combinatie met de nieuwe ontsluiting via de N329 blijft het gebruik van de Zevenbergseweg beperkt en controleerbaar.

5.8 Uitwerking groene karakter ontbreekt
Na gereedkoming van de nieuwe verkeerskundige ontsluiting via de N329 vervalt, zoals vastgelegd in de planregels, de toegankelijkheid van het sportpark voor gemotoriseerd verkeer dat via de Zevenbergseweg komt. Parkeren door bezoekers aan de Zevenbergseweg wordt verboden en feitelijk onmogelijk gemaakt. Bij overtredingen kan handhavend worden opgetreden. Hierdoor neemt het aantal gemotoriseerde verkeersbewegingen op en langs de Zevenbergseweg af.
Het plangebied van dit TAM-omgevingsplan omvat de Zevenbergseweg zelf niet, behoudens de samenhang met de nieuwe geluidzone. Om die reden zijn maatregelen aan of motivering over het groene karakter van de Zevenbergseweg geen onderdeel van dit plan. Wel geldt in algemene zin dat minder gemotoriseerd verkeer leidt tot minder verstoring van flora en fauna. In die zin draagt het afsluiten van de route voor gemotoriseerd verkeer indirect bij aan het behoud van de groene kwaliteiten van de omgeving.

5.9 Milieuruimte
De inrichting en het gebruik van de Zevenbergseweg maken geen onderdeel uit van de milieuruimte van het sportpark. Het omgevingsplan ziet uitsluitend op de activiteiten binnen het sportpark zelf. De milieuruimte van het sportpark wordt bepaald door de planregels en de bijbehorende milieubeoordelingen voor het sportpark.
De effecten van verkeer van en naar het sportpark, inclusief de wijziging van verkeersstromen door de nieuwe ontsluiting via de N329 en het vervallen van gemotoriseerd verkeer via de Zevenbergseweg, zijn afzonderlijk én cumulatief beoordeeld in de milieuonderzoeken die aan het plan ten grondslag liggen. Daarbij is vastgesteld dat deze effecten binnen de aanvaardbare milieunormen blijven. Eventuele veranderingen in de inrichting of het gebruik van de Zevenbergseweg leiden daarmee niet tot extra benutbare milieuruimte voor het sportpark en worden ook niet toegerekend aan de activiteiten binnen het sportpark. Hiermee blijft het plan in overeenstemming met het uitgangspunt uit het raadsbesluit van 2013 dat het circuit geen extra milieuruimte mag innemen.

Zienswijze 6, Stichting Regionaal Motorsportcircuit Nieuw Zevenbergen

Samenvatting zienswijze

6.1 Algemeen

Reclamant geeft aan dat de zienswijze wordt ingediend namens de drie gebruikers van het sportpark. Het doet reclamant deugd dat na ongeveer 30 jaren van overleg een adequaat omgevingsplan in procedure is gebracht. Het plan maakt het onder andere mogelijk de al lange tijd aanwezige wens, behoefte en noodzaak om nieuwe opstallen te realiseren door en ten behoeve van de drie gebruikers. Daarmee kan ook worden voldaan aan de eerder uitgesproken voorwaarde van de gemeente Oss om het terrein te professionaliseren en de daarop aanwezige bebouwing te verduurzamen op basis van de huidige maatstaven.
In aansluiting op de nieuwbouw kan ook invulling worden gegeven aan de voltooiing van de landschappelijke inpassing. In de loop der jaren is al op ruime schaal nieuwe aanplant aangebracht, maar na de herinrichting van het terrein kan ook dat onderdeel worden afgerond.
Verder is positief dat spoedig een nieuwe ontsluiting op N329 kan worden gerealiseerd. Niet alleen voor de rijders en toeschouwers, maar ook voor de bewoners van de Zevenbergseweg en de recreanten plus natuurliefhebbers van bosgebied Herperduin.
Ondanks deze positieve woorden is reclamant toch genoodzaakt om een zienswijze in te dienen. Weliswaar heeft in de voorbereiding intensief en structureel vooroverleg met de gemeente plaatsgehad, maar niet alle voor reclamant en gebruikers noodzakelijk geachte onderdelen zijn in het ontwerp opgenomen. De vereiste professionalisering is alleen mogelijk als het circuit op een verantwoorde manier kan worden geëxploiteerd. Het onderhoud en beheer van alle voorzieningen kosten veel geld en moeten worden betaald uit de opbrengst van de toegangskaarten van de personen die van de accommodatie gebruik maken. Indien de gebruiksmogelijkheden worden beperkt, is een sluitende exploitatie niet haalbaar.

6.2 Aantal motorcrossuren

Reclamant geeft aan dat het maximumaantal van 90 crossuren (aantal rijders x tijd per rijder) per dag ontoereikend is. In de huidige milieuvergunning, daterend uit 1993, staat dat 75 uur als maximum per dag is toegestaan. Maar ruim 30 jaar later zijn de omstandigheden compleet veranderd. Het circuit is ontstaan op basis van provinciaal beleid om het grote aantal lokale crossterreintjes te saneren en daarvoor in de plaats een aantal regionale crossterreinen te realiseren. Circuit Nieuw Zevenbergen is hieruit voortgekomen en heeft geleid tot sanering c.q. sluiting van tientallen circuits in het oosten van de provincie. Alleen al in de drie gemeenten, waar onderhavig omgevingsplan wordt vastgesteld, gaat het om vijf circuits (namelijk in Berghem, Heesch, Heeswijk Dinther, Nistelrode en Schaijk). Deze ontwikkeling heeft geleid tot een grote toename van rijders naar Nieuw Zevenbergen. In deze regio zijn bijna 1200 licentiehouders aangesloten die gemiddeld 1 keer per week hun sport willen kunnen bedrijven. Dat is binnen de 90 crossuren per dag bij lange na niet mogelijk.
Het huurcontract met de vorige exploitant, die het circuit behoorlijk verwaarloosd had, is via een gerechtelijke procedure ontbonden. De nieuwe partner SRMV heeft nadien het crosscircuit een flinke facelift gegeven en voorzien van allerlei nieuwe faciliteiten.
Reclamant stelt dat dit heeft geleid tot een forse toename van crossers. Het kan toch niet zo zijn, dat eerst alles in het werk wordt gesteld om ten behoeve van de door de overheid gewenste regionale functie het crosscircuit te verbeteren c.q. te optimaliseren en vervolgens na het gereedkomen daarvan om milieutechnische redenen de toegang van talrijke crossers moet worden ontzegd. Naar de mening van reclamant is dat onacceptabel en niet uit te leggen. Het gevolg van het niet kunnen trainen op een daarvoor aangelegde accommodatie is dat het wildcrossen wordt bevorderd, hetgeen we toch ten koste van alles willen en moeten voorkomen. Bovendien tast het de betrouwbaarheid van het functioneren van de overheid ernstig aan.
Vandaar de conclusie van reclamant dat een verhoging van het aantal crossuren van 90 naar 120 een must is. Milieutechnisch in het ook verantwoord om meer gerbuiksuren toe te staan. Volgens het in 2021 in opdracht van reclamant door Cauberg Huygen uitgebrachte akoestisch onderzoek blijft de geluidsemissie van 120 crossuren binnen de in het omgevingsplan opgenomen geluidscontour.
Indien de verzochte verhoging om welke reden dan ook niet gehonoreerd kan worden, dan is minimaal noodzakelijk om in plaats van maximaal 90 crossuren gemiddeld 90 crossuren per dag aan te houden. De grootste drukte op het circuit doet zich immers voor in de

winterperiode, aangezien iedere crosser zijn nieuwe of angepaste motor wil testen als voorbereiding op het nieuwe seizoen. Dat is voor omwonenden minder kwetsbaar, aangezien men in die periode verhoudingsgewijs veel minder in de buitenlucht c.q. eigen tuin verblijft. In de zomerperiode, wanneer mensen van het mooie weer genieten, is het aantal crossers minder omdat veel rijders in die periode deelnemen aan elders georganiseerde wedstrijden.

6.3 Openstelling tijdens feestdagen
Reclamant pleit voor de kart voor openstelling gedurende de met de zondag gelijk te stellen erkende feestdagen, die niet op een reguliere zondag vallen. Op deze feestdagen is (nagenoeg) iedereen vrij om te genieten van leuke dingen zoals het beoefenen van zijn of haar hobby, zoals ook het geval is tijdens reguliere weekenden. Reclamant stelt dat gezien de brief van Gedeputeerde Staten d.d. 27 januari 1999 sprake is van een verworven recht. Immers dat college heeft als verlener van de destijds verstrekte en nog steeds geldende milieuvergunning in die brief verklaard, dat een feestdag, gezien het bijzondere karakter van zo'n dag en het gestelde in onder andere de Algemene Termijnenwet te rechtvaardigen is dat een dergelijke dag wordt beschouwd als een zondag. Ondanks dat eerder is verzocht om dit op te nemen, is dat helaas niet in het omgevingsplan verwerkt. Reclamant verzoekt daarom dit alsnog te doen. Op die dagen blijft men uiteraard qua emissie binnen de wettelijke geluidscontour.

6.4 Verbetering geluidsituatie
Reclamant geeft aan dat op 26 januari 2010 het college van burgemeester en wethouders van Oss besloten heeft in principe medewerking te verlenen aan het behoud en de ontwikkeling van Nieuw Zevenbergen tot een duurzaam, professioneel en regionaal circuit. Het college heeft hieraan meerdere voorwaarden verbonden. Eén van de voorwaarden betreft het aspect milieu en geluid in het bijzonder. Reclamant citeert: *"Voor wat betreft geluid moet sprake zijn van een aanmerkelijke verbetering. Afgezien van een verbetering van het leefklimaat voor de gehinderden binnen een geluidcontour, moet ook voor de omwonenden buiten de geluidcontour een verbetering van de geluidoverlast worden bewerkstelligd."*
De vastgestelde en vigerende geluidzone is destijds berekend voor de representatieve bedrijfssituatie. Op basis van nadien ontstane jurisprudentie dient bij het vaststellen van de nieuwe zone (c.q. het wijzigen van de vastgestelde zone) te worden uitgegaan van de geluidssituatie die tijdens wedstrijden optreedt. In het door RHDHV opgestelde akoestisch onderzoek wordt geconstateerd dat in de toekomstige wedstrijdsituatie wordt voldaan aan de nog vigerende geluidzone.
Voor het beoordelen van de verbetering van de geluidssituatie dient de vigerende ('oude') geluidzone te worden vergeleken met de geluidcontour die hoort bij de toekomstige representatieve bedrijfssituatie. In een figuur in het akoestisch onderzoek is deze vergelijking gevisualiseerd. Hieruit blijkt dat sprake is van een aanmerkelijke verbetering van het leefklimaat zowel binnen als buiten de vigerende geluidzone.

6.5 Aanpassing regels omgevingsplan
Reclamant geeft aan dat in het ontwerp-omgevingsplan regels zijn opgenomen om de geluiduitstraling van het circuit te begrenzen. Dit komt tot uiting in de nieuwe (aangepaste) geluidzone. Deze is echter uitsluitend bedoeld voor het beheersen van de wedstrijdsituaties. Voor de dagelijkse en representatieve bedrijfssituatie zijn de artikelen 8, 8.2 en 8.3 van toepassing. De geluidemissie van motoren en karts is begrensd evenals het aantal motorcross- en karturen in respectievelijk artikel 8.2. en 8.3.
In de praktijk houdt dat in dat van elke motor en kart de geluidemissie gecontroleerd dient te worden evenals de duur dat de motor c.q. kart gebruik maakt van het circuit. Dit vereist een bewerkelijke en tijdrovende controle.
Volgens reclamant is het van groter belang dat stillere motoren en/of karts geen invloed hebben op het voorschrift. Bij de rijders en gebruikers op het circuit ontbreekt de drijfveer om de emissies te verlagen.
Reclamant stelt voor dat de voorschriften uit artikel 8 worden vervangen door een combinatie van de toegestane geluidcontour en de grenswaarden ter plekke van de immissiepunten in de omgeving van het circuit. De gebruikers dienen vervolgens aan de hand van een meetsysteem de dagelijkse geluidimmissies te monitoren. De systematiek van geluidmonitoring wordt onder meer bij andere circuits, vliegvelden en bij evenementen toegepast. Deze methode is bovendien zeer geschikt om direct op geluidklachten uit de omgeving te acteren.

Volgens reclamant zou dit betekenen dat meer cross- en/of karturen zijn toegestaan indien de emissie van motoren en/of kart lager zijn. Eventueel kan de op deze wijze ontstane geluidwinst op een evenwichtige wijze worden verdeeld onder het circuit en haar omgeving.

6.6 Aanpassing karturen
Het is reclamant volstrekt onduidelijk waarom het aantal dagen waarop met karts getraind mag worden is teruggebracht van 5 (volgens de geldende milieuvergunning) naar 4 dagen. Dat betekent een vermindering van in totaal ongeveer 3.300 karturen op jaarbasis. Dat is een forse afname die noch door CPB noch door de stichting in het voortraject als zodanig is doorgegeven.
Ook is volkomen onbegrijpelijk waarom het aantal (geluidsarme) huurkarts zowel overdag als avond aan maximum is gebonden, aangezien deze soort karts op afstand nauwelijks hoorbaar zijn. Deze beperkingen zijn voor CPB heel ingrijpend en onaanvaardbaar aangezien hierdoor de exploitatie van deze prachtige accommodatie niet meer uitvoerbaar is. Vandaar het dringende verzoek deze onderdelen in het ontwerp-omgevingsplan aan te passen.
Verder is niet aangegeven waarom het aantal huurkarts dat gelijktijdig van de baan gebruik mag maken maximaal 30 bedraagt. Bij alle andere kartbanen is dat aantal 36 of zelfs meer. Enerzijds betreft het zoals aangegeven geluidsarme karts en anderzijds hebben deze karts (bedoeld voor recreanten) een beperkte maximumsnelheid, waardoor het rijden met meerdere van zulke karts geen enkel gevaar oplevert.

6.7 Aanpassing kartbaan
Reclamant stelt dat circa 10 jaar geleden naar aanleiding van gevoerde gesprekken en ingebrachte wensen van alle gebruikers door de gemeente zelf een tekening is geproduceerd waarop het toekomstbeeld van het circuit is aangegeven. Op de tekening is te zien dat aan de zuidwestkant van het kartcircuit een kleine lus toegevoegd. Deze lus is primair bedoeld als oefenbaantje voor de jongste kartrijders. Doordat dit baantje met een mobiele afzetting van de hoofdbaan wordt gescheiden, is de veiligheid van die jeugdige sporters optimaal gewaarborgd. Daarnaast kan die extra lus worden toegevoegd aan de hoofdbaan, waardoor de kartbaan voldoet aan de vereiste, minimale lengte voor het houden van internationale wedstrijden.
Met andere woorden door een verhoudingsgewijs kleine ingreep kunnen twee doelstellingen worden gerealiseerd. Deze extra meters hebben geen enkele invloed op de emissie van geluid of stikstof, aangezien zowel bij de trainingen als wedstrijden wordt gereden gedurende vaste tijdsblokken van bijvoorbeeld een half of een heel uur. In de praktijk komt het erop neer dat men gedurende zo'n tijdsblok eén of enkele rondjes minder rijdt. Vandaar het verzoek van reclamant om die uitbreiding aan te passen op de plankaart.

6.8 Combinatie wedstrijd / training
Reclamant geeft aan dat in het omgevingsplan vermeld staat, dat gelijktijdig met een wedstrijd geen training op een andere baan mag plaatsvinden. Bij grote wedstrijden is dat inderdaad evident, aangezien dat in praktisch zin niet te combineren is. Bij kleine wedstrijden, waarbij de deelname van rijders en vooral het aantal toeschouwers veel lager is, levert dat totaal geen ruimteproblemen op met betrekking tot parkeren en dergelijk. Vandaar het verzoek om bij kleine crosswedstrijden het rijden met huurkarts wel toe te staan. Deze huurkarts maken zoals bekend veel minder geluid dan de wedstrijdkarts en zijn als gevolg daarvan qua geluid volledig ondergeschikt aan het geluid van de crossmotoren tijdens de wedstrijd.

6.9 Schietclub
Reclamant geeft aan dat in de nadere motivering vermeld staat dat de parkeerplaats voor de schietclub aan de oostzijde van de huidige schietbunker is geprojecteerd op de locatie van de huidige paddock van CPB. De bedoeling is dat die voorziening aan de westzijde van dat gebouw wordt gerealiseerd waar de huidige Zevenbergseweg in de nieuwe situatie komt te vervallen. Die locatie is geschikt voor de schutters om daar hun auto te parkeren binnen een afgesloten ruimte. Dit uit veiligheidsoverwegingen vanwege het van thuis meebrengen van een vuurwapen.

Besluit
Wij vinden de zienswijze ongegrond.

Wijzigingen in omgevingsplan
Wij passen het TAM-omgevingsplan niet aan naar aanleiding van deze zienswijzen.

Toelichting van de gemeenteraad
6.1 Algemeen
De voorwaarden van de gemeenteraad vormen de basis voor de manier waarop de gemeente, in overleg met omgevingspartners, de klankbordgroep en Stichting Nieuw Zevenbergen (SNZ), de kaders voor het omgevingsplan verder heeft uitgewerkt. In dit proces is gezocht naar een evenwicht tussen de ambitie van SNZ om te komen tot een toekomstbestendig en duurzaam regionaal motorsportcomplex en de belangen van de omgeving op het gebied van leefkwaliteit, natuur en landschap.
Er zijn daartoe activiteiten in het omgevingsplan opgenomen, inclusief de wedstrijden, die passen binnen de geluidscontour en de huidige wetgeving. Dat niet alle onderdelen zijn overgenomen heeft ook te maken met het feit dat er sprake is van tegenstrijdige belangen rondom dit omgevingsplan. En vanwege deze tegenstrijdige belangen is het onmogelijk om tot een plan te komen waarover iedereen tevreden is. Wij verwachten niet dat door vaststelling van voorliggend TAM-omgevingsplan de exploitatie van het sportpark onhaalbaar wordt gemaakt.

6.2 Aantal motorcrossuren
In vergelijking met de huidige situatie voorziet het omgevingsplan in de uitbreiding van het aantal crossuren per dag. Dat niet alle wensen worden overgenomen heeft te maken met het feit dat er sprake is van tegenstrijdige belangen rondom dit omgevingsplan. Ondanks de tegenstrijdige belangen zijn bij het opstellen van dit omgevingsplan alle belangen zorgvuldig afgewogen. Wij vinden dat we met de opgenomen uren voldoende tegemoet zijn gekomen aan de wensen, passend binnen de geluidscontour en rekening houdend met de omgeving.

6.3 Openstelling tijdens feestdagen
Als een feestdag valt op een van de reguliere openingsdagen, dan kunnen de activiteiten die op grond van de regels op die reguliere dagen zijn toegestaan worden uitgevoerd. Reclamant verwijst naar een brief van Gedeputeerde Staten d.d. 27 januari 1999. In 2021 is door de stichting verzocht om het gebruik van het circuit op tweede paasdag en tweede pinksterdag toe te staan. Deze vraag is door de Omgevingsdienst Brabant Noord (ODBN) op 16 februari 2021 beantwoord, waarbij de conclusie was dat genoemde feestdagen die op een maandag vallen niet gelijk worden gesteld met een zondag. Wij zien geen redenen om van dit standpunt af te wijken, mede omdat voorliggend omgevingsplan al een verruiming van de mogelijkheden biedt.
Tevens halen wij wederom aan dat er sprake is van tegenstrijdige belangen rondom dit omgevingsplan. Dat geldt zeker ook voor verruiming van mogelijkheden tijdens feestdagen. Alle belangen zijn zorgvuldig afgewogen. Wij vinden dat we met de opgenomen uren voldoende tegemoet zijn gekomen aan de wensen, passend binnen de geluidscontour en rekening houdend met de omgeving.

6.4 Verbetering geluidsituatie
In het omgevingsplan wordt de bestaande geluidzone geactualiseerd op basis van recente gebruiksgegevens, bronsterktes en verbeterde modellering. Belangrijk is dat ook wedstrijddagen binnen deze geluidzone moeten passen. De berekeningen tonen aan dat wedstrijden weliswaar leiden tot hogere geluidvermogens, maar dat deze contouren ook binnen de geactualiseerde geluidzone blijven. Daarbij bepalen de grote motorcrosswedstrijden de contour. Tijdens reguliere trainingsdagen is de geluidscontour kleiner. Deze zienswijze van reclamant bevestigd bovenstaande en wordt voor kennisgeving aangenomen.

6.5 Aanpassing regels omgevingsplan
Binnen het sportpark wordt tijdens motorcrossactiviteiten gemeten op een vast meetpunt. Daarbij wordt het geluid van individuele motoren gecontroleerd. Motoren moeten voldoen aan de geluidseisen van de betreffende bonden en aan de toegangsvoorwaarden van het sportpark. Dit vormt de eerste borging aan de bron.
Daarnaast geldt dat het sportpark als geheel moet voldoen aan de geluidseisen die volgen uit het omgevingsplan en de vergunning. De naleving daarvan wordt beoordeeld aan de hand van berekende contouren en toetsing aan vastgestelde maximale geluidniveaus bij

woningen. Het gehanteerde systeem combineert daarmee broncontroles (per motor/kart) met toetsing op omgevingsniveau.
Een systeem met dagelijkse monitoring op meerdere immissiepunten is binnen het geldende wettelijke kader niet vereist. Het gekozen meet- en toetsingsregime is gebruikelijk, uitvoerbaar en voldoende om te borgen dat de geluidbelasting binnen de toegestane grenzen blijft.
Uiteraard staat het reclamant vrij om een meetsysteem te implementeren waarmee de geluidimmissies gemonitord kunnen worden. Wij raden aan een dergelijk meetsysteem in goed overleg met belanghebbenden uit de omgeving en de Omgevingsdienst Brabant Noord te implementeren.

6.6 Aanpassing karturen
De stelling dat het terugbrengen van het aantal trainingsdagen niet is besproken, is niet in lijn met de in het proces gehanteerde communicatie. Dit uitgangspunt is ingebracht door Circuit Park Berghem (CPB) in november 2024 en sluit aan bij de feitelijke en beoogde bedrijfsvoering. In haar inbreng is uitgewerkt dat racekarts met name zullen rijden op woensdag, vrijdag, zaterdag en zondag. Met donderdag als aanvullende mogelijkheid tijdens schoolvakanties. Ook de afname van het aantal gebruiksuren is in overeenstemming met de vertegenwoordiging van de stichting afgestemd.
Ten aanzien van geluidsarme karts geldt dat deze in de voorbereiding van het plan niet als afzonderlijk gebruiksaspect naar voren zijn gebracht. Het plan biedt in algemene zin ruimte voor dergelijke ontwikkelingen, mits deze aantoonbaar passen binnen de totale milieuruimte.
Wat betreft het maximum aantal karts wordt verduidelijkt dat het maximum van 30 karts ziet op huurkarts en in lijn is met de reeds vergunde situatie.

6.7 Aanpassing kartbaan
Bij het opstellen van het omgevingsplan is gezocht naar evenwicht tussen de reeds vergunde situatie, de wensen van gebruikers, de wijziging van de wetgeving en de effecten daarvan op de omgeving. De uitbreiding van de kartbaan is in de diverse onderzoeken niet meegenomen, mede omdat op die gronden in het plan gerekend is met extra parkeerruimte en de ontsluiting van het sportpark. Daarom wordt de uitbreiding van de kartbaan in dit stadium niet alsnog verwerkt in het omgevingsplan.
Het staat reclamant overigens vrij om in een later stadium de uitbreiding van de kartbaan door middel van een aparte procedure aan te vragen, zodat de gevolgen van de uitbreiding op dat moment beoordeeld kunnen worden.

6.8 Combinatie wedstrijd / training
Bij het opstellen van het omgevingsplan is gezocht naar evenwicht tussen de reeds vergunde situatie, de wensen van gebruikers en de effecten daarvan op de omgeving. Het verbod op gelijktijdig gebruik van de banen tijdens wedstrijden is overgenomen uit de vergunde situatie. Dit uitgangspunt ligt dan ook ten grondslag aan alle onderzoeken die zijn uitgevoerd. Omdat niet duidelijk is wat een cumulatie van activiteiten voor gevolgen heeft op de verschillende onderzoeksresultaten, kan nu niet tegemoetgekomen worden aan de wens van reclamant. Overigens staat het reclamant vrij om in een later stadium de aanpassing van regels door middel van een aparte procedure aan te vragen, zodat de gevolgen van de aanpassing op dat moment beoordeeld kunnen worden.

6.9 Schietclub
In het omgevingsplan is niet exact aangeduid waar de parkeerplaatsen voor de schietvereniging gerealiseerd moeten zijn. Het is aan de erfpachter om dit met de gebruiker af te stemmen, uiteraard binnen de grenzen van het (gebruik van het) sportpark.

Zienswijze 7, Stichting Platform Keelbos te Nuth

Samenvatting zienswijze
7.1 Toegankelijkheid Zevenbergseweg
Reclamant geeft aan dat in het TAM-omgevingsplan de toegankelijkheid van de Zevenbergseweg ter sprake komt in artikel 7.3 Toegankelijkheid sportpark dat als volgt is uitgewerkt:

a. *Het sportpark is voor autoverkeer (bezoekers en personeel) toegankelijk via de Zevenbergseweg.*
b. *Na de gereedkoming va een verkeerskundige ontsluiting via de Graafsebaan (N329) vervalt de toegankelijkheid van het sportpark als bedoeld in sub a.*
c. *Er kunnen maatwerkvoorschriften worden gesteld over de wijze waarop en de periode waarbinnen aan het bepaalde in sub b wordt voldaan.*
d. *Het bepaalde in sub b is niet van toepassing op langzaam verkeer en hulpdiensten en in geval van calamiteiten.*

Reclamant stelt dat uit vaste jurisprudentie is vast komen staan dat de parkeergelegenheid naar de homo-ontmoetingsplaan (HOP) als integrale eenheid dient aangemerkt te worden. Reclamant stelt dat bekend is dat er in het bosgedeelte aan het einde van de Zevenbergseweg tussen de Graafsebaan een HOP is. De meeste bezoekers van deze HOP komen daar per auto. Met het sluiten van de toegankelijkheid van de Zevenberseweg wordt feitelijk ook de HOP afgesloten.
Dientengevolge heeft reclamant problemen met artikelen 7.3 b t/m 7.3 d.
Reclamant verzocht daarom te besluiten om de artikelen 7.3 b t/m 7.3 d te schrappen of te herschrijven, ten einde dat de Zevenbergseweg naar de toekomst ook voor gemotoriseerd verkeer toegankelijk blijft, zodat de bezoekers de HOP naar de toekomst toe kunnen blijven bezoeken nadat zij aan de Zevenbergseweg hebben geparkeerd in het kader van een evenwichtig voorzieningenniveau m.b.t. de eerste levensbehoeften in het kader van ETFAL voor de betrokken groep.

Besluit
Wij vinden de zienswijze gedeeltelijk gegrond.

Wijzigingen in omgevingsplan
Wij passen het TAM-omgevingsplan niet aan naar aanleiding van deze zienswijzen.

Toelichting van de gemeenteraad
7.1 Toegankelijkheid Zevenbergseweg
In het raadsbesluit van 31 oktober 2013 heeft de gemeenteraad van Oss besloten het circuit Nieuw Zevenbergen te willen behouden en ontwikkelen, mits voldaan wordt aan vijf voorwaarden. Een van de voorwaarden is dat het circuit wordt aangesloten op de N329. Deze nieuwe ontsluiting van het sportpark wordt in nauw overleg met de provincie Noord-Brabant en de buurgemeenten tot stand gebracht. Gevolg is dat na realisatie van de nieuwe ontsluiting de Zevenbergseweg wordt afgesloten voor regulier autoverkeer. Er wordt daarmee voldaan aan een van de voorwaarden van de gemeenteraad. Tegelijkertijd kan daarom niet tegemoet worden gekomen aan de zienswijze van reclamant.
Voor het afsluiten van de Zevenbergseweg moet een verkeersbesluit genomen worden. Voordat dat besluit genomen wordt, wordt in overleg met de diverse belanghebbenden bepaald waar de afsluiting van de Zevenbergseweg exact komt te liggen. De bereikbaarheid van de HOP wordt daarin meegenomen. De regels van het plan worden niet aangepast naar aanleiding van deze zienswijze.

Zienswijze 8

Samenvatting zienswijze
8.1 Algemeen
Reclamant stelt dat Nederland momenteel 69 crossbanen telt. De provincie Noord-Brabant is goed voor 30% van de Nederlandse crossbanen. Ons land telt enkele honderden actieve beoefenaars van de motorcross. Dit feit alleen al neemt de noodzaak van de vaan in Berghem weg.

8.2 Juridische borging
Reclamant verwijst naar de bijlagen waarin te lezen is wat er de laatste 45 jaar te doen is geweest. Reclamant stelt dat begin jaren '80 men is begonnen met illegaal crossen op het terrein. Nu, 2026, wil de gemeente Oss de bestaande situatie juridisch-planologisch borgen.

8.3 Nieuwe ontsluitingsweg
Reclamant geeft aan dat in 2013 de gemeente al schermde met het realiseren van een nieuwe ontsluitingsweg via N329. We zijn alweer 13 jaar verder en al het verkeer rijdt nog

altijd via de Zevenbergseweg. Ook nu is er nog steeds geen onherroepelijk plan om via de N329 te ontsluiten.

8.4 Vorstengrafdonk
Reclamant geeft aan dat industrieterrein Vorstengrafdonk inmiddels is volgebouwd. Hoogwaardige technische bedrijven zouden hier gevestigd worden. Helaas zijn het overslagbedrijven geworden. Duizenden vrachtwagens rijden aan en af naar dit terrein tegenover het sportpark. De milieubelasting is niet meer te vergelijken met de situatie van 2013.

8.5 Gebruiksruimte crossbaan
De feitelijke gebruiksruimte (vergund in 1993) van de crossbaan is 156 dagen per jaar (3 dagen per week) geopend voor trainingen. Reclamant stelt dat de crossers afdwongen dat er één avond gebruik mocht worden voor trainingen. De omgeving leerde daarmee leven. Ook met drie motorcrosswedstrijden per jaar.

8.6 Kartbaan en privatisering
Reclamant stelt dat er veel later een kartbaan bij kwam. In de bijlagen is te lezen dat dit vele vragen opwierp bij omwonenden. Reclamant stelt dat de crossbaan zomaar gedeeltelijk werd overgeleverd aan de private sector. De gevolgen zijn gigantisch. Het sportpark veranderde deels in een industrieterrein. Echter werden gemeentegelden weggeschonken aan één bedrijf. Zij kregen een monopoliepositie. In de bijlagen is te lezen dat reclamant hier bezwaar tegen maakte. Met betrekking tot het raadsbesluit van 31 oktober 2013 wijst reclamant op het feit dat dit besluit later gewoon van tafel is geveegd (betrouwbare overheid?).

8.7 Gemeentelijk beleid en uitgangspunten
Reclamant stelt dat gemeente Oss aantoont dat het voor inwoners van deze gemeente allemaal onbegrijpelijk wordt. Alles is erop gericht om veel meer lawaai toe te staan, milieubelangen worden terzijde geschoven, omwonenden moeten gewoon maar slikken dat er dadelijk ook in de avonduren gekart mag worden. De avonden en weekenden worden strak gevuld met herrie. Waren het voorheen nog 11.700 uren voor de cross, dat worden er straks 13.590. En dan vooral op tijden dat omwonenden denken te kunnen genieten van stilte en rust. Alle feestdagen worden gebruikt.
Het kartbedrijf gaat dadelijk op zeven dagen en avonden lawaai produceren.
Al eerder heeft reclamant voorgesteld om deze baan onder te brengen in een loods (ca . 1500 m^2). Indoorkarting heeft voor gebruikers en omwonenden alleen maar voordelen.
Het ziet ernaar uit dat de gemeente de vijf stelregels uit paragraaf 5.2.2 aan zijn laars lapt. Het klinkt allemaal mooi, maar in de praktijk kan men alleen maar rekenen op nog meer geluid (herrie), stikstofuitstoot en veel schade aan de natuur.

Besluit
Wij vinden de zienswijze ongegrond.

Wijzigingen in omgevingsplan
Wij passen het TAM-omgevingsplan niet aan naar aanleiding van deze zienswijzen.

Toelichting van de gemeenteraad
8.1 Algemeen
Dit standpunt van reclamant wordt niet gevolgd. Het sportpark vervult een regionale functie en past binnen het vastgestelde beleidskader. De gemeenteraad heeft in 2013 besloten het circuit Nieuw Zevenbergen te behouden en te ontwikkelen. Dit besluit is richtinggevend geweest voor de verdere planvorming en heeft geleid tot het voorliggende omgevingsplan.

8.2 Juridische borging
Sportpark Nieuw Zevenbergen is in de jaren '80 door de provincie Noord-Brabant aangewezen als regionaal circuit ter vervanging van een aantal lokale circuits waar lawaaisporten waren toegestaan. Met dit omgevingsplan wordt getracht de bestaande, vergunde activiteiten juridisch-planologisch vast te leggen binnen het kader van de Omgevingswet. De effecten zijn onderzocht en aanvaardbaar binnen de kaders van de wet.

8.3 Nieuwe ontsluitingsweg
Reclamant geeft terecht aan dat in het raadsbesluit van 31 oktober 2013 de gemeenteraad van Oss reeds besloten heeft het circuit aan te sluiten op de N329. Inmiddels heeft de provincie Noord-Brabant schriftelijk medewerking toegezegd voor de aanleg van de nieuwe ontsluiting. Als de nieuwe ontsluiting in gebruik is genomen, kan de Zevenbergseweg worden afgesloten voor regulier gemotoriseerd verkeer naar en van het sportpark. En zal worden voldaan aan een van de voorwaarden van de gemeenteraad.

8.4 Vorstengrafdonk
Deze zienswijze over industrieterrein Vorstengrafdonk wordt voor kennisgeving aangenomen. Bij de totstandkoming van voorliggend TAM-omgevingsplan is gerekend op basis van het vigerende verkeersmodel. Dit leidt echter niet tot de conclusie dat sprake is van een planologisch onaanvaardbare situatie.

8.5 Gebruiksruimte crossbaan
Reclamant heeft gelijk dat in de vergunning voor de motorcross 156 dagen ten behoeve van trainingen zijn opgenomen. In de nieuwe situatie blijft het aantal trainingsdagen vergelijkbaar (3 dagen per week), maar neemt het aantal toegestane activiteitenuren per trainingsdag toe naar maximaal 90 uur. Deze toename is expliciet onderzocht en blijft binnen de geluidzone en aanvaardbare normen. Er is dus geen onaanvaardbare uitbreiding

8.6 Kartbaan en privatisering
Dit standpunt wordt niet gevolgd. Van privatisering is op dit moment namelijk geen sprake. Het terrein is door de gemeente Oss in erfpacht uitgegeven aan Stichting Nieuw Zevenbergen. Voor de kartactiviteiten is een ondererfpacht aangegaan. Deze constructie is gebruikelijk bij sport- en recreatieve voorzieningen van deze aard en doet geen afbreuk aan het publieke karakter van het terrein.

8.7 Gemeentelijk beleid en uitgangspunten
In het raadsbesluit van 31 oktober 2013 heeft de gemeenteraad van Oss vijf voorwaarden vastgesteld. In de voorwaarden wordt gesproken over een aanmerkelijke verbetering voor wat betreft geluid. Op basis van onderzoek kan gesteld worden dat ten opzichte van 2013 het plan voorziet in een verbetering wat betreft geluid. Motoren zijn afgelopen jaren stiller geworden. Daarnaast vallen de wedstrijden nu binnen de geluidscontour, hetgeen destijds niet geregeld was. De vijf voorwaarden van de gemeenteraad vormen de basis voor de manier waarop de gemeente, in overleg met omgevingspartners, de klankbordgroep en Stichting Nieuw Zevenbergen (SNZ), de kaders voor het omgevingsplan verder heeft uitgewerkt. In dit proces is gezocht naar een evenwicht tussen de ambitie van SNZ om te komen tot een toekomstbestendig en duurzaam motorsportcomplex en de belangen van de omgeving op het gebied van leefkwaliteit, natuur en landschap. Alle voorgestelde activiteiten, inclusief de wedstrijden, passen binnen de geluidscontour en de huidige wet- en regelgeving. Het standpunt van reclamant dat in de praktijk alleen maar gerekend kan worden op meer geluid, stikstofuitstoot en veel schade aan de natuur wordt niet gevolgd. Uit de motivering en de onderzoeken blijkt dat er sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

Zienswijze 9

Samenvatting zienswijze
9.1 Algemeen
Reclamant is direct omwonende van Sportpark Nieuw Zevenbergen en deelnemer van de klankbordgroep, en ondervindt in de dagelijkse praktijk de gevolgen van de activiteiten die op en rond het terrein plaatsvinden. De betrokkenheid van reclamant is ingegeven door de wens dat ontwikkelingen op het terrein plaatsvinden binnen de grenzen van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, zoals dat ook expliciet is beoogd bij de totstandkoming van het masterplan. Reclamant concludeert dat het omgevingsplan in de huidige vorm niet kan worden vastgesteld. Indiener ondervindt reeds geluidsoverlast van het terrein en dit zal niet worden gereduceerd.

9.2 Gemeentelijk beleid en uitgangspunten
Reclamant stelt als uitgangspunt bij de vaststelling van het omgevingsplan het in 2013 vastgestelde 'Masterplan Nieuw Zevenbergen: circuit van de toekomst'. In de toelichting

wordt hier ook expliciet naar gerefereerd. In het kader van de besluitvorming over het masterplan heeft het college van burgemeester en wethouders, bij besluit van 26 januari 2010, expliciet vastgesteld dat verdere ontwikkeling van het sportpark uitsluitend aanvaardbaar is indien sprake is van een vijftal voorwaarden waaronder een aantoonbare vermindering van de geluidbelasting op de omgeving:
"Het circuit mag in ieder geval niet meer milieuruimte innemen. Voor wat betreft geluid moet er sprake zijn van een significante verbetering. Afgezien van een verbetering van het leefklimaat voor de gehinderden binnen de geluidscontour, moet vanuit een oogpunt van leefbaarheid ook verbetering van de geluidsoverlast voor omwonenden daarbuiten worden bewerkstelligd. Tevens moet worden ingespeeld op de duurzaamheidsagenda van de gemeente Oss. Aansluiting moet worden gezocht op de ambitie van de Weg van de Toekomst, de N329."
Dit uitgangspunt vormt een wezenlijk onderdeel van het bestuurlijk afwegingskader. Het masterplan was bovendien mede bepalend voor het vertrouwen van omwonenden in het verdere planproces.

9.3 Klankbordgroep
De klankbordgroep, waarin reclamant participeerde, had nadrukkelijk tot doel deze uitgangspunten te bewaken en te vertalen naar concrete randvoorwaarden voor verdere planontwikkeling. Het vertrouwen dat bij omwonenden is gewekt, was dat intensivering van gebruik slechts mogelijk zou zijn als aantoonbaar sprake zou zijn van minder hinder dan voorheen. Reclamant constateert echter dat het huidige plan niet voldoet aan de gestelde randvoorwaarden.

9.4 Verruiming van gebruik
Reclamant stelt dat voorliggend ontwerp TAM-omgevingsplan wezenlijk afwijkt van de uitgangspunten van het masterplan. In plaats van vermindering van hinder voorziet het plan in verruiming van gebruik, zowel in tijd als aard van activiteiten. Het betreft onder meer een uitbreiding van het aantal gebruiksuren, een verruiming van het aantal dagen waarop activiteiten mogen plaatsvinden, een verruiming van type activiteiten, waaronder motorcrossactiviteiten met hoge geluidsimpact.

9.5 Afwijken van uitgangspunten
Reclamant stelt dat de verruiming haaks staat op het uitgangspunt dat het woon- en leefklimaat aantoonbaar zou verbeteren. Hiermee is ook geen sprake van de vereiste aanmerkelijke verbetering voor wat betreft het geluid. Dit plan is derhalve in strijd met de beleidsmatig vastgestelde uitgangspunten. Het vormt daarmee bovendien een breuk met de afspraken die aan het masterplan ten grondslag lagen. Gegeven het tegelijk ter inzage gelegde ontwerpbesluit hogere waarden neemt het plangebied meer milieuruimte in en dat staat ook haaks op de uitgangspunten van het masterplan.

9.6 Rapportage Haskoning
Reclamant geeft aan dat in de rapportage van Haskoning, het geluidsonderzoek, letterlijk wordt overwogen: 'Vanuit belevingsperspectief is dus te verwachten dat de frequentie van hoorbare activiteiten en de subjectieve hinder bij een deel van de omwonenden kunnen toenemen.' Dat was nadrukkelijk niet de bedoeling, integendeel zelfs.

9.7 Akoestische onderbouwing
Reclamant stelt dat het ontwerp zich in belangrijke mate baseert op akoestische berekeningen die uitgaan van gemiddelde waarden en modelmatige aannames. Daartegenover staat het door de gemeente zelf geïnitieerde onderzoek van Parce Research, waarin de feitelijke geluidsbelasting in de woonomgeving is gemeten. Uit dit onderzoek blijkt dat de feitelijke geluidsbelasting, met name bij motorcrossactiviteiten, significant hoger ligt dan waarden die uit rekenmodellen volgen. Piekgeluiden (LAmax) treden structureel op en vormen een wezenlijk onderdeel van de hinderbeleving. Deze pieken treden vooral op momenten op dat de omgevingsgeluidsniveaus laag zijn, waardoor de hinder extra wordt versterkt.
Volgens reclamant maakt het onderzoek duidelijk dat de bestaande situatie al leidt tot aanzienlijke belasting van de woonomgeving. Tegen die achtergrond is het onverenigbaar om uitbreiding van activiteiten toe te staan zonder dat eerst aantoonbaar wordt aangetoond dat de geluidbelasting daadwerkelijk afneemt. Gezien voorgaande conclusies stelt reclamant vraagtekens bij de uitgangspunten van het akoestisch onderzoek dat is

uitgevoerd. Indiener behoud zich het recht voor om op een later moment nadere zienswijze in te dienen op met name het geluidsrapport.

9.8 Cumulatie
Reclamant geeft aan dat hoewel verschillende activiteiten afzonderlijk binnen normen zouden kunnen passen, er in de praktijk sprake is van een cumulatief effect. De combinatie van motorcrossactiviteiten, evenementen en verkeersbewegingen leidt tot structurele aantasting van de rust in de omgeving.
Belangrijk daarbij is dat niet alle bronnen gelijk bijdragen: het zijn met name de motorcrossactiviteiten die de piekbelasting veroorzaken en door bewoners als het meest hinderlijk worden ervaren. De beoordeling van het ontwerp schiet tekort doordat cumulatieve en ervaringsgerichte aspecten onvoldoende worden meegewogen. Hiermee wordt derhalve door reclamant ook aangevoerd dat de akoestische onderbouwing tekort schiet en dat de uitgangspunten van het geluidsrapport onjuist zijn.

9.10 Feitelijke terreininrichting
Reclamant geeft aan dat in de motivering wordt gesproken over de feitelijke terreininrichting zoals grondlichamen en derhalve mogelijk nieuwe ophogingen. Onduidelijk is in hoeverre hier duidelijkheid over bestaat. De feitelijke inrichting is van zelfsprekend wel van belang voor de geluidproductie. Dit is echter niet meegenomen in de akoestische beoordeling. Bovendien valt te lezen in de motivering en de bijlagen dat geluidsschermen en geluidwallen een aanzienlijke invloed kunnen hebben op het geluid en dat deze nuttig kunnen zijn bij de beperking van het geluid.

9.11 Kwaliteitsverbetering
Reclamant stelt dat, zoals in de motivering ook wordt vermeld, er op grond van de Omgevingsverordening Noord-Brabant sprake moet zijn van kwaliteitsverbetering van het landschap. Vervolgens gebeurt dit niet met onderhavig plan en dit wordt onvoldoende geborgd binnen de regels, bijvoorbeeld met een voorwaardelijke verplichting. Dit moet aan voorkant geregeld zijn. Een beoordelingskader bij een aan te vragen vergunning voor een bouwactiviteit is te rechtsonzeker.

9.12 Conclusie en verzoek
Reclamant concludeert dat het ontwerp TAM-omgevingsplan afwijkt van de uitgangspunten van het masterplan, strijdig is met het beleid ten aanzien van Sportpark Nieuw Zevenbergen, onvoldoende recht doet aan de resultaten van het akoestisch onderzoek van Parce Research, onvoldoende rekening houdt met de feitelijke hinder en beleving daarvan door omwonenden, en leidt tot onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat. Reclamant verzoekt het bevoegd gezag daarom het ontwerp TAM-omgevingsplan in de huidige vorm niet vast te stellen, de uitgangspunten van het masterplan opnieuw leidend te maken, de cumulatieve geluidsbelasting en feitelijke hinderbeleving als zwaarwegend beoordelingscriterium te hanteren, en pas tot verdere besluitvorming over te gaan nadat aantoonbaar is geborgd dat sprake is van een verbetering van het woon- en leefklimaat.

Besluit
Wij vinden de zienswijze gedeeltelijk gegrond.

Wijzigingen in omgevingsplan
Wij passen het TAM-omgevingsplan als volgt aan:
- In de motivering is een nadere uitwerking opgenomen van de terreininrichting, waaronder de toepassing van grondlichamen en schermen, zodat beter inzicht wordt gegeven in de ruimtelijke en milieutechnische werking van deze maatregelen.
- In de regels is in artikel 7 een voorwaardelijke verplichting opgenomen ten behoeve van de borging van de landschappelijke inpassing.
- Het landschappelijk inpassingsplan is opgenomen in de bijlagen bij de regels en motivering.

Toelichting van de gemeenteraad
9.1 Algemeen
Voor beantwoording verwijzen wij naar punt 2.1.

9.2 Gemeentelijk beleid en uitgangspunten
In het raadsbesluit van 31 oktober 2013 heeft de gemeenteraad van Oss besloten het circuit Nieuw Zevenbergen te willen behouden en ontwikkelen, mits voldaan wordt aan vijf voorwaarden. Een van de voorwaarden is dat het circuit niet meer milieuruimte mag innemen. Voor wat betreft geluid moet er sprake zijn van een aanmerkelijke verbetering. Uit de onderzoeken blijkt dat het sportpark niet meer milieuruimte inneemt. Er kan gesteld worden dat ten opzichte van 2013 het plan voorziet in een verbetering wat betreft geluid. In het TAM-omgevingsplan wordt de bestaande geluidzone namelijk geactualiseerd op basis van recente gebruiksgegevens, bronsterktes en verbeterde modellering. Belangrijk is dat ook wedstrijddagen binnen deze geluidzone moeten passen. De berekeningen tonen aan dat wedstrijden weliswaar leiden tot hogere geluidvermogens, maar dat deze contouren ook binnen de geactualiseerde geluidzone blijven. Daarbij bepalen de grote motorcrosswedstrijden de contour. Tijdens reguliere trainingsdagen is de geluidscontour kleiner. Ook aan andere voorwaarden, zoals de verbetering van de ontsluiting en het versterken van het sportieve, professionele regionale karakter, wordt tegemoet gekomen. Daarmee wordt voldaan aan de voorwaarden van de gemeenteraad uit 2013.

9.3 Klankbordgroep
De vijf voorwaarden van de gemeenteraad vormen de basis voor de manier waarop de gemeente, in overleg met omgevingspartners, de klankbordgroep (een breed gremium met daarbinnen tegenstrijdige belangen) en Stichting Nieuw Zevenbergen (SNZ), de kaders voor het omgevingsplan verder heeft uitgewerkt. In dit proces is gezocht naar een evenwicht tussen de ambitie van SNZ om te komen tot een toekomstbestendig en duurzaam regionaal motorsportcomplex en de belangen van de omgeving op het gebied van leefkwaliteit, natuur en landschap. Alle voorgestelde activiteiten, inclusief de wedstrijden, passen binnen de geluidscontour en de huidige wetgeving. Ondanks de tegenstrijdige belangen rondom dit TAM-omgevingsplan, die worden vertegenwoordigd in de klankbordgroep, zijn wij van mening dat bij het opstellen van dit omgevingsplan alle belangen zorgvuldig zijn afgewogen. Wij betreuren dan ook het standpunt van reclamant dat, ondanks alle inspanningen van afgelopen jaren, het plan niet voldoet aan het gewekte vertrouwen. Zoals blijkt uit de beantwoording onder punt 9.2 voldoet het plan aan de voorwaarden van de gemeenteraad uit 2013.

9.4 Verruiming van gebruik
Het is juist dat het gebruik van het sportpark wijzigt. Deze wijziging betreft echter voornamelijk activiteiten met een beperkt geluidsprofiel en een actualisatie van de bestaande, vergunde situatie. Voor activiteiten die vergelijkbaar zijn met het gebruik rond 2013 is geen sprake van een relevante toename van geluidsbelasting; per saldo is sprake van een gelijkblijvende tot licht verbeterde situatie binnen de vastgestelde contouren. Daarnaast worden wedstrijddagen nu expliciet planologisch geborgd, waar dit voorheen niet het geval was.

9.5 Afwijken van uitgangspunten
De meest zuivere manier om de milieuruimte in de beoogde situatie te kunnen vergelijken met de vergunde situatie is als volgt. Met zuiver bedoelen we dat de wijze van het berekenen van het geluid bij woningen identiek verloopt door het moeten toepassen van meet- en rekenvoorschriften die het Rijk eist. Zo zijn er diverse wettelijk toegestane factoren, zoals redelijke sommatie, tonale toeslag etc., die van invloed zijn op de rekenresultaten. Op pagina 11 van het Geluidsonderzoek d.d. 27 november 2025 worden jaargemiddelde geluidniveaus gepresenteerd. De situaties vergund en beoogd zijn hierin op een exact gelijke wijze berekend. In andere berekeningen, zoals voor de hogere waarden, bestaan wel verschillen. Op pagina 12 van de genoemd onderzoek is zichtbaar dat bij een identieke rekenwijze de milieuruimte in de beoogde situatie ongeveer 2 dB(A) afneemt ten opzichte van de vergunde situatie. De stellingname van reclamant dat door het ter inzage leggen van het ontwerpbesluit hogere waarden het plangebied meer milieuruimte inneemt, wordt gezien het voorgaande door ons niet gevolgd.

9.6 Rapportage Haskoning
Sportpark Nieuw Zevenbergen is in de jaren '80 door de provincie Noord-Brabant aangewezen als locatie waar lawaaisporten zijn toegestaan. Dat deze toegestane functie geluid veroorzaakt op de omgeving is bekend. Lokale circuits zijn opgeheven met het aanwijzen van Nieuw Zevenbergen als regionaal circuit. Met dit omgevingsplan wordt getracht de bestaande, vergunde activiteiten en de wedstrijden juridisch-planologisch vast

te leggen binnen het kader van de Omgevingswet. De effecten zijn onderzocht en aanvaardbaar binnen de kaders van de wet. Echter betekent dit dat het geluid van motoren en karts hoorbaar zal zijn en blijven in de omgeving. Dat dit benoemd wordt in de het geluidsonderzoek vinden wij zorgvuldig en doet recht aan de effecten die dit regionale sportpark heeft op de omgeving. Daarom voorziet het plan in regels die deze effecten, binnen de kaders van de wetgeving, zo goed als mogelijk reguleren.

9.7 Akoestische onderbouwing
De rekenmodellen kijken naar de overdrachtsweg tussen sportpark en woning en zijn gebaseerd op geluidmetingen die aan de bron zijn uitgevoerd. Deze systematiek heeft een hoge nauwkeurigheid en wordt ook wel emissie-overdrachtmethode genoemd. De berekeningen gaan uit van jaargemiddelde weersomstandigheden. Als sprake is van (sterke) wind van circuit naar een woning dan is het daadwerkelijk optredende geluidniveau bij de woning hoger dan is berekend. De berekende geluidniveaus zijn gezien over een periode van een jaar wel een goede maat voor de optredende geluidniveaus ter plaatse van woningen. Deze manier van rekenen is wettelijk vastgelegd. Significant hogere geluidniveaus bij woningen zijn uitsluitend mogelijk bij afwijkende weersomstandigheden of als de bron te luid is (d.w.z. dat het bronvermogen hoger is dan is toegestaan).

9.8 Cumulatie
Voor het beoordelen van cumulatie bestaat, in tegenstelling tot andere geluidaspecten, geen wettelijk kader. De rekenresultaten van cumulatie zijn in bijlage 4 van het geluidsonderzoek d.d. 27 november 2025 vermeld. Bij het onderzoek naar cumulatie van geluid zijn naast het sportpark ook de N324 en de rijkswegen A50 en A59 betrokken. Het geluid van de gezamenlijke wegen is 53 tot 63 dB Lden. Inclusief het sportpark is er sprake van een toename, namelijk 55 tot 64 dB Lden. Het sportpark is daarmee een relevante geluidbron.
Het standpunt van reclamant dat de akoestische onderbouwing tekort schiet wordt niet gevolgd. Op basis van het onderzoek is de gemeente van oordeel dat de geluidsituatie 'wegen en circuit' aanvaardbaar is. Geluidhinder kan per persoon anders worden ondervonden. Veelal is het gemiddelde geluidniveau een juiste maat voor hinder, voor anderen is de piekbelasting het meest relevant. De gevolgde onderzoeksmethode is gebaseerd op gemiddelde geluidniveaus en is wettelijk vastgelegd.

9.9 Feitelijke terreininrichting
Naar aanleiding van de zienswijze is de motivering van de terreininrichting, waaronder de toepassing van grondlichamen en schermen, nader uitgewerkt in het geluidsonderzoek en de motivering van het plan. Hiermee wordt beter inzicht gegeven in de ruimtelijke en milieutechnische werking van deze maatregelen. Dit leidt echter niet tot de conclusie dat sprake is van een onvoldoende gemotiveerd plan.

9.10 Kwaliteitsverbetering
Reclamant stelt terecht dat de kwaliteitsverbetering van het landschap in het plan geborgd moet worden. De kwaliteitsverbetering zal deels op eigen terrein plaatsvinden waarvoor een landschapsplan is opgesteld. Als blijkt dat de berekende kwaliteitsverbetering van het landschap niet op eigen terrein kan worden gerealiseerd, zal voor het resterende bedrag een storting plaatsvinden in het groenfonds. Om dit te borgen in het plan is in de regels een voorwaardelijke verplichting opgenomen.

9.11 Conclusie en verzoek
Het ontwerp TAM-omgevingsplan dat in procedure is gebracht komt tegemoet aan de eisen die de gemeenteraad in 2013 heeft gesteld. De geluidslast tijdens trainingen neemt af en het toevoegen van wedstrijden aan de geluidscontour leidt niet tot meer geluidsdruk op de omgeving. Op basis van de bij het plan uitgevoerde onderzoeken kan gesteld worden dat sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Naar aanleiding van ingekomen zienswijzen is het TAM-omgevingsplan op onderdelen verduidelijkt of aangepast. Met inachtneming van die aanpassingen kan het TAM-omgevingsplan worden vastgesteld.

Zienswijze 10
Deze zienswijze komt grotendeels overeen met zienswijze 9. Om te voorkomen dat de samenvatting en beantwoording van de zienswijzen letterlijk herhaald worden, wordt verwezen naar de betreffende onderdelen. Extra toevoegingen of aanvullingen worden wel binnen deze zienswijze behandeld.

Samenvatting zienswijze
10.1 Algemeen t/m *10.11 Conclusie en verzoek*
Voor de samenvatting verwijzen wij naar punt *9.1 Algemeen* t/m *9.11 Conclusie en verzoek.*

10.12 Stankoverlast
Reclamant geeft aan naast geluidsoverlast ook stankoverlast te hebben van uitlaatgassen door verbrandingsmotoren. Dit is significant hoger als het circuit in gebruik is dan andere momenten, dus komt zeker van het circuit.

Besluit
Wij vinden de zienswijze gedeeltelijk gegrond.

Wijzigingen in omgevingsplan
Wij passen het TAM-omgevingsplan als volgt aan:
- In de motivering is een paragraaf opgenomen van effecten als gevolg van geur.
- In het geluidsonderzoek en de motivering is een nadere uitwerking opgenomen van de terreininrichting, waaronder de toepassing van grondlichamen en schermen, zodat beter inzicht wordt gegeven in de ruimtelijke en milieutechnische werking van deze maatregelen.
- In de regels is in artikel 7 een voorwaardelijke verplichting opgenomen ten behoeve van de borging van de landschappelijke inpassing.
- Het landschappelijk inpassingsplan is opgenomen in de bijlagen bij de regels en motivering.

Toelichting van de gemeenteraad
10.1 Algemeen t/m *10.11 Conclusie en verzoek*
Voor beantwoording verwijzen wij naar punt *9.1 Algemeen* t/m *9.11 Conclusie en verzoek.*

10.12 Stankoverlast
Naar aanleiding van deze zienswijze is een aanvullende onderbouwing van effecten als gevolg van geur opgenomen in de motivering van het plan. Hiermee wordt nader inzicht verkregen in de aard en omvang van de ervaren hinder. Dit leidt echter niet tot de conclusie dat sprake is van een planologisch onaanvaardbare situatie.

Zienswijze 11 en 12
Deze zienswijze is door twee personen ingediend (zienswijze 11 en 12).

Samenvatting zienswijze
11.1 Gemeentelijk beleid en uitgangspunten
Reclamant stelt dat in het kader van de besluitvorming over het masterplan het college van burgemeester en wethouders, bij besluit van 26 januari 2010, expliciet heeft vastgesteld dat verdere ontwikkeling van het sportpark uitsluitend aanvaardbaar is wordt voldaan aan vijftal voorwaarden waaronder een aantoonbare vermindering van de geluidbelasting op de omgeving. Hieronder de letterlijke tekst van dat besluit:
"Het circuit mag in ieder geval niet meer milieuruimte innemen. Voor wat betreft geluid moet er sprake zijn van een significante verbetering. Afgezien van een verbetering van het leefklimaat voor de gehinderden binnen de geluidscontour, moet vanuit een oogpunt van leefbaarheid ook verbetering van de geluidsoverlast voor omwonenden daarbuiten worden bewerkstelligd. Tevens moet worden ingespeeld op de duurzaamheidsagenda van de gemeente Oss. Aansluiting moet worden gezocht op de ambitie van de Weg van de Toekomst, de N329."
Dit uitgangspunt vormt een wezenlijk onderdeel van het bestuurlijk afwegingskader en was mede bepalend voor het vertrouwen van omwonenden in het verdere planproces.

11.2 Klankbordgroep
De klankbordgroep, waarin reclamant participeerde, had nadrukkelijk tot doel deze uitgangspunten te bewaken en te vertalen naar concrete randvoorwaarden voor verdere planontwikkeling. Het vertrouwen dat bij omwonenden is gewekt, was dat intensivering van gebruik slechts mogelijk zou zijn als aantoonbaar sprake zou zijn van minder hinder dan voorheen.

11.3 Verruiming van gebruik
Reclamant stelt dat voorliggend ontwerp TAM-omgevingsplan wezenlijk afwijkt van de uitgangspunten van het masterplan. In plaats van vermindering van hinder voorziet het plan in verruiming van gebruik, zowel in tijd als aard van activiteiten. Het betreft onder meer:
- Een uitbreiding van het aantal gebruiksuren; een stijging van het aantal geluidsuren van 12.060 naar 14.690 uur (is toename van 22%) per jaar alleen voor het motorcrossen. De toename van de kartbaan komt daar nog bovenop.
- Een verruiming van het aantal dagen waarop activiteiten mogen plaatsvinden.
- Een verruiming van type activiteiten, waaronder motorcrossactiviteiten met een hoge geluidsimpact.
- Het schrappen van de correctie voor tonaal geluid. Motoractiviteiten zijn van nature tonaal, wat een wettelijke strafcorrectie van 5 dB(A) vereist. In de huidige vergunning wordt die correctie toegepast in het ontwerp omgevingsplan niet meer. De onderbouwing daarvoor is gebaseerd op bestaande jurisprudentie. Diezelfde jurisprudentie toont juist aan hoe omstreden het schappen van de strafcorrectie is.
- Het niet delen met de klankbordgroep van het akoestisch onderzoek t.b.v. het concept TAM-omgevingsplan, gemaakt door Haskoning.

Deze verruiming staat haaks op het uitgangspunt dat het woon- en leefklimaat aantoonbaar zou verbeteren en vormt een breuk met de afspraken die aan het masterplan ten grondslag lagen.

11.4 Akoestische onderbouwing
Reclamant stelt dat het ontwerp zich in belangrijke mate baseert op akoestische berekeningen die uitgaan van gemiddelde waarden en modelmatige aannames. Daartegenover staat het door de gemeente zelf geïnitieerde onderzoek van Parce Research, waarin de feitelijke geluidsbelasting in de woonomgeving is gemeten. Uit dit onderzoek blijkt dat de feitelijke geluidsbelasting, met name bij motorcrossactiviteiten, significant hoger ligt dan waarden die uit rekenmodellen volgen. Piekgeluiden (LAmax) treden structureel op en vormen een wezenlijk onderdeel van de hinderbeleving. Deze pieken treden vooral op momenten op dat de omgevingsgeluidsniveaus laag zijn, waardoor de hinder extra wordt versterkt.
Volgens reclamant maakt het onderzoek duidelijk dat de bestaande situatie al leidt tot aanzienlijke belasting van de woonomgeving. Tegen die achtergrond is het onverenigbaar om uitbreiding van activiteiten toe te staan zonder dat eerst aantoonbaar wordt aangetoond dat de geluidbelasting daadwerkelijk afneemt.

11.5 Cumulatie
Reclamant geeft aan dat hoewel verschillende activiteiten afzonderlijk binnen normen zouden kunnen passen, er in de praktijk sprake is van een cumulatief effect. Combinatie van motorcrossactiviteiten, evenementen en verkeersbewegingen leidt tot structurele aantasting van de rust in de omgeving.
Belangrijk daarbij is dat niet alle bronnen gelijk zijn: met name motorcrossactiviteiten veroorzaken piekbelasting en worden door bewoners als het meest hinderlijk ervaren. De beoordeling van het ontwerp schiet tekort doordat cumulatieve en ervaringsgerichte aspecten onvoldoende worden meegewogen.

11.6 Conclusie en verzoek
Reclamant concludeert dat het ontwerp TAM-omgevingsplan afwijkt van de uitgangspunten van het masterplan, onvoldoende recht doet aan de resultaten van het akoestisch onderzoek van Parce Research, onvoldoende rekening houdt met de feitelijke hinder en de beleving daarvan door omwonenden, leidt tot onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat.
Reclamant verzoekt het bevoegd gezag daarom het ontwerp TAM-omgevingsplan in de huidige vorm niet vast te stellen, uitgangspunten van het masterplan opnieuw leidend te

maken, de cumulatieve geluidsbelasting en feitelijke hinderbeleving als zwaarwegend beoordelingscriterium te hanteren, en pas tot verdere besluitvorming over te gaan nadat aantoonbaar is geborgd dat sprake is van verbetering van het woon- en leefklimaat.

Besluit
Wij vinden de zienswijze ongegrond.

Wijzigingen in omgevingsplan
Wij passen het TAM-omgevingsplan niet aan naar aanleiding van deze zienswijzen.

Toelichting van de gemeenteraad
11.1 Gemeentelijk beleid en uitgangspunten
Voor beantwoording verwijzen wij naar punt *9.2 Gemeentelijk beleid en uitgangspunten.*

11.2 Klankbordgroep
Voor beantwoording verwijzen wij naar punt *9.3 Klankbordgroep.*

11.3 Verruiming van gebruik
Het standpunt van reclamant wordt niet gevolgd. Het voorliggende TAM-omgevingsplan is opgesteld binnen het geldende wettelijke en beleidsmatige kader. Daarbij is ook gebruik gemaakt van, onderdelen van, onderzoeken, documenten en notities die afgelopen jaren zijn opgesteld.
Het is juist dat het gebruik van het sportpark wijzigt. Deze wijziging betreft echter voornamelijk activiteiten met een beperkt geluidsprofiel en een actualisatie van de bestaande, vergunde situatie. Voor activiteiten die vergelijkbaar zijn met het gebruik rond 2013 is geen sprake van een relevante toename van geluidsbelasting; per saldo is sprake van een gelijkblijvende tot licht verbeterde situatie binnen de vastgestelde contouren. Daarnaast worden wedstrijddagen nu expliciet planologisch geborgd, waar dit voorheen niet het geval was.
In het akoestisch onderzoek is gemotiveerd ingegaan op het aspect tonaal geluid. De toepassing van een tonale toeslag wordt, op basis van actuele inzichten en geldende jurisprudentie, niet langer passend geacht. Dit is conform de huidige meet- en beoordelingssystematiek.
Het akoestisch onderzoek maakt integraal onderdeel uit van het TAM-omgevingsplan en is samen met het ontwerp TAM-omgevingsplan ter inzage gelegd. Daarmee is het onderzoek voor alle belanghebbenden inzichtelijk geweest en betrokken bij de formele besluitvorming.

11.4 Akoestische onderbouwing
Voor beantwoording verwijzen wij naar punt *9.7 Akoestische onderbouwing.*

11.5 Cumulatie
Voor het beoordelen van cumulatie bestaat, in tegenstelling tot andere geluidaspecten, geen wettelijk kader. De rekenresultaten van cumulatie zijn in bijlage 4 van het geluidsonderzoek vermeld. Bij het onderzoek naar cumulatie van geluid zijn naast het sportpark ook de N324 en de rijkswegen A50 en A59 betrokken. Het geluid van de gezamenlijke wegen is 53 tot 63 dB Lden. Inclusief het sportpark is er sprake van een toename, namelijk 55 tot 64 dB Lden. Het sportpark is daarmee een relevante geluidbron. Op basis van het onderzoek is de gemeente van oordeel dat de geluidsituatie 'wegen en circuit' aanvaardbaar is. Geluidhinder kan per persoon anders worden ondervonden. Veelal is het gemiddelde geluidniveau een juiste maat voor hinder, voor anderen is de piekbelasting het meest relevant. De gevolgde onderzoeksmethode is gebaseerd op gemiddelde geluidniveaus en is wettelijk vastgelegd

11.6 Conclusie en verzoek
Voor beantwoording verwijzen wij naar punt *9.11 Conclusie en verzoek.*

Zienswijze 13, Stichting Het Tweede Leven te Rotterdam

Samenvatting zienswijze

13.1 Geluidsgevoelige objecten

Reclamant stelt dat er geen rekening is gehouden met de geluidscontouren voor de verblijven van de bewoners van het vakantiepark dat reclamant exploiteert. Bij de bepaling van de geluidscontouren is uitgegaan dat het vakantiepark geen geluidgevoelig object is, omdat volgens de Wet milieubeheer een camping geen geluidgevoelige bestemming is. Op het terrein van het vakantiepark bevinden zich voor het verblijf van gasten mobiele chalets. Op het terrein van het vakantiepark verblijven gedurende het zomerseizoen (van half maart tot half oktober) mensen daar.

Objecten kunnen als geluidgevoelig worden aangemerkt wanneer daar gedurende langere tijd personen aanwezig zijn. De gemeente heeft het vakantiepark dan ook ten onrechte niet beschouwd als een geluidgevoelig object. De gemeente had dienen te beoordelen welk beschermingsniveau aan het vakantiepark toekomt. Nu de gemeente dit niet heeft gedaan is het bestreden besluit, in zoverre in strijd met artikel 3:2 van de Awb, onzorgvuldig voorbereid. Reclamant verwijst naar de uitspraak van de Raad van state betreffende een gelijksoortige casus.

13.2 Gemeentelijk beleid en uitgangspunten

Reclamant stelt dat de uitbreiding van de tijden dat geluid wordt geproduceerd in tegenspraak met het beleid van de gemeente Oss. In het raadsbesluit van de gemeente Oss van 31 oktober 2013 staat: "*Het circuit mag in ieder geval niet meer milieuruimte innemen. Voor wat betreft geluid moet er sprake zijn van een aanmerkelijke verbetering. Afgezien van een verbetering van het leefklimaat voor de gehinderden binnen de geluidscontour, moet vanuit een oogpunt van leefbaarheid ook verbetering van de geluidsoverlast voor omwonenden daarbuiten worden bewerkstelligd.*"

De invulling, zoals beschreven in dit omgevingsplan, laat geen vermindering van overlast zien maar geeft een vermeerdering van overlast en is daarmee duidelijk in tegenspraak met bovengenoemd uitgangspunt van de gemeente Oss. Zie hiervoor ook onderstaande voorbeelden:

Voorbeeld a: het aantal beoogde geluid producerende uren op de crossbaan neemt toe ten opzichte van de huidige situatie (van 11.700 per jaar naar 13.590 per jaar). Wedstrijden voor motorcross wordt verruimd tot 6 per jaar.

Voorbeeld b: de kartbaan wenst haar toegestane aantal openingsdagen te verruimen van 260 naar 353 dagen per jaar. Dat is 7 dagen per week.

Bovengenoemde voorbeelden zijn duidelijk een verslechtering van de geluidsoverlast voor de omwonenden en zeker voor de bewoners van het vakantiepark die juist in de zomer in de buitenlucht willen genieten van hun rust.

13.3 Gebiedsvisie Hooge Vorssel

Reclamant stelt dat de uitbreiding van de tijden dat geluid wordt geproduceerd in tegenspraak is met het beleid van de gemeente Bernheze. De recent gemaakte gebiedsvisie van de Hooge Vorssel geeft aan dat het gebied onder het knooppunt Paalgraven een natuurzone is met nadruk op natuur en rust.

De toevoeging van de geluidscontouren en verdere intensivering van de geluidsbelasting door sportpark Nieuw Zevenbergen zijn in tegenspraak met de uitgangspunten van de gebiedsvisie van de Hooge Vorssel. De gemeente Bernheze geeft niet aan waarom deze wijziging wel zou moeten worden uitgevoerd en er is geen afweging gemaakt met de belangen van de bewoners en de gebruikers van dit gebied.

13.4 Verruiming openingstijden

Reclamant is van mening dat de tijdsduur dat geluid geproduceerd mag worden in tegenspraak is met het gestelde in de verordening op de verblijfsrecreatie.

In het overzicht van gebruikstijden geeft de gemeente Oss aan dat het sportpark Nieuw Zevenbergen een verruiming van de openingsuren voor karten krijgt van 5 naar 7 dagen per week en naar een eindtijd van 22.00 uur i.p.v. 18.00 uur. Voor de motorcross is er een verruiming van 19.00 uur naar 20.00 uur. Dit geeft een dusdanige verslechtering van de geluidsoverlast voor omwonenden en zeker voor bewoners van het vakantiepark die juist in de zomer in de buitenlucht willen genieten van hun rust.

Ook het uitbreiden van de openingstijden is in tegenspraak met de uitgangspunten die gelden voor het vakantiepark zoals vermeld staan in de 'verordening op de verblijfsrecreatie' waarin het volgende staat: "*Het is verboden om tussen 21.00 uur en*

7.00 uur toe te laten dat toestellen, machines of geluidsapparatuur in werking worden gehouden of handelingen worden verricht op een zodanige wijze dat voor een omwonende of overigens voor de omgeving geluidshinder wordt veroorzaakt." (https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR41070/1).
Reclamant moet blijkbaar strengere regels hanteren dan door de gemeente Oss worden beschreven.

Besluit
Wij vinden de zienswijze ongegrond.

Wijzigingen in omgevingsplan
Wij passen het TAM-omgevingsplan niet aan naar aanleiding van deze zienswijzen.

Toelichting van de gemeenteraad
13.1 Geluidsgevoelige objecten
Wij kunnen ons niet vinden in het standpunt van reclamant. Het is namelijk vaste jurisprudentie van de Afdeling dat een recreatiewoning in beginsel geen geluidgevoelig gebouw is in de zin van de Wet geluidhinder (Wgh). Op grond van de Wgh kunnen vaste kampeermiddelen en recreatiewoningen niet als geluidgevoelige objecten worden aangemerkt. Daarnaast is hier sprake van een in 1993 vergunde situatie waarmee de aanwezigheid van het regionale motorcrossterrein tot op de dag van vandaag is toegestaan. Voor de actualisatie van voorliggend omgevingsplan zijn diverse onderzoeken uitgevoerd. Samengevat blijkt daaruit dat er geen sprake is van een toename in geluidsverstoring ten opzichte van de huidige situatie. Het TAM-omgevingsplan is in overleg met de gemeenten Bernheze, Maashorst, de klankbordgroep en andere belanghebbenden tot stand gekomen. Wij kunnen ons niet vinden in de stelling van reclamant dat het besluit onzorgvuldig is voorbereid.

13.2 Gemeentelijk beleid en uitgangspunten
In het raadsbesluit van 31 oktober 2013 heeft de gemeenteraad van Oss besloten het circuit Nieuw Zevenbergen te willen behouden en ontwikkelen, mits voldaan wordt aan vijf voorwaarden. Een van de voorwaarden is dat het circuit niet meer milieuruimte mag innemen. Voor wat betreft geluid moet er sprake zijn van een aanmerkelijke verbetering. Uit de onderzoeken blijkt dat het sportpark niet meer milieuruimte inneemt. Er kan gesteld worden dat ten opzichte van 2013 het plan voorziet in een verbetering wat betreft geluid. Motoren zijn afgelopen jaren stiller geworden. Daarnaast vallen de wedstrijden nu binnen de geluidscontour, hetgeen destijds niet geregeld was. Ook aan andere voorwaarden, zoals de verbetering van de ontsluiting en het versterken van het sportieve, professionele regionale karakter, wordt tegemoet gekomen. Hoewel de berekende geluidniveaus en de vastgestelde geluidzone aantonen dat de beoogde activiteiten binnen de wettelijke normen blijven, betekent dit niet dat omwonenden geen verandering zullen ervaren. Het geluid van motoren en karts van dit regionale sportpark zullen hoorbaar zijn en blijven in de omgeving.

13.3 Gebiedsvisie Hooge Vorssel
Er is sprake van een bestaande geluidscontour die geactualiseerd wordt en dus niet van een toevoeging van geluidscontouren zoals reclamant stelt. Gemeente Bernheze is betrokken bij deze actualisering van de geluidscontour, zodat deze ook in het omgevingsplan van Bernheze wordt opgenomen en daarmee juridisch goed geborgd is. De gebiedsvisie heeft een richtinggevend en kaderstellend karakter en dient te worden beoordeeld in samenhang met de bestaande situatie. Het sportpark is al langdurig aanwezig en planologisch toegestaan. De geluidzone die nu wordt vastgelegd, volgt rechtstreeks uit deze bestaande functie en maakt geen nieuwe ontwikkeling mogelijk. Er zijn diverse onderzoeken uitgevoerd, zoals een natuuronderzoek. In het natuuronderzoek zijn geluidscontouren opgesteld, te weten 42 dB(A) contouren. 42 dB(A) geldt als grenswaarde waarboven broedvogels worden verstoord. De 42 dB(A) geluidscontour blijkt bij grote motorcrosswedstrijden circa 20 meter verder komt te liggen dan in de huidige situatie, bij kartwedstrijden gelijk te blijven en komt bij de trainingsdagen veel minder ver te liggen. Samengevat is geen sprake van een toename in geluidsverstoring ten opzichte van de huidige situatie, waardoor negatieve effecten zijn uit te sluiten, ook voor het gebied Hooge Vorssel.

13.4 Verruiming openingstijden
Voor beantwoording verwijzen wij naar punt 13.3. Tevens is de verordening waarnaar reclamant verwijst van de gemeente Rijssen-Holten. Deze is dus niet van toepassing op onderhavige situatie. Los daarvan zijn in de planregels van het TAM-omgevingsplan tijden opgenomen waarbinnen getraind mag worden op de kart- en crossbaan. Een motorcrosstraining mag niet later plaatsvinden dan 20.00 uur en een karttraining tot 19.00 uur. Huurkarts mogen tot 22.00 uur op de kartbaan vanwege de kleine geluidscontour. Uit de onderzoeken bij het TAM-omgevingsplan blijkt dat het sportpark niet meer milieuruimte inneemt. Er kan gesteld worden dat ten opzichte van 2013 het plan voorziet in een verbetering wat betreft geluid.

Zienswijze 14

Samenvatting zienswijze
14.1 Afsluiting Zevenbergseweg en Hoessenbosch
Reclamant geeft aan dat in de planvorming de afsluiting van de Zevenbergseweg gemotiveerd wordt vanuit verkeersveiligheid. Tegelijkertijd wordt de toekomstige gebiedsontwikkeling Hoessenbosch ontsloten via dezelfde Zevenbergseweg, de Heistraat en de Nieuwe Heistraat. Deze combinatie is innerlijk tegenstrijdig. Wanneer een weg als verkeersonveilig wordt beschouwd voor doorgaand verkeer, is het niet logisch om vervolgens extra verkeersstromen vanuit Hoessenbosch via diezelfde route te leiden. Dit ondermijnt de beoogde veiligheidswinst en creëert nieuwe risico's voor bestaande bewoners.

14.2 Belasting woonstraten
Reclamant stelt dat de Heistraat en Nieuwe Heistraat smalle straten zijn die niet zijn ontworpen voor een toename van verkeersintensiteit. De voorgestelde ontsluiting leidt tot meer verkeersdruk in woongebied, toename van geluid en uitstoot, verslechtering van leefbaarheid en verkeersveiligheid en een verschuiving van verkeersproblemen i.p.v. een oplossing. Dit staat haaks op de verplichting tot een evenwichtige toedeling van functies aan locaties onder de Omgevingswet.

14.3 Integrale verkeerskundige onderbouwing
Reclamant stelt dat de plannen voor het sportpark en de gebiedsontwikkeling Hoessenbosch elkaar direct beïnvloeden, maar niet in samenhang worden beoordeeld. Er ontbreekt:
- een integrale verkeersstudie die beide ontwikkelingen gezamenlijk analyseert
- een onderbouwing waarom alternatieve ontsluitingsroutes niet haalbaar zouden zijn
- een afweging van verkeersveiligheid, leefbaarheid en toekomstige groei in één totaalbeeld.

Zonder deze integrale onderbouwing is het besluitvormingsproces onvolledig en niet transparant.

14.4 Verzoek
Indiener verzoekt de gemeenteraad om het ontwerp-omgevingsplan niet vast te stellen zolang de motivering en onderbouwing niet voldoen aan de eisen van de Awb en de Omgevingswet, de voorgestelde afsluiting van de Zevenbergseweg en de ontsluiting van Hoessenbosch in samenhang te beoordelen, een integrale verkeerskundige studie uit te voeren waarin beide ontwikkelingen gezamenlijk worden beoordeeld en de huidige plannen niet vast te stellen zolang deze inconsistenties en risico's niet zijn opgelost.

Besluit
Wij vinden de zienswijze ongegrond.

Wijzigingen in omgevingsplan
Wij passen het TAM-omgevingsplan niet aan naar aanleiding van deze zienswijzen.

Toelichting van de gemeenteraad
14.1 Afsluiting Zevenbergseweg en Hoessenbosch
Reclamant geeft aan dat de toekomstige gebiedsontwikkeling Hoessenbosch de beoogde veiligheidswinst voor de Zevenbergseweg ondermijnt. Dit standpunt is te begrijpen, echter moet voor de ontwikkeling van Hoessenbosch de besluitvorming nog plaatsvinden.

Daarvoor zal het verkeersaspect onderzocht moeten worden, naast alle andere onderzoeken die daarvoor moeten worden uitgevoerd. Met voorliggend TAM-omgevingsplan wordt voldaan aan een van de voorwaarden van de gemeenteraad uit 2013. Uitgangspunt in het plan is namelijk dat na realisatie van de nieuwe ontsluiting de Zevenbergseweg wordt afgesloten voor regulier gemotoriseerd verkeer naar en van het sportpark. Nog belangrijker is dat de nieuwe ontsluiting ook randvoorwaardelijk is meegenomen in de onderbouwing van het plan, waaronder de stikstofberekeningen. Zonder deze ontsluiting en daarmee veranderende verkeersstromen, kunnen de berekende milieueffecten niet worden waargemaakt.

14.2 Belasting woonstraten
De ontwikkeling van Hoessenbosch bevindt zich in een vroeg stadium, waarvoor nog veel onderzoek moet worden uitgevoerd. Het verkeersaspect zal daarbij een van de onderdelen zijn. Zie ook de beantwoording onder *14.1 Afsluiting Zevenbergseweg en Hoessenbosch.*

14.3 Integrale verkeerskundige onderbouwing
De planvorming rond Sportpark Nieuw Zevenbergen loopt al vele jaren. Terwijl de eventuele gebiedsontwikkeling van Hoessenbosch zich in een vroeg stadium bevindt, waarbij diverse scenario's nog moeten worden uitgewerkt. Dit maakt een samenhangende beoordeling van beide plannen op dit moment onmogelijk, maar ook niet nodig. Bij de verdere gebiedsontwikkeling van Hoessenbosch zal de nieuwe situatie rondom Sportpark Nieuw Zevenbergen als uitgangspunt meegenomen moeten worden.

14.4 Verzoek
De gebiedsontwikkeling van Hoessenbosch bevindt zich in een vroeg stadium, waarvoor nog veel onderzoek moet worden uitgevoerd. Zie ook de beantwoording onder 14.1, 14.2 en 14.3. Er is daarom geen reden om voorliggend TAM-omgevingsplan voor Sportpark Nieuw Zevenbergen niet vast te stellen.

Zienswijze 15, Provincie Noord-Brabant

Samenvatting zienswijze
15.1 Kwaliteitsverbetering van het landschap
Reclamant geeft aan dat ingevolge artikel 5.11 van de Omgevingsverordening Noord-Brabant een plan dat een ruimtelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied mogelijk maakt gepaard dient te gaan met een kwaliteitsverbetering van het landschap. Deze kwaliteitsverbetering van het landschap moet financieel, juridisch en feitelijk zijn geborgd. Over de uitwerking van de kwaliteitsverbetering van het landschap zijn met de gemeenten in de regio Noordoost-Brabant afspraken gemaakt.
De planlocatie ligt binnen gemengd landelijk gebied. In het plan is sprake van een toename van de bebouwing van 960 m^2 naar 5.000 m^2. Het betreft een zogenaamde categorie 3 ontwikkeling: een berekende kwaliteitsverbetering van het landschap.
In de toelichting bij het plan is een berekening van de kwaliteitsverbetering van het landschap opgenomen. Reclamant kan instemmen met de berekening van de kwaliteitsverbetering van het landschap als zodanig.
In de toelichting bij het plan is opgenomen dat de berekende tegenprestatie (deels) op eigen terrein wordt ingevuld en dat hiervoor een landschapsplan zal worden opgesteld. Waarbij wordt opgemerkt dat als blijkt dat de berekende tegenprestatie niet volledig middels een landschappelijk inpassingsplan kan worden gerealiseerd, het resterende bedrag in het gemeentelijk groenfonds gestort moet worden.
Reclamant merkt op dat het inrichtingsplan een versterking van het landschap moet inhouden en niet slechts de inrichting van het terrein ten behoeve van de functie. Een landschappelijke inpassing moet immers voorzien in een versterking van de landschappelijke structuren in het landelijk gebied als geheel.
Reclamant is van mening dat met het ontbreken van een landschappelijk inpassingsplan en de feitelijke invulling van de besteding van de berekende tegenprestatie niet is voldaan aan de voorwaarden van artikel 5.11 van de omgevingsverordening. Indiener gaat hierover graag in overleg.

15.2 Waterhuishouding
Reclamant is van mening dat de waterhuishouding van het plan onvoldoende is uitgewerkt. Er worden geen concrete maatregelen benoemd die infiltratie van hemelwater bevorderen,

terwijl er wel een toename van verharding blijkt te zijn. Daarnaast ontbreekt een overzichtskaart waarop duidelijk is weergegeven welke veranderingen en aanpassingen precies worden doorgevoerd. Op basis van de huidige informatie kan daarom niet worden geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkelingen niet zullen leiden tot verdroging.
Reclamant wijst erop dat het plangebied nabij de attentiezone waterhuishouding en het Natuurnetwerk Brabant (NNB) ligt. Daarnaast bevindt het terrein zich op een rug en binnen een inzijggebied. Deze ligging maakt het gebied bij uitstek geschikt voor infiltratie van hemelwater. Reclamant is van mening dat het plan op dit moment onvoldoende maatregelen treft die die infiltratie bevorderen.
Daarnaast vraagt reclamant na te gaan hoe een voorzuivering van het water kan worden gerealiseerd, dit om de waterkwaliteit, door de activiteiten op het terrein, niet te verslechteren.
Reclamant stelt dat in de toelichting wordt geconcludeerd dat door het bestaan van de poel het grondwater hoog is. De analyse hierachter is erg summier. Uit grondwaterstanden komt een diepte van ongeveer 2 m naar voren. Niet duidelijk is waar het water in de poel vandaan komt. Wellicht is die poel erg diep en wordt en onnodig grondwater verdampt doordat de poel in het grondwater insteekt. Gezien het doel van vernatting in het omliggende gebied is het belangrijk dit in beeld te brengen.
Gelet op het bovenstaande is reclamant van mening dat in het plan de bescherming van de waterhuishouding en de hydrologische instandhoudingsdoelen van het omringende NNB onvoldoende zijn uitgewerkt.

15.3 Infrastructuur
Reclamant geeft aan dat in het plan wordt gesproken over een nieuwe verkeersaansluiting van het terrein. De gemeente is, in overleg met de provincie, voornemens om een nieuwe verkeersaansluiting van het terrein te realiseren tussen het sportpark en de N329, aan de westzijde van het terrein. Het verkeer wordt daarmee in de toekomst niet meer ontsloten via de Zevenbergseweg, maar direct op de provinciale weg.
Hoewel de realisering van een dergelijke aansluiting niet geregeld wordt in voorliggend plan, merkt reclamant hierover het volgende op. Wellicht is bij de realisering van de aansluiting sprake van aantasting van het NNB. Als dit het geval is merkt reclamant op dat moet worden voldaan aan de regels met betrekking tot herbegrenzing NNB en compensatie NNB zoals opgenomen in de omgevingsverordening.

15.4 Advies
Reclamant adviseert om het plan in overeenstemming te brengen met de instructieregels van de OV die daarop van toepassing zijn.

Besluit
Wij vinden de zienswijze gegrond.

Wijzigingen in omgevingsplan
Wij passen het TAM-omgevingsplan als volgt aan:
- In het geluidsonderzoek en de motivering is een nadere uitwerking opgenomen van de terreininrichting, waaronder de toepassing van grondlichamen en schermen, zodat beter inzicht wordt gegeven in de ruimtelijke en milieutechnische werking van deze maatregelen.
- In de regels is in artikel 7 een voorwaardelijke verplichting opgenomen ten behoeve van de borging van de kwaliteitsverbetering van het landschap.
- Het landschappelijk inpassingsplan is opgenomen in de bijlagen bij de regels en motivering.
- In de motivering is een aanvullende hydrologische onderbouwing opgenomen. Hierbij wordt ingegaan op waterberging, infiltratiemaatregelen en de effecten op het grondwatersysteem.

Toelichting van de gemeenteraad
15.1 Kwaliteitsverbetering van het landschap
Reclamant geeft aan dat zij kan instemmen met de berekening van de kwaliteitsverbetering van het landschap. De tegenprestatie wordt (deels) op eigen terrein ingevuld waarvoor een landschappelijk inpassingsplan is opgesteld en opgenomen in de bijlagen van het TAM-omgevingsplan. De inrichting van het terrein is echter nog niet volledig uitgewerkt. Afhankelijk van de exacte locatie van (nieuwe) gebouwen, voorzieningen en de routing op het terrein, wordt de landschappelijke inpassing verder

uitgewerkt. Als blijkt dat de berekende bijdrage niet volledig middels een landschappelijke tegenprestatie kan worden gerealiseerd, dient het resterend bedrag in het gemeentelijk groenfonds gestort te worden. Dit is geborgd in de regels van het TAM-omgevingsplan met een voorwaardelijke verplichting.

15.2 Waterhuishouding
Naar aanleiding van de zienswijze wordt aanvullende hydrologische onderbouwing opgenomen in de motivering van het plan. Hierbij wordt ingegaan op waterberging, infiltratiemaatregelen en de effecten op het grondwatersysteem. Hiermee wordt nader inzicht verkregen in de werking van en effecten op het watersysteem. Overigens blijkt uit het uitgevoerde natuuronderzoek dat er geen aantasting van NNB optreedt. Zoals hiervoor aangegeven wordt aanvullend onderzoek naar hydrologische effecten toegevoegd aan de stukken van het omgevingsplan.

15.3 Infrastructuur
De locatie van de nieuwe aansluiting is zodanig zuidelijk gekozen, dat er geen sprake is van aantasting van de NNB. Hierdoor hoeft geen herbegrenzing en compensatie plaats te vinden van NNB.

15.4 Advies
Het plan wordt aangevuld zoals in bovenstaande beantwoording is aangegeven. Op die manier wordt het TAM-omgevingsplan in overeenstemming gebracht met de instructieregels van de omgevingsverordening en wordt tegemoet gekomen aan de zienswijzen van reclamant.

V. AMBTSHALVE WIJZIGINGEN

Hiervóór hebben wij bij de behandeling van de zienswijzen al wijzigingen (al dan niet ambtshalve) ten opzichte van het ontwerp TAM-omgevingsplan benoemd. Daarnaast bevat het TAM-omgevingsplan ten opzichte van het ontwerp TAM-omgevingsplan enkele ambtshalve wijzigingen, waarvan wij hieronder de belangrijkste noemen:

- Artikelen 7, 8 en 10 zijn op diverse plaatsen aangevuld of verduidelijkt om de naleving, controleerbaarheid en monitoring van de gestelde regels beter te waarborgen. Er zijn maximum oppervlaktes opgenomen voor de bijbehorende horeca, detailhandel en dienstverlening, de tabel met activiteitenuren voor de geluidsarme activiteiten is verduidelijkt, er zijn regels gesteld aan wedstrijden van de zogenoemde ‘supermotards’ en in de begripsbepalingen is het begrip ‘motorfiets’ toegevoegd.
- Het landschappelijk inpassingsplan is opgenomen in de bijlagen.
- De motivering van het plan is geactualiseerd en uitgebreid op basis van aangepast milieuonderzoek, waaronder de aspecten geluid, water en geur.
- Actualisatie m.e.r.-aanmeldnotitie naar aanleiding van geactualiseerde onderzoeken.
- Redactionele wijzigingen aan de motivering.

De motivering van het TAM-omgevingsplan hebben wij waar nodig aan het bovenstaande aangepast.