5.1.2e 5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e Schaijk

GEMEENTE OSS
POSTKAMER
Datum: 28 JAN 2026
Afdeling: RG

Schaijk, 25 januari 2026 kopie: RO

Aangetekend.

Gemeenteraad van de Gemeente Oss
Postbus 5
5.1.2e Oss

Betreft: Zienswijze ontwerp TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22a Sportpark Nieuw Zevenbergen.
Identificatienummer: NL.IMRO.0828.TAM nwzvnbergen-ON01

1. Inleiding.

Ondergetekende is direct omwonende van het Sportpark Nieuw Zevenbergen en ondervindt in de dagelijkse praktijk de gevolgen van de activiteiten die op en rond het terrein plaatsvinden. Vanuit die positie, en als deelnemer aan de klankbordgroep die is ingesteld in het kader van de planvorming, maak ik bij deze gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op het ontwerp-TAM-omgevingsplan.

2. Uitgangspunten van het masterplan en rol van de klankbordgroep

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 voldaan wordt aan een vijftal voorwaarden waaronder een aantoonbare vermindering van de geluidbelasting voor 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 vormde een wezenlijk onderdeel van het bestuurlijk afwegingskader en was mede bepalend voor het vertrouwen van omwonenden in het verdere planproces.

De klankbordgroep, waarin ondergetekende 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 indien aantoonbaar sprake zou zijn van minder hinder dan voorheen.

3. Afwijking van deze uitgangspunten in het ontwerp

Het voorliggende ontwerp-TAM omgevingsplan wijkt wezenlijk af van de uitgangspunten van het masterplan. In plaats van een vermindering van hinder, voorziet het plan in een verruiming van het gebruik, zowel in tijd als in aard van de 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 motor crossen. De toename van de kartbaan komt daar nog bovenop.
- Een verruiming van het aantal dagen waarop activiteiten mogen plaatsvinden;
- Een verruiming van het 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 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 schrappen van de straf correctie is.
- Het niet delen met de klankbordgroep van het akoestisch onderzoek t.b.v. het concept TAM-omgevingsplan, gemaakt door Royal Haskoning.

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

4. Akoestische onderbouwing: feitelijke belasting versus modelmatige benadering

Het ontwerp baseert zich in belangrijke mate 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 de waarden die uit rekenmodellen volgen;
- Piekgeluiden (LAmax) structureel optreden en een wezenlijk onderdeel vormen van de hinderbeleving (tot 65 dB(A));
- Deze pieken vooral optreden op momenten waarop de omgevingsgeluidsniveaus laag zijn, waardoor de hinder extra wordt versterkt.

Dit onderzoek maakt duidelijk dat de bestaande situatie al leidt tot een 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.

5. Cumulatie en feitelijke hinderbeleving

Hoewel verschillende activiteiten afzonderlijk binnen de normen zouden kunnen passen, is in de praktijk sprake van een cumulatief effect. De combinatie van motorcrossactiviteiten, evenementen en verkeersbewegingen leidt tot een 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 deze cumulatieve en ervaringsgerichte aspecten onvoldoende worden meegewogen.

6. Conclusie en verzoek

Gelet op het voorgaande concludeer ik 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 een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat.

Ik verzoek het bevoegd gezag daarom:

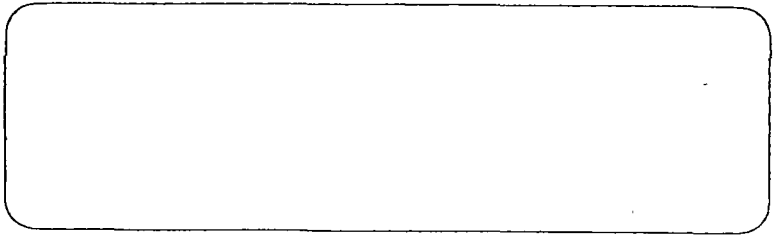
1. Het ontwerp-TAM omgevingsplan in de huidige vorm niet vast te stellen;
2. De uitgangspunten van het masterplan opnieuw leidend te maken;
3. De cumulatieve geluidsbelasting en feitelijke hinderbeleving als zwaarwegend beoordelingscriterium te hanteren;
4. Pas tot verdere besluitvorming over te gaan nadat aantoonbaar is geborgd dat sprake is van een verbetering van het woon- en leefklimaat.

Hoogachtend,

5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e Schaijk

Handtekening.

5.1.2e



Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 3