Postadres: 5.1.2e
5.1.2e Berghem

GEMEENTE OSS
POSTKAMER
Datum: 23 JAN 2026
Afdeling: RG
kopie: RO

Aan:

De gemeenteraad van Oss
Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling
Postbus 5
5.1.2e OSS

Onderwerp:
Zienswijze ontwerp TAM-omgevingsplan
Hoofdstuk 22a Sportpark Nieuw-Zevenbergen

Berghem, 21 januari 2026

Geachte dames/heren,

Hierbij willen wij gebruik maken van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen tegen het ontwerp TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22a Sportpark Nieuw Zevenbergen, zoals dat met ingang van 18 december2025 ter inzage is gelegd. Deze zienswijze wordt tevens ingediend namens de 3 gebruikers van het sportpark, te weten Stichting Regionale Motorcross Verenigingen (hierna te noemen: SRMV), Circuit Park Berghem (hierna te noemen: CPB) en Berghemse Scherp Schutters Vereniging (hierna te noemen: BSSV).

Algemeen

Vooropgesteld doet het ons deugd dat eindelijk na ongeveer 30 jaren van overleg een adequaat omgevingsplan (voorheen bestemmingsplan geheten) in procedure is gebracht. Dat 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 3 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 de N329 kan worden gerealiseerd. Niet alleen voor de rijders en toeschouwers, maar ook voor de bewoners van de 5.1.2e en de recreanten plus natuurliefhebbers van bosgebied Herperduin.

Ondanks deze positieve woorden zien we ons toch genoodzaakt om een zienswijze te dienen. Weliswaar heeft in de voorbereiding intensief en structureel vooroverleg met de gemeente

plaatsgehad, maar niet alle voor ons en de 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.

Aanpassen aantal crossuren

In het voortraject is aangegeven, dat het maximumaantal van 90 crossuren (aantal rijders vermenigvuldigd met de 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. Zoals bekend is het circuit ontstaan op basis van provinciaal beleid om het grote aantal lokale crossterreintjes te saneren en daarvoor in de plaats een beperkt aantal goed geoutilleerde, regionale crossterreinen te realiseren. Dit alles in het belang van het milieu op grotere schaal.
Circuit Nieuw Zevenbergen is een van de weinige crossterreinen in Noord-Brabant, die hieruit voortgekomen is. Dit heeft geleid tot de sanering c.q. sluiting van tientallen circuits in het oosten van deze provincie. Alleen al in de 3 gemeenten, waar onderhavig omgevingsplan wordt vastgesteld, gaat het om 5 circuits (namelijk in Berghem, Heesch, Heeswijk Dinther, Nistelrode en Schaijk). Het spreekt voor zich dat deze ontwikkeling heeft geleid tot een grote toename van rijders naar Nieuw-Zevenbergen. In deze regio zijn bij de bonden in totaal bijna 1200 licentiehouders aangesloten. Deze crossers willen evenals de beoefenaars van andere sporten gemiddeld 1 keer per week hun sport kunnen bedrijven. Dat is binnen de 90 crossuren per dag bij lange na niet mogelijk.

Bovendien is op verzoek van de gemeente Oss het huurcontract met de vorige exploitant, die het circuit behoorlijk verwaarloosd had, ontbonden via een gerechtelijke procedure die drie jaren in beslag heeft genomen. De nieuwe partner SRMV heeft nadien het crosscircuit een flinke facelift gegeven en voorzien van allerlei nieuwe faciliteiten. Die omstandigheden hebben gezorgd voor een forse toename van crossers om op de fraaie, vernieuwde baan Nieuw Zevenbergen te kunnen trainen. 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 onze mening is dat onacceptabel en niet uit te leggen.
Het gevolg van het niet kunnen trainen op een daarvoor aangelegde accommodatie is dat het wild crossen 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 dat een verhoging van het aantal crossuren van 90 naar 120 een must is. Milieutechnisch is het ook verantwoord om meer gebruiksuren toe te staan. Immers volgens het in 2021 in opdracht van onze stichting door Cauberg Huygen uitgebrachte akoestisch onderzoek blijft de geluidemissie 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 aangepaste 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

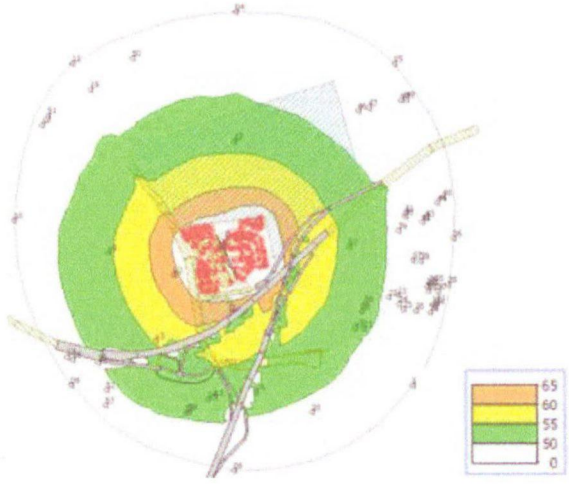
genieten, is het aantal crossers minder omdat veel rijders in die periode deelnemen aan elders georganiseerde wedstrijden.

Voorts wordt niet alleen voor de cross maar ook voor de kart gepleit 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. Gezien de brief van Gedeputeerde Staten d.d. 27 januari 1999 is sprake 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. Daarom het verzoek om dit alsnog te doen. Ook op die dagen blijft men uiteraard qua emissie binnen de wettelijke geluidscontour.

Verbetering geluidsituatie

Op 26 januari 2010 heeft het College van burgemeester en wethouders van de gemeente Oss besloten 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. De kern van deze voorwaarde luidt:
"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 geluidsituatie die tijdens wedstrijden optreedt.
In het door RHDHV in opdracht van de gemeente 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 geluidsituatie dient de vigerende ('oude') geluidzone te worden vergeleken met de geluidcontour die behoort bij de toekomstige representatieve bedrijfssituatie. In onderstaande figuur is deze vergelijking gevisualiseerd. (Bron: akoestisch onderzoek RHDHV oktober 2025).
De buitenste lijn is de vigerende (50 dB(A)) geluidzone; de buitenrand van het groene gebied is de 50 dB(A) contour die behoort bij de toekomstige representatieve bedrijfssituatie.



Hieruit blijkt dat sprake is van een aanmerkelijk verbetering van het leefklimaat zowel binnen als buiten de vigerende geluidzone.

Aanpassing regels omgevingsplan

In het ontwerp-omgevingsplan zijn regels 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: 'Gebruiksactiviteiten functie sport' : 8.2 'Toegestane activiteiten motorsport beoefenen' en 8.3 'Toegestane activiteiten kartsport beoefenen' 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.
Van groter belang is 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.
Wij stellen 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.
Dit zou 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.

Aanpassing karturen en kartbaan

Volstrekt onduidelijk is waarom het aantal dagen waarop met karts getraind mag worden, is teruggebracht van 5 (volgens de thans nog geldende milieuvergunning) naar 4 dagen. Dat betekent een vermindering van in totaal ongeveer 3300 karturen op jaarbasis. Dat is een forse afname die noch door CPB noch door onze stichting in het voortraject als zodanig is doorgegeven.
Ook is volkomen onbegrijpelijk waarom het aantal (geluidsarme) huurkarts voor zowel overdag als in de avond aan een 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 om 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.

Aanpassing kartbaan

Al circa 10 jaar geleden is naar aanleiding van gevoerde gesprekken en ingebrachte wensen van alle gebruikers door de gemeente zelf een tekening geproduceerd waarop het toekomstbeeld van het circuit is aangegeven. Op deze tekening, die ter kennisname is, bijgevoegd, is te zien dat aan de zuidwestkant van het kartcircuit een kleine lus is toegevoegd. Deze lus is primair bedoeld als oefenbaantje voor de jongste kartrijders. Doordat dit baantje met een mobiele afzetting van de hoofdbaan kan worden 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 en stikstof, aangezien zowel bij de trainingen als wedstrijden wordt gereden gedurende vaste tijdsblokken, bijvoorbeeld een half of een heel uur. In de praktijk komt het erop neer dat men gedurende zo'n tijdsblok één of enkele rondjes minder rijdt. Vandaar het verzoek om die uitbreiding aan te passen op de plankaart.

Combinatie wedstrijd / training

In het omgevingsplan staat vermeld, dat gelijktijdig met een wedstrijd geen training op een andere baan mag plaatsvinden. Bij grote wedstrijden is dat inderdaad evident, aangezien dat in praktische 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 dergelijke. 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.

Schietclub

In de nadere motviering staat vermeld 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 op de plek waar de huidige 5.1.2e in de nieuwe situatie komt te vervallen. Die locatie is uitermate 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.

Samenvatting

De onderhavige zienswijze is namens de gebruikers van Sportpark Nieuw Zevenbergen (SRMV, CPB, BSSV) ingediend en bevat zowel waarderende als kritische beschouwingen ten aanzien van het ontwerp TAM-omgevingsplan. Het is verheugend dat, na een consultatieperiode van circa dertig jaar, een adequaat omgevingsplan in procedure is gebracht, waarmee de realisatie van nieuwe opstallen, verdere professionalisering en verduurzaming van het terrein mogelijk worden gemaakt. Tevens kan dan de landschappelijke inpassing worden voltooid en wordt de geplande ontsluiting op de N329 gewaardeerd.

Ondanks deze positieve ontwikkelingen zijn er inhoudelijke bezwaren.
Het voorgestelde maximum van 90 crossuren per dag wordt als onvoldoende beschouwd gezien het gestegen aantal rijders en de beoogde regionale functie van het circuit. Verzocht wordt om een verhoging naar 120 crossuren per dag, onder verwijzing naar recent akoestisch onderzoek waaruit blijkt dat dit binnen de toegestane geluidscontour blijft. Voorts wordt verzocht om op erkende feestdagen (niet zijnde reguliere zondagen) het sportpark te openen voor cross en kartactiviteiten, hetgeen thans niet in het ontwerpplan is opgenomen.

Ten aanzien van de geluidsregulering wordt voorgesteld het bestaande regelsysteem te herzien. In plaats van het strikt limiteren van het aantal uren per voertuig, wordt aanbevolen de toegestane geluidcontour en grenswaarden op relevante immissiepunten als norm te hanteren en een meetsysteem voor geluidsmonitoring te implementeren. Hiermee ontstaat ruimte voor meer gebruiksuren bij stillere voertuigen en wordt een directe afhandeling van klachten mogelijk gemaakt.

Ten aanzien van de kartbaan zijn er bezwaren tegen de beperking van het aantal trainingsdagen, het maximum aantal huurkarts en het gelijktijdig gebruik van de kartbaan. Verzocht wordt om het aantal trainingsdagen te verhogen, het maximum aantal huurkarts te verruimen en een extra lus aan de baan toe te voegen, zodat de baan voldoet aan de eisen voor internationale wedstrijden zonder extra geluids- of stikstofemissie.
Daarnaast wordt verzocht om bij kleinschalige wedstrijden het gebruik van huurkarts toe te staan, aangezien dit geen praktische of geluidstechnische belemmeringen veroorzaakt.

Tot slot wordt voorgesteld de parkeerplaats van de schietvereniging te verplaatsen naar een veiligere locatie aan de westzijde van het terrein, binnen een afgesloten ruimte.

Slot

Uiteraard zijn wij graag bereid om deze zienswijze nader toe te lichten en maken wij daarom gebruik van de mogelijkheid om dat te doen tijdens de vergadering van de commissie ruimte op woensdag 4 maart 2026.

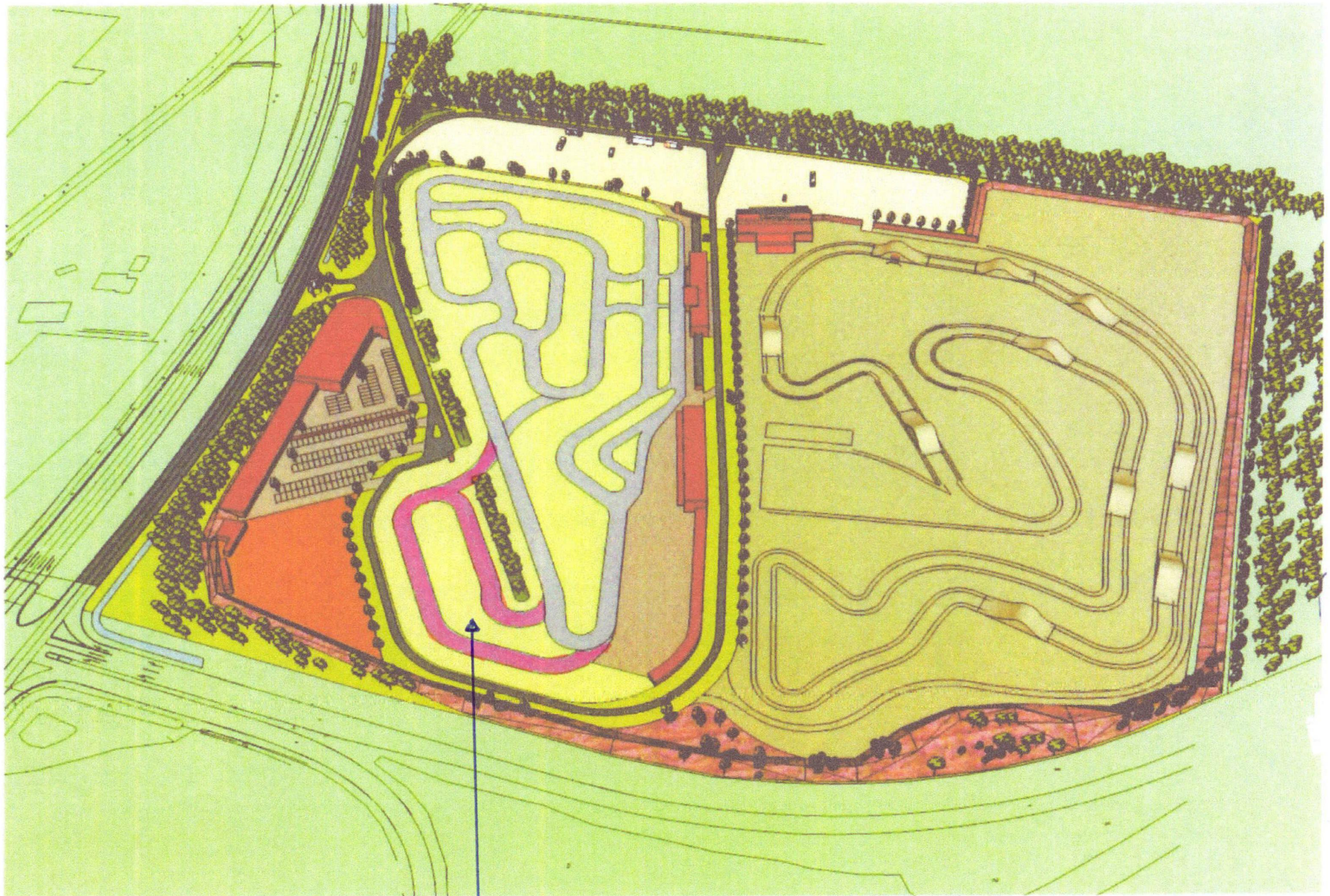
Met vriendelijke groeten,

5.1.2e

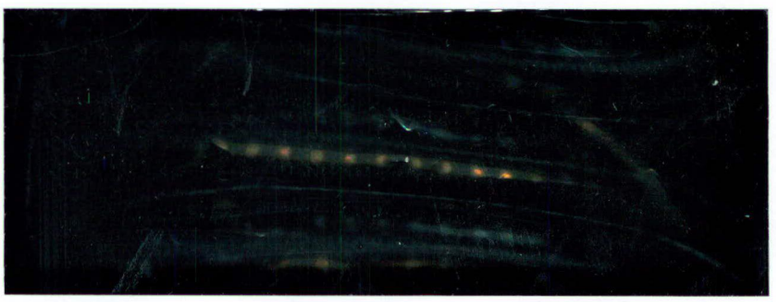
otorsportcircuit Nieuw Zevenbergen

5.1.2e

5.1.2e


Extra lus kartbaan

nieuw Zevenbergen
regionaal motorsportcircuit



Gemeente Oss Publieksvoorlichting
Tijdstijp ontvangst:
Paraaf medew:

Datum ontv: 22 JAN 2026

Verblijfpl:
Bestuurder
Kopie R S 1 2 3 4 5

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, 5, 6