

Ruimtelijke onderbouwing Kavel 12 TT-  
Institute te Assen



Gemeente Assen



**BügelHajema**

Plek voor ideeën



**Ruimtelijke onderbouwing Kavel 12 TT-  
Institute te Assen**

Inhoud

---

Rapport en bijlage

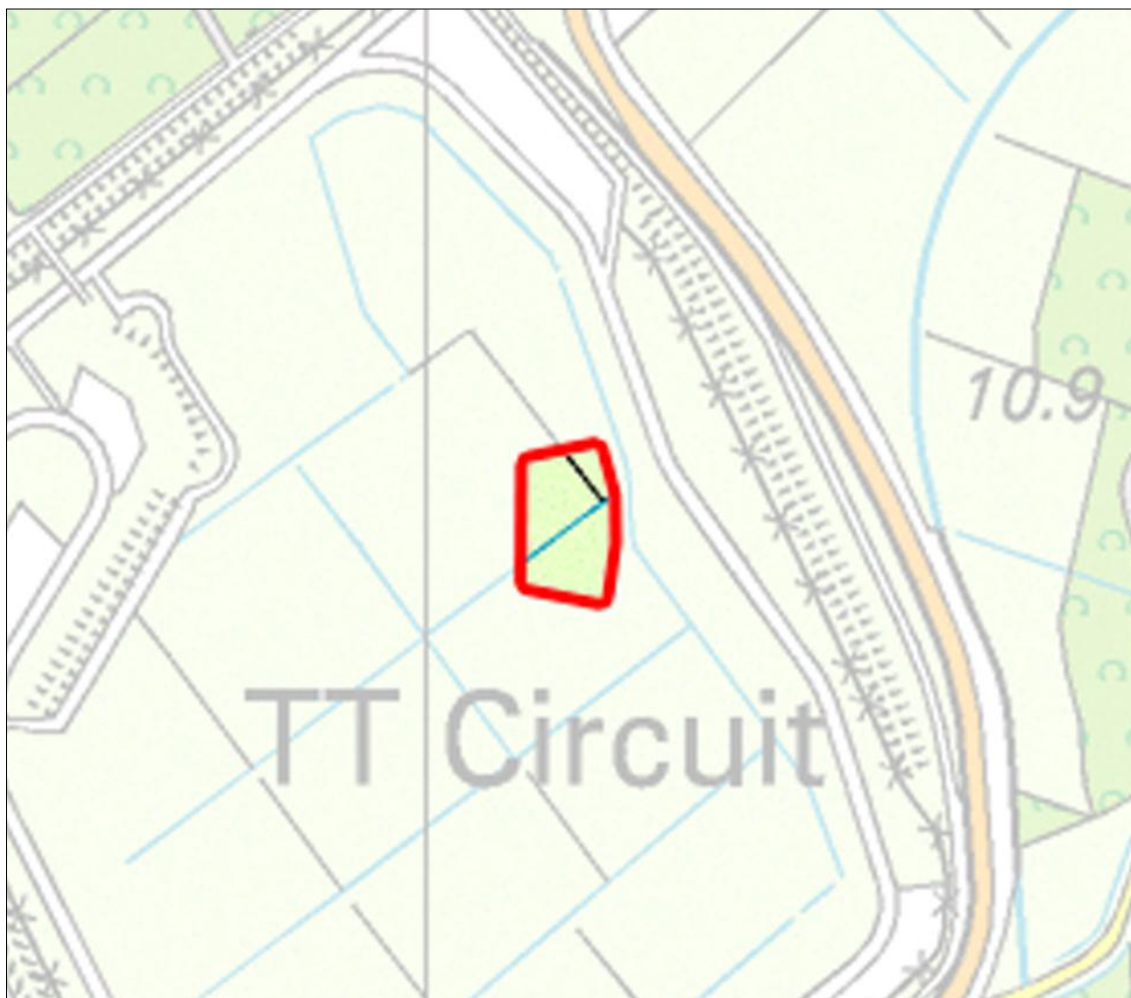
23 februari 2012

Projectnummer 015.00.02.66.00





# Overzichtskaart



Gemeente Assen Bron: Topografische Dienst



# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
1.1	Aanleiding	5
1.2	Leeswijzer	5
<b>2</b>	<b>Beleid</b>	<b>7</b>
2.1	Rijksbeleid	7
2.2	Provinciaal beleid	7
2.3	Gemeentelijk beleid	9
<b>3</b>	<b>Onderzoek</b>	<b>13</b>
3.1	Ruimtelijke structuur	13
3.2	Functionele structuur	14
3.3	Onderzoeken	14
3.3.1	Geluidhinder	15
3.3.2	Luchtkwaliteit	17
3.3.3	Milieuzonering	18
3.3.4	Bodem	18
3.3.5	Water	18
3.3.6	Flora en fauna	19
3.3.7	Archeologie	20
3.3.8	Cultuurhistorie	20
3.3.9	Externe veiligheid	20
3.3.10	MER-beoordeling	21
<b>4</b>	<b>Planbeschrijving</b>	<b>23</b>
<b>5</b>	<b>Juridische vorm</b>	<b>29</b>
<b>6</b>	<b>Economische uitvoerbaarheid</b>	<b>31</b>
<b>7</b>	<b>Maatschappelijke uitvoerbaarheid</b>	<b>33</b>

## Bijlage





# Inleiding



## 1.1

### **Aanleiding**

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op het oostelijke deel van kavel 12 van het amusementspark TT-World bij het TT-Circuit. De exploitant van het gebouw is voornemens het in te richten als een TT-Institute (Technicians Training Institute). Dit instituut biedt opleidingen die zich centren rondom het vakgebied van de mobiliteitstechniek. De opleidingsactiviteiten vormen de corebusiness. De gemeente Assen staat positief tegenover dit voorstel.

De ruimtelijke ontwikkeling rond het TT-Circuit in Assen is opgenomen in het bestemmingsplan De Haar-West. Het plangebied heeft hierin de bestemming Circuit van Drenthe. Op een gedeelte van het plangebied (de vroegere noordlus van het TT-Circuit) ligt een wijzigingsbevoegdheid. Met toepassing van deze wijzigingsbevoegdheid kunnen burgemeester en wethouders ook tentoonstellingen, exposities, beurzen en naar de aard daarmee gelijk te stellen activiteiten en horeca toestaan.

De gewenste functie onderwijsinstelling kan niet bij recht, noch met de wijzigingsbevoegdheid worden gerealiseerd.

Om de gewenste onderwijsinstelling mogelijk te kunnen maken, dient ten behoeve van de procedure voor aanvraag van een omgevingsvergunning (voor het afwijken van hetgeen is toegestaan in het vigerende bestemmingsplan) een ruimtelijke onderbouwing voor het TT-Institute op een deel van kavel 12 te worden opgesteld.

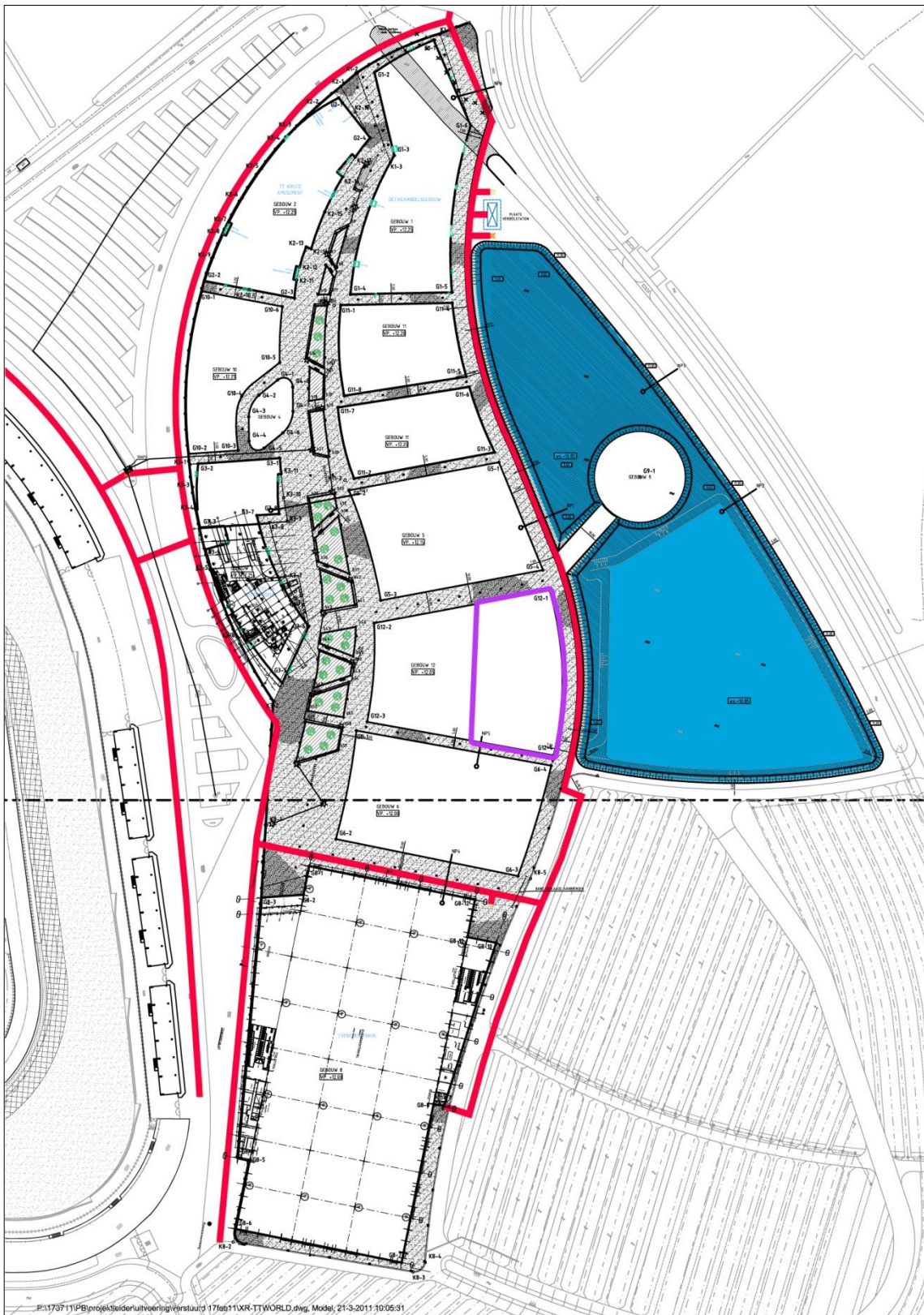
De ligging van het plangebied is weergegeven op het overzichtskaartje voor in dit plan en maakt deel uit van de gebouwen van het complex TT-World. Op de navolgende afbeelding is de situering van kavel 12 binnen het gehele plan van TT-World weergegeven. Het TT-Institute wordt op het oostelijke deel van kavel 12 gerealiseerd. Het plangebied heeft een oppervlakte van circa 3.000 m<sup>2</sup>.

## 1.2

### **Leeswijzer**

In het volgende hoofdstuk is het ruimtelijk beleid op rijksniveau, provinciaal en gemeentelijk niveau beschreven. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de onderzoeken en in hoofdstuk 4 wordt het voorgenomen plan beschreven. Hoofdstuk 5 is gewijd aan de juridische vormgeving. In hoofdstuk 6 komt de

economische uitvoerbaarheid aan bod. In het laatste hoofdstuk komt maatschappelijke uitvoerbaarheid aan de orde.



# Beleid 2

In dit hoofdstuk wordt het relevante rijksbeleid en provinciaal en gemeentelijk beleid ten aanzien van de ruimtelijke structuur, alle ruimtelijke relevante aspecten en de functionele structuur beschreven.

## 2.1

### **Rijksbeleid**

De Nota Ruimte is per 1 januari 2012 vervangen door de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR).

Provincies en gemeentes krijgen in de SVIR meer bewegingsvrijheid op het gebied van ruimtelijke ordening. Provincies en gemeenten zijn volgens het Rijk beter op de hoogte van de situatie in de regio en de vraag van bewoners, bedrijven en organisaties. Daardoor kunnen zij beter afwegen wat er met een gebied moet gebeuren.

Het Rijk richt zich op drie doelen: Nederland concurrerend, bereikbaar en leefbaar maken. Om die doelen te bereiken, zijn nationale belangen benoemd. Dat zijn onder meer:

- het vestigingsklimaat;
- de hoofdnetwerken voor energie;
- het vervoer van personen en goederen;
- waterveiligheid;
- natuur en milieukwaliteit;
- bescherming van het nationale werelderfgoed (zoals de Waddenzee en de Nieuwe Hollandse Waterlinie).

Deze nationale belangen zijn concreet uitgewerkt voor de regio's Noordwest Nederland, Zuidvleugel, Zuidwestelijke Delta, Brabant-Limburg, Oost-Nederland, Utrecht, Noord-Nederland en de Noordzee.

Het plangebied valt niet onder de werkingssfeer van de SVIR.

## 2.2

### **Provinciaal beleid**

Sinds 1 juli 2008 is de Wet ruimtelijke ordening (Wro) van kracht. De invoering van deze wet is voor de provincie Drenthe aanleiding geweest om een nieuw omgevingsbeleid op te stellen. De Wro leidt tot een andere verhouding tot

gemeenten en de provincie streeft naar meer samenwerking en integraliteit in ruimtelijk beleid.

Vanuit de gedachte 'decentraal wat kan, centraal wat moet' stellen het Rijk, de provincies en de gemeenten onder de nieuwe wet eigen structuurvisies op. De provincie Drenthe noemt deze structuurvisie de 'Omgevingsvisie Drenthe'.

De Omgevingsvisie is het strategische kader voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Drenthe tot 2020, met in sommige gevallen een doorkijk voor de periode daarna. De visie formuleert de belangen, de ambities, de rollen, de verantwoordelijkheden en de sturing van de provincie in het ruimtelijke domein. Op 2 juni 2010 is de Omgevingsvisie door de Provinciale Staten van de provincie vastgesteld.

De juridische vertaling van het beleid heeft plaatsgevonden in de Verordening Ruimtelijke Omgevingsbeleid (9 maart 2011). Deze verordening is gericht tot de gemeenten en bevat voorschriften waar ruimtelijke plannen aan dienen te voldoen.

De missie uit de Omgevingsvisie luidt: 'Het koesteren van de Drentse kernkwaliteiten en het ontwikkelen van een bruisend Drenthe passend bij deze kernkwaliteiten'. De kernkwaliteiten zijn:

- rust, ruimte, natuur en landschap;
- oorspronkelijkheid;
- naoberschap;
- menselijke maat;
- veiligheid;
- kleinschaligheid (Drentse schaal).

Het behouden en waar mogelijk ontwikkelen van de kernkwaliteiten wordt gezien als provinciaal belang.

De ontwikkelingen bij het TT-Circuit komen expliciet in de Omgevingsvisie aan de orde. Voor nieuwe grootschalige dagrecreatie vormt onder andere het gebied rond het TT-Circuit een provinciaal speerpunt (kaart 7, Recreatie en Toerisme).

De provincie ziet Assen-Zuid, als de zuidelijke poort van het nationaal stedelijk netwerk, graag een (inter)nationale uitstraling krijgen. Concepten als het TT-Circuit Assen, dragen hieraan bij. De provincie Drenthe vindt het van belang dat Assen-Zuid kan fungeren als een strategisch draaipunt tussen het ruimtelijk-economische en het sociaal-recreatieve netwerk. In de uitwerking van het knooppunt Assen-Zuid (A28/N33) wordt daar rekening mee gehouden.

In de Omgevingsvisie staat genoemd dat het TT-circuit economisch, recreatief, sportief en uit een oogpunt van werkgelegenheid van groot belang is. Het circuit is gelegen in een omgeving die ook haar belangen kent. Aan de rand van het circuit ligt het natuurgebied Witterveld. Op enige afstand van het circuit ligt een aantal dorpen en woonwijken. Verder ligt in de nabije omgeving het

Vakantiepark Witterzomer en zijn er in de omgeving andere belangrijke accommodaties waar regelmatig evenementen worden georganiseerd.

Vermeld staat dat het belangrijk is om alle belangen op een evenwichtige manier met elkaar te verenigen. Om die reden hebben de provincie en overige betrokken partijen een integrale visie met bijbehorende uitvoeringsprogramma's voor het TT-circuit en haar omgeving opgesteld en ondertekend.

In diverse provinciale plannen is het TT-Circuit en het gebied daaromheen aangeduid als concentratiegebied voor toerisme, recreatie en lawaisporten. Onderwijs wordt daarin niet specifiek genoemd. TT-Institute betreft echter een soort onderwijs dat onlosmakelijk is verbonden met het TT-Circuit.

## **2.3**

### **Gemeentelijk beleid**

#### **Structuurvisie FlorijnAs**

TT-World is onderdeel van de FlorijnAs. De FlorijnAs is een van de prioriteiten in het collegeprogramma 2011 - 2014. Via de FlorijnAs wordt een belangrijk deel van de groeiopgave gerealiseerd voor wonen, werken, recreatie en toerisme, onderwijs en cultuur, horeca, zorg en bedrijvigheid. Er zijn zeven deelgebieden met elk een eigen karakter en (her)ontwikkelkansen.

Vanwege het belang van de FlorijnAs voor de economie van Assen en omgeving is besloten gebruik te maken van de Crisis- en herstelwet (Chw). Dit tijdelijke instrument stelt overheden in staat om procedures versneld te doorlopen zodat ze eerder hun investeringen kunnen realiseren. Dit draagt bij aan het herstel na de recente economische crisis. De meerwaarde van de Chw is dat deze niet alleen de gemeente bindt aan de benoemde ambities maar ook bestuursorganen die betrokken zijn bij de verschillende deelprojecten. Burgers, bedrijven en andere dan bovengenoemde overheden zijn er formeel niet aan gebonden. Juridisch bindende uitspraken komen tot stand via de uitwerking in bestemmingsplannen en andere uitvoeringsbesluiten.

Voorwaarde voor het gebruik van de versnellingsmogelijkheden van de Crisis- en herstelwet is het opstellen van de Structuurvisie FlorijnAs (27 oktober 2011). Dit is gebeurd in samenspraak met betrokken bestuursorganen: de provincie Drenthe, de omliggende gemeenten Tynaarlo, Aa en Hunze en Midden-Drenthe, het waterschap Hunze en Aa's, en de drie ministeries I&M, EL&I en Defensie. Zij stemmen in met de visie en nemen deel aan de zogeheten projectcommissie. Hierin wordt samengewerkt aan de versnelde ontwikkeling van de deelprogramma's van de FlorijnAs.

In de structuurvisie wordt aangegeven dat toerisme en recreatie belangrijke pijlers zijn voor de regio; niet alleen vanwege de directe werkgelegenheid, maar vooral ook vanwege de bredere economische effecten op recreatie en detailhandel. Voor grote projecten wordt ingezet op realisatie van het maxi-

male rendement voor de stad in termen van werkgelegenheid en bestedingen. Ondernemers zullen vroegtijdig worden betrokken bij de investeringsprojecten en het gezamenlijk inventariseren van kansen voor spin-off.

De ontwikkeling van toerisme en recreatie gebeurt vooral in de Toeristisch Recreatieve Zone, welke is gelegen in het deelgebied Assen Zuid. Dit gebied wordt een trekpleister met anderhalf tot twee miljoen bezoekers per jaar aan onder meer het TT-circuit en TT-World. TT-Institute wordt in de structuurvisie benoemd als toekomstige functie op het terrein van TT-World.

### **Vigerend bestemmingsplan**

Het vigerend ruimtelijk beleid voor het plangebied is weergegeven in het bestemmingsplan De Haar-West. Hierin heeft het plangebied, zoals is vermeld in de inleiding, de bestemming Circuit van Drenthe met een wijzigingsbevoegdheid. Een gedeelte van de op te richten gebouwen in het kader van TT-World ligt in de dubbelbestemming Geluidzone. Op deze bestemming mag geen geluidsgevoelige bebouwing verrijzen. Kavel 12 (zie ook paragraaf 3.3.1 over status geluidsgevoeligheid TT-Institute) valt binnen de contouren van deze geluidzone.

### **Beeldkwaliteitsplan**

Voor het plangebied is tevens een beeldkwaliteitsplan opgesteld door Bo.2 Architecten. Het beeldkwaliteitsplan is het toetsingskader bij de gemeentelijke en welstandstechnische beoordeling van de bouw- en inrichtingsplannen. In het beeldkwaliteitsplan zijn bindende randvoorwaarden opgenomen voor de inrichting van het openbaar gebied, maar ook voor de architectonische vormgeving van de te bouwen gebouwen. Een supervisor coördineert de beeldkwaliteit voor het gehele gebied.

### **Water**

Met het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) geeft de gemeente Assen invulling aan haar formele wettelijke taken op het gebied van water, zoals deze zijn vastgelegd in de Wet milieubeheer, de Wet op de waterhuishouding en tijdelijk in de overgangswet verbrede gemeentelijke watertaken. Het GRP maakt het mogelijk om de gemeentelijke watertaken op een efficiënte en effectieve manier uit te voeren. Daarnaast is dit plan voor de gemeente een belangrijk hulpmiddel om een goede integrale beleidsafweging te kunnen maken op het gebied van bodem- en waterkwaliteit, gemeentelijke infrastructuur, ruimtelijke ordening en zorg voor het watersysteem.

Dit plan beschrijft de doelen en eisen voor de gemeentelijke zorgplichten op het gebied van afvalwater, hemelwater en grondwater en geeft een overzicht van de maatregelen die nodig zijn om deze doelen te realiseren.

De gemeente is verantwoordelijk voor de kwaliteit van de leefomgeving en, zoals gezegd, vormt een goed functionerend systeem voor inzameling en transport van afvalwater, hemelwater en grondwater daarbij een primaire voorwaarde. Bij de inrichting en het beheer van het watersysteem in en om

het stedelijke gebied spelen dan ook diverse maatschappelijke belangen, zoals:

- de bescherming van de volksgezondheid en diergezondheid;
- de bescherming tegen wateroverlast;
- het realiseren en behouden van schoon water en een gezond aquatisch ecosysteem;
- het voorkomen van potentiële schade aan gebouwen;
- water dat bijdraagt aan de ruimtelijke kwaliteit (beleving);
- natuurontwikkeling;
- recreatief (mede)gebruik van water.

De gemeente speelt een belangrijke rol bij het beheer van het water. Vanuit de wettelijke taken op het gebied van water, milieu en ruimtelijke ordening vervult de gemeente de regierol bij de inrichting van het watersysteem en de afvalwaterketen. Om een goede waterhuishouding te realiseren, is een goede afstemming en samenwerking met de waterbeheerders noodzakelijk. De waterbeheerders zijn de wettelijk verantwoordelijke instantie voor het waterkwaliteit- en waterkwantiteitbeheer in Assen.





# Onderzoek 3

In het kader van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) wordt ten behoeve van een goede ruimtelijke ontwikkeling in het gebied een onderzoek gedaan naar de bestaande situatie en naar de mogelijke en wenselijke ontwikkeling van het plangebied.

In dit hoofdstuk komt aan de orde wat de huidige situatie is met betrekking tot de ruimtelijke karakteristiek en structuur, alsmede de functionele structuur.

## 3.1

### **Ruimtelijke structuur**

Kavel 12 ligt in het zogenaamde entreegebied van het Circuit van Drenthe. Dit entreegebied wordt ontsloten door de weg De Haar, die goed bereikbaar is via de snelweg A28 (Zwolle-Groningen). Het gebouw maakt onderdeel uit van een project waarin 12 kavels worden ontwikkeld ten behoeve van het amusementspark TT-World. Op kavel 12 worden twee projecten ontwikkeld. Op het oostelijke deel van deze kavel is het TT-Instituut gepland. De invulling van het westelijke deel is thans nog niet bekend. Een impressie is hierna weergegeven.



Bron: Projectcom Vastgoed



Bron: Projectcom Vastgoed

Het plangebied kent derhalve verder geen groen- en waterstructuren, maar deze komen in het gehele project wel terug. De vorm van het gebouw en de hoogte (11 m) voldoen aan de eisen die zijn gesteld in het beeldkwaliteitsplan.

### **3.2**

#### **Functionele structuur**

Het plangebied maakt, zoals hiervoor is vermeld, onderdeel uit van een amusementspark dat zal bestaan uit diverse gebouwen met onder andere auto- en motorshowrooms, commerciële ruimten, horeca, motormuseum, evenementenhal. Een onderwijsinstelling van dit kaliber (een praktijk-leeromgeving), dat functioneel verbonden is met het TT-Circuit, en verhuurd kan worden aan bedrijven past bij het TT-Circuit.

‘Gewoon’ theorieonderwijs is geluidgevoelig en zou door de milieuwetgeving niet kunnen worden toegelaten op deze locatie. Het gaat hier echter om een soort onderwijs met ook veel praktijklessen dat nauw is verbonden met het TT-Circuit en ook gebruik zal maken van deze voorziening.

Door de functionele binding en bijzondere voorzieningen (plaatsing theorie lokalen in luwte andere gebouwdelen, voldoende isolatie en gebruiksvorbod tijdens lawaaidagen) is het in dit geval wel passend.

### **3.3**

#### **Onderzoeken**

Het plangebied is gelegen op het Circuit van Drenthe, alwaar in 2004/2005 diverse onderzoeken voor zijn gedaan in het kader van het bestemmingsplan De Haar-West. In dit hoofdstuk zal dan ook diverse malen worden verwezen naar de resultaten van die onderzoeken.

### 3.3.1

#### **Geluidhinder**

Het perceel waarop het TT-Instituut is gedacht, ligt op het industrieterrein Circuit van Drenthe. Rond dit terrein is op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) een geluidszone vastgesteld. Hoofdstuk V van de Wgh is van toepassing op geluidsgevoelige bestemmingen in de zone. Omdat het TT-Instituut op het industrieterrein ligt, is dit hoofdstuk niet op het TT-Instituut van toepassing.

Bij de beoordeling of een object in het kader van industrielawaai en vergunningverlening (beoordeling in het kader van Handreiking) geluidsgevoelig is, wordt vaak aangesloten bij de Wet geluidhinder.

Echter wordt bij vergunningverlening bescherming geboden op basis van het feitelijk gebruik. In dit kader is het TT-Instituut aan te merken als een geluidsgevoelig object. In ieder geval is de kantine/hoorcollegeruimte een geluidsgevoelige ruimte. Afhankelijk van de vraag hoe lang daar personen verblijven, moeten ook een kantoortuin, overige kantoren, overlegruimten en de receptie als geluidsgevoelige ruimte worden beschouwd, al zal daarvoor van een geringere beschermingsbehoefte kunnen worden uitgegaan.

De werkplaatsen hoeven niet als geluidsgevoelig te worden beschouwd. De overige ruimten, de natte ruimten, de gangen en de technische ruimten zijn niet geluidsgevoelig.

#### **Akoestisch onderzoek**

Ten behoeve van het plan is door het Noordelijk Akoestisch Adviesbureau (NAA) een akoestisch onderzoek<sup>1</sup> uitgevoerd ter vaststelling van de gevelbelasting. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen het industrielawaai en het wegverkeerslawaai. Hieronder zijn de conclusies van het onderzoek weergegeven. Het onderzoeksrapport is afzonderlijk bijgevoegd.

Het TT-Instituut wordt gesitueerd op het industrieterrein Circuit van Drenthe. Omdat het gebouw geen deel uitmaakt van de geluidszone rond dit terrein, is hoofdstuk V (industrielawaai) van de Wet geluidhinder hierop niet van toepassing. Voor deze bedrijfsbestemming of grondgebonden geluidsgevoelige bestemming kan op grond van de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening een streefwaarde voor de geluidsbelasting worden gehanteerd van 65 dB(A) etmaalwaarde.

INDUSTRIELAWAAI

Op het industrieterrein zijn enkele inrichtingen gevestigd: het TT-Circuit en de TT-hall. Het TT-Circuit is maatgevend voor de geluidsbelasting ter plaatse van het TT-Instituut.

---

<sup>1</sup> Het rapport Beoordeling geluidssituatie TT Instituut nabij het TT circuit te Assen, Noordelijk Akoestisch Adviesbureau BV, d.d. 17 februari 2012.

Het TT-Instituut zal niet worden gebruikt op dagen dat op het circuit de meest luidruchtige activiteiten (type 0 en 1) plaatsvinden.

Op het circuit zijn voor 27 dagen minder luidruchtige activiteiten (type 2) vergund. In de praktijk blijkt dat type 2 activiteiten vooral op zaterdag en zondag plaatsvinden. Slechts circa 5 van deze dagen vallen op maandag tot en met vrijdag, de dagen waarop het TT-Instituut naar verwachting wordt gebruikt. De overige activiteiten op het circuit (type 3 tot en met 5) zijn ten minste 10 dB stiller dan type 2-activiteiten.

Binnen het TT-Instituut zijn in hoofdlijn twee categorieën geluidsgevoelige ruimten te onderscheiden. Allereerst een kantine/hoorcollegeruimte: hierin worden af en toe colleges gegeven. Daarnaast minder-geluidsgevoelige ruimte zoals overlegruimten en een kantoor. Deze ruimten zijn in dit onderzoek beoordeeld als ruimten met een kantoorfunctie.

Bij type 2 activiteiten op het circuit bedraagt de geluidsbelasting daarvan ter hoogte van de geprojecteerde kantine/hoorcollegeruimte 65 dB(A) etmaalwaarde. Daarmee wordt voldaan aan de streefwaarde van 65 dB(A).

Bij de minder-geluidsgevoelige ruimten (kantoorfuncties) bedraagt de geluidsbelasting van het TT circuit ten hoogste 68 dB(A). De streefwaarde van 65 dB(A) etmaalwaarde wordt dan overschreden. Deze geluidsbelasting zou in dit geval wellicht aanvaardbaar kunnen worden geacht, om de volgende redenen:

- Het TT-Instituut wordt op deze locatie gesitueerd, vanwege de directe bindingen van het opleidingsinstituut en het TT-Circuit.
- Het TT-Instituut wordt vrijwel uitsluitend binnen gebruikt, zodat de geluidsbelasting op de gevel minder relevant is dan het binnengeluidsniveau.
- De geluidsbelasting van 68 dB(A) treedt slechts een beperkt aantal schooldagen op.
- De betreffende ruimten zijn aan te merken als minder-geluidsgevoelig: hiervoor geldt een hogere grenswaarde voor het binnenniveau.

Er kan ook worden overwogen het gebruik van het TT-Instituut te beperken tot die dagen waarop op het circuit geen type 0 tot en met 2 activiteiten plaatsvinden. In dat geval is de geluidsbelasting op het schoolgebouw ten minste 10 dB lager, dus ten hoogste 58 dB(A).

CONCLUSIES EN MAATRE-  
GELEN TEN GEVOLGE VAN  
INDUSTRIELAWAAR

In het kader van de ruimtelijke ordening-procedure moet worden gestreefd naar een goede ruimtelijke ordening. Dat betekent dat aannemelijk moet worden gemaakt dat in de geluidsgevoelige ruimten van het TT-Instituut een aanvaardbaar geluidsniveau kan worden gerealiseerd.

In het kader van een omgevingsvergunning zal op grond van het Bouwbesluit moeten worden aangetoond dat aan de normen voor het binnengeluidsniveau wordt voldaan.

Uitgaande van een geluidsbelasting van het TT circuit van ten hoogste 65 dB(A) op de gevel, zal de geluidwering van de kantine/hoorcollegeruimte bij deze gevelbelasting ten minste 35 dB(A) moeten bedragen. Voor de kantoorfuncties moet de geluidwering ten minste 68-40=28 dB(A) zijn.

Volgens het bouwplan grenst de kantine/hoorcollegeruimte niet aan de hoogst belaste gevel en is de daarna hoogst belaste gevel een vrijwel gesloten gevel. Verder zijn de ramen van de ruimten met een kantoorfunctie klein gehouden, behalve in de veel lager belaste oostgevel. Uitvoering van het initiatief op deze wijze is gunstig voor het bereiken van een hoge geluidwering.

De benodigde geluidwering wordt - uitgaande van deze uitvoering - technisch haalbaar geacht. Eventueel zou, bijvoorbeeld indien men de meerkosten voor de geluidwering te hoog acht, kunnen worden besloten om de hoorcollegefunctie te beperken tot de dagen dat er op het circuit geen type 0 tot en met 2 activiteiten plaatsvinden: in dat geval is de benodigde geluidwering van de gevel ten minste 10 dB lager en eenvoudig haalbaar.

Het TT-Instituut wordt gesitueerd binnen de wettelijke zone van De Haar. De geluidsbelasting op de gevel vanwege deze weg bedraagt ten hoogste 41 dB. Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Dit betekent ook dat bij het treffen van geluidwerende maatregelen aan de gevel ten behoeve van het industrielawaai, het geluid van de weg niet hoeft te worden gecumuleerd met het industrielawaai.

CONCLUSIES WEGVER-  
KEERSLAWAAI

### 3.3.2

#### **Luchtkwaliteit**

In verband met het bestemmingsplan De Haar-West is gekeken naar de luchtkwaliteit. Bij de berekeningen voor 2010 (verkeersintensiteiten van 2015) is rekening gehouden met de komst van bedrijvigheid in de noordlus van het TT-Circuit (TT-World) en de verkeersaantrekkende werking van deze activiteiten.

Uit dat onderzoek is gebleken dat ten aanzien van het dagelijks wegverkeer wordt voldaan aan het Besluit luchtkwaliteit. Ten aanzien van de luchtkwaliteit hoeven geen aanvullende maatregelen te worden genomen.

De beoogde invulling van kavel 12 heeft geen invloed op het dagelijkse wegverkeer en een aangepast onderzoek is dan ook niet nodig. Hierbij dient te worden opgemerkt dat inmiddels nieuwe wetgeving in Europees verband is vastgelegd in de Wet luchtkwaliteit (voorheen het Besluit luchtkwaliteit 2005) en er een Algemene Maatregel van Bestuur is vastgesteld die aangeeft welke ontwikkelingen als 'niet in betekenende mate' kunnen worden gezien zodat verdere toetsing aan de normen niet hoeft plaats te vinden. Genoemde (nieuwe) wetgeving heeft verder geen invloed op de resultaten van het reeds uitgevoerde onderzoek.

### 3.3.3

#### **Milieu zoning**

Milieuaspecten worden geregeld via de daartoe geëigende wetgeving, maar daar waar het de ruimtelijke ordening raakt, dient met deze aspecten rekening te worden gehouden. Het gaat dan om de situering van milieugevoelige objecten ten opzichte van milieuhinderlijke elementen.

Ten behoeve van het planvoornemen is nagegaan of de nieuwe vestiging niet tot milieuhinder voor omliggende woonwijken leidt. In de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering (2009) worden richtafstanden tot milieugevoelige objecten weergegeven.

Voor scholen voor beroepsonderwijs geldt een afstand van 30 m. Voor kantoor, horeca, sport- en dienstverlenende bedrijven varieert de afstand van 10 m tot 30 m.

De meest nabije woning, aan de Witterbroek, staat op ongeveer 850 m en de dichtstbijzijnde woonwijk is gesitueerd op ruim 1.200 m. Gelet op deze grote afstanden tot woningen, worden geen belemmeringen in verband met milieuhinder voorzien.

### 3.3.4

#### **Bodem**

In het bestemmingsplan De Haar-West is aangegeven dat in februari 1998 op het TT-Circuit een zogeheten nulsituatie bodemonderzoek is uitgevoerd. Daarbij is gebleken dat in geen enkel geval gehalten boven de streefwaarden zijn aangetoond. Op basis van dat onderzoek is geconcludeerd dat nader bodemonderzoek niet noodzakelijk is.

### 3.3.5

#### **Water**

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening dient in de toelichting van ruimtelijke plannen een waterparagraaf te worden opgenomen. In die paragraaf dient te worden uiteengezet wat voor gevolgen het plan in kwestie heeft voor de waterhuishouding, dat wil zeggen het grondwater en het oppervlaktewater.

In het bestemmingsplan De Haar-West is een waterparagraaf opgenomen. De hiervoor uitgevoerde watertoets heeft betrekking op de waterhuishouding van het te ontwikkelen TT-World. Voor het ontwerp van de riolering is uitgegaan van een gescheiden systeem. Het terrein van TT-World zal nagenoeg geheel bestaan uit verhard oppervlak. Door het regenwater gescheiden af te voeren, wordt voorkomen dat grote hoeveelheden relatief schoon water naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie (rwzi) worden afgevoerd. Daarnaast is met het ontwerp van de riolering uitgegaan dat niet meer op het oppervlaktewater zal worden geloosd dan in de huidige situatie. Daarbij dient te worden opgemerkt dat bij de aanleg van het hele rioleringsstelsel is uitgegaan van de huidige

infrastructuur en de aansluitingen van de nog te ontwikkelen gebouwen. De gehele watertoets is volledigheidshalve als bijlage toegevoegd.

Zowel het Waterschap Reest en Wieden als het Waterschap Hunze en Aa's hebben destijds een positief wateradvies aangaande dat plan gegeven, waarin de projectontwikkeling in de noordlus is meegenomen (waar gebouw 12 onder valt).

De kavel waarop men voornemens is het TT-Institute te realiseren, is gelegen in het beheersgebied van het Waterschap Hunze en Aa's. Het plan is in het kader van de watertoets voorgelegd aan het Waterschap Hunze en Aa's door het invullen van de digitale watertoets.

Het Waterschap Hunze en Aa's geeft aan dat het onderhavige plan geen consequenties heeft voor de waterbeheersing. Voor de verdere procedurele afhandeling van de watertoets is het niet noodzakelijk het waterschap te betrekken indien de waterhuishouding uitgevoerd wordt conform de watertoets en de afspraken die zijn gemaakt ten behoeve van het bestemmingsplan De Haar West en in het rioleringsplan TT-World.

Bij een wijziging in de hoeveelheid te verharden oppervlak dient de gemeente ervoor te zorgen dat de ingerichte waterberging waarop zal worden afgewaterd de benodigde capaciteit hiervoor heeft.

### 3.3.6

#### **Flora en fauna**

In verband met het bestemmingsplan De Haar-West is een onderzoek uitgevoerd in het kader van de Flora- en faunawet naar de aanwezige natuurwaarden in het gebied (d.d. 2 juni 2005)<sup>2</sup>.

Uit het hiervoor genoemde onderzoek is voor het Circuit van Drenthe gebleken dat er een kans is dat in de noordlus (alwaar het plangebied is gelegen), de kleine modderkruiper in de sloten voorkomt. Uit een vervolgonderzoek in 2005 is gebleken dat deze soort op dat moment niet aanwezig was. Bij het dempen van de sloten kan deze soort worden verstoord of gedood. De kleine modderkruiper valt in de categorie 'middel beschermd' en onderzoek is dan ook noodzakelijk om de af- of aanwezigheid van deze soort aan te tonen. Mocht deze aanwezig zijn, dan dient een ontheffing te worden aangevraagd. Uit het onderzoek blijkt dat, rekening houdende met de genoemde voorwaarden en omstandigheden, mag worden verwacht dat de ontheffingen worden verkregen. Door de bouw van het TT-Institute hoeft geen sloot te worden gedempt, waardoor het vorenstaande niet van toepassing is.

CONCLUSIE

Uit het onderzoek is ook gebleken dat men ervan uit kan gaan dat in het plangebied ten aanzien van vogels geen verbodsbepalingen worden overtreden als

---

<sup>2</sup> Het rapport Advies Flora- en faunawet De Haar-West, BügelHajema Adviseurs, d.d. 2 juni 2005, is separaat beschikbaar.

er buiten het broedseizoen (voor de meeste vogels van ongeveer 15 maart tot 15 juli) wordt gewerkt of als voor 15 maart wordt aangevangen en de werkzaamheden continu voortduren. Dit is in overeenstemming met de visie van de Dienst Landelijk Gebied, de adviserende instantie op het gebied van ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet.

### **3.3.7**

#### **Archeologie**

Archeologische (verwachtings)waarden dienen op grond van de Monumentenwet te worden mee gewogen in de besluitvorming over ruimtelijke ingrepen. Doel is namelijk: 'bescherming van aanwezige en te verwachten archeologische waarden door het reguleren van bodemverstorende activiteiten'.

De provinciaal archeoloog geeft aan dat het plangebied volgens de gemeentelijke de archeologische beleidsadvieskaart (2011) een lage trefkans heeft. Derhalve is vervolgonderzoek niet aan de orde.

Indien bij de uitvoering onverhoopt toch archeologische grondsporen worden aangetroffen en/of vondsten worden gedaan, dienen deze conform de Monumentenwet 1988 artikel 53 direct te worden gemeld bij zowel de gemeente Assen als de provinciaal archeoloog te Assen.

### **3.3.8**

#### **Cultuurhistorie**

De noordlus van het TT-Circuit, alwaar het plangebied zich bevindt, behoort van oorsprong tot het stroomdal van het Witterdiep en de daarin gelegen hooien graslanden. In het bestemmingsplan De Haar-West zijn voor dit gebied geen cultuurhistorische interessante landschappelijke waarden aangegeven.

### **3.3.9**

#### **Externe veiligheid**

Op 27 oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) in werking getreden. Met dit besluit wil de overheid de kans op en het effect van een ernstig ongeval beperken. Het besluit is van toepassing op bedrijfsactiviteiten met gevaarlijke stoffen (inrichtingen), het transport van gevaarlijke stoffen en het gebruik van luchthavens. Voor inrichtingen zijn wettelijke normen vastgesteld, maar voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is dat nog niet het geval. Vooralsnog dient op dit laatste punt te worden gewerkt met bestaande circulaires, nota's en handreikingen zonder wettelijke status.

RISICOVOLLE  
INRICHTINGEN

Er zijn in of nabij het plangebied geen inrichtingen gelegen die aandacht vragen uit een oogpunt van externe veiligheid.



In de nabije omgeving van het plangebied zijn drie kwetsbare objecten aanwezig (risicokaart, internetversie), namelijk de publieks- en kantoorgebouwen die bij het circuit horen. Het voorgenomen initiatief is geen risicovolle inrichting en deze kwetsbare objecten vormen dan ook geen belemmering voor het voornemen.

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen is ook van toepassing op het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het water en via buisleidingen.

TRANSPORT GEVAARLIJKE  
STOFFEN

De meest nabijgelegen weg (A28) wordt gebruikt voor het transport van gevaarlijke stoffen. Daarom is nagegaan of de A28 in verband met het plaatsgebonden risico en het groepsrisico voor belemmeringen kan zorgen.

Volgens de risicoatlas Wegverkeer zijn er in Drenthe geen aandachtspunten voor het plaatsgebonden risico van wegvlakken. Dit houdt in dat, indien aanwezig, de plaatsgebonden risicocontour van  $10^{-6}$ /jaar op de wegen zelf is gelegen.

Bij de berekening van het groepsrisico wordt uitgegaan van een zone van 200 m aan weerszijden van de A28. Het plangebied ligt op meer dan 500 m van de A28.

Van vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, over het water of middels buisleidingen is in de directe omgeving van het plangebied geen sprake. De dichtstbijzijnde buisleidingen (op 500 m) en het dichtstbijzijnde spoor (1.500 m) liggen op voldoende afstand en vormen geen belemmeringen.

### 3.3.10

#### **M E R - b e o o r d e l i n g**

In het Besluit m.e.r. onder 11.3 in de D lijst staat dat een m.e.r.-beoordeling moet plaatsvinden in gevallen waarin de activiteit (de aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterreinen) betrekking heeft op een oppervlakte van 75 hectare of meer.

Zoals blijkt uit de planbeschrijving in hoofdstuk 4 is de realisatie van onderhoudig plan qua aard, omvang en ligging niet gelijk te stellen aan de betreffende activiteit zoals bedoeld in het Besluit m.e.r. Maar sinds de wijziging van het Besluit op 1 april 2011 is een beoordeling van een activiteit die op de D lijst voorkomt noodzakelijk, ook al ligt de omvang van de activiteit (ver ) onder de drempelwaarde.

Voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst die beneden de drempelwaarden vallen moet een toets (vormvrije m.e.r. beoordeling) worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten.

Deze zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor m.e.r.

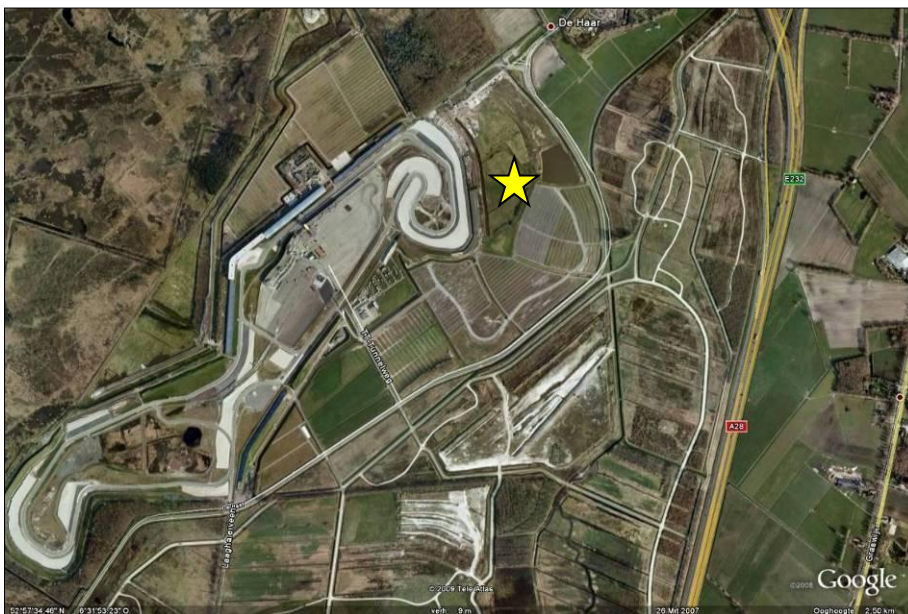
In bijlage III van de EU richtlijn m.e.r. staan de criteria genoemd waarna gekeken moet worden bij de beoordeling. In dit geval is gekeken naar deze Europese criteria.

De resultaten van de onderzoeken zoals deze zijn samengevat in dit hoofdstuk laten zien dat er geen belangrijke nadelige gevolgen zijn voor de omgeving en het milieu. Tevens wordt voldaan aan de wet- en regelgeving die gelden voor de beoogde functie. Op grond hiervan is het verrichten van een (nadere vormvrije) m.e.r. beoordeling verder niet noodzakelijk.

# Planbeschrijving

# 4

Het TT-Circuit is een bedrijf dat een grote hoeveelheid motor- en autosportactiviteiten organiseert. Om het TT-Circuit binnen de top drie van de wereld te krijgen, is onder andere een grondige aanpak van de baan noodzakelijk. De aanpak van de baan bestaat uit een inkorting van de noordlus van het circuit, hetgeen reeds is gerealiseerd. De nieuwe situatie is op navolgende foto zichtbaar. Door die ingreep is 30 ha terrein vrijgekomen, dat wordt ingevuld met een parkeerterrein, een entreeplein en TT-World.



Overzicht TT-Circuit met plangebied (ter hoogte van gele ster)  
Bron: Google Earth

TT-World omhelst een business-, uitgaans- en amusementscentrum met als thema 'racing'. Dit centrum kenmerkt zich door de synergie van (motor)sport, -business, business faciliteiten, recreatie en amusement. Deze synergie moet worden bereikt door de ontwikkeling van bedrijfsruimten, leisure-, hotel-, congres- en opleidings- en sportaccommodaties, en eventueel aangevuld met kantoren, restaurants, merchandising en aanverwante activiteiten.

Het TT-Instituut waar onderhavig plan betrekking op heeft, gepland op het oostelijke deel van kavel 12, maakt deel uit van het concept TT-World. Het gebouw heeft een oppervlak van circa 2.000 m<sup>2</sup> en zal ruimte bieden aan het TT-Instituut (Top Technicians Institute).

Hoewel het TT-Instituut niet direct tot de categorie 'amusement' behoort, is het wel verbonden met de auto- en motorbranche en daarmee met het TT-Circuit. Deze onderwijsinstelling zal gebruikmaken van het TT-Circuit en het is dan ook wenselijk dat deze een locatie krijgt in de nabijheid van het circuit.

Het TT-Institute zal opleidingen bieden op mbo-niveau en door samenwerking met andere instituten ook opleidingsonderdelen voor vmbo en hbo. De opleidingen centreren zich rondom het vakgebied van de mobiliteitstechniek. Het gebouw heeft zowel theorie als praktijkruimtes.

De opleidingsactiviteiten vormen de corebusiness.

Binnen de opleidingen zijn er twee aspecten die eruit springen:

1. Het instituut zal het opleidingsinstituut voor motoren worden in Nederland.
2. Verschillende vormen van praktijkonderwijs zullen zichtbaar worden binnen het instituut. Praktijk als onderdeel van het nieuwe competentie gericht onderwijs. En nog belangrijker: het onderwijsleerbedrijf voor personenauto's, bedrijfsauto's en motoren.

Door deze activiteiten op een voldoende hoog niveau uit te oefenen zal er een instituut ontstaan dat zal uitgroeien tot het centrum voor de mobiliteitstechniek in het Noorden met een belangrijke uitstraling naar Nederland en Noord-Europa. Specifieke aandacht is er voor service, reparatie en ontwikkeling van een breed scala van motorvoertuigen. De sportieve en duurzame omgeving die het centrum biedt, vertaalt zich in hoge eisen aan de techniek en daarmee aan de kwaliteit van de activiteiten en de studenten.

Kortom, er komt een instituut dat vernieuwing brengt in de mobiliteitstechniek door:

- koppelen van het hbo- aan mbo-opleidingen;
- nieuwe opleidingen voor Assen in de motorfietstechniek;
- een onderwijsleerbedrijf, ook voor bedrijfsauto's;
- samenwerkingsrelaties met een groot aantal bedrijven.



Aanzichten Gebouw TT-Institute

Uit de onderzoeken (zie hoofdstuk 3) blijkt dat er geen belemmeringen zijn voor het initiatief.

### **Beeldkwaliteit**

Het bouwplan voldoet aan de voorwaarden zoals omschreven in het beeldkwaliteitsplan. Op een onderdeel wijkt het ontwerp af van het beeldkwaliteitsplan.

De gemeente en de provincie zijn voornemens een nieuwe afrit aan te leggen van de A28. Deze nieuwe afrit (werknaam Assen Zuid-Zuid) zal waarschijnlijk rond 2014 in gebruik worden genomen. Het verkeer krijgt via de nieuwe afrit rechtstreeks toegang tot TT-World en het gebouw van TT-Institute komt hierbij prominent in beeld.

Het gebouw van TT-Institute is gesitueerd op het oostelijk deel van kavel 12. De hoofdentree van het gebouw is gelegen aan de oostzijde van deze kavel. Volgens het beeldkwaliteitsplan behoort de primaire entree zich aan de binnenstraat te bevinden. Nu de kavel is gesplitst in een oostelijk en westelijk deel en gezien de verkeerstroom vanaf de nieuwe afrit, is het wenselijk de hoofdentree van TT-Institute te situeren aan de oostzijde van de kavel. Hierdoor ontstaat er een prettige overgang van publieke naar private ruimten en wordt voorkomen dat een “achterkant”-situatie ontstaat aan de oostzijde van de kavel.

Het ontwerp van het gebouw verbeeldt het zichtbaar maken van de auto- en motorsporttechniek en de relatie en ondersteunende functie voor de gebruikers van het TT-Circuit en TT-World. Het zichtbaar maken wordt in verschillende vormen verbeeld:

- een transparante voorgevel ter plaatse van de begane grond geeft openheid en toegankelijkheid aan;
- achter de finishvlag ter plaatse van de eerste verdieping bevinden zich overleg- en projectruimten;
- het opgetilde volume op de tweede verdieping is transparant ter plaatse van de voorgevel en symboliseert ook de naam van het gebouw: Top Technicians Institute;
- het dakterras op de tweede verdieping versterkt voor de gebruikers de relatie en beleving met het circuit;
- 's avonds wordt het interieur verlicht van het gebouw, waardoor het gebouw een extra impuls krijgt.

### **Parkeren**

In het entreegebied (dat zorgt voor een verbinding tussen de Haarweg en het TT-Circuit) is, specifiek voor TT-World, een parkeerterrein aangelegd met een capaciteit van 500 plaatsen. Bezoekers en werknemers kunnen hun voertuig hier parkeren. Alle toekomstige eigenaren en gebruikers van TT-World, waaronder het TT-Institute valt, sluiten een overeenkomst met het circuit, ter zake het gebruik van de parkeerfaciliteiten van het circuit. Op die wijze is er afdoende parkeergelegenheid gegarandeerd. Ten behoeve van onder andere grootschalige evenementen zal een deel van een terrein aan de zuidzijde van het circuit half worden verhard. Dit levert circa 7.000 parkeerplaatsen op,

verdeeld in vakken door rijstroken, voetgangersstroken en sloten. Op deze wijze is er voldoende parkeercapaciteit voor de normale bedrijfssituatie van TT-World en zo ook voor het TT-Institute. De voormalige noordlus van het circuit is ingericht als ontsluitingsweg voor het verkeer. Er wordt in faciliteiten voor (langzaam fiets) parkeren voorzien.





# Juridische vorm

# 5

Zoals in de inleiding is aangegeven, kan op basis van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) voor activiteiten die in strijd zijn met het bestemmingsplan een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan worden verleend. Dit is mogelijk indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat.

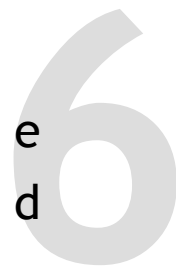
In het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing dient te worden ingegaan op:

- de huidige en de toekomstige situatie, zowel van het gebruik en de inrichting, als van de planologisch-juridische situatie;
- de wijze waarop het bouwplan voldoet aan het rijksbeleid, het provinciaal beleid en het gemeentelijk beleid;
- de ruimtelijke inpassing in de directe omgeving;
- de milieuaspecten, zoals bodemkwaliteit, bedrijfshinder, luchtkwaliteit, geluidhinder en externe veiligheid;
- (vormvrije) m.e.r. beoordeling;
- water, archeologie en ecologie;
- de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid.

Deze aspecten komen in het voorliggende rapport onder andere aan de orde.



# E c o n o m i s c h e u i t v o e r b a a r h e i d



De kosten van dit plan komen voor rekening van initiatiefnemer. Voor zover de gemeente kosten maakt, zullen deze kosten door leges worden gedekt.

Voor de economische uitvoerbaarheid van het deelproject Assen Zuid wordt verwezen naar de Structuurvisie FlorijnAs.



# M a a t s c h a p p e l i j k e u i t v o e r b a a r h e i d

# 7

TT-World is onderdeel van de FlorijnAs (zie hoofdstuk 2.3). De FlorijnAs is aangemerkt als een lokaal project met nationale betekenis op grond van de Crisis- en Herstelwet (Chw). De Chw is opgesteld om ruimtelijke en infrastructurele projecten versneld te kunnen ontwikkelen en realiseren. Deze wet biedt hiermee mogelijkheden om het herstel van de economische structuur te bevorderen, en zo een bijdrage te leveren aan de bestrijding van de economische crisis.

Om gebruik te kunnen maken van de versnellingsmogelijkheden die de Crisis- en Herstelwet biedt, is de Structuurvisie FlorijnAs opgesteld. De kern van de te voeren procedure is dat alle betrokken overheden zich in de initiatieffase expliciet committeren aan een gemeentelijke structuurvisie. De Structuurvisie FlorijnAs is opgesteld in samenspraak met de betrokken bestuursorganen. Zij onderschrijven het belang van deze visie en willen meewerken aan de realisatie hiervan.

De gemeente heeft een inspraakverordening waarin is opgenomen dat ruimtelijke plannen voor inspraak en overleg worden vrijgegeven voorafgaande aan de wettelijke terinzagelegging van ruimtelijke plannen. Artikel 2.22 van de Chw bepaalt dat, dat indien de verwezenlijking van het project onevenredig wordt belemmerd door bepalingen in een gemeentelijke verordening, de mogelijkheid wordt geboden om die bepalingen bij het nemen en uitvoeren van een besluit vanwege dringende redenen buiten toepassing te laten. Dit artikel wordt benut bij de uitvoering van de FlorijnAs.

De deelprojecten van de FlorijnAs zijn in het kader van de terinzagelegging van de ontwerp-Structuurvisie en de plan-MER ter inzage gelegd voor een ieder en voor alle betrokken bestuursorganen. De besluitvorming daarover heeft plaatsgevonden in de gemeenteraad. De verklaringen die daaraan worden gehecht zijn afkomstig van de betrokken bestuursorganen zoals voorgeschreven in de Chw (projectcommissie). Deze bestuursorganen zijn dezelfde als de overlegpartners.

De Chw is juist geschreven om complexe projecten in de uitvoeringsfase effectiever op te pakken. Daarvoor moet in het voortraject extra inspanning worden geleverd (in de vorm van een op te stellen visie met plan-MER) om de uitvoeringsfase te kunnen versnellen. Het is dan ook zonder meer verdedigbaar om de inspraakfase van de bestemmingsplannen over te slaan en te beginnen bij de wettelijke verplichting tot het terinzagelegging van het ontwerpbestem-

mingsplan. Daarmee wordt allerm minst afbreuk gedaan aan de mogelijkheid voor een ieder haar belang aan te geven.

Voor de besluitvorming over de ontwikkelingen in het gebied van de FlorijnAs wordt de coördinatie regeling toegepast. Dit betekent dat de gecoördineerde besluiten gezamenlijk met achterliggende onderzoeken in concept ter inzage worden gelegd. Belanghebbenden krijgen zes weken de gelegenheid een zienswijze in te dienen. Het bevoegde gezag kan vervolgens de verschillende besluiten op hetzelfde moment nemen. Tegen deze besluiten staat beroep open bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Als gevolg van de Chw moet de Raad van State vervolgens binnen zes maanden uitspraak doen.

# B i j l a g e

- Watertoets TT-World, december 2005

PN 173711  
RE/GK

Assen, 14 december 2005

## **Notitie**

Waterhuishouding TT-World: verkenning riolering en afwatering

---

### **1 Inleiding**

#### 1.1 Opdracht

Projektcom B.V. heeft aan Grontmij opdracht verstrekt voor het maken van een ontwerp van de riolering en de waterhuishouding voor het project TT-world. Het gebied waar TT-world wordt gesitueerd komt vrij doordat het TT-circuit wordt ingekort. TT-World is een amusementscomplex met o.a. een hotel, evenementenhal, kartbaan, motorfietsgerelateerde merchandising etc.

#### 1.2 Afstemming

Het riolerings- en waterhuishoudingsplan met de gemeente Assen en met het waterschap Hunze en Aa's besproken en afgestemd. De gemeente Assen is ontvanger van het vrijkomende afval- en regenwater. Het waterschap is bevoegd gezag inzake waterkwaliteit en waterkwantiteit.

### **2 Uitgangspunten en ontwerp**

#### 2.1 Huidige situatie TT-Circuit.

Het huidige dwa riool op het TT-Circuit is aangesloten op een centraal gemaal achter de hoofdtribune. Dit gemaal heeft een geïnstalleerd capaciteit van 97 m<sup>3</sup>/h. Vanuit dit gemaal wordt geloosd op het vrijvervalsysteem van Baggelhuizen.

Het rwa rioolstelsel is rechtstreeks op het omliggende oppervlaktewater aangesloten. Tijdens grote evenementen wordt het stelsel door dichtzetten van een schuif omgezet naar een verbeterd gescheiden systeem. In de rapportage "Rioleringsplan Circuit Drenthe" d.d. 30-05-2002 wordt het systeem in detail beschreven.

#### 2.2 Ontwerp systeem TT-World

Voor het ontwerp van de riolering voor TT-World is uitgegaan van een gescheiden systeem. Het terrein van TT-World zal nagenoeg geheel bestaan uit verhard oppervlak. Door het regenwater gescheiden af te voeren wordt voorkomen dat grote hoeveelheden relatief schoon water naar de rwzi worden afgevoerd.

Daarnaast is met het ontwerp van de riolering uitgegaan dat niet meer zal worden geloosd dan in de huidige situatie.

Het geprojecteerde dwa-rioolstelsel kan lozen op het stelsel van het TT-Circuit. De afvoercapaciteit van het hoofdgemaal is echter gemaximaliseerd: deze capaciteit mag niet hoger worden doordat het stelsel waarop geloosd wordt (Baggelhuizen-Assen) dit niet aan kan. De capaciteit van het hoofdgemaal van het TT-circuit is gebaseerd op een piekbelasting tijdens evenementen (zoals b.v. TT-zaterdag).

Tijdens deze piekbelasting kan het dwa-stelsel van TT-World niet lozen. Dit betekent dat het afvalwater van TT-World moet worden gebufferd in het stelsel. Het dwa-stelsel in TT-World zal worden uitgevoerd als een onderbemaling, waarbij de schakeling van het gemaal afhankelijk wordt gemaakt van de aanvoer van het dwa-systeem van het TT-circuit



Het geprojecteerd rwa-riool loost via een aantal uitlaten op een aan te leggen buffervijver aan de noordzijde van het terrein. Vrijwel het gehele terrein van TT-World bestaat uit verharding en dakoppervlak. Dit verhard oppervlak komt geheel tot afstroming via het rwa-stelsel.

De buffervijver loost via een constructie met geknepen afvoer op het aangrenzend oppervlaktewater. Hierbij wordt uitgegaan van maximaal de landbouwkundige afvoernorm van 1,3 ltr./s/ha. Het ontwerppeil van de vijver (+10,85 NAP) ligt ruim boven het peil van het ontvangend oppervlaktewater (+9,80/+10,10 NAP), zodat de vijver onafhankelijk van het oppervlaktewater fungeert.

### 2.3 Waterkwaliteit

Doordat het regenwater vanuit het plangebied bijna direct op het Witterdiep wordt geloosd dient extra aandacht te worden besteed aan de waterkwaliteit. Bij voorkeur vindt de lozing plaats via bodempassage, maar door het hoge waterpeil van de buffervijver is dit technisch niet mogelijk. Er zal ook extra aandacht moeten worden besteed aan het gebruik en beheer van de verhardingen om te voorkomen dat ongewenste stoffen op het oppervlaktewater worden geloosd.

Voor een groot deel van het verharde oppervlak levert de rechtstreekse lozing geen problemen op: de dakoppervlakken en de voetgangersgebieden kunnen als schoon worden beschouwd. Voor het parkeerterrein gaat dit niet op: dit zal vrij intensief worden gebruikt. Om de vuilemissie acceptabel te houden wordt daarom voorgesteld dit terrein af te wateren via een lamellenafscheider. Deze afscheider zal benedenstrooms van het parkeerterrein in het stelsel worden opgenomen.

Verhardingen met een hoog risico op ongewenste lozingen kunnen - indien het beperkte oppervlakken betreft - zo mogelijk rechtstreeks op het vuilwaterstelsel worden aangesloten. Eventueel moet de capaciteit van het gemaal hiervoor worden aangepast.

In geval van calamiteiten (bv. bluswater of olie) fungeert de vijver als calamiteitenbassin door de lozingsconstructie af te sluiten.

Door één of meer oevers als natuurvriendelijk uit te voeren met rietkragen kan de algehele waterkwaliteit worden bevorderd.

Als bijlage is tekening 01-05-0820 toegevoegd, waarin het systeem schematisch is uitgewerkt.

## 3 Berekeningsresultaten.

### 3.1 Dwa rioolstelsel.

Voor bepaling van de hoeveelheid afvalwater vanaf de bebouwing is, wegens de onbekendheid van de bebouwing aangehouden 0,50 m<sup>3</sup>/h/ha.

Voor een bruto oppervlak van 12,3 ha is de hoeveelheid dwa ca. 6,15 m<sup>3</sup>/h. De hoeveelheid geproduceerd afvalwater vanaf TT-World is per dag 61,50 m<sup>3</sup>.

Als eis is gesteld dat bij een groot evenement op het Circuit de afvoer van het Circuit voorrang heeft. Dit betekent dat het afvalwater van TT-World tijdelijk moet worden gebufferd en na het evenement wordt aangeboden aan het hoofdgemaal.

Berging in het riool is, bij toepassen van rioolbuis Ø 315 mm, 154 m<sup>3</sup>. Door een gemaal te plaatsen op het terrein van TT-World kan het afvalwater worden geborgen in de rioleringsbuizen en daarna, via het gemaal op het terrein van TT-World, worden geloosd op het bestaande gemaal. Dit betekent wel dat eisen aan het ontwerp moet worden gesteld vanwege bezinking e.d. Het stelsel kan ca. 2,5 dag bufferen.

### 3.2 Rwa rioolstelsel.

Op het TT-World terrein zijn de volgende typen afvoerend oppervlak aanwezig:

**Tabel 1: afvoerend oppervlak**

Verharding	Type	m <sup>2</sup>
Tribuneverharding	Open verharding	1417
Tribune	Open verharding	4275
Bebouwing	Dak vlak	51350
Parkeerplaats en ontsluitingsweg	Gesloten verharding	18720
Terreinverharding	Open verharding	47075
Totaal		122837

Voor het ontworpen rwa-riool is met het programma Sobek Urban een hydraulische controleberekening uitgevoerd met BUI-08 uit de Leidraad Riolering. Voor de berekening is gerekend met een beginwaterstand in de vijver van N.A.P. +10,85 m

Uit de berekeningresultaten blijkt dat de maximale waterstand in het stelsel stijgt tot N.A.P. +11,96 m. Dit betekent een waking van 0,26 m, hetgeen acceptabel is.

De lozingen op de vijver bij BUI08 uit de Leidraad Riolering:

**Tabel 21: debieten op vijver**

Uitlaatr.	1	2	3	4	5
m <sup>3</sup> /s	0,220	0,269	0,267	0,265	0,255

### 3.3 Vijverpeil.

Door het afvoerend oppervlak te belasten met BUI T100 is de waterpeilstijging in de vijver te berekend.

Uitgangspunt is het afvoerend oppervlak van 12,3 ha en het oppervlak van de vijver van 2 ha (peil N.A.P. +10,85m). Voor bepaling van de afvoer wordt gerekend met 1,3 ltr./s/ha. De bruto oppervlak van het plangebied is  $12,3 + 2 = 14,3$  ha. De afvoer is dan  $14,3 \text{ ha} * 1,3 = 18,6$  ltr/s.

Bui T-100: 119 mm in 5 dagen (Ws Hunze en Aa's, notitie stedelijk water).

Neerslag:  $12,3 \text{ ha} * 119 \text{ mm} = 14637 \text{ m}^3$

Afvoer 18,6 l/s:  $8035 \text{ m}^3$

Resteert in vijver:  $6602 \text{ m}^3$

Peilstijging:  $6602 \text{ m}^3 / 20000 \text{ m}^2 = 0,33 \text{ m}$

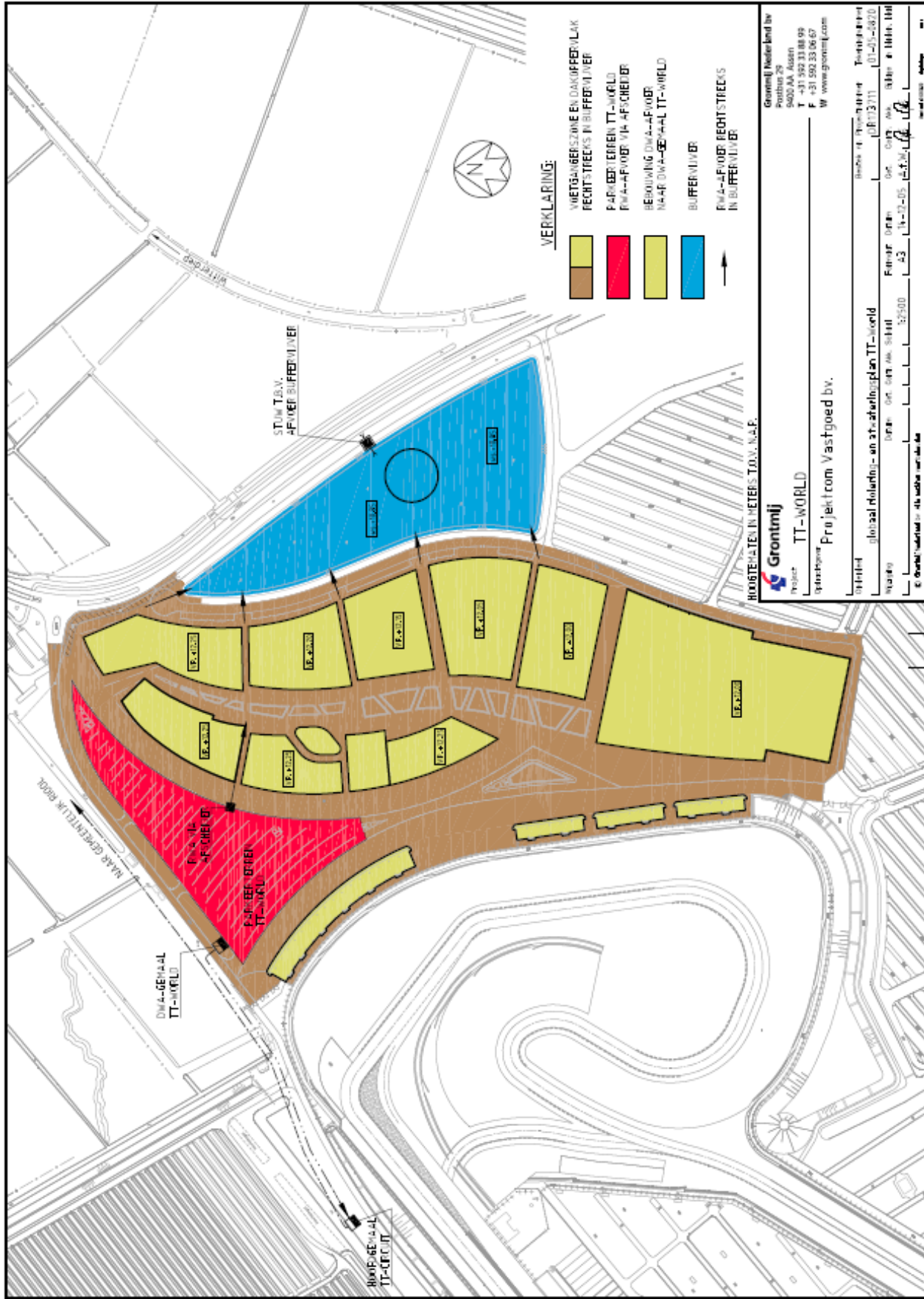
Het peil van de vijver zal stijgen tot N.A.P. +11,18 m. Het maaiveld heeft als laagste peil N.A.P. +12,00 m, de drooglegging bedraagt dan 0,82 m. Als minimale eis geldt 0,30 m. Hierdoor zullen zelf bij toekomstige klimaatveranderingen géén problemen ontstaan.

Het ontvangende oppervlaktewater heeft een zomerpeil van +10,10. De maximale waterstand bij T-100 is berekend op +10,62 (bron: gemeente Assen). Dit ligt nog ruim onder het drempelpeil van de lozingsconstructie, waardoor de vijver onafhankelijk van het buitenwater functioneert.

### 3.4 Stuwconstructie.

Als stuwconstructie voor de afvoer van de vijver kan een spleetstuw worden gebruikt met de volgende afmetingen:

- Breedte 0,10 m;
- Onderzijde N.A.P. + 10,85 m;
- Bovenpeil N.A.P. + 11,18 m.



**VERKLARING:**

- VUETANGEBEZIJNE EN DAK(BE)FVLAK RECHTSTREEKS IN BUFFERVLEEF
- PARKER TERREIN TT-WERLD
- REBOUWING DWA-GEWAAAL NAAR DWA-GEWAAAL TT-WERLD
- BUFFERVLEEF
- DWA-GEWAAAL RECHTSTREEKS IN BUFFERVLEEF

Grontmij Nederland bv  
 Postbus 25  
 5400 AA Assen  
 T +31 592 33 88 99  
 F +31 592 33 06 67  
 W www.grontmij.com

Project: **TT-WORLD**  
 Opdrachtnummer: **Projectcom Vastgoed bv.**

Uitgever: **Grontmij Nederland bv**  
 Plaats: **Assen**  
 Datum: **13-12-05**  
 Schaal: **1:500**  
 Tekeningnummer: **101-05-2820**  
 Tekeningnaam: **plan TT-werld**  
 Tekeningtype: **plan**  
 Tekeningstatus: **definitief**  
 Tekeningauteur: **Grontmij Nederland bv**

NAAR GEMEENTELIJK PERSOON

DWA-GEWAAAL TT-WERLD

STROMTANK AFVOER BUFFER

REBOUWING DWA-GEWAAAL NAAR DWA-GEWAAAL TT-WERLD

HOOGTEWAARDEN IN METERS TOEGEVOEGD



Project: **TT-WORLD**

Opdrachtnummer: **Projectcom Vastgoed bv.**

Uitgever: **Grontmij Nederland bv**  
 Plaats: **Assen**  
 Datum: **13-12-05**  
 Schaal: **1:500**  
 Tekeningnummer: **101-05-2820**  
 Tekeningnaam: **plan TT-werld**  
 Tekeningtype: **plan**  
 Tekeningstatus: **definitief**  
 Tekeningauteur: **Grontmij Nederland bv**



# Colofon

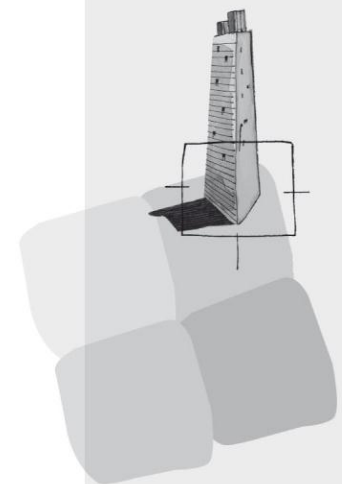
Opdrachtgever  
Gemeente Assen

Contactpersoon  
Mevrouw O. Coenraads

Rapport  
BügelHajema Adviseurs b.v.

Projectleiding  
Mevrouw G.H. Gonzalez-Bremer  
BügelHajema Adviseurs b.v.

Projectnummer  
015.00.02.66.00



BügelHajema Adviseurs bv  
Bureau voor Ruimtelijke  
Ordening en Milieu BNSP  
Vaart nz 48-50  
Postbus 274  
9400 AG Assen  
T 0592 316 206  
F 0592 314 035  
E [assen@bugelhajema.nl](mailto:assen@bugelhajema.nl)  
W [www.bugelhajema.nl](http://www.bugelhajema.nl)

Vestigingen te Assen,  
Leeuwarden en Amersfoort