

99-9314

GEMEENTE
ASSEN

Gemeente Assen
dienst Ontwikkeling

Code: -1.731.21

Aldoos d.d.

16 SEP. 1999

Gez.

Oop.

Beh. door

Ged.

Aang.

Par.

OGW

TT
CIRCUIT
ASSEN

STARTNOTITIE

M.E.R. PROCEDURE DE HAAR-WEST/TT CIRCUIT

Stichting Circuit van Drenthe



SEPTEMBER 1999



HASKONING

Ingenieurs- en
Architectenbureau

Barbarossastraat 35
Postbus 151
6500 AD Nijmegen
Telefoon (024) 328 42 84
Telefax (024) 323 93 46

STARTNOTITIE

M.E.R. PROCEDURE DE HAAR-WEST/ TT-CIRCUIT

Stichting Circuit van Drenthe

Aldus vastgesteld in de vergadering van de raad van
21 oktober 1999, nr. 10,



, voorzitter

G.J. Eerland l.b.



, secretaris
mr. J.B. Mencke

Opgesteld : Drs. T.H.H. Houben

Gecontroleerd : ir. J.C. Jumelet

Goedgekeurd : ing. F. de Lange

Paraaf:



Paraaf:



INHOUDSOPGAVE

	blz.
1. INLEIDING	1
1.1 Aanleiding voor de m.e.r.-procedure	1
1.2 Doel van de m.e.r.-procedure	2
1.3 De voorgenomen activiteit op hoofdlijnen	4
1.4 Opzet van de startnotitie	4
2. PROBLEEMSTELLING, BELEID EN DOEL	5
2.1 Voorgeschiedenis	5
2.2 Probleemstelling	9
2.3 Beleidskader	9
2.3.1 Beleid gemeente Assen	9
2.3.2 Beleid provincie Drenthe	9
2.3.3 Rijksbeleid	10
2.4 Doel van de voorgenomen activiteit	10
2.5 Plangebied en studiegebied	10
3. BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN AUTONOME ONTWIKKELINGEN	13
3.1 Algemeen	13
3.2 Beschrijving activiteiten en voorzieningen in plangebied en directe omgeving	13
3.3 Milieuaspecten	16
3.3.1 Geluid	16
3.3.2 Verkeer en vervoer	19
3.3.3 Lucht	20
3.3.4 Bodem en water	20
3.3.5 Natuur en landschap	21
4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT	22
4.1 Modernisering TT-circuit	22
4.2 Motorcrossterrein	25
4.3 Beurs- en congrescentrum	26
4.4 Verkeerspark	26
4.5 Alternatieven	26
5. MOGELIJKE GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	28
5.1 Inleiding	28
5.2 Geluid	28
5.3 Verkeer en vervoer	28
5.4 Lucht	28
5.5 Bodem en water	28
5.6 Natuur en landschap	29

VERVOLG INHOUDSOPGAVE

blz.

6.	OVERIGE ONDERDELEN VAN HET MER	30
6.1	Leemten in kennis en informatie	30
6.2	Aanzet tot een monitoringprogramma	30
6.3	Samenvatting	30
7.	PROCEDURELE ASPECTEN	31
7.1	Algemeen	31
7.2	Te volgen procedures	31
7.3	Tijdplanning	35

BIJLAGEN:

- A. Gegevens initiatiefnemer en bevoegd gezag
- B. Verklarende woordenlijst
- C. Literatuur

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding voor de m.e.r.-procedure

Bij besluit van 20 februari 1997 heeft de gemeenteraad van Assen Structuurschets De Haar vastgesteld. Deze schets vormt het planologisch kader voor diverse bestaande en voorgenomen activiteiten in de zuidwestelijke stadsrandzone van Assen. De Structuurschets is verder uitgewerkt in bestemmingsplan De Haar-Oost en ontwerp bestemmingsplan De Haar-West.

Eerstgenoemde bestemmingsplan De Haar-Oost omvat de realisering van het militair oefenterrein De Haar en is bij besluit van 25 mei 1999 vastgesteld door de gemeenteraad van Assen.

In het ontwerp bestemmingsplan De Haar-West worden ondermeer de volgende ontwikkelingen in het plangebied beschreven en mogelijk gemaakt:

1. de modernisering van het bestaande TT-circuit van Assen;
2. de realisering van een nieuw (regionaal) motorcrossterrein Ossebroeken;
3. de realisering van een nieuw beurs- en congrescentrum;
4. het bestaande Verkeerspark Assen.

De procedure met betrekking tot het bestemmingsplan De Haar-West is na het moment van de formele ter inzage legging van het plan aangehouden. De reden daarvoor is dat voor de vaststelling van het bestemmingsplan een milieueffectrapportage procedure (m.e.r.-procedure) moet worden gevolgd. In dat kader moet nu een Milieueffectrapport (MER) worden opgesteld.

Daarnaast is de in 1997 aan de Stichting Circuit van Drenthe, de eigenaar van het TT-circuit, verleende oprichtingsvergunning ingevolge de Wet milieubeheer recent geschorst in het kader van een beroepsprocedure. Bij de vergunningaanvraag is namelijk geen afschrift bijgevoegd van de beslissing dat geen MER behoeft te worden gemaakt en ook geen MER. Mede gelet op deze uitspraak heeft de Stichting uit het oogpunt van zorgvuldigheid en verantwoordelijk besloten om een MER op te stellen.

Gezien de relatie tussen het ontwerp bestemmingsplan De Haar-West, waarvoor een MER moet worden opgesteld, en het TT-circuit, waarvoor de Stichting een MER wil opstellen, hebben de gemeente Assen, de provincie Drenthe en Stichting Circuit van Drenthe in goed onderling overleg besloten om één geïntegreerd MER op te stellen ter onderbouwing van bestemmingsplan De Haar-West en de Wm-vergunningaanvraag voor het TT-circuit Assen.

In het MER worden alle, binnen het plangebied gelegen, m.e.r.- (beoordelings)plichtige activiteiten geïntegreerd. Het bestaande Verkeerspark met daarin een kartbaan is geen m.e.r.-plichtige activiteit, maar is wel beoordelingsplichtig. Als zodanig zal deze activiteit in het MER worden beoordeeld bij de cumulatie van effecten binnen het plangebied. Hetzelfde geldt voor het (regionaal) motorcrossterrein.

Tussen de betrokken partijen is afgesproken dat de Stichting optreedt als initiatiefnemer. Gedeputeerde Staten (GS) van de provincie Drenthe zijn het bevoegd gezag in het kader van de aanvraag Wm-vergunning. De gemeenteraad van Assen is bevoegd gezag in het kader van de bestemmingsplanwijziging-procedure. De gemeenteraad van Assen zal tevens als coördinerend bevoegd gezag optreden.

De diepgang per onderscheiden bouwsteen zal in het MER verschillen. Omdat het TT-circuit Assen een bestaande activiteit betreft, die reeds uitgebreid is beschreven en onderzocht, zal dit onderdeel meer beschrijvend in het MER worden opgenomen. Wel zullen in het MER een drietal varianten worden beschreven voor de aanpassing van de noordlus.

Ten aanzien van het motorcrossterrein is reeds een locatie-onderzoek uitgevoerd, waaruit de locatie Ossebroeken als meest geschikte locatie naar voren is gekomen. Het MER zal voor deze activiteit dan ook meer het karakter hebben van een inrichtings-MER.

Over het beurs- en congrescentrum is relatief het minst bekend en onderzocht. Wel is in het ontwerp bestemmingsplan De Haar-West reeds rekening gehouden met de vestiging van een dergelijk complex in het gebied waar thans de noordlus van het TT-circuit is gelegen. Omdat de plannen daartoe nog niet zijn uitgekristalliseerd, zal deze bouwsteen in het MER worden beschreven. Ook zullen in het MER een beperkt aantal inrichtingsvarianten worden beschreven en vergeleken, omdat de exacte situering van het beurs- en congrescentrum milieueffecten heeft.

Omdat het Verkeerspark Assen een bestaande, maar m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit betreft, zal dit onderdeel in het MER in meer beschrijvende zin worden opgenomen.

1.2 Doel van de m.e.r.-procedure

Het algemene doel van een m.e.r.-procedure is om de milieubelangen van een voorgenomen activiteit een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming omtrent het voornemen. Aldus kunnen schadelijke gevolgen voor het milieu achteraf worden voorkomen of beperkt.

Het doel van deze m.e.r.-procedure is tweeledig. Om bovengenoemde activiteiten planologisch mogelijk te maken en een permanente status toe te kennen aan het TT-circuit, is vaststelling van bestemmingsplan De Haar-West noodzakelijk. Aangezien dit plan het eerste ruimtelijke plan is dat voorziet in realisering van voornoemde m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten, dient daarvoor een MER te worden opgesteld. Daarnaast dient deze m.e.r.-procedure ter verkrijging van de Wm-vergunning voor het TT-circuit Assen. In tabel 1 is aangegeven uit welke bouwstenen deze m.e.r.-procedure bestaat en wie voor welke bouwsteen initiatiefnemer (IN) en wie voor welke besluitvormingsprocedure bevoegd gezag (BG) is.

Tabel 1: Bouwstenen m.e.r.-procedure

BOUWSTENEN	IN	BESLUITVORMINGSPROCEDURE	BG
1a. TT-circuit Assen	Stichting	Bestemmingsplan De Haar-West	Gemeente
1b. TT-circuit Assen	Stichting	Wm-vergunning	Provincie
2. Motorcrossterrein	Gemeente	Bestemmingsplan De Haar-West	Gemeente
3. Beurs- en congres-centrum	Stichting	Bestemmingsplan De Haar-West	Gemeente
4. Verkeerspark	Verkeerspark	Bestemmingsplan De Haar-West	Gemeente

Met het uitbrengen van deze startnotitie wordt informatie verschaft over de achtergronden, aard en omvang van bovenvermelde activiteiten binnen het plangebied van De Haar-West.

In de startnotitie vindt een eerste verkenning plaats van mogelijke milieu-effecten en geeft de initiatiefnemer aan welke alternatieven in de m.e.r.-procedure worden onderzocht. Zoals aangegeven, zal het onderzoek naar deze effecten een rol spelen bij de verdere besluitvorming omtrent het bestemmingsplan De Haar-West enerzijds en de aanvraag voor een vergunning ingevolge de Wm voor het TT-circuit anderzijds.

De informatie in de startnotitie is bestemd voor alle betrokkenen bij de voorgenomen activiteiten, waaronder de beide bevoegde gezagen i.c. de gemeenteraad van Assen en Gedeputeerde Staten (GS) van de provincie Drenthe, de bevolking, de commissie voor de milieueffectrapportage (Cmer) en de wettelijke adviseurs.

Door de startnotitie te publiceren, worden de betrokkenen in de gelegenheid gesteld kennis te nemen van de voorgenomen activiteiten en voorstellen te doen omtrent de gewenste inhoud van het MER. Op de rol van alle betrokkenen wordt nader ingegaan in hoofdstuk 7.

De startnotitie is voor de Cmer de basis voor een advies aan de bevoegde gezagen (GS en gemeenteraad) over de richtlijnen voor de inhoud van het MER. In dit advies wordt aangegeven welke milieuaspecten op welke wijze in het MER zouden moeten worden onderzocht. Mede op basis van dat advies, reacties uit de inspraak en adviezen van de wettelijke adviseurs stelt het bevoegd gezag uiteindelijk de definitieve richtlijnen vast voor de inhoud van het op te stellen MER.

1.3 De voorgenomen activiteit op hoofdlijnen

De voorgenomen activiteit betreft de verdere ontwikkeling van het plangebied tot een grootschalige en moderne toeristisch-recreatieve locatie met:

- een gemoderniseerd TT-Circuit;
- een nieuw (regionaal) motorcrossterrein;
- een nieuw te realiseren beurs- en congrescentrum;
- een uitgebreid verkeerspark.

1.4 Opzet van de startnotitie

Deze Startnotitie bevat in totaal zeven hoofdstukken en een aantal bijlagen.

In hoofdstuk 2 wordt een beeld geschetst van het overheidsbeleid voor zover dat, gezien de voorgenomen activiteiten binnen het plangebied voor bestemmingsplan De Haar-West, relevant is. Tegen de achtergrond van dit besluitvormingskader wordt vervolgens de probleemstelling met aansluitend de doelstelling geformuleerd.

In hoofdstuk 3 worden de bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkelingen in het plangebied beschreven. Daarbij zal gebruik worden gemaakt van diverse, reeds uitgevoerde studies, die sterk het karakter hebben van een MER.

Hoofdstuk 4 geeft een uitgebreide beschrijving van de voorgenomen activiteit, de daarbij onderscheiden bouwstenen en de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven en varianten.

Vervolgens wordt in hoofdstuk 5 aangegeven welke milieuaspecten relevant zijn bij de uitvoering van het voornemen of de alternatieven.

Hoofdstuk 6 behandelt de overige onderdelen van het MER, waaronder de *leemten in kennis en informatie, een aanzet tot een monitoringprogramma en een samenvatting.*

Tot slot wordt in hoofdstuk 7 ingegaan op de procedurele aspecten, waaronder de m.e.r.-procedure in relatie tot het besluitvormingsproces. Daarbij is tevens een indicatieve tijdplanning gegeven.

2. PROBLEEMSTELLING, BELEID EN DOEL

2.1 Voorgeschiedenis

Algemeen

Het zuidwestelijke stadsrandgebied van Assen vervult in planologisch opzicht meerdere functies. In het gebied bevinden zich het TT-circuit Assen, de rijksweg A28, een schiet- en handgranatenterrein, militair oefenterrein De Haar, een modelvliegtuigsport-terrein, een verkeerspark met daarin een kartbaan, vakantiecentrum Witterzomer en natuurgebied 'Witterveld'. Uitgezonderd natuurgebied Witterveld hebben genoemde activiteiten gemeen dat ze in meer of mindere mate geluid produceren en/of verkeer aantrekken.

Het gebied is op hoofdlijnen bestemd als sport- en recreatiegebied, natuurgebied en militair oefenterrein. In diverse beleidsplannen van de rijksoverheid, de provincie Drenthe en de gemeente Assen staat de verdere ontwikkeling van dit gebied centraal. Belangrijk daarbij is dat het ruimtelijk ordenings- en milieubeleid van de provincie Drenthe en de gemeente Assen is gericht op ruimtelijke concentratie van geluidhinder opleverende activiteiten op en nabij het TT-circuit. Omdat het TT-circuit het enige internationale wegracecircuit voor motoren in Nederland is, heeft het TT-circuit ook een grote maatschappelijke en (sociaal)-economische waarde voor de gemeente Assen en de provincie Drenthe. Deze globale beleidskaders vormen de basis voor het verder verbeteren van de bestaande activiteiten en het integreren van de volgende activiteiten in het zuidwestelijke stadsrandgebied van Assen:

- militair oefenterrein De Haar ten oosten van het TT-circuit;
- (regionaal) motorcrossterrein Ossebroeken;
- een beurs- en congrescentrum op het terrein van het TT-circuit.

In paragraaf 2.2. zullen de relevante beleidskaders en -plannen worden genoemd.

Structuurschets en bestemmingsplannen

Bovenvermelde ontwikkelingen hebben geleid tot de opstelling van Structuurschets 'De Haar'. Deze Structuurschets is in februari 1997 verschenen en bevat een samenhangende visie voor het zuidwestelijke stadsrandgebied van Assen; 'De Haar'.

Zoals in de inleiding reeds aangegeven, is de Structuurschets inmiddels vertaald in bestemmingsplan De Haar-Oost en ontwerp bestemmingsplan De Haar-West. Bestemmingsplan De Haar-Oost betreft het nieuwe militair oefenterrein De Haar. In het kader van de vaststelling van dit bestemmingsplan is een m.e.r.-procedure gevolgd (MER oefenterrein De Haar, augustus 1995). De staatssecretaris van Defensie heeft een inrichtingsplan vastgesteld. Voorts is door de gemeente met toepassing van artikel 19 WRO een aanlegvergunning verleend ten behoeve van de inrichting van het oefenterrein.

Bestemmingsplan De Haar-West omvat onder andere de modernisering van het TT-circuit, de realisering van (regionaal) motorcrossterrein Ossebroeken en de mogelijke uitbreiding van Verkeerspark Assen. Daarnaast zijn tijdens de bestemmingsplanprocedure intenties uitgesproken om de haalbaarheid van de vestiging van een beurs- en congrescentrum op het terrein van het TT-circuit te onderzoeken. Ofschoon de besluitvorming daaromtrent nog dient plaats te vinden, is daar in het ontwerp-bestemmingsplan De Haar-West op geanticipeerd door middel van toevoeging van een wijzigingsbevoegdheid als bedoeld in artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). In verband met de modernisering van het TT-circuit komen in de noordoostelijke hoek van het terrein van het TT-circuit gronden vrij die na toepassing van de wijzigingsbevoegdheid gebruikt kunnen worden voor doeleinden in de sfeer van commercie, cultuur en horeca.

Beide ontwerp-bestemmingsplannen hebben overeenkomstig artikel 23 van de WRO met ingang van 22 oktober 1998 vier weken ter inzage gelegen, gedurende welke termijn eenieder de mogelijkheid is geboden zienswijzen in te brengen. Bestemmingsplan de Haar-Oost is op 25 mei 1999 vastgesteld. De procedure tot vaststelling van bestemmingsplan De Haar-West is stopgezet. De reden daarvoor is de volgende.

In tegenstelling tot het bestemmingsplan De Haar-Oost heeft de gemeente Assen bij de voorbereiding van bestemmingsplan De Haar-West geen Milieueffectrapport (MER) opgesteld. De conclusie dat het bestemmingsplan niet m.e.r.-plichtig zou zijn, werd mede gebaseerd op overgangsrecht (artikel 9 Besluit m.e.r. 1994). Inmiddels is het Europese Hof van Justitie in de uitspraak met betrekking tot het bestemmingsplan Ruigoord Amsterdam tot de conclusie gekomen dat de overgangsbepaling van het Besluit m.e.r. niet in overeenstemming is met de Europese richtlijn. Daarnaast is in het plangebied de aanleg van een nieuw beurs- en congrescentrum op het terrein van het TT-circuit geprojecteerd, waarvan naar verwachting het bezoekersaantal de 500.000 per jaar zal overschrijden. Op grond hiervan is deze activiteit m.e.r.-plichtig is (Cat. C 10.1, Besluit m.e.r. 7 mei 1999). Bovendien is het bestaande Verkeerspark Assen m.e.r.-beoordelingsplichtig (categorie D 43, Besluit m.e.r. 7 mei 1999). Overeenkomstig het Besluit m.e.r. dient voor de vaststelling van het eerste ruimtelijke plan dat voorziet in de realisatie van m.e.r.(beoordelings)plichtige activiteiten i.c. bestemmingsplan De Haar-West, een MER te worden opgesteld.

Naast bestemmingsplan De Haar-West speelt het volgende.

Milieuvergunning TT-circuit

In tegenstelling tot wat wel eens wordt gedacht, wordt het TT-Circuit Assen niet alleen gebruikt voor motorwedstrijden en –trainingen. Het TT-circuit is een bedrijf dat dagelijks wordt gebruikt voor een scala aan activiteiten. In hoofdstuk 4 zullen de diverse activiteiten op het TT-circuit worden aangegeven. De bij een breed publiek meest bekende circuit-activiteiten zijn de Grand Prix/TT, de Superbikes en het Truckstar-festival.

De eerste TT werd op zaterdag 11 juli 1925 verreden op een 28,4 km lang circuit, gelegen tussen Rolde, Borger en Schoonloo. De tweede editie werd op een 16,5 km lange baan ten zuiden van Assen gereden, toen reeds "het Circuit van Drenthe" genoemd. De TT van 1954 was de laatste race op deze baan. Vanaf 1955 werd gereden op een vrijwel nieuw circuit, dat een lengte had van 7,7 km. Die baan vormt nog steeds de basis van het huidige circuit, al hebben er sindsdien de nodige aanpassingen plaatsgevonden.

Tot 1992 werd het TT-circuit tijdelijk, d.w.z. tijdens wedstrijden en trainingen, onttrokken aan het gebruik van de openbare weg. In 1992 zijn de wegen behorende tot het TT-circuit voor alle verkeer afgesloten in opdracht van burgemeester en wethouders van Assen (B&W). Dit besluit tot afsluiting is genomen uit oogpunt van openbare orde en veiligheid en heeft een tijdelijk karakter. Voorts heeft de gemeenteraad van Assen op 16 december 1993 uitgesproken het TT-circuit een permanente status te willen geven.

In het kader van het verzoek om voorlopige voorziening tegen de Wm-beschikking van GS van Drenthe van 30 juli 1996, waarbij de bestaande activiteiten op het circuit zijn gedoogd, heeft de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak bij uitspraak van 2 december 1996 vastgesteld dat het TT-circuit is aan te merken als een bestaande inrichting als bedoeld in categorie 19.1 sub g, bijlage I, Inrichtingen- en Vergunningen Besluit (IVB) van de Wm. Tevens is sprake van een bestaande inrichting in de zin van de Wet geluidhinder (WGH). De argumentatie van de Voorzitter voor dat besluit luidt dat het circuit voor de duur van de circuit-activiteiten in feitelijke zin werd onttrokken aan het gebruik van de openbare weg.

In 1995 heeft de Stichting Circuit van Drenthe (verder aangeduid als de Stichting) het beleidsplan "Op weg naar pole-position" (1996-2001) opgesteld. Dit plan behelst voorstellen voor een integrale opwaardering van het TT-circuit, waaronder aanpassing van de baan, vervangende nieuwbouw van tribunes, VIP-accommodaties, pits, racecontrol en de bouw van een nieuwe publiekasarena. In dit beleidsplan van de stichting staat de volgende missie: *"Het TT-circuit moet een stevige positie innemen bij de drie beste circuits van de wereld. Dit betekent dat de baan, de accommodaties en de infrastructuur grondig moeten worden aangepakt".*

Aanleiding voor dit plan en de voorgestelde verbeteringen vormen vooral de groeiende internationale concurrentie, maar ook de toenemende eisen in het kader van veiligheid en milieu.

Omdat in het verleden alleen voor onderdelen van het circuit vergunningen zijn afgegeven, heeft de Stichting in 1997 een oprichtingsvergunning ingevolge de Wm aangevraagd. De oprichtingsvergunning is door GS van de provincie Drenthe op 22 oktober 1997 verleend. Echter, tegen de oprichtingsvergunning is destijds beroep aangetekend door diverse omwonenden en een nabij gelegen recreatiecentrum. Laatstgenoemde heeft tevens een voorlopige voorziening gevraagd bij de Voorzitter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (RvS). Op 1 april 1999 heeft de Voorzitter het besluit inhoudende vergunningverlening geschorst, maar wel met instandhouding van de rechtsgevolgen. Dit laatste betekent dat de bestaande en voorgenomen activiteiten op het TT-circuit onverminderd kunnen plaatsvinden als waar er sprake van een rechtsgeldige vergunning.

Het schorsingsbesluit is genomen, omdat bij de aanvraag geen MER was ingediend en geen afschrift was bijgevoegd van de beslissing dat geen MER hoeft te worden gemaakt. En ingevolge artikel 7.28, tweede lid van de Wm laat het bevoegd gezag in dat geval de aanvraag buiten behandeling, hetgeen niet is gebeurd (RvS, 01-04-99, no. FC3.98.1041).

Mede op grond van deze uitspraak wil de Stichting nu de m.e.r.-procedure starten ten behoeve van de aanvraag Wm-vergunning.

Van belang is verder dat het TT-circuit een saneringssituatie ingevolge de Wet geluidhinder (WGH) betreft, waarvoor inmiddels een saneringsprogramma is opgesteld en de zogeheten maximaal toelaatbare geluidbelastingen (MTG's) zijn vastgesteld (zie paragraaf 3.3.1).

Een geïntegreerd MER

Omdat zowel voor ontwerp bestemmingsplan De Haar-West als voor de milieuvergunning van het TT-circuit een MER wordt opgesteld en het TT-circuit onderdeel uitmaakt van dat ontwerp bestemmingsplan, hebben de Stichting, de provincie Drenthe en de gemeente Assen in goed onderling overleg besloten om gezamenlijk één geïntegreerd MER te laten opstellen waarin alle m.e.r.(beoordelings)plichtige activiteiten binnen het plangebied zijn opgenomen. Tevens hebben betrokken partijen afgesproken dat de Stichting daarbij zal optreden als initiatiefnemer en de gemeenteraad van Assen als coördinerend bevoegd gezag.

Het op te stellen MER heeft primair betrekking op het m.e.r.-plichtige besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan De Haar-West (besluit door de gemeenteraad van Assen). Tevens dient het MER ter besluitvorming inzake de verlening van de Wm-vergunning voor het TT-circuit te Assen (besluit door GS van de provincie Drenthe). Tot slot kan het op te stellen MER, als derde en afgeleide doelstelling, worden gebruikt in het kader van mogelijk toekomstige Wm-vergunningenprocedures ten behoeve van de mogelijke realisering van (regionaal) motorcrossterrein Ossebroeken en de eventuele uitbreiding van het verkeerspark.

2.2 Probleemstelling

Samenvattend kan de probleemstelling als volgt worden geformuleerd:

Om de in het plangebied De Haar-West bestaande en voorgenomen activiteiten planologisch voort te zetten c.q. mogelijk te maken, dient bestemmingsplan De Haar-West te worden vastgesteld. Daarnaast dient voor het TT-circuit een Wm-vergunning te worden aangevraagd.

Overeenkomstig het Besluit m.e.r. 1999 dient voor het besluit omtrent de bestemmingsplanwijziging een m.e.r.-procedure te worden gevolgd en voor het besluit omtrent de aanvraag voor een Wm-vergunning in elk geval een m.e.r. beoordelingsprocedure.

2.3 Beleidskader

In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van relevante beleidsdocumenten die bij de besluitvorming omtrent het voornemen een rol kunnen spelen. Er is hierbij onderscheid gemaakt naar gemeentelijk, provinciaal en rijksbeleid. Deze beleidsdocumenten zullen, voor zover relevant, in het MER aan de orde komen.

Zoals in de inleiding van dit hoofdstuk reeds aangegeven, lopen er twee rode draden door de diverse beleidsplannen, te weten de verdere ontwikkeling van plangebied De Haar-West tot een grootschalige toeristisch-recreatieve locatie en de concentratie van lawaaisporten op en nabij het TT-circuit.

2.3.1 Beleid gemeente Assen

- Milieustudie TT-circuit Assen t.b.v. het bestemmingsplan gemeente Assen (gemeente Assen, Grontmij, TNO, 1993).
- Verkeersstructuurplan Assen (1994).
- Belevingsonderzoek "Hinder door geluid in wijken bij het TT-Circuit in Assen" (TNO, 1995).
- Beheersvisie Witterveld (1995).
- Gemeentelijk milieubeleidsplan 1993-1996.
- Structuurschets 'De Haar' (februari 1997).
- Ontwerp bestemmingsplan De Haar West (oktober 1998).
- Milieubeleidsvisie 'Assen in balans' (1998).
- Meerjarenuitvoeringsprogramma milieu 1999-2002 inclusief milieuprogramma 1999 (mei 1999).

2.3.2 Beleid provincie Drenthe

- Beleidsplan toerisme en recreatie Drenthe Natuurlijk Actief (1993).
- Natuurbeleidsplan (1993).
- Plan van aanpak ROM/WCL Drentsche Aa (1994).
- Beleidsnota motorrijden in Drenthe (oktober 1994).
- Gebiedsvisie Natuur, Bos en Landschap Drentsche Aa (1995).

- Akoestisch onderzoek t.b.v. de zonevaststelling en de vergunningaanvraag in het kader van de Wet milieubeheer voor het Circuit van Drenthe (dgmr raadgevende ingenieurs, 1997).
- Provinciaal Omgevingsplan (POP) Drenthe (1998).

2.3.3 Rijksbeleid

- Vierde Nota op de ruimtelijke ordening (VROM, 1990).
- Structuurschema Verkeer en Vervoer, SVV II (VROM, 1990).
- Structuurschema Militaire Oefenterreinen, SMT, (Defensie en VROM, 1981-1985).
- Partiële herziening van het Structuurschema Militaire Oefenterreinen, deel I: Ontwerp planologische kernbeslissing (Defensie en VROM, 2 mei 1994).
- Nationaal Milieubeleidsplan 3, NMP 3, (VROM, 1997).
- Ministerie van Defensie, MER oefenterrein De Haar (augustus 1995).
- Besluit van 7 mei 1999, houdende wijziging van het Besluit milieueffect-rapportage 1994 alsmede uitvoering van artikel 2, derde lid, van de Tracéwet (Staatsblad 1999, 224).

Het kader waarbinnen de besluitvorming plaatsvindt, bestaat uit de Wet op de Ruimtelijke Ordening (wijziging bestemmingsplan) en de Wet milieubeheer (vergunningaanvraag).

2.4 **Doel van de voorgenomen activiteit**

Op basis van vorenstaande kan het doel van de voorgenomen activiteit in relatie tot de m.e.r.-procedure als volgt worden omschreven.

Het (uiteindelijke) doel van de voorgenomen activiteit is het ontwikkelen van plangebied De Haar-West tot een grootschalig en modern toeristisch-recreatief gebied. In het kader daarvan is voorzien in de modernisering van het TT-circuit, de mogelijke realisatie van (regionaal) motorcrossterrein Ossebroeken, een nieuw beurs- en congrescentrum en de eventuele uitbreiding van Verkeerspark Assen. Daarnaast moet het TT-circuit beschikken over een adequate milieuvergunning.

Voor de realisatie van deze tweeledige doelstelling dient bestemmingsplan De Haar-West te worden vastgesteld en kan aan Stichting Circuit van Drenthe een Wm-vergunning worden verleend.

2.5 **Plangebied en studiegebied**

Het plangebied is gelegen aan de zuidwestzijde van Assen. De begrenzing van het plangebied is weergegeven in figuur 1.

De oostelijke begrenzing van het gebied wordt gevormd door militair oefenterrein De Haar. De rijksweg A28 valt buiten het plangebied. De zuidwestgrens is de gemeentegrens met de gemeente Middenveld (vanaf 1 januari

2000 gemeente Midden-Drenthe). De noordwestelijke grens heeft een grillig verloop en omgrenst landbouwgronden en een aantal kleine natuurgebieden ten westen van het natuurgebied Witterveld.

Ten noordwesten van het Verkeerspark, ligt een gebied ten behoeve van mijnbouwkundige doeleinden en een affakkellocatie van de Nederlandse Aardolie Maatschappij (NAM). Parallel aan de A28 is in het noordoosten van het plangebied een NAM gas(transport)leiding gesitueerd. Evenwijdig aan, maar op enige afstand van de A28, lopen twee bovengrondse hoogspanningsleidingen. Overige ondergrondse kabels en leidingen zijn van lokale aard en betreffen water, gas, elektriciteit en telecommunicatie.

Binnen het plangebied vinden de volgende activiteiten thans reeds plaats:

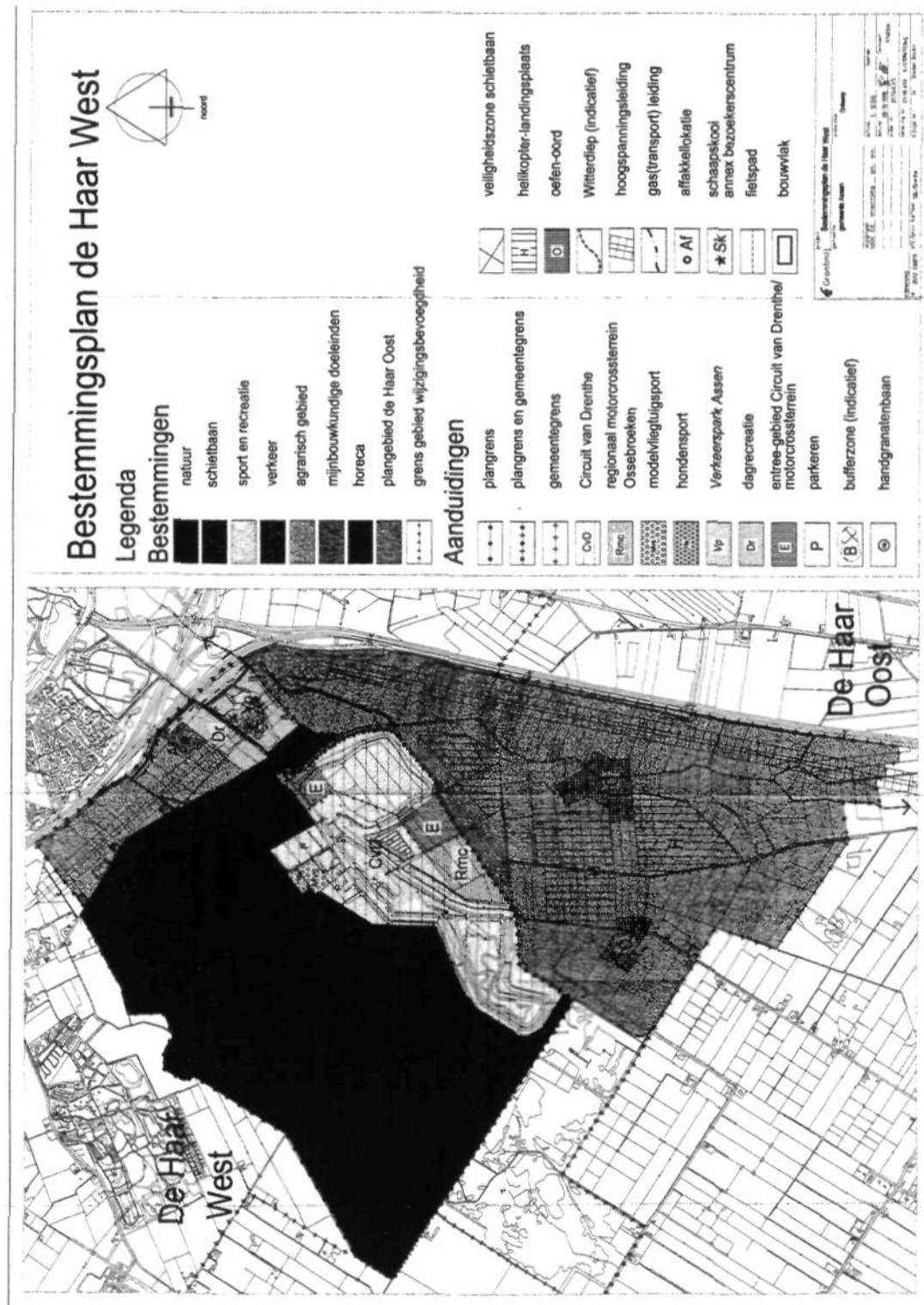
- Wedstrijden, trainingen en evenementen op het TT-circuit Assen;
- Oefenen op Schiet- en handgranatenbaan Witten;
- Dagrecreatie op Verkeerspark Assen;
- Modelvliegen;
- Trainingen en wedstrijden op Hondensportterrein.

Zoals eerder aangegeven zijn, voor zover thans bekend, in het plangebied de volgende activiteiten voorzien:

- Modernisering TT-circuit;
- (regionaal) motorcrossterrein Ossebroeken;
- Beurs- en congrescentrum;
- Eventuele uitbreiding Verkeerspark Assen.

Genoemde activiteiten en overige van invloed zijnde aspecten, waaronder natuurgebied Witterveld en de verkeersontsluiting, worden beschreven in paragraaf 3.2.

Het studiegebied omvat in ieder geval het plangebied en verschilt per milieu-aspect. Per milieuaspect zal een studiegebied worden vastgesteld. Een eenduidig studiegebied is nauwelijks te omschrijven omdat het studiegebied sterk afhankelijk is van de uitstraling van de verschillende (milieu)effecten. Naast negatieve (milieu)effecten kunnen ook positieve (milieu)effecten optreden. De effecten worden in het MER in beeld gebracht.



Figuur 1 Plangebied De Haar-West

3. BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN AUTONOME ONTWIKKELINGEN

3.1 Algemeen

In het op te stellen MER zal de bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkeling binnen het plan- en studiegebied worden beschreven. Onder autonome ontwikkeling wordt verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, als de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven niet wordt gerealiseerd. Hierbij wordt wel rekening gehouden met effecten van voltooide en in uitvoering zijnde ingrepen die als gevolg van reeds vastgesteld beleid worden voorzien.

Gezien de aard van de voorgenomen activiteit wordt bij de beschrijving van de autonome ontwikkeling met name ingegaan op de te verwachten geluid- en luchtemissies. Daarnaast vormt verkeer een belangrijk aspect.

Vooruitlopend op het nog op te stellen MER wordt in dit hoofdstuk ingegaan op de belangrijkste aspecten van de bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkelingen.

3.2 Beschrijving activiteiten en voorzieningen in plangebied en directe omgeving

In hoofdstuk 2 is het bestaande TT-circuit behandeld. In paragraaf 2.5 is aangegeven welke bestaande en voorgenomen activiteiten binnen het plangebied (gaan) plaatsvinden. Hieronder volgt eerst een beschrijving van de bestaande activiteiten en voorzieningen binnen het plangebied (schietbaan, verkeerspark, modelvliegen, hondensport en natuurgebied het Witterveld). Vervolgens worden kort de activiteiten en voorzieningen in de directe nabijheid van het plangebied (militair oefenterrein De Haar, vakantiecentrum Witterzomer en de verkeersontsluiting) beschreven.

Schietbaan Witten

In het noordelijke deel van het Witterveld ligt schietbaan Witten. In het verleden was het hele Witterveld militair oefen- danwel schietterrein. Momenteel zijn alleen nog de noordelijk gelegen schietbanen in gebruik. Ten oosten van de schietbaan, in de veiligheidszone, ligt een handgranatenbaan die 5 à 6 maal per jaar wordt gebruikt. De handgranatenbaan is in de milieuvergunning gecombineerd met de schietbaan.

Verkeerspark Assen

Het Verkeerspark Assen ligt ten noordoosten van het circuit, heeft een oppervlakte van 8,5 hectare en trekt jaarlijks circa 135.000 bezoekers. Het verkeerspark is aangeduid als intensieve of grootschalige recreatie.

In het verkeerspark is een aantal attracties aanwezig. Het hart van het verkeerspark wordt gevormd door het trapautocircuit. Dit circuit bestaat uit een parcours waar kinderen in trapauto's kunnen rondrijden om de verkeersregels onder de knie te krijgen. Op het uiterste zuidwestelijke deel van het park ligt

een speelplaats met speeltoestellen. In het noordoosten bevinden zich een kartcircuit, waarop met kleine motorvoertuigjes wordt rondgereden met ten zuiden daarvan een jeepcircuit. Verder zijn er een restaurant en het zogenoemde 'Partytown'. Dit is een hal waar regelmatig activiteiten plaatsvinden waarbij 'live'-muziek wordt gemaakt. Aan de noordzijde van het terrein bevindt zich een parkeerplaats voor de bezoekers.

In totaal rijden er zo'n 35 gemotoriseerde voertuigen rond, die alle zijn voorzien van 4 takt 160 cc. loodvrije benzinemotoren.

Modelvliegen en Hondensportterrein

De Radio Controlled Modelbouwclub Assen (RCM Assen) maakt gebruik van het parkeerterrein achter de bestaande hoofdtribune van het circuit (ca. 2,2 ha) als vliegveld voor op afstand bestuurbare vliegtuigen. De club heeft hier voorzieningen zoals een verkeerstoren en een kantine. Uitgezonderd de dagen waarop circuit-evenementen plaatsvinden, wordt op zaterdagen de hele dag, op zondagmiddag en dinsdagavond gevlogen. Iets ten noordoosten van het vliegveld ligt het hondensportterrein. Beide terreinen en bestemmingen zullen worden gehandhaafd.

Natuurgebied Witterveld

Natuurgebied het Witterveld is op 18 maart 1991 aangewezen als beschermd natuurmonument ingevolge de Natuurbeschermingswet. Het Witterveld maakt deel uit van de Ecologische Hoofd Structuur (EHS). De grenzen van het gebied zijn in figuur 1 aangegeven. De gemeente Assen beheert het gebied. Het gebied ontleent de natuurwaarden aan de ligging op de overgang van de hoger gelegen zandgronden naar het hoogveengebied. Het gebied is tevens grotendeels veiligheidszone voor de schietbaan Witten (zie hierna), waardoor het Witterveld niet openbaar toegankelijk is. Ondermeer vanwege de nabijheid van het schietterrein en het TT-circuit is natuurgebied het Witterveld in het Provinciaal Omgevingsplan Drenthe van 1998 (POP) niet aangemerkt als stiltegebied.

In de directe nabijheid van, maar buiten het plangebied bevinden zich de volgende voorzieningen en activiteiten.

Militair oefenterrein De Haar

Vooruitlopend op het onherroepelijk van kracht worden van bestemmingsplan De Haar-Oost, dat bij besluit van de gemeenteraad d.d. 25 mei 1999 is vastgesteld, is met toepassing van de anticipatieprocedure vrijstelling en een aanlegvergunning verleend. Op basis daarvan wordt militair oefenterrein door het ministerie van Defensie De Haar ingericht. Het oefenterrein ligt binnen de gemeente Assen en beslaat het gebied ten oosten, zuidoosten en zuiden van het circuit tot aan de Rijksweg A28. Het gebied zal worden ingericht volgens militaire eisen, d.w.z. met beboste randen, bebost middengebied en grote open terreingedeelten. De interne opbouw van het terrein bestaat uit een afwisselend patroon van oefenoorden (nabootsing van stedelijke/dorpse situaties), helikopterlandingsplaatsen, bos- en bivakterreinen, natuurterreinen,

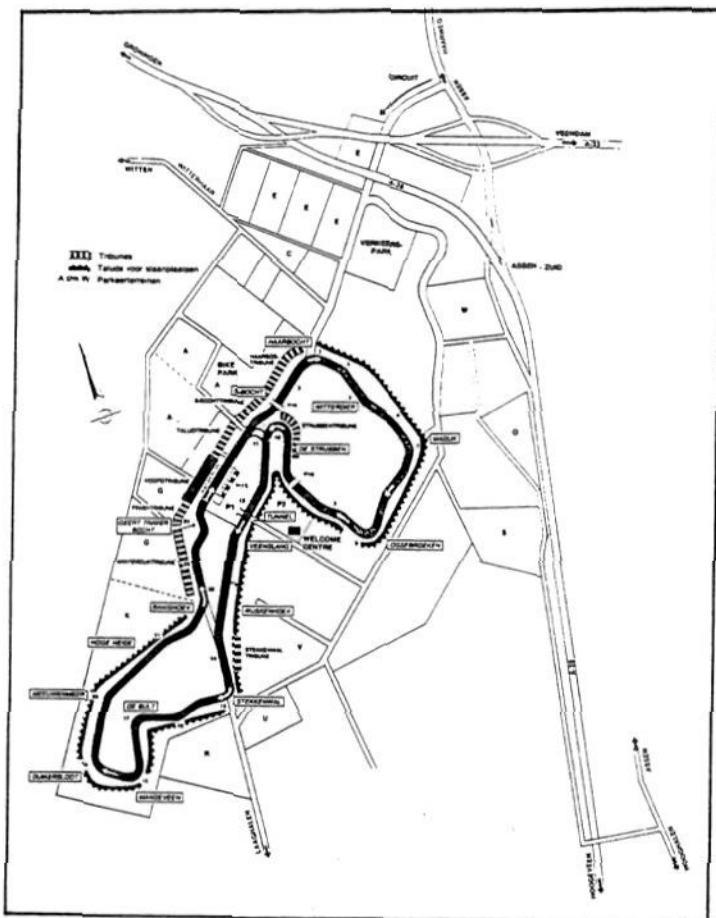
weidegebieden, een logistiek circuit ('de rondbaan'), een beekdal en diverse, grotendeels reeds bestaande ontsluitingswegen. De ingang van het oefenterrein is te vinden in de noordpunt.

Vakantiecentrum Witterzomer

Ten westen van het dorp Witten ligt vakantiecentrum Witterzomer. Dit vrij grote vakantiecentrum annex camping ligt hemelsbreed op ruim 2 km afstand van het TT-circuit. Tussen het circuit en vakantiecentrum Witterzomer ligt natuurgebied het Witterveld.

Verkeersontsluiting

De belangrijkste ontsluiting van het plangebied betreft de aansluiting Assen-zuid van rijksweg A28. De Haarweg sluit hierop aan en voert onder de rijksweg door, langs het verkeerspark. Een tweede ontsluiting loopt via het dorp Witten, via Witterhaar, langs het Haarbosch. De huidige verkeersafwikkeling tijdens evenementen op het TT-circuit vindt, afhankelijk van de grootte van het evenement, plaats op basis van een verkeerscirculatieplan. Het verkeerscirculatieplan is niet vastgesteld, maar in samenwerking met diverse instanties, politie, gemeente Assen, Rijkswaterstaat en brandweer) opgesteld. In figuur 2 is de regionale verkeersinfrastructuur weergegeven.



Figuur 2 Regionale verkeerinfrastructuur

3.3 Milieuaspecten

In de nu volgende paragrafen worden de belangrijkste milieu-aspecten beschreven.

3.3.1 Geluid

De belangrijkste geluidbron binnen plangebied De Haar-West is het TT-circuit. Op en in de omgeving van het TT-circuit vindt op dit moment reeds een aantal activiteiten plaats, die kritisch zijn ten aanzien van geluid. De rijksweg A28 valt weliswaar net buiten de grens van het plangebied, maar vormt ook een zeer dominante geluidbron. Periodiek veroorzaakt ook de schiet- en handgranatenbaan Witten geluidoverlast.

Het geluid van het TT-circuit wordt gelijkgesteld met industrielawaai. Het TT-circuit wordt daarmee beschouwd als 'grote lawaaimaker', de voormalige A-inrichtingen. De Wet geluidhinder (WGH) schrijft voor dat rondom deze bronnen een cumulatieve of omhullende geluidzonegrens moet worden getrokken. Dit is de lijn die alle punten verbindt waar de geluidbelasting niet meer mag bedragen dan 50 decibel, uitgedrukt in dB(A).

Er bevindt zich ex artikel 59 van de WGH per 1 juli 1993 een zone van rechtswege rond het TT-circuit. Dit is een geluidzone die overeenkomt met de actuele geluidbelasting van het circuit op 1 juli 1993. Bij de feitelijke bepaling van deze zone is geconstateerd dat er op 1 juli 1993 sprake was van een saneringssituatie. De geluidbelasting ten gevolge van de voor de geluidbelasting representatieve activiteiten op het circuit (type 2: Nederlandse Kampioenswedstrijden) bedraagt op de omliggende woningen namelijk meer dan 55 dB(A). De contour is op de kaart in figuur 3 aangegeven.

Vervolgens hebben GS op 27 januari 1998 op grond van de WGH een saneringsprogramma opgesteld. Het saneringsprogramma is op 17 februari 1998 naar de minister van VROM gezonden ten behoeve van vaststelling van de maximaal toelaatbare geluidbelastingen (MTG's). Met het saneringsprogramma wordt de geluidbelasting op gevels van de omliggende woningen, waar mogelijk, teruggebracht tot 55 dB(A). Uit het saneringsprogramma blijkt dat de geluidbelasting op de omliggende woningen door middel van bron- en overdrachtsmaatregelen behoorlijk kan worden teruggebracht. Zo zal de geluidbelasting in de wijk Baggelhuizen in de toekomst de voorkeursgrenswaarde van 55 dB(A) niet overschrijden. De geluidbelasting bij Vakantiecentrum Witterzomer zal deze grens eveneens niet overschrijden. De geluidbelasting op de dichtstbijzijnde woningen varieert van 55 tot maximaal 61 dB(A). Waar het niet mogelijk is 55 dB(A) of minder te realiseren, is in het saneringsprogramma aangegeven of maatregelen aan de woningen noodzakelijk zijn om het wettelijk vereiste binnenniveau te kunnen garanderen.

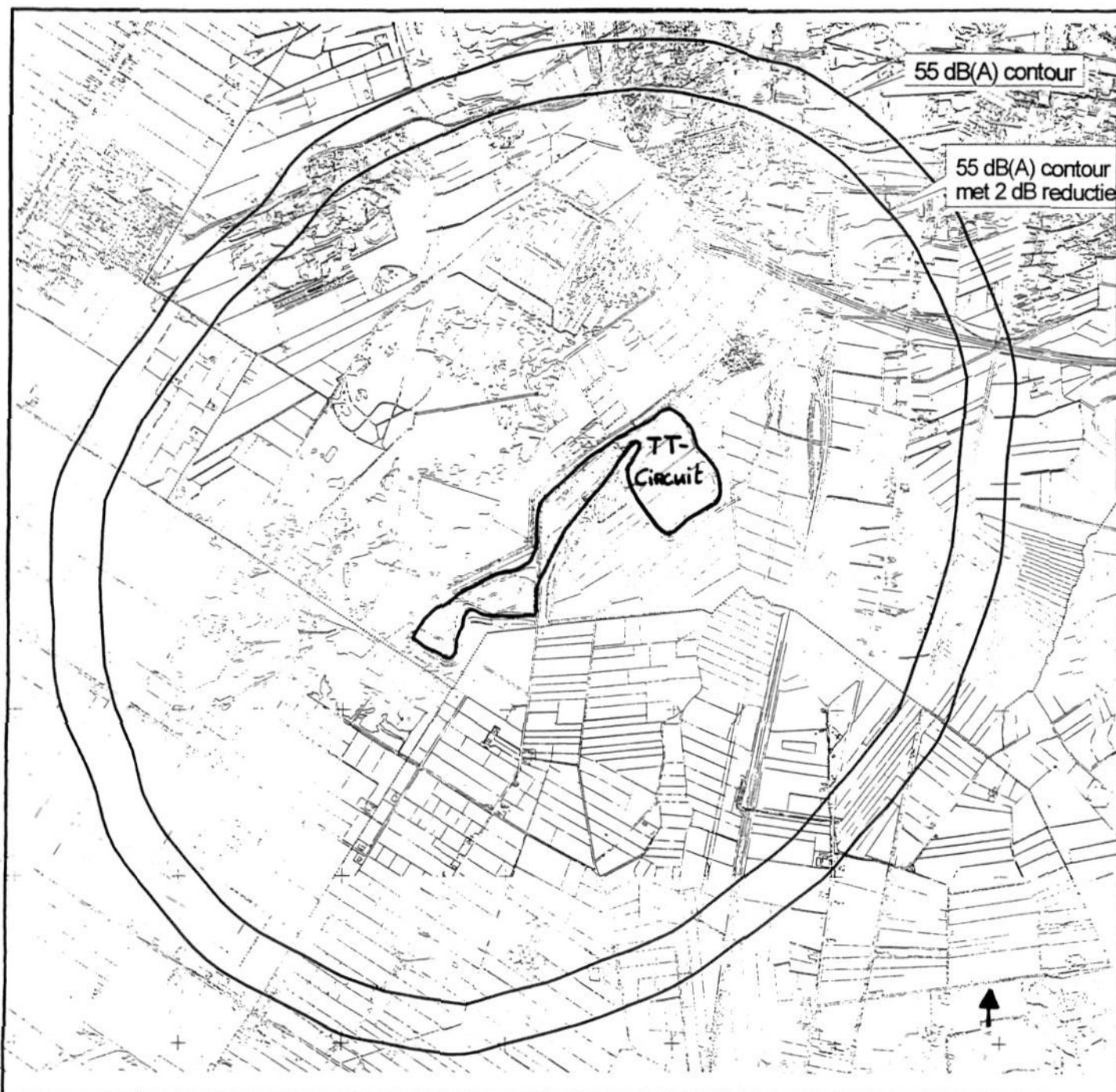
Op 14 augustus 1998 heeft de minister van VROM de MTG's vastgesteld (beschikking van de minister, kenmerk MBG 98020219). Teneinde aan de MTG's te kunnen voldoen, zullen/kunnen de volgende maatregelen aan het circuit worden getroffen:

- Geluidscherm geïntegreerd in hoofdtribune;
- Geluidscherm geïntegreerd in taludtribune;
- Geluidscherm geïntegreerd in nieuwe Strubbenbocht;
- Exploitatiebeperking.

Deze maatregelen zijn in het saneringsprogramma opgenomen en zullen uiterlijk op 1 januari 2003 moeten zijn getroffen. In de volgende tabel zijn ter verduidelijking weergegeven de toelaatbare geluidniveaus tot 1 januari 2003, d.i. de overgangstermijn voor het treffen van de geluidsanerende maatregelen, de MTG's en de toelaatbare geluidniveaus vanaf 1 januari 2003 op de representatieve waarnemingspunten. De toelaatbare geluidniveaus tot 1 januari 2003 komen overeen met de eerder in de oprichtingsvergunning vastgelegde toelaatbare geluidniveaus. De geluidniveaus gelden inclusief een correctie van 5 dB(A) in verband met de herkenbaarheid van het geluid.

Tabel 3.1 Toelaatbare geluidbelastingen en MTG's ten gevolge van representatieve activiteiten (type 2)

Waarneempunt	Toelaatbare geluidbelasting tot 1-1-2003	MTG's Minister van VROM	Toelaatbare Geluidbelasting Na 1-1-2003
Baggelhuizen (rand van de wijk)	61	55	54
Graswijk 18	61	57	57
Oudetol- Asserweg 19	59	55	55
Laaghalerveen 32	64	59	58
Laaghalerveen 33	65	61	60
Cerushoeve- Eekhoutswijk 9	59	55	54
't Hoedveen- Duikersloot 4	62	57	56
Witterweg 51	60	55	53
Vakantiecentrum Wit- terzomer	59	55	53
Witterbroek 1	65	58	57



Figuur 3 Zone-contour TT-circuit (dgm, 1997)

Tegen de beschikking van de minister van VROM is bezwaar aangetekend. Op 29 juni 1999 heeft de minister beslist op de bezwaarschriften welke waren ingediend naar aanleiding van de vastgestelde MTG's d.d. 14 augustus 1998. De bezwaarschriften zijn niet ontvankelijk c.q. ongegrond verklaard. Voorts zijn op voordracht van GS van de provincie Drenthe voor 354 saneringswoningen de MTG's komen te vervallen. Een en ander heeft te maken met een reductie van 2 dB(A) die bij de actualisatie van de zonering (dgmr, 1997) naar voren is gekomen. De bijgestelde 55 dB(A)-contour is in figuur 3 aangegeven. Inmiddels is ook beroep aangetekend tegen de beschikking van de minister van VROM.

GS zijn voornemens de in het saneringsprogramma genoemde maatregelen op te nemen in de nog te verlenen Wm-vergunning. De Stichting conformeert zich aan het saneringsprogramma. De Stichting wil binnen de kaders van dat programma maximaal geluidreducerende maatregelen en voorzieningen treffen maar wil, daar waar het saneringsprogramma dat toelaat, bij de uitvoering daarvan enige varianten onderzoeken en, als die leiden tot een vergelijkbare of lagere geluidbelasting, mogelijk ook toepassen. In paragraaf 4.5 (Alternatieven) wordt aangegeven dat in het MER een inrichtingsvariant zal worden onderzocht.

Binnen het plangebied van De Haar-Oost c.q. militair oefenterrein De Haar vormen de schietoefeningen, de helikopters en de voertuigen de belangrijkste geluidbronnen. Over alle bovenstaande activiteiten is reeds een groot aantal (akoestische) rapporten opgesteld (zie bijlage C).

3.3.2 Verkeer en vervoer

Binnen het plangebied hebben het TT-circuit en het verkeerspark de grootste *verkeersaantrekkende werking*.

Het TT-circuit ontvangt jaarlijks zo'n 400.000 bezoekers. De Grand Prix/TT, de WK-Superbikes en het Truckstar-festival worden het drukst bezocht. De Grand Prix i.c. de TT van Assen op de laatste zaterdag in juni trekt ca. 110.000 bezoekers. Omdat deze evenementen slechts een beperkt aantal keren per jaar en kortstondig voorkomen, worden deze grote evenementen niet als representatief beschouwd. Om bij deze evenementen de verkeersstromen goed te regelen, is in overleg met alle betrokken instanties een verkeerscirculatieplan opgesteld, dat jaarlijks wordt geëvalueerd en, indien noodzakelijk of wenselijk, aangepast.

Het ten noordoosten van het circuit gelegen Verkeerspark van Assen trekt jaarlijks zo'n 135.000 bezoekers. Als een eventuele en mogelijk significant cumulatief effect kan genoemd worden de verkeersaantrekkende werking waarbij circuit en Verkeerspark beide gebruik maken van de gezamenlijke toegangsweg. Tijdens de Grand Prix/TT in de laatste week van juni is het Verkeerspark gesloten en biedt de parkeerplaats aldaar plaats aan de bezoekers van het TT-circuit. Bij de overige evenementen zijn de bezoekersaantal-

len voor het circuit minder dan 5.000 en is de (verkeers)invloed nihil. Het parkeerterrein achter de bestaande hoofdtribune van het circuit wordt door de Radio Controlled Modelbouwclub Assen gebruikt als vliegveld. Bij grote evenementen op het TT-circuit is het terrein in gebruik als parkeerplaats en worden geen activiteiten door de vliegclub georganiseerd. Cumulatieve effecten treden dan ook niet op.

3.3.3 Lucht

Met betrekking tot de luchtkwaliteit in de omgeving van het plangebied kan het volgende worden opgemerkt. Zowel de race-activiteiten op het circuit zelf als het verkeer in de omgeving van het circuit (A28) veroorzaken emissies naar de lucht. Belangrijke parameter voor de luchtkwaliteit betreft het bij verbrandingsprocessen vrijkomende stikstofdioxide (NO₂). Daarnaast komt een aantal andere stoffen via de uitlaatgassen vrij in de omgeving, waaronder fijn stof (roet), CO, CO₂, koolwaterstoffen en kleine hoeveelheden zwavelhoudende stoffen.

Voor de circuit-activiteiten is van belang dat, uitgezonderd incidentele evenementen met historische auto's en motoren, bij alle andere wedstrijden, trainingen en evenementen loodvrije brandstof wordt voorgeschreven en gebruikt. De Internationale Motorfederatie (FIM) heeft in haar milieugegedragscode verwoord dat zij ernaar streeft in de toekomst de meest milieuvriendelijke brandstoffen te gebruiken bij haar evenementen.

In het MER zullen de achtergrondconcentraties worden aangegeven uit het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit.

3.3.4 Bodem en water

De bodem van het plangebied bestaat hoofdzakelijk uit vochtige zandgronden en voor een klein gedeelte uit veengrond. Het plangebied ligt in het stroomgebied van de Drentsche Aa en heeft geen functie als waterwingebied en ook niet als grondwaterbeschermingsgebied.

In februari 1998 is op het TT-circuit een nulsituatie bodemonderzoek uitgevoerd. Daaruit blijkt dat in geen enkel geval gehalten boven de streefwaarden zijn aangetoond. Op basis van dat onderzoek is geconcludeerd dat nader bodemonderzoek niet noodzakelijk is.

Op het TT-circuit wordt jaarlijks gemiddeld 20.000 m³ aan afvalwater via de persleiding afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie (rwzi) van het Zuiveringsschap Drenthe. Het betreft hier huishoudelijk afvalwater, hemelwater afkomstig van het bestaande rennerskwartier en overig bedrijfsafvalwater (lozingen teams op lozingspunten rennerskwartier). Daarnaast wordt geschat dat jaarlijks ongeveer 45.400 m³ schoon hemelwater van de baan via de sloten en greppels rond de baan naar oppervlaktewater wordt afgevoerd. Ter voorkoming van verontreiniging van oppervlaktewater beschikken de baanpostleiders over (absorptie)middelen.

3.3.5 Natuur en landschap

In landschappelijk en cultuurhistorisch opzicht wordt het plangebied gerekend tot het esdorpenlandschap. Binnen het plangebied ligt de overgang naar het veenkoloniale landschap. Ten westen van het TT-circuit ligt het hoger gelegen en overwegend besloten hoogveen- en heidegebied "Witterveld" en verder ten westen een strook met afwisselend landbouwgrond en kleinere natuurgebieden, waaronder "'t Hoedveen". Het circuit zelf ligt in een vlak gelegen, overwegend halfopen agrarisch gebied. Ten noorden van het circuit ligt het Haarbosch. Ten oosten van het TT-circuit gaat het landschap over in het lager gelegen beekdal van het Witterdiep.

Het beschermd natuurmonument Witterveld ontleent zijn waarde aan de aanwezigheid van bodem- en waterovergangen tussen hoogveen en heide. Het Witterveld is niet openbaar toegankelijk vanwege de veiligheidszone rond de schietbaan Witten, gelegen in het noorden van het Witterveld. Het Witterveld fungeert tevens als belangrijk intrekgebied voor het beekstelsel van de Drentsche Aa. De waterhuishoudkundige relatie is hiermee van grote waarde. Verschillende waterlopen staan in verbinding met meer oostelijk gelegen Witterdiep, onderdeel van het beekstelsel van de Drentsche Aa.

Het Witterveld maakt deel uit van de Ecologische Hoofd Structuur (EHS). Dit komt tot uitdrukking in de bestemming van Witterveld als beschermd natuurmonument, maar ook in de ambities om het Witterveld uit te breiden met een aantal ecohydrologische bufferzones. Ook wordt een sterkere, meer natuurlijke hydrologische koppeling van het Witterveld aan het Witterdiep nastreefd.

4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT

4.1 Modernisering TT-circuit

De modernisering van het TT-circuit betreft aanpassingen aan de baan zelf, de accommodaties en de infrastructuur. De basis voor de uitwerking van de moderniseringsplannen is opgenomen in het beleidsplan "op weg naar pole-position" uit 1995 en in de Structuurschets 'De Haar' van februari 1997.

Uit dit beleidsplan zijn de volgende actiepunten overgenomen, die voor een deel al zijn geëffectueerd. Een aantal aanpassingen is gerealiseerd middels *toepassing van artikel 19 WRO*. Voor enkele voornemens is op grond van datzelfde artikel bouwvergunning verleend en voor de nog niet goedgekeurde aanpassingen kunnen eveneens via artikel 19 WRO danwel op basis van het bestemmingsplan bouwvergunningen worden verleend. In tabel 4.1 is aangegeven welke onderdelen reeds zijn gerealiseerd en welke onderdelen nog zullen worden gerealiseerd. Op de kaart in figuur 4 zijn de moderniseringsplannen gevisualiseerd. De in tabel 4.1 genoemde onderdelen betreffen die onderdelen die het meest van belang zijn voor de milieu-effecten. In het MER zullen alle aangepaste en nog aan te passen onderdelen worden aangegeven.

Tabel 4.1: Gerealiseerde en geplande aanpassingen circuit

ONDERDEEL	AANPASSING	REALISATIE
1. TT-circuit	a. verbreding en inkorting van de baan; b. inkorten noordlus; c. aanpassing zuidlus	2000-2001 2001-2002 2001-2002
2. Rennerskwartier	a. Uitbreiding rennerskwartier I	2001-2002
3. Tankstation	Verplaatsing tankstation	1999-2000
4. Welcome-center en Medisch centrum	a. nieuw welcome-center aan de Haarweg; b. verplaatsing medisch centrum	2001-2002 1999-2000
5. VIP-rooms	Nieuwbouw VIP-rooms langs de GT-bocht	Gereed
6. Tribunes	a. nieuwe, grotere hoofdtribune die tevens dienst doet als geluidsscherm; b. bestaande talud-tribunes zullen geluidwerend worden overkapt	Gereed 2000-2001
7. Taluds	uitbreiding en verhoging taluds die tevens geluidwerend worden uitgevoerd	2000-2001
8. Parkeerplaatsen	Aanleg nieuwe parkeerplaats in noordlus;	2001-2002
9. Hoofdgebouw	Realisatie nieuw hoofdgebouw	1999-2000
10. Generatorgebouw	Verwijdering gasolietank	Gereed

De baan

Het tracé van het circuit zal als volgt worden aangepast. In de eerste plaats zullen nieuwe veiligheidseisen in het baanontwerp worden verwerkt; belangrijkste wijzigingen in dit verband zijn de verbreding van het baanvlak, de verkanting (de hellingshoek in de bochten) en de verkorting van de baanlengte van thans 6.049 meter naar 5.100 meter. In de tweede plaats krijgt het baantracé aan de zuidoostkant een aantrekkelijker beloop, waarbij als randvoorwaarde wordt gehanteerd dat de geluidproductie in de nieuwe situatie niet zal toenemen ten opzichte van de vastgestelde MTG's.

In de derde plaats zal de noordlus worden ingekort. En in de vierde plaats zal een dwarsverbinding worden aangelegd, waardoor de baan bij kleinere evenementen in twee delen kan worden gesplitst.

De accommodaties

De vernieuwing bevat ondermeer ook de bouw van een nieuwe hoofdtribune (is gereed), een 600 meter lange, overdekte zittribune die tevens als geluids-therm zal fungeren, een nieuw rennerskwartier met pitboxen en een verbetering van de VIP-ruimten annex Hospitality-ruimten (gereed).

De infrastructuur

Bovengenoemde tracéwijzigingen aan de noord- en zuidoostzijde worden gebruikt voor de aanleg en uitbreiding van twee entreegebieden. De huidige ingang bij 'De Haar' wordt gehandhaafd als entreegebied bij reguliere activiteiten. Tevens is in het noordelijke entreegebied het nieuw te realiseren beurs- en congrescentrum geprojecteerd. De daar aan te leggen parkeerfaciliteiten kunnen dan gezamenlijk worden benut voor activiteiten op het circuit en in het beurs- en congrescentrum. Aan de zuidoostkant komt een nieuw entreegebied dat juist bij grote evenementen zal functioneren. Tevens zal dit laatste entreegebied ook dienst kunnen doen als toegang tot het nieuw aan te leggen motorcrossterrein Ossebroeken.

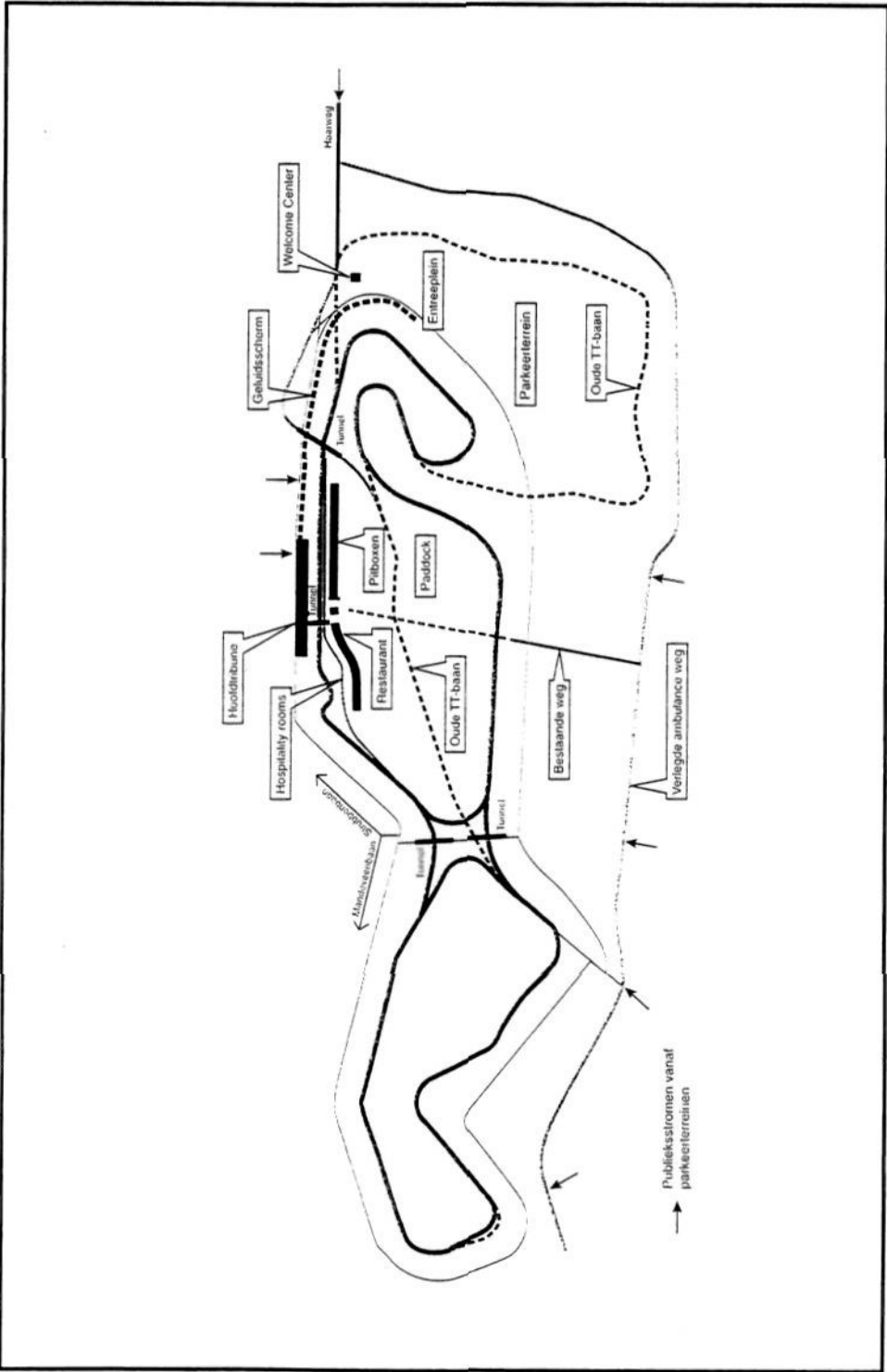
Bij de grote motorsportevenementen op het TT-circuit, te weten de Grand-prix/TT en de Superbikes, zal enkele keren per jaar de helikopterlandingsplaats van het oefenterrein De Haar als parkeerlocatie gebruikt kunnen worden. Hierover bestaat overeenstemming met het ministerie van Defensie. Bij de aanleg van het oefenterrein wordt voorzien in de realisatie van goede ontsluiting van deze tijdelijke parkeerlocaties en wordt rekening gehouden met adequate verbindingsmogelijkheden van deze locaties met het TT-circuit.

Hoofdactiviteiten

De hoofdactiviteiten op het TT-circuit zijn op te splitsen in een vijftal categorieën of typen. Daarbij geldt geluid als voornaamste discriminerende factor. In tabel 4.2 worden de verschillende activiteiten-typen op het TT-circuit aangegeven.

Tabel 4.2: Type-indeling van circuit-activiteiten

CATEGORIE	REPRESENTATIEF VOOR DIT TYPE
Type 1	Grote evenementen waarvoor de Grand prix/TT als representatief voor dit type is te beschouwen
Type 2	NK-wedstrijden en akoestisch vergelijkbare evenementen. Dit zijn de voor de geluidbelasting representatieve evenementen voor het circuit
Type 3	Rijvaardigheidsopleidingen met gekentekende motoren en akoestisch vergelijkbare evenementen
Type 4	Rijvaardigheidsopleidingen met gekentekende auto's en andere voor de geluidsbelasting van de omgeving minder relevante activiteiten
Type 5	Evenementen die voor de geluidsbelasting van de omgeving niet relevant zijn, zoals wiel- en skeelerwedstrijden



Figuur 4 Overzichtskaart modernisering TT-circuit Assen

4.2

Motorcrossterrein

Het beleid ten aanzien van de motorcross is er op gericht om mogelijkheden te bieden voor beoefening van motorcross op een beperkt aantal locaties, die zodanig zijn gesitueerd en ingericht dat aan de behoefte van de motorsporters wordt tegemoet gekomen, maar dat tegelijkertijd de nadelige effecten worden voorkomen of tot aanvaardbare proporties worden beperkt.

De Motor Terrein Trainingskring (MTTK) beschikt over een accommodatie ten noordwesten van de wijk Baggelhuizen. Deze is thans niet meer in gebruik. Vanwege de ligging in een natuurgebied en de korte afstand tot *woonbebouwing en dagrecreatie-object 'Baggelhuizen' (strand- en surfplas)* is dit crossterrein niet meer te handhaven op de locatie Baggelhuizen.

Vanwege de gewenste concentratie van lawaaisporten wil de gemeente Assen in het bestemmingsplan De Haar-West de realisatie van (regionaal) motorcrossterrein Ossebroeken ten zuidoosten van het TT-circuit planologisch mogelijk maken. Het beoogde (regionale) motorcrossterrein heeft een oppervlakte van ca. 15 hectare en dient ter vervanging van motorcrossterrein Baggelhuizen en de reeds in 1994 opgeheven motorcrossbaan in de zuidlus van het TT-circuit. MTTK en mogelijk ook andere motorcross-verenigingen zullen gebruik (kunnen) maken van het nieuwe motorcrossterrein.

Bij eerder verricht milieuonderzoek (Milieustudie TT-circuit Assen, 1993) zijn verschillende locaties in de gemeente Assen voor de realisering van het motorcrossterrein onderzocht. De locatie Ossebroeken, tussen de zuidlus van het circuit en de nieuwe tunnelweg, kwam hierbij als minst belastend voor de omliggende geluidgevoelige bestemmingen naar voren. Deze locatie is ook vastgelegd in het besluit van de gemeenteraad van Assen d.d. 16 december 1993. Voor de projectie van dit terrein kunnen de thans in gebruik zijnde motorcrossterreinen in de meer kwetsbare gebieden worden opgeheven hetgeen uiteindelijk milieuwinst impliceert.

Ossebroeken kan worden ontwikkeld tot een (regionaal) motorcrossterrein met wedstrijd- en trainingsmogelijkheden. Een crossbaan heeft een onverhard parcours van ongeveer 1800 tot 2500 meter met daarin een verscheidenheid aan 'verplichte' soorten hindernissen en andere obstakels. In z'n algemeenheid zal frequent gebruik worden gemaakt van de crossbaan. Bij permanente motorcrossterreinen is sprake van een inrichting ingevolge de Wm.

De toegang tot het motorcrossterrein Ossebroeken ligt aan de nieuw getraceerde weg Assen-Laaghalerveen via het zuidoostelijke entreegebied van het TT-circuit.

4.3 Beurs- en congrescentrum

Op 18 maart 1998 heeft de Stichting een intentieverklaring getekend voor het uitvoeren van een haalbaarheidsonderzoek naar de komst van een beurs- en congrescentrum op het terrein van het TT-circuit.

Ofschoon dat onderzoek nog niet is afgerond en de besluitvorming daaromtrent nog moet plaatsvinden, wil de gemeente Assen de realisatie van een dergelijk complex op het TT-circuit planologisch mogelijk maken. In het ontwerp-bestemmingsplan De Haar-West is daarop namelijk geanticipeerd door middel van toevoeging van een wijzigingsbevoegdheid als bedoeld in artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). Door deze toevoeging kunnen de vrijkomende gronden in de noordoostelijke hoek van het terrein van het TT-circuit gronden worden gebruikt voor doeleinden in de sfeer van commercie, cultuur en horeca. In figuur 1 (het plangebied) is dit gebied aangegeven.

4.4 Verkeerspark

Aan de noordoostkant van het verkeerspark is in uitbreidingsplannen voor parkeren voorzien. Aan de zuidoostkant van het parkterrein is uitbreidingsruimte voor verdere ontwikkeling van dagrecreatieve functies gereserveerd. Hierbij is in ontwerp bestemmingsplan De Haar-West als voorwaarde geformuleerd dat de zuidoostrand van het park (grenzend aan het Witterdiep) over een breedte van minimaal 20 meter als natuurlijke buffer wordt ingericht.

4.5 Alternatieven

In het MER zullen alternatieven en varianten worden beschreven. Een alternatief is een 'complete' oplossing voor de voorgenomen activiteit. Een variant is een oplossing voor een bepaald aspect, bijvoorbeeld de ontsluiting of een andere terreinrichting, die binnen een alternatief wordt uitgewerkt.

Aangezien de locatie van het TT-circuit en het Verkeerspark Assen is bepaald en uit de eerder verrichte Milieustudie TT-circuit Assen blijkt dat de locatie Ossebroeken voor het (regionale) motorcrossterrein als minst belastend voor de omliggende geluidgevoelige bestemmingen naar voren komt, zullen voor deze onderdelen in het MER geen (locatie)alternatieven worden uitgewerkt.

Nulalternatief

Het zogenaamde nulalternatief schetst de situatie wanneer de voorgenomen activiteit niet plaatsvindt, dus als (a) de modernisering van het TT-circuit niet doorgaat, (b) het (regionaal) motorcrossterrein niet wordt aangelegd, (c) er geen beurs- en congrescentrum wordt aangelegd en (c) het Verkeerspark niet wordt uitgebreid. Als referentiekader voor de voorgenomen inrichting en de alternatieven zullen de milieueffecten van voortzetting van het huidige gebruik van het terrein en de omgeving, inclusief de autonome ontwikkeling, in het MER worden beschreven.

Inrichtingsalternatief beurs- en congrescentrum

Zoals aangegeven is op het terrein van het TT-circuit een nieuw beurs- en congrescentrum geprojecteerd. Deze locatiekeuze is mede gebaseerd op het provinciale en gemeentelijke ruimtelijk ordeningsbeleid, gericht op de concentratie van toeristisch-recreatieve voorzieningen. De exacte situering op het terrein van het TT-circuit, de inrichting en accommodaties daarvan moeten evenwel nog verder worden ontwikkeld. Voor het beurs- en congrescentrum zal binnen het circuitterrein een vergelijking van twee locatie- en inrichtingsvarianten worden uitgevoerd op grond van de beoordelingscriteria geluidbelasting en verkeersafwikkeling.

Inrichtingsalternatief noordlus

In paragraaf 4.1 is aangegeven dat de noordlus zal worden ingekort en voorzien van geluidwerende voorzieningen. Voor de uitvoering van die voorzieningen zijn, binnen de kaders van het (geluids)saneringsprogramma (zie paragraaf 3.3.1) enige varianten mogelijk. Varianten die in het MER zullen worden onderzocht, zijn (a) een variant zonder geluidsscherm (O-optie), (b) een variant met geluidsscherm en (c) een variant met geluidsscherm en geluidwerende taluds.

Meest milieuvriendelijke alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief bestaat uit een combinatie van alternatieven/varianten waarbij de minste emissies en effecten optreden. In principe wordt uitgegaan van de toepassing van de beste bestaande mogelijkheden voor de bescherming en verbetering van het milieu. Hierbij worden niet alleen de inrichtingsvarianten in beschouwing genomen, maar ook de gebruiksvarianten.

Voorkeursalternatief

In veel milieueffectrapporten geeft de initiatiefnemer in de beschrijving van zijn plannen aan welke (varianten voor) deelactiviteiten er zijn en welke van die varianten zijn voorkeur hebben. Op deze wijze is een zogenaamd voorkeursalternatief te construeren. Ofschoon het aangeven van een voorkeursalternatief niet verplicht is, is de initiatiefnemer voornemens om, gezien de aard en omvang van de in beschouwing te nemen alternatieven en varianten, in het MER een voorkeursalternatief aan te geven.

Vergelijking en beoordeling van de alternatieven en varianten

De alternatieven en varianten worden onderling vergeleken met als doel inzicht te krijgen in de verschillen in effecten. De vergelijking vindt zowel kwantitatief als kwalitatief plaats. Bij de vergelijking wordt tevens aandacht besteed aan de doelmatigheid van een alternatief en de doelstellingen en grens- en streefwaarden van het milieubeleid.

Toetsing aan het beleidskader

De alternatieven en varianten worden onderling getoetst aan het beleidskader. Dit betreft in eerste instantie het landelijk beleid. Toetsing aan het provinciaal en het gemeentelijk beleid vindt eveneens plaats.

5. MOGELIJKE GEVOLGEN VOOR HET MILIEU

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt beschreven welke effecten worden verwacht en op welke wijze de effecten worden bepaald. Van alle in het kader van deze m.e.r. onderscheiden bouwstenen (TT-circuit, motorcrossterrein, beurs- en congrescentrum en Verkeerspark) zullen de milieuaspecten eerst afzonderlijk worden behandeld en, daar waar dat aan de orde is, ook in onderlinge samenhang (cumulatie van milieueffecten). Het MER zal zich met name richten op de aspecten geluid, verkeer en lucht. Het studiegebied wordt bepaald door de reikwijdte van de mogelijke effecten en verschilt per te beschouwen aspect.

5.2 Geluid

Het toetsingskader voor de beoordeling van de geluidbelasting wordt gevormd door de Wet geluidhinder. De geluidbelasting wordt uitgedrukt in dB(A). In het MER zullen de geluidcontouren voor de in hoofdstuk 4 beschreven voorgenomen activiteiten, alternatieven en varianten apart worden berekend. De geluidbelasting door het wegverkeer wordt berekend met de Standaard Rekenmethode 1 voor verkeerslawaaai.

5.3 Verkeer en vervoer

Het MER bevat een overzicht van de verwachte verkeersstromen voor het TT-circuit en de overige activiteiten en inrichtingen in het plangebied. Voor wat betreft het TT-circuit wordt daarbij onderscheid gemaakt tussen de verkeersaantrekkende werking gedurende de reguliere activiteiten en tijdens de grote evenementen.

5.4 Lucht

Het MER zal een overzicht geven van de achtergrondconcentraties in het gebied (Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit) en de te verwachten soort en omvang van de emissies in het studiegebied ten gevolge van de voorgenomen activiteiten. Het gaat hierbij om CO₂, CO, fijn stof (roet), NO_x, SO₂ en vluchtige organische stoffen (VOS). Tevens wordt een inschatting gegeven van de geuremissies. Op basis van deze emissies wordt de invloed van het verkeer op de lokale luchtkwaliteit bepaald (immissie) ten opzichte van de heersende achtergrondniveaus.

5.5 Bodem en water

De effecten op bodem, grond- en oppervlaktewater zijn het gevolg van de aanleg van voorzieningen (baantracéwijziging, bouw beurs- en congrescentrum, aanleg nieuw motorcrossterrein en parkeerplaatsen) en uit de depositie van verontreinigingen. Het MER zal een overzicht bevatten van de emissies

en de te verwachten emissies. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen tijdelijke en permanente effecten.

5.6 **Natuur en landschap**

In het MER zullen de verwachte effecten van de voorgenomen activiteiten op de omringende natuur en het landschap worden beschreven. De kenmerkende effecten op natuur en landschap zijn geluid en verkeer.

6. OVERIGE ONDERDELEN VAN HET MER

6.1 Leemten in kennis en informatie

In het MER wordt een overzicht gegeven van ontbrekende informatie over o.a. relevante milieuaspecten, voorspellingsmethoden en gevolgen voor het milieu. Aangegeven zal worden in hoeverre deze leemten een rol spelen in de *verdere besluitvorming*.

6.2 Aanzet tot een monitoringprogramma

Bij de besluitvorming zal worden aangegeven op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal moeten worden. Dit onderzoek heeft tot doel om enerzijds de voorspelde effecten te vergelijken met daadwerkelijk optredende effecten en anderzijds te beoordelen in hoeverre de destijds geconstateerde leemten in kennis en informatie zijn ingevuld. Het MER zal een aanzet tot een dergelijk evaluatieprogramma bevatten.

6.3 Samenvatting

Het MER bevat een zelfstandig leesbare samenvatting waarin de belangrijkste bevindingen uit het MER worden belicht. Het MER en met name de samenvatting worden geschreven voor een breed publiek.

7. PROCEDURELE ASPECTEN

7.1 Algemeen

Het op te stellen MER heeft primair betrekking op het m.e.r.-plichtige besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan De Haar-West (besluit door de gemeenteraad van Assen). Tevens dient het MER ter besluitvorming inzake de verlening van de Wm-vergunning voor het TT-circuit te Assen (besluit door GS van de provincie Drenthe).

De belangrijkste betrokkenen bij de m.e.r.-procedure zijn achtereenvolgens:

- de Stichting (initiatiefnemer);
- Gedeputeerde Staten van de provincie Drenthe (bevoegd gezag in het kader van de Wm-vergunning);
- de gemeenteraad van Assen (bevoegd gezag in het kader van de bestemmingsplan De Haar-West) en tevens coördinerend bevoegd gezag.

Bijlage A van deze Startnotitie bevat de relevante gegevens van deze instanties, waaronder de adressen en contactpersonen.

7.2 Te volgen procedures

In de m.e.r.-procedure worden de volgende stappen onderscheiden.

1. Voorfase en start van de procedure

De formele start van de m.e.r. procedure begint met het indienen van deze Startnotitie door de initiatiefnemer bij het bevoegd gezag. In dit geval dient Stichting de Startnotitie in bij het coördinerend bevoegd gezag, te weten de gemeenteraad van Assen. Bij de vaststelling is voorzien in een delegatiebesluit waarbij de gemeenteraad een aantal bevoegdheden inzake inspraak e.d. delegeert aan het College van burgemeester en wethouders van Assen. Na de vaststelling door de gemeenteraad wordt de Startnotitie direct gepubliceerd en gedurende vier weken ter inzage gelegd. Vooraf vindt overleg plaats tussen initiatiefnemer en bevoegd gezag, en eventueel ook met de Cmer en andere betrokkenen. Een belangrijk onderdeel van het overleg is de vaststelling van de scope van het MER; de reikwijdte van in beschouwing te nemen relevante milieu-aspecten.

2. Vooroverleg, advies en inspraak

De wettelijke adviseurs en de Cmer worden in de gelegenheid gesteld een advies uit te brengen over de inhoud van de richtlijnen voor het op te stellen MER. Een ieder wordt in de gelegenheid gesteld opmerkingen te maken over de inhoud van het op te stellen MER. Er vindt overleg plaats tussen initiatiefnemer, bevoegd gezag en Cmer over de richtlijnen. De initiatiefnemer, in overleg met bevoegd gezag, heeft de keus een openbare zitting te organiseren om het initiatief publiek toe te lichten. Aanwezigen kunnen dan mondeling inspreken op de Startnotitie, naast de schriftelijke mogelijkheid.

3. Opstellen richtlijnen

Het bevoegd gezag stelt de richtlijnen op, op basis van de adviezen van de wettelijke adviseurs, de Cmer en de inspraakreacties. Het vaststellen van de richtlijnen vindt plaats uiterlijk dertien weken na indienen van de Startnotitie.

4. Opstellen MER

Het MER wordt opgesteld door de initiatiefnemer op basis van de richtlijnen. In overleg met het bevoegd gezag kan de initiatiefnemer de Cmer verzoeken een zogenaamde voorttoetsing uit te voeren op het eindconcept-MER. Het voordeel hiervan is dat eventuele tekortkomingen in het MER worden gesignaleerd voordat het MER definitief wordt ingediend.

5. Aanvaardbaarheidsbeoordeling

Het bevoegd gezag bepaalt of het MER voldoet aan de richtlijnen voordat het wordt bekend gemaakt. In principe betekent dit dat wordt beoordeeld of het MER voldoende informatie bevat voor de besluitvorming.

6. Advisering, inspraak en toetsing door de Cmer

Het MER wordt bekend gemaakt door het bevoegd gezag, ter inzage gelegd en verzonden aan de Cmer en overige wettelijke adviseurs. Het MER wordt bekend gemaakt samen met de ontwerp-besluiten, in dit geval de vergunningaanvraag en het ontwerp-bestemmingsplan. Hierbij wordt rekening gehouden met de mogelijkheid dat, ofschoon de bestemmingsplan-procedure De Haar-West is aangehouden, het ontwerp-bestemmingsplan opnieuw en samen met het MER ter visie moet worden gelegd. Het besluit daaromtrent hangt af van de hoeveelheid en de zwaarte van de aanpassingen en is nog niet genomen. De duur van de termijn voor de ter inzage legging bedraagt minimaal vier weken. Het bevoegd gezag organiseert een openbare zitting waar een ieder een mondelinge reactie op het MER, de Wm-vergunningaanvraag en het ontwerp-bestemmingsplan kan geven. Binnen de termijn van de ter inzage legging geven de wettelijke adviseurs en de overige insprekers hun reactie op het MER en de ontwerp-aanwijzing.

7. Toetsingsadvies Cmer

De Cmer brengt een toetsingsadvies uit aan het bevoegd gezag binnen uiterlijk vijf weken na de termijn van de ter inzage legging. In dit advies worden de inspraakreacties op het MER verwerkt.

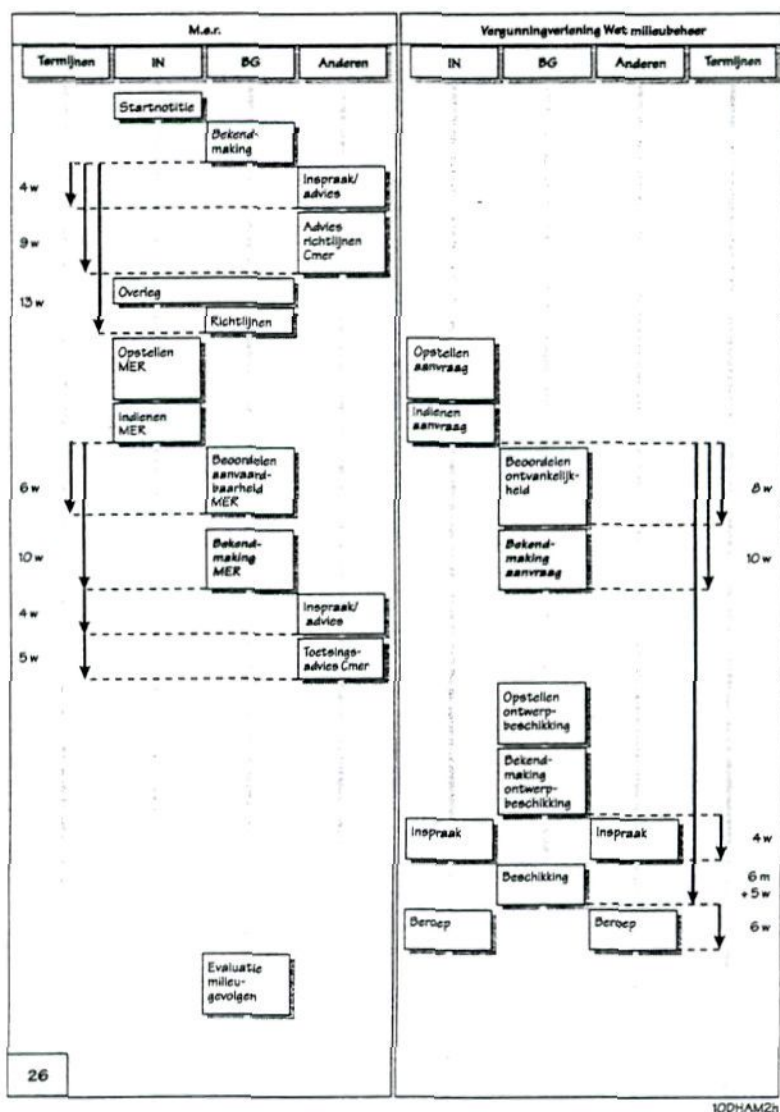
8. Besluitvorming

Na ontvangst van het advies van de Cmer kunnen de gemeenteraad van Assen respectievelijk GS van Drenthe binnen de daarvoor geldende wettelijke termijnen *separate besluiten nemen over het ontwerp bestemmingsplan De Haar-West en de Wm-vergunningaanvraag*.

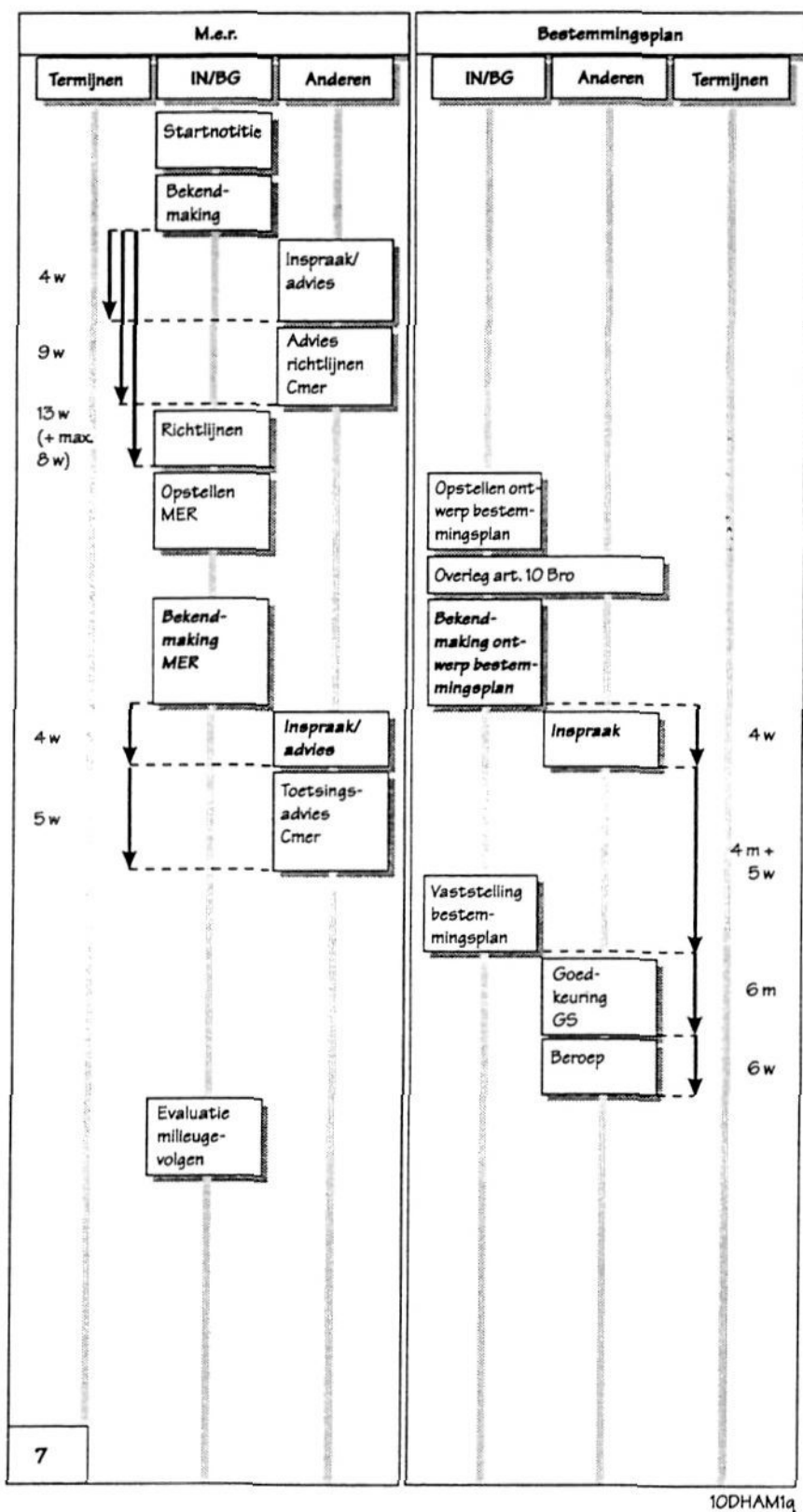
9. Evaluatie milieugevolgen

Bij het besluit bepaalt het bevoegd gezag welke, op welke wijze en wanneer de voorspelde gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit dienen te worden onderzocht

Figuur 7.1 en 7.2 geven een overzicht van de m.e.r.-procedure in relatie tot de vergunningverlening Wet milieubeheer respectievelijk het bestemmingsplan.



Figuur 7.1 Samenhang m.e.r. en vergunningverlening Wet milieubeheer



Figuur 7.2 Samenhang m.e.r. en bestemmingsplan

7.3 **Tijdplanning**

De indicatieve planning voor de te doorlopen procedures is als volgt:

- | | |
|--|----------------|
| - Bekend maken Startnotitie | oktober 1999 |
| - Vaststellen Richtlijnen | december 1999 |
| - Opstellen ontwerp bestemmingsplan | januari 2000 |
| - Opstellen ontwerp vergunningaanvraag | januari 2000 |
| - Bekend maken MER, ontwerp
bestemmingsplan en vergunningaanvraag | maart 2000 |
| - Inspraak op het MER | april 2000 |
| - Toetsingsadvies Cmer | mei 2000 |
| - Besluitvorming bestemmingsplan | september 2000 |
| - Besluit Wm-vergunning | september 2000 |

BIJLAGE A

GEGEVENS INITIATIEFNEMER EN BEVOEGD GEZAG

De m.e.r.-procedure vormt een onderdeel van de vaststelling van bestemmingsplan De Haar-West respectievelijk de besluitvorming inzake de Wm-vergunningverlening. Het doel van de m.e.r. procedure is om de milieubelangen een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. De milieu-informatie wordt opgenomen in het MER, het milieu-effectrapport.

De belangrijkste instanties in deze m.e.r. procedure zijn:

- *Initiatiefnemer,*

Dit is degene die een verzoek tot een besluit indient, in dit geval:

Stichting Circuit van Drenthe
Postbus 150
9400 AD Assen
Contactpersoon: de heer W. Huiskes, directeur
Telefoon: 0592-380380
Telefax: 0592-356911

- *Bevoegd gezag,*

De overheidinstanties die de besluiten moeten nemen inzake de vergunningverlening respectievelijk het bestemmingsplan, zijn in dit geval:

Het College van Gedeputeerde Staten
van de provincie Drenthe
Postbus 122
9400 AC Assen
Contactpersoon: dhr. G. Gjaltema
Telefoon: 0592-365827
Telefax: 0592-365216

De gemeenteraad van Assen

Postbus 30018
9400 RA Assen
Contactpersoon: mw. E. Kuiper
Telefoon: 0592-366220
Telefax: 0592-366231

- *Coördinerend bevoegd gezag*

In goed onderling overleg is besloten dat de gemeenteraad van Assen tevens fungeert als coördinerend bevoegd gezag.

- *Wettelijke adviseurs,*

De aangewezen overheidsinstanties die adviezen geven aan het bevoegd gezag over de richtlijnen en de inhoud van het MER. In dit geval zijn dit de regionale inspecteur milieuhygiëne (VROM), de directeur landbouw, natuur en openluchtrecreatie (LNV) en de overlegpartners ex art. 10 Bro 1985.

- *Commissie m.e.r.,*

De Cmer is een onafhankelijke commissie die op basis van de startnotitie een advies geeft aan het bevoegd gezag voor de inhoud van het MER. Naderhand brengt de Cmer een toetsingsadvies uit over het MER waarbij wordt beoordeeld of het MER voldoende informatie geeft voor het te nemen besluit.

BIJLAGE B

VERKLARENDE WOORDENLIJST

Alternatief

Mogelijke oplossing: meestal een samenhangend pakket van maatregelen.

Bevoegd gezag

Een of meerdere overheidsinstanties die bevoegd zijn om over de activiteit van de initiatiefnemer het besluit te nemen waarvoor het milieueffectrapport wordt opgesteld.

Commissie voor de milieueffectrapportage (Cmer)

Een landelijke commissie van onafhankelijke milieudeskundigen uit diverse disciplines. Deze commissie geeft advies over de richtlijnen aan het bevoegd gezag en toetst het milieueffectrapport op juistheid en volledigheid.

Ecologie

Wetenschap die zich bezig houdt met eigenschappen en relaties tussen levende systemen (planten, dieren, levensgemeenschappen) en hun omgeving.

Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

Netwerk van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingszones waarbinnen flora en fauna zich kunnen handhaven en uitbreiden. Dit netwerk krijgt prioriteit in het natuur- en landschapsbeleid van de overheid.

Geohydrologisch

Het grondwater betreffend.

Geomorfologie

De wetenschap die zich bezig houdt met de ontstaanswijze, vorm en opbouw van het aardoppervlak.

Grondwaterbeschermingsgebied

Gebied bestaande uit 60-dagenzone, waterwingebied en grondwaterbeschermingszone (en eventueel boringsvrije zone).

Hydrologie

Wetenschap die zich bezig houdt met het voorkomen, gedrag en fysische en chemische eigenschappen van het water op de aarde.

Infrastructuur

Systeem van voorzieningen en verbindingen als autowegen, spoorwegen, vaarwegen, hoogspanningsleidingen, waterleidingen e.d.

Initiatiefnemer

Een natuurlijk of privaat- of publiekrechtelijk rechtspersoon (particulier bedrijf instelling of overheidsorgaan) die een bepaalde activiteit wil (doen) ondernemen en daarover een besluit vraagt.

Landschap

Een complex van relatiestelsels, tezamen een herkenbaar deel aardoppervlak vormend, dat in stand wordt gehouden wordt door de wederzijdse beïnvloeding en de samenhang van levende en niet-levende natuur (incl. de mens).

Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)

Alternatief opgesteld met het doel zo min mogelijk schade aan het milieu toe te brengen, danwel, uitgaande van de probleemstelling, zoveel mogelijk verbetering te realiseren.

Milieu

Het geheel van en de relaties tussen water, bodem, lucht, mensen, planten, dieren en goederen.

Milieueffectrapport (MER)

Rapport waarin de belangrijkste milieugevolgen van een voorgenomen activiteit en reële alternatieven en varianten in hun onderlinge samenhang op een systematische en zo objectief mogelijke wijze worden beschreven.

Milieueffectrapportage (m.e.r.)

Procedure die bestaat uit het maken, beoordelen en gebruiken van een MER en achteraf het evalueren van de werkelijke effecten op het milieu bij de uitvoering van de op basis van het MER genomen besluit.

Natuurgebied

Een gebied met duidelijke natuur- en landschapswaarden die in hun planologische functieaanduiding (mede) tot uiting komen.

Nulalternatief

Alternatief waarbij niets op of aan de bestaande infrastructuur wordt gedaan. Dit alternatief dient als referentiekader voor de effectbeschrijvingen.

Startnotitie

Een notitie waarin het 'wat', 'waar', 'waarom' en 'hoe' van de plannen is beschreven. De startnotitie vormt de formele start van een m.e.r.-procedure.

Studiegebied

Het gebied waarbinnen effecten te verwachten zijn bij aanleg van één van de alternatieven. De omvang van het gebied kan verschillen per aspect.

Voorkeursalternatief

De wijze waarop de initiatiefnemer het voornemen wenst te realiseren.

Wettelijke adviseurs

De regionale inspecteur van de Volksgezondheid en Milieuhygiëne van het ministerie van VROM, de regionale directeur Landbouw, Natuur en Visserij en de adviseurs I. het besluit waarover het MER wordt gemaakt.

BIJLAGE C

LITERATUUR

Gemeente Assen

- Milieustudie TT-circuit Assen t.b.v. het bestemmingsplan gemeente Assen (gemeente Assen, Grontmij, TNO, 1993)
- Verkeersstructuurplan Assen (1994)
- Belevingsonderzoek "Hinder door geluid in wijken bij het TT-Circuit in Assen" (TNO, 1995)
- Beheersvisie Witterveld (1995)
- Gemeentelijk milieubeleidsplan 1993-1996
- Structuurschets 'De Haar' (februari 1997)
- Ontwerp bestemmingsplan De Haar West (oktober 1998)
- Milieubeleidsvisie 'Assen in balans' (1998)
- Meerjarenuitvoeringsprogramma milieu 1999-2002 inclusief milieuprogramma 1999 (mei 1999)

Provincie Drenthe

- Natuurbeleidsplan (28-06-93)
- *Beleidsplan toerisme en recreatie Drenthe Natuurlijk Actief* (29-09-93)
- Plan van aanpak ROM/WCL Drentsche Aa (1994)
- Beleidsnota motorrijden in Drenthe (oktober 1994)
- Gebiedsvisie Natuur, Bos en Landschap Drentsche Aa (december 1995)
- Akoestisch onderzoek t.b.v. de zonevaststelling en de vergunningaanvraag in het kader van de Wet milieubeheer voor het Circuit van Drenthe (dgmr raadgevende ingenieurs, 1997) Provinciaal Omgevingsplan (POP) Drenthe (16-12-98)
- Beleidsschets Toerisme en Recreatie Stadsrand Assen (Recreatieschap, 1992)

Rijk

- Vierde Nota op de ruimtelijke ordening (VROM, 1990)
- Structuurschema Verkeer en Vervoer, SVV II (VROM, 1990)
- Structuurschema Militaire Oefenterreinen, SMT, (Defensie en VROM, 1981-1985)
- Partiële herziening van het Structuurschema Militaire Oefenterreinen, deel I: Ontwerp planologische kernbeslissing (Defensie en VROM, 2 mei 1994)
- Nationaal Milieubeleidsplan 3, NMP 3 (VROM, 1997)
- Ministerie van Defensie, MER oefenterrein De Haar (augustus 1995)
- Besluit van 7 mei 1999, houdende wijziging van het Besluit milieueffectrapportage 1994 alsmede uitvoering van artikel 2, derde lid, van de Tracéwet (Staatsblad 1999, 224).