Ambtshalve wijzigingen

Over ontwerp-omgevingsvisie Gemeente Stadskanaal

Versie 6 oktober 2025

Inhoud

Overzicht wijzigingen vanwege ambtshalve opmerkingen 4

1. ODG 7

2. Gemeente Westerwolde 17

3. (Anoniem) 22

4. (Anoniem) 25

5. Algemeen tekstueel en afbeeldingen 27

Overzicht wijzigingen vanwege ambtshalve opmerkingen

Nummer opmerking	Wijziging in omgevingsvisie
1.	- We wijzigen de huidige tekst door de tekst in Hoofdstuk 8.2, eerste alinea, 2e zin: 'De verwachting is dat de wettelijke grenswaarden worden aangescherpt, maar ook na de aanscherping valt de luchtkwaliteit in Stadskanaal naar verwachting binnen de voorgestelde wettelijke kaders.' te vervangen door: 'Vanuit de EU zijn nieuwe en aangescherpte luchtkwaliteitsnormen voorgesteld. De luchtkwaliteit in Stadskanaal voldoet ook na deze aanscherping aan wettelijke kaders.'. - We voegen de volgende tekst toe aan Hoofdstuk 8.2, 2e alinea: Gelet op de aanstaande aanscherpingen van de luchtkwaliteitsnormen zal de feitelijke luchtkwaliteit de grenzen naderen. - We wijzigen de tekst in paragraaf 8.2. De nieuwe tekst na 'als de standaardwaarden worden overschreden kan dat alleen zijn als' wordt: 'Het aantoonbaar mogelijk is om geluidsbeperkende maatregelen te treffen die financieel doelmatig zijn en er geen overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard bestaan; en De grenswaarde niet wordt overschreden. Gestreefd wordt om waarden voor gecumuleerd geluid boven 66 dB te voorkomen; en Gemotiveerd kan worden dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, bijvoorbeeld doordat de nieuwe woning ook beschikt over een geluidluwe gevel waar het geluid wél aan de standaardwaarde voldoet en aan die zijde waar de geluidgevoelige ruimtes (woon- en slaapkamer) zijn gesitueerd. Veel gemeenten hebben lokale regels waarin is opgenomen in welke situaties het woon- en leefklimaat als aanvaardbaar wordt beoordeeld. We werken nadere regels uit met onder andere geluidproductieplafonds (GPP's), tot die tijd geldt voor geluidgezoneerde industrieterreinen de Wet geluidhinder. Voor bestaande geluidgevoelige gebouwen of gebieden geldt dat het geluid in beginsel niet mag toenemen als gevolg van de wijziging van een weg of spoorweg. Daarnaast hebben gemeenten en provincies een monitoringsverplichting, waarmee ervoor wordt gezorgd dat het geluid niet zomaar hoger kan worden dan het nu al is. Onder meer Bedrijvenpark Stadskanaal (zie afbeelding 29), een trafostation (zie figuur 30), en het bedrijvenpark Zuid-Groningen (zie figuur 31) hebben een geluidszone.' - We wijzigen de tekst in paragraaf 8.2, blz. 50, onder sub 2. door daaraan toe te voegen de volgende tekst: 'Overschrijding van de standaardwaarde op geluidgevoelige gebouwen wordt zoveel mogelijk voorkomen.'. Ook voegen we na de tekst onder sub 3. De volgende tekst toe: Daarnaast is er ter hoogte van de Van Boekerenweg op het

	adres Wildeplaats 1 Stadskanaal een geluidzone voor een trafostation vastgesteld (zie figuur 30). Tenslotte is er voor het Bedrijvenpark Zuid-Groningen een geluidzone vastgesteld (zie figuur 31). - We wijzigen de tekst door aan de zin over lawaaisportcentrum en vliegveld op blz. 50 toe te voegen de volgende tekst: 'Wel geldt voor de zone rond het lawaaisportcentrum dat het net zoals de andere genoemde geluidzones omgezet moet gaan worden naar geluidproductieplafonds.'.
2	- We verwijderen de afbeelding 14 met de staafdiagrammen over vraag en aanbod in paragraaf 4.2 Bedrijvigheid om snelle veroudering van de visie te voorkomen. Daarnaast voegen we toe de volgende verduidelijkende tekst: 'Op bestaande bedrijventerreinen in Oost-Groningen is de toekomstige vraag naar en ruimte voor de vestiging van bedrijven lastig te voorspellen. Dit komt door diverse ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de realisatie van de Nedersaksenlijn en het 380 kV-station in onze buurgemeente Westerwolde.'. - We verduidelijken de tekst van paragraaf 8.2, blz. 51, onder geurhinder, op dit punt van geurhinder door de tekst na 'niet realistisch' aan te vullen met de volgende tekst: 'in praktijk is de geurbelasting minder dan berekend.' - We wijzigen de tekst om zo dit punt over fiets- en wandelstructuren te verduidelijken. De nieuwe tekst in de laatste alinea van paragraaf 5.1 wordt dan: 'De fiets- en wandelroutes zijn ook belangrijke verbindingen voor ons recreatieve netwerk. Zo kunnen onze inwoners genieten van onze natuurgebieden en recreatie op het water. Daarvoor kijken we ook naar omliggende natuur- en recreatiegebieden: samen met onze buurgemeenten willen de fiets- en wandelverbindingen met onder meer de Hondsrug en Westerwolde verbeteren.' - We wijzigen de visie kaart 'Bereikbaarheid en mobiliteit' door de provinciale basisfietsroutes, zoals de verbinding naar Ter Apelkanaal, op te nemen.
3	- We nemen op de kaart 'Wonen en bedrijvigheid' ook voor het ontbrekende deel van de oplaadzone Noorderdiep de arcering voor zoekgebied zonneparken op. - We nemen op de kaart 'Wonen en bedrijvigheid' ter hoogte van het zonnepark aan Gedempte Vleddermond een arcering 'Bestaand zonneveld' op. - Wij wijzigen (verkleinen) op de kaart 'Wonen en bedrijvigheid' de arcering voor het zonnepark conform de vergunde situatie zoals hieronder aangegeven met rode lijnen. - We wijzigen de tekst in paragraaf 3.2 onder duurzaamheid en circulariteit zodanig dat we opnemen dat in 2023 de reductie 59,9% bedroeg.
4	- We vervangen de tweede alinea in paragraaf 7.3, blz. 44, door de volgende tekst: 'In de regio willen we het aantal overnachtingen in 20230 verdubbelen ten opzichte van de periode 2015-2019. Op dit moment is er in de regio een tekort aan overnachtingsmogelijkheden, en bij verdere groei is ook een groei van het aantal bedden gewenst. Initiatief voor het realiseren van aanvullende overnachtingscapaciteit ligt bij de markt. Wij willen de mogelijkheden gaan verruimen voor het starten of uitbreiden van bijvoorbeeld bed & breakfasts, kleinere campings en hotels. Tegelijkertijd kiezen we ervoor om geen nieuwe grootschalige recreatie, zoals pretparken en bungalowparken, toe te laten buiten

	de bestaande planologische mogelijkheden voor grootschalige recreatie aan de Kettingwijk. Daar staan we ook geen andere ruimtelijke bestemmingen toe. Ons landelijk gebied is vooral geschikt voor kleinschalige recreatie en overnachting, wat goed aansluit bij de kernkwaliteiten en waarvoor we de mogelijkheden willen verruimen. We willen vooral in het bestaand stedelijk gebied ruimte bieden aan initiatieven voor grootschaligere dagrecreatie. Ons landelijk gebied is vooral geschikt voor kleinschaligere recreatie en overnachting. Daarom willen we grotere initiatieven voor dagrecreatie via maatwerkafwegingen toetsen om ook de andere belangen van het landelijk gebied te behartigen. Nieuwe grootschalige recreatieve verblijfsvoorzieningen in het landelijk gebied willen we, behoudens bestaande planologische mogelijkheden, niet op voorhand toestaan.’

1. ODG

Inbreng

a. Omgevingsveiligheid

In de paragraaf Omgevingsveiligheid wordt een kort overzicht geven over wat Omgevingsveiligheid inhoud. Helaas word er geen doel of ambitie aangegeven. Hierdoor is het leuk dat er een hoofdstuk Omgevingsveiligheid is opgenomen maar er wordt geen visie op gegeven. Er wordt wel gesproken over een ruimtelijk instrumentarium maar deze is niet aangetroffen. Mocht deze er wel zijn dan ontvangen we die nog graag.

Reactie gemeente:

We hebben in de paragraaf Omgevingsveiligheid geen nieuwe beleidsuitgangspunten als zodanig opgenomen omdat we als ambitieniveau voor beleid hebben en de komende jaren voorzien om aan de geldende wet- en regelgeving te voldoen. We houden dus bij het opstellen van beleid of het toetsen bij vergunningaanvragen rekening met de dan geldende uitgangspunten voor omgevingsveiligheid.

Wel verwijzen we naar de reactie op de zienswijze van de VRG over de ontwerp-omgevingsvisie. Ter informatie voegen we de reactie hieronder in:

- Wij zullen de tekst op blz. 1 onder de Samenvatting waar staat ‘oud kan worden’ wijzigen in ‘**gezond** oud kan worden’.
- We voegen de woorden ‘veilige en gezonde’ toe in de tekst onder sub 1. Van de samenvatting. De nieuwe tekst na de zin ‘toekomstbestendig te maken’ wordt dan: Wij willen voor alle doelgroepen een aantrekkelijke, **veilige en gezonde** woongemeente zijn, ook voor hen die meer aandacht nodig hebben.’
- We voegen na de eerste zin op blz. 47 onder de inleiding van H8 de volgende tekst toe: ‘In onze gemeente gaan we in eerste instantie uit van het voorzorgsbeginsel. Dit betekent dat we activiteiten voorkomen waarvan we verwachten dat ze negatief zijn voor het milieu of onze inwoners. Verder houden we rekening met het beginsel van preventief handelen, het beginsel dat milieuaantastingen bij voorrang aan de bron dienen te worden bestreden en het beginsel dat de vervuiler betaalt voor zover het hier Diftar betreft.’
- We voegen in paragraaf 8.1 onder ‘veiligheid, omgevingsveiligheid’ toe de volgende tekst: ‘Het waarborgen van veiligheid gaat over risico’s van bijvoorbeeld het vervoer of de opslag van gevaarlijke stoffen (externe veiligheid), maar ook energietransitie activiteiten, hoog water, extreme neerslag en grote branden met veel rookoverlast brengen veiligheidsrisico’s met zich mee voor onze inwoners en onze vitale en kwetsbare infrastructuur. Voor inwoners is het bijna niet mogelijk om zichzelf tegen deze risico’s te beschermen en daarom is dit een belangrijke overheidstaak. We blijven in elk geval voldoen aan de minimumeisen, maar we zetten in op een beter niveau onder andere door, voor veiligheid in brede zin, kaderstellend regels in het omgevingsplan op te nemen én door veiligheid in een vroeg stadium te betrekken bij ontwikkelingen. Daarbij gaan we uit van een trap van ontwerpprincipes voor veiligheid, waarbij we inzetten op veiligheidswinst op een zo vroeg mogelijke trede:
  a) Voorkomen of beperking van risico’s vergroot de veiligheid;
  b) Afstand tot de risico’s vergroot de veiligheid;
  c) Bouwwerken en omgeving bieden bescherming;
  d) Bouwwerken en gebieden zijn snel en veilig te verlaten;
  e) De omgeving maakt snel en effectief optreden van de hulpdiensten mogelijk;

f) Mensen krijgen bij crisis passende medische zorg;
g) Mensen zijn bekend met risico's en weten hoe te handelen.

Voor Seveso-inrichtingen is geen plaats op onze bedrijventerreinen. Bedrijventerrein Groningen-Zuid is daarvoor de geschikte locatie. Overige nieuwe en uitbreiding van bestaande vergunningplichtige risicovolle bedrijfsactiviteiten staan we in principe alleen toe op Bedrijvenpark Stadskanaal, waarbij we de risico's afwegen tegen het belang van een veilige leefomgeving.

We zijn zeer terughoudend in het toestaan van nieuwe gebruiksfuncties van verminderd zelfredzame personen en van grote(re) evenementen en andere buitenactiviteiten binnen gevarenzones (de aandachtsgebieden). Andere ruimtelijke ontwikkelingen worden in gevarenzones altijd afgewogen, waarbij de risico's en mogelijke mitigerende maatregelen worden afgewogen tegen het belang van een veilige leefomgeving, zoals in en nabij het toekomstige stationsgebied. Daarbij kiezen we binnen de gevarenzone van de gasleidingen en propaantanks kleiner dan 13 m3 niet voor het aanzetten van de voorschriftengebieden.

Als gemeente willen we geen opslag of verwerking van kernafval binnen onze gemeentegrenzen.'

<u>b. Luchtkwaliteit</u>
b1. Huidige tekst
Er is nu opgenomen op bladzijde 44:
De luchtkwaliteit voldoet overal aan de wettelijk grenswaarden voor fijnstof en stikstofdioxide. De verwachting is dat de wettelijke grenswaarden worden aangescherpt, maar ook na de aanscherping valt de luchtkwaliteit in Stadskanaal naar verwachting binnen de voorgestelde wettelijke kaders. Naast de wettelijke grenswaarden zijn er ook advieswaarden van de WHO ten aanzien van de luchtkwaliteit die uitgaan van wat er nodig is voor een gezonde leefomgeving. De bebouwde kern van Stadskanaal voldoet niet aan de WHO-grenswaarde ten aanzien van fijnstof. Op en direct langs de N366 is de hoeveelheid stikstof- dioxide boven de grenswaarde van de WHO. Dit komt door de uitstoot van het verkeer op de weg. De verwachting is dat door technologische ontwikkelingen de luchtkwaliteit richting 2040 verder verbetert. We zien toe op de geldende wet- en regelgeving, monitoren de luchtkwaliteit en onderzoeken bij achter- uitgang van de luchtkwaliteit welke maatregelen effectief zijn om de luchtkwaliteit (op specifieke plaatsen) te verbeteren.
(Update: https://www.consilium.europa.eu/nl/policies/air-quality/)

In de tekst hierboven wordt nog uitgegaan van een verwachting dat de wettelijke grenswaarden worden aangescherpt. Dit is inmiddels een stap verder.
In oktober 2022 kwam de EU-Commissie met een voorstel om de bestaande richtlijnen inzake luchtkwaliteit (2004/107/EG en 2008/50/EG) te actualiseren en samen te voegen. Belangrijkste doelen van de herziening:

- strengere bindende grens- en streefwaarden vastleggen voor alle luchtverontreinigende stoffen voor 2030
- bepalingen over luchtkwaliteit vaststellen die de EU helpen haar ambitie voor nulverontreiniging in 2050 waar te maken

De nieuwe regels zullen de huidige luchtkwaliteitsnormen beter afstemmen op de WHO--aanbevelingen van 2021, die gebaseerd zijn op het nieuwste wetenschappelijke onderzoek naar de gezondheids-effecten van lucht-verontreiniging.

De voorgestelde nieuwe richtlijn voorziet in strengere luchtkwaliteits-normen voor 2030, als tussenstap om in 2050 de doelstelling van nulverontreiniging te halen en bij te dragen aan een gifvrij milieu.
Reactie gemeente:
We zullen de tekst beter duiden en actualiseren. We wijzigen de huidige tekst door de tekst in Hoofdstuk 8.2, eerste alinea, 2e zin: 'De verwachting is dat de wettelijke grenswaarden worden aangescherpt, maar ook na de aanscherping valt de luchtkwaliteit in Stadskanaal naar verwachting binnen de voorgestelde wettelijke kaders.' te vervangen door: 'Vanuit de EU zijn nieuwe en aangescherpte luchtkwaliteitsnormen voorgesteld. De luchtkwaliteit in Stadskanaal voldoet ook na deze aanscherping aan wettelijke kaders.'.

b2. Wat gaat er veranderen
De nieuwe normen worden nauwer afgestemd op de WHO-richtsnoeren en hebben onder meer betrekking op emissie-grenswaarden, gemiddelde vermindering van de blootstelling en alarm-drempels. Zo zal de jaarlijkse grens-waarde voor fijnstof (PM2,5), die verantwoordelijk is voor het hoogste aantal vroegtijdige sterfgevallen in Europa, worden verlaagd van 25 µg/m³ tot 10 µg/m³ (de WHO--richtwaarde is 5 µg/m³). De nieuwe regels zullen het aantal vroegtijdige sterfgevallen door lucht-verontreiniging en de incidentie van gerelateerde ziekten naar verwachting fors verminderen. Het aantal overlijdens gelinkt aan PM2,5 zal in 10 jaar naar verwachting met 75% afnemen. Op grond van het voorstel moet de Commissie de wetenschappelijke gegevens regelmatig evalueren om na te gaan of de herziene luchtkwaliteits-normen de gezondheid effectief beschermen. Onder bepaalde voorwaarden kunnen de lidstaten verzoeken om verlenging van de termijn om de grenswaarden van de luchtkwaliteit te bereiken.
Reactie gemeente:
Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.

b3. Aanbeveling
Update de tekst van luchtkwaliteit.
Gelet op de aanstaande aanscherpingen van de luchtkwaliteitsnormen zal de feitelijke luchtkwaliteit de grenzen naderen. Hierdoor is het van belang dat de monitoring van de luchtkwaliteit wordt opgepakt.
Reactie gemeente:
De reactie geeft aanleiding de ontwerp-omgevingsvisie te wijzigen. We voegen de volgende tekst toe aan Hoofdstuk 8.2, 2e alinea: *Gelet op de aanstaande aanscherpingen van de luchtkwaliteitsnormen zal de feitelijke luchtkwaliteit de grenzen naderen.*

c. Geurhinder
c1. Huidige tekst
Op blz. 56 staat het volgende:

Er zijn een aantal (bekende) bronnen in de gemeente waar in meer of mindere mate sprake is van geur- hinder. Dit zijn:
• Een biovergister nabij de bebouwde kom aan de Van Boekerenweg. Deze biovergister is vanwege een warmteleiding naar het Refaja Ziekenhuis Stadskanaal op korte afstand gesitueerd van woon- bebouwing. Hierdoor is een situatie ontstaan die aandacht behoeft voor wat betreft de geursituatie;
• Op bedrijventerrein Dideldom is een grote broodfabriek gevestigd met een geuremissie. Door de aard van de geur worden er geen geurklachten ontvangen vanuit de omgeving;
• Op het industrieterrein Vleddermond, onderdeel van Bedrijvenpark Stadskanaal, is sinds jaren een composteringsbedrijf gevestigd. De geuremissie van dit bedrijf is vergund en daarbij getoetst in overeenstemming met de bijzondere regeling van de Nederlandse emissie Richtlijn (versie 2009);
• Verder staat er in Westerwolde op Bedrijventerrein Zuid-Groningen een grote fabriek waar aardap- pelzetmeel en aardappeleiwit geproduceerd wordt. De grote berekende geurcontouren blijken niet realistisch. Hetzelfde geldt voor Ten Kate Vetten, een fabrikant van natuurlijke vetten en proteïnes. Er zijn geen gevallen van ernstige geurhinder bekend;
• Afvalverwerkers, hierover zijn meermaals klachten binnengekomen met betrekking tot geuroverlast;
• In de gemeente Stadskanaal bevindt zich een aantal veehouderijen. Veehouderijen zijn mogelijke bronnen voor geurhinder en daarom gelden voor veehouderijen regels met betrekking tot aan te houden afstanden tot, voor geurhinder gevoelige, objecten zoals woningen. De gemeente Stadskanaal is gelegen binnen een niet-concentratiegebied zoals bedoeld in de wet geurhinder en veehouderij. Voor geurgevoelige objecten die onderdeel uitmaken van een andere veehouderij gelden niet de maximale geurbelastingen, maar de minimale afstanden van 100 meter binnen de bebouwde kom en 50 meter buiten de bebouwde kom.
Aangezien er geen structurele problemen ten aanzien van geurhinder zijn, stellen we hiervoor geen gemeentelijk beleid op maar volgen landelijke en provinciale wet- en regelgeving. Wel gaan we verkennen welke maatregelen kunnen worden genomen om de geurhinder bij de biovergister terug te dringen.

Update.
Provincie Groningen
Heeft haar geurbeleid herzien. De provincie heeft sinds december 2024 een interim geurbeleid vastgesteld, dat met terugwerkende kracht de geurregels de POV vervangt. Hiermee is de verplichting vanuit de provinciale verordening, tot het volgen van het provinciaal beleid vervallen.
Daarmee is het normenkader van het provinciaal geurbeleid niet meer afhankelijk van de zogenaamde hedonische waarde.

Landelijk
In opdracht van de VNG, het IPO en het ministerie van IenW is een handreiking geur industrie 2025 opgesteld (6 mei 2025, ref. BK2634, def/2). De penvoering van deze handreiking lag bij Royal Haskoning DHV (Bruinsma, Hallmann). Deze handreiking helpt de bevoegde gezagen bij het maken van keuzes over geur in het omgevingsplan. Met name de invulling van de instructie regels van artikel 5.92 BKL. De handreiking geeft standaard waarden en mogelijkheden (afwegingsruimte) voor andere geurwaarden.

Aanbeveling
Update de tekst van geur. Maak gebruik van deze richtlijn om invulling te geven aan de verplichtingen van de Omgevingswet.

Reactie gemeente:
De huidige tekst in de ontwerp-omgevingsvisie klopt in onze optiek. We volgen landelijk en provinciaal beleid, alleen we benoemen dit specifieke beleid niet om te voorkomen dat de Omgevingsvisie bij elke verandering in onderliggend beleid niet meer actueel is. De voorgestelde wijzigingen van landelijk beleid moeten (mogelijk) wel worden meegenomen in actualisatie Omgevingsplan dat binnenkort zal starten. Daarom wijzigen we de Omgevingsvisie niet op dit punt.

d. Licht
d1. Algemeen
In het OER, wat vooruitloopt op het ontwerp Omgevingsvisie gemeente Stadskanaal (§10.3), heeft de Omgevingsdienst Groningen op diverse thema's van de fysieke leefomgeving, in opdracht van de Gemeente Stadskanaal, advies uitgebracht. Dit heeft plaatsgevonden in mei - juni 2024. In het raadsvoorstel opiniërende behandeling concept ontwerp Omgevingsvisie van 13 februari 2025 (behandeld in de raadscommissie van 17 maart 2025) met kenmerk Z-19-060547/D/25/356140, wordt gesteld: "In 2023 en 2024 is ook het Omgevingseffectrapport opgesteld (zie hieronder voor meer informatie over dit rapport). Ook dit onderzoek is samen met diverse adviesorganen opgesteld". Een terugkoppeling van wat er met de aangeleverde informatie is gedaan heeft noch door de gemeente, noch door Royal HaskoningDHV plaatsgevonden. Dit maakt dat de Raadscommissie in maart mogelijk niet juist en/of volledig geïnformeerd is omdat de informatie die is aangedragen niet is geverifieerd. De Omgevingsdienst Groningen is geïnformeerd over het concept ontwerp Omgevingsvisie en de behandeling in de raadscommissie.
Reactie gemeente:
Wij hebben de ODG diverse malen geïnformeerd in dit proces om te komen tot de OER en de ontwerp-omgevingsvisie. Voor het OER is er eind april 2024 een sessie geweest met specialisten van de gemeente, GGD en ODG. Tijdens deze sessie zijn alle beoordelingsaspecten uit het OER langsgelopen en aangevuld met relevante informatie. Zo ook voor lichthinder. De specialisten zijn hierna gevraagd om de relevante informatie aan te leveren en de foto van de leefomgeving te reviewen. Feedback is vervolgens verwerkt. De ODG is dus zeker betrokken geweest bij het opstellen van de foto van de leefomgeving.

d2. In de bijlage van het Oer is Lichthinder ingedeeld bij het Thema Omgeving (beoordelingskader). In de 'foto van de leefomgeving' is aangegeven dat er weinig sprake is van lichthinder. Onduidelijk is waarop dit is gebaseerd. Mensen klagen niet zo snel over hinderlijke verlichting. Maar verlichting kan ook hinderlijk zijn voor de flora en fauna, deze zullen niet snel klagen, maar het effect (verstoring) zal er niet minder om zijn. De score in de huidige situatie groen en het autonoom gelijkblijvende of verbeterende trend binnen ‘groen’ is onvoldoende onderbouwd. Waardoor het belang om op lokaal niveau het belang van het bewaren en bewaken van de duisternis niet voldoende geborgd wordt. Er is een grotere inspanning nodig dan 'autonome ontwikkeling'.
Reactie gemeente:
Lichthinder in het OER is beoordeeld op basis van de hemelhelderheid en het aantal zichtbare sterren. Er is een schaallat die aangeeft wanneer een score groen/oranje/rood is. De informatie die gebruikt is, is gebaseerd op input vanuit de ODG. Uit de foto van de leefomgeving blijkt dat met name het buitengebied in de gemeente Stadskanaal een hoog aantal zichtbare sterren heeft. De kernen hebben minder zichtbare sterren, wat een logisch gevolg is van aanwezige straatverlichting. De autonome ontwikkeling beschrijft het vastgestelde beleid en algemene trends en ontwikkelingen. De gemeente Stadskanaal heeft in het omgevingsplan uitspraken gedaan over het beperken van lichthinder voor nieuwe stallen. Op basis van voorschriften en beleid is

gekomen tot de beoordeling groen, gelijk aan de huidige situatie en niet een verbetering. Er worden geen specifieke maatregelen genoemd om de lichthinder te beperken dan wel te verbeteren.

d3. Bijlage Oer § 8.3.4 Lichthinder
Men heeft zich in deze paragraaf er 'van af gemaakt' door voor het grootste deel algemene tekst van de Atlas leefomgeving te gebruiken. Verder spreekt de bijlage over:" In het gemeentelijke omgevingsplan worden regels opgenomen over activiteiten in de fysieke leefomgeving. Hierbij kunnen belangen van kunstlicht worden afgewogen tegen andere belangen". Maar dat is niet terug te vinden in de visie. De doorkijk naar 2040 laat veel afhangen van het "dan vigerende beleid". Maar de nu ontwikkelde Omgevingsvisie IS de 'roadmap' naar dat beleid. Conclusie is dat er een extra inspanning nodig zal zijn (zie opmerkingen over de Omgevingsvisie).
Reactie gemeente:
Op dit moment is er geen vastgesteld beleid over lichthinder, behoudens de beperking van lichtuitstraling vanuit melkveestallen. Op korte termijn, dus voor de vaststelling van de omgevingsvisie eind 2025, is het ook niet realistisch te verwachten dat we alsnog beleid hiervoor opstellen. Het is wel mogelijk dit op een later moment alsnog te doen. Overigens is er bij het opstellen van het OER rekening gehouden met de input van de ODG op dit aspect, zodat lichthinder wel in de foto van de leefomgeving is gevoegd.

d4. Bijlage Oer Thema kaart op blz 173 van 241
Hier is 'lichthinder' onder het beoordelingskader 'Omgeving' geplaats, samen met andere hinderaspecten. Ze komt volgens de matrix alleen terug in de Thema's Omgevingsvisie wonen en economie. Dat is een onvolledig beeld. Licht(hinder) heeft ook impact op Natuur, Recreatie en (sociale)Veiligheid. Bij deze laatste speelt de openbare verlichting een belangrijke rol.
Reactie gemeente:
In het OER is nagegaan wat de voorgenomen ontwikkelingen zijn en of er een directe relatie is met lichthinder. Op basis daarvan is de keuze gemaakt om te focussen op de uitspraken wonen en economie. In deze uitspraak worden daadwerkelijk ontwikkelingen genoemd die kunnen leiden tot lichthinder. Dit is minder het geval bij aanleg van natuur en recreatie.

d5. Bijlage Oer Notitie: Effectbeoordeling concept-omgevingsvisie bij het omgevingseffectrapport voor de Omgevingsvisie Stadskanaal blz 179 van 241
Hier wordt aangegeven: "De beleidsuitspraken in de concept-omgevingsvisie hebben geen effect op deze beoordelingsaspecten" . De indruk voor het aspect licht is dat de gemeente niets met deze opmerkingen heeft gedaan.
Reactie gemeente:
Op pagina 197 van de 241 is de beargumentatie achter de score gegeven. Hieruit blijkt dat woningbouw zich hoofdzakelijk focust op de bestaande kernen. Hier is al sprake van verlichting waardoor er in mindere mate sprake is van aantal zichtbare sterren. Door inbreiding zal het aantal lantaarnpalen etc. niet noodzakelijkerwijs toenemen. Ook qua bedrijvigheid ligt de focus intensivering/kleinschalige uitbreiding in gebieden waar al sprake is van lichtuitstoot. Hierdoor is er een score gegeven van geen effect vanwege de zeer beperkte toename van lichthinder in gebieden die al te maken hebben met lichthinder.

d6. Bijlage Oer Notitie: 7 Aandachtspunten voor de verdere uitwerking van de omgevingsvisie 188 van 241
"Voor beoordelingsaspecten die in de foto van de leefomgeving een groene score kregen op de huidige situatie en de autonome ontwikkeling, zoals geurhinder en lichthinder, is dat geen probleem". Zoals eerder al aangegeven is de motivatie voor de groene score op een erg magere motivering gestoeld. Het is dan ook maar de vraag of hier terecht wordt gesteld dat het geen probleem is. Het gebrek aan aandacht voor dit aspect in de omgevingsvisie blijft zorgelijk en geeft geen zekerheden dat de duisternis die Stadskanaal nog kent voor de toekomst geborgd is.
Reactie gemeente:
Zie punt 7. Hieronder.

d7. Rapport OER Haalt de gemeente Stadkanaal de ambities? blz 23 van 54
In Tabel 0.7 is Lichthinder oranje: "Er zijn kansen en risico's, dus het is niet duidelijk of het beoordelingsaspect helpt de ambitie te halen". Een duidelijke keuze, door in de omgevingsvisie de oer-waarde of kernwaarde van duisternis te benoemen en het uitspreken van een ambitie om ze te bewaren en te beschermen zou helpen.
Reactie gemeente:
Op dit moment is er geen vastgesteld beleid over lichthinder, behoudens de beperking van lichtuitstraling vanuit melkveestallen. Op korte termijn, dus voor de vaststelling van de omgevingsvisie eind 2025, is het ook niet realistisch te verwachten dat we alsnog beleid hiervoor opstellen. Het is wel mogelijk dit op een later moment alsnog te doen. Overigens is er bij het opstellen van het OER rekening gehouden met de input van de ODG op dit aspect, zodat lichthinder wel in de foto van de leefomgeving is gevoegd.

d8. Verder is het OER een samenvatting van de bijlage OER en zijn de opmerkingen die daar over licht en de bescherming van duisternis zijn gemaakt, onverkort van toepassing.
Reactie gemeente:
Dat klopt, voor de navolgbaarheid is alles wat met het OER te maken heeft toegevoegd aan de bijlage waardoor het kan aanvoelen alsof de OER een samenvatting is van de bijlagen. Andersom is het OER leidend en vormen de bijlagen de argumentatie.

d9. Omgevingsvisie Stadskanaal (concept dat sinds 20 mei ter inzage ligt)
Meest opvallend is dat het aspect licht of 'bescherming van duisternis' niet direct terugkomt in de omgevingsvisie. In de uitgangspunten gezonde leefomgeving (geen lichthinder en donkere periodes), aantasting van het (open)landschap (inkijk in verlichtingsarmaturen en aanlichten van (natuur)terrein waar het licht niet nodig is), waardering voor landschap, natuur (donkere gebieden zijn steeds zeldzamer en Stadskanaal heeft nog zulke gebieden die hierdoor waardevol zijn en het verdienen beschermd te worden). Voor al deze punten speelt licht een rol. Juist doordat het hier relatief gezien goed mee gaat, het is nog donker en in het OER wordt dit met groen gewaardeerd, maakt dat de gemeente een investeringsverplichting heeft om dit kwetsbare aspect te borgen.
Reactie gemeente:
Ook hier geldt het volgende: Op dit moment is er geen vastgesteld beleid over lichthinder, behoudens de beperking van lichtuitstraling vanuit

melkveestallen. Op korte termijn, dus voor de vaststelling van de omgevingsvisie eind 2025, is het ook niet realistisch te verwachten dat we alsnog beleid hiervoor opstellen. Het is wel mogelijk dit op een later moment alsnog te doen. Overigens is er bij het opstellen van het OER rekening gehouden met de input van de ODG op dit aspect, zodat lichthinder wel in de foto van de leefomgeving is gevoegd.

d10. We zien onnodige lichtmasten branden bij bedrijven, grote ledschermen (met beweegbaar beeld), aanstralen van (bedrijfs)gebouwen ook midden in de nacht. Dat de inwoners hier weinig over klagen en het niet als een 'speerpunt' naar voren komt is te verklaren uit het feit dat het voorrecht om in een donkere omgeving te wonen als vanzelfsprekend wordt ervaren. Aan de gemeente de taak om dit te beschermen en niet te wachten tot er excessen ontstaan en de duisternis is verdwenen.
Reactie gemeente:
Zie de reactie hierboven bij sub d9.

e. Geluid
e1. Huidige tekst.
In paragraaf 8.2, geluidshinder staat tekst over geluidshinder. Wij geven de volgende suggesties tot tekstuele wijziging:

Een belangrijke basis voor de ruimtelijke afweging in het kader van het aspect geluid is vastgelegd in de Omgevingswet. Deze wet biedt geluidgevoelige gebouwen (zoals woningen) bescherming tegen geluidhinder van wegverkeerlawaai, spoorweglawaai en industrielawaai. Als het geluid bij nieuwe geluidgevoelige gebouwen lager is of gelijk aan de standaardwaarde, zijn er vanuit het aspect geluid bezien geen bezwaren. Als de standaardwaarde wordt overschreden, kan dat alleen als:

- Het aantoonbaar ~~niet~~ mogelijk is om geluidbeperkende maatregelen te treffen die financieel doelmatig zijn en er geen overwegende bezwaren van stedebouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard bestaan~~, bijvoorbeeld vanwege technische bezwaren of te hoge kosten~~; en
- De grenswaarde niet wordt overschreden. Gestreefd wordt om waarden voor gecumuleerd geluid boven 66 dB te voorkomen; en
- Gemotiveerd kan worden dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, bijvoorbeeld doordat de nieuwe woning ook beschikt over een geluidluwe gevel waar het geluid wél aan de standaardwaarde voldoet en aan die zijde waar de geluidgevoelige ruimtes (woon- en slaapkamer) zijn gesitueerd. Veel gemeenten hebben lokale regels waarin is opgenomen in welke situaties het woon- en leefklimaat als aanvaardbaar wordt beoordeeld. We werken nadere regels uit met onder andere geluidproductieplafonds (GPP's), tot die tijd geldt voor geluidgezoneerde industrieterreinen de Wet geluidhinder. Verder onderzoeken we op welke onderdelen (gebiedsgericht)geluidbeleid uitgewerkt kan worden.

Voor bestaande geluidgevoelige gebouwen of gebieden geldt dat het geluid in beginsel niet mag toenemen als gevolg van de wijziging van een weg of spoorweg. Daarnaast hebben gemeenten en provincies een monitoringsverplichting, waarmee ervoor wordt gezorgd dat het geluid niet zomaar hoger kan worden dan het nu al is. Onder meer Bedrijvenpark Stadskanaal heeft een geluidszone (zie figuur 29) een trafostation (zie figuur 30) en het Bedrijvenpark Zuid-Groningen (zie figuur 31).

Reactie gemeente:

We nemen de voorgestelde tekstuele wijzigingen over. We wijzigen de tekst in paragraaf 8.2. De nieuwe tekst na 'als de standaardwaarden worden overschreden kan dat alleen zijn als' wordt:

- Het aantoonbaar mogelijk is om geluidsbeperkende maatregelen te treffen die financieel doelmatig zijn en er geen overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard bestaan; en
- De grenswaarde niet wordt overschreden. Gestreefd wordt om waarden voor gecumuleerd geluid boven 66 dB te voorkomen; en
- Gemotiveerd kan worden dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, bijvoorbeeld doordat de nieuwe woning ook beschikt over een geluidluwe gevel waar het geluid wél aan de standaardwaarde voldoet en aan die zijde waar de geluidgevoelige ruimtes (woon- en slaapkamer) zijn gesitueerd. Veel gemeenten hebben lokale regels waarin is opgenomen in welke situaties het woon- en leefklimaat als aanvaardbaar wordt beoordeeld. We werken nadere regels uit met onder andere geluidproductieplafonds (GPP's), tot die tijd geldt voor geluidgezoneerde industrieterreinen de Wet geluidhinder.

Voor bestaande geluidgevoelige gebouwen of gebieden geldt dat het geluid in beginsel niet mag toenemen als gevolg van de wijziging van een weg of spoorweg. Daarnaast hebben gemeenten en provincies een monitoringsverplichting, waarmee ervoor wordt gezorgd dat het geluid niet zomaar hoger kan worden dan het nu al is. Onder meer Bedrijvenpark Stadskanaal (zie afbeelding 29), een trafostation (zie figuur 30), en het bedrijvenpark Zuid-Groningen (zie figuur 31) hebben een geluidszone.

e2. Wat betreft de bronnen van geluidshinder hebben wij de volgend opmerkingen.

Belangrijke bronnen van geluidshinder zijn:

1. Gemeentelijke en provinciale wegen. In Stadskanaal zijn er nu geen structurele problemen ten aanzien van verkeerslawaai van deze wegen; uit welk onderzoek blijkt dat?
2. Railverkeer. Lawaai van spoor wordt actueel nu Stadskanaal een dagelijkse spoorverbinding krijgt met Groningen en later ook Emmen. We zetten ons in om de spoorlijn zover mogelijk van de bebouwing aan te leggen. Overschrijding van de standaardwaarde wordt zoveel mogelijk op geluidgevoelige gebouwen voorkomen;

zone en alle regels die daar onder de Wet geluidhinder bij hoorden, blijven gelden tot ons toekomstige beleid ten aanzien van geluid is vastgesteld. Daarnaast is er ter hoogte van de Van Boekerenweg en het zonneveld een geluidzone voor een trafostation vastgesteld (zie figuur 30). Ten slotte is er voor het Bedrijvenpark Zuid Groningen een geluidzone vastgesteld (zie figuur 31).

Reactie gemeente:
Wat betreft het onderzoek: Geluid is in de foto beoordeeld met huidige situatie oranje, autonome ontwikkeling oranje, gelijk aan huidige situatie. Oranje omdat gekeken is naar de gemeentewegen en provinciale wegen. De wettelijke standaard wordt bij woningen langs die wegen waarschijnlijk wel overschreden met maar bij de standaardwaarde niet. Industrie en rail zijn geen probleem. Verder is nog gekeken naar ervaren geluidhinder, waar vooral uitkomt dat er relatief veel hinder is door wegverkeer <50 km/uur.

We nemen de tekstsuggestie onder het tweede punt (railverkeer) en derde punt (bedrijvenpark Stadskanaal) nagenoeg over. We wijzigen de tekst in paragraaf 8.2, blz. 50, onder sub 2. door daaraan toe te voegen de volgende tekst: 'Overschrijding van de standaardwaarde op geluidgevoelige gebouwen wordt zoveel mogelijk voorkomen.'. Ook voegen we na de tekst onder sub 3. De volgende tekst toe: 'Daarnaast is er ter hoogte van de Van Boekerenweg op het adres Wildeplaats 1 Stadskanaal een geluidzone voor een trafostation vastgesteld (zie figuur 30). Tenslotte is er voor het Bedrijvenpark Zuid-Groningen een geluidzone vastgesteld (zie figuur 31).'

e3. Na de zin 'Voor het lawaaisportcentrum en vliegveld Stadskanaal is geen aanvullend beleid nodig.' graag een toevoeging doen.

Voor het lawaaisportcentrum en vliegveld Stadskanaal zijn geen aanvullend regels nodig. Wel geldt voor het lawaaisportcentrum dat net zoals de andere genoemde geluidzones ze omgezet moet worden naar geluidproductieplafonds.

Reactie gemeente:
We nemen de tekstsuggestie over. We wijzigen de tekst door aan de zin over lawaaisportcentrum en vliegveld op blz. 50 toe te voegen de volgende tekst: 'Wel geldt voor de zone rond het lawaaisportcentrum dat het net zoals de andere genoemde geluidzones omgezet moet gaan worden naar geluidproductieplafonds.'

Reactie op inbreng
De reactie is hierboven per onderdeel van de zienswijze gegeven.

Conclusie
De ambtshalve wijziging geeft **wel** aanleiding de ontwerp-omgevingsvisie te wijzigen.

- We wijzigen de huidige tekst door de tekst in Hoofdstuk 8.2, eerste alinea, 2e zin: 'De verwachting is dat de wettelijke grenswaarden worden aangescherpt, maar ook na de aanscherping valt de luchtkwaliteit in Stadskanaal naar verwachting binnen de voorgestelde wettelijke kaders.' te

vervangen door: ‘Vanuit de EU zijn nieuwe en aangescherpte luchtkwaliteitsnormen voorgesteld. De luchtkwaliteit in Stadskanaal voldoet ook na deze aanscherping aan wettelijke kaders.’.

- We voegen de volgende tekst toe aan Hoofdstuk 8.2, 2e alinea: Gelet op de aanstaande aanscherpingen van de luchtkwaliteitsnormen zal de feitelijke luchtkwaliteit de grenzen naderen.
- We wijzigen de tekst in paragraaf 8.2. De nieuwe tekst na ‘als de standaardwaarden worden overschreden kan dat alleen zijn als’ wordt:
  Het aantoonbaar mogelijk is om geluidsbeperkende maatregelen te treffen die financieel doelmatig zijn en er geen overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard bestaan; en
  De grenswaarde niet wordt overschreden. Gestreefd wordt om waarden voor gecumuleerd geluid boven 66 dB te voorkomen; en
  Gemotiveerd kan worden dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, bijvoorbeeld doordat de nieuwe woning ook beschikt over een geluidluwe gevel waar het geluid wél aan de standaardwaarde voldoet en aan die zijde waar de geluidgevoelige ruimtes (woon- en slaapkamer) zijn gesitueerd.
  Veel gemeenten hebben lokale regels waarin is opgenomen in welke situaties het woon- en leefklimaat als aanvaardbaar wordt beoordeeld. We werken nadere regels uit met onder andere geluidproductieplafonds (GPP’s), tot die tijd geldt voor geluidgezoneerde industrieterreinen de Wet geluidhinder.
  Voor bestaande geluidgevoelige gebouwen of gebieden geldt dat het geluid in beginsel niet mag toenemen als gevolg van de wijziging van een weg of spoorweg. Daarnaast hebben gemeenten en provincies een monitoringsverplichting, waarmee ervoor wordt gezorgd dat het geluid niet zomaar hoger kan worden dan het nu al is. Onder meer Bedrijvenpark Stadskanaal (zie afbeelding 29), een trafostation (zie figuur 30), en het bedrijvenpark Zuid-Groningen (zie figuur 31) hebben een geluidszone.
- We wijzigen de tekst in paragraaf 8.2, blz. 50, onder sub 2. door daaraan toe te voegen de volgende tekst: ‘Overschrijding van de standaardwaarde op geluidgevoelige gebouwen wordt zoveel mogelijk voorkomen.’. Ook voegen we na de tekst onder sub 3. De volgende tekst toe: Daarnaast is er ter hoogte van de Van Boekerenweg op het adres Wildeplaats 1 Stadskanaal een geluidzone voor een trafostation vastgesteld (zie figuur 30). Tenslotte is er voor het Bedrijvenpark Zuid-Groningen een geluidzone vastgesteld (zie figuur 31).
- We wijzigen de tekst door aan de zin over lawaaisportcentrum en vliegveld op blz. 50 toe te voegen de volgende tekst: ‘Wel geldt voor de zone rond het lawaaisportcentrum dat het net zoals de andere genoemde geluidzones omgezet moet gaan worden naar geluidproductieplafonds.’.

2. Gemeente Westerwolde

Inbreng

<u>a. Bedrijvenpark Zuid Groningen (BZG)</u>

In jullie visie geven jullie aan dat zwaardere bedrijven mogelijk uitgefaseerd worden op de bedrijventerreinen Stadskanaal en Diddeldom en dat er geen nieuwe bedrijven met groot oppervlak en/of zwaardere industrie, agrofood en voedselverwerking toegelaten worden en dat hiervoor bovenregionaal wordt gekeken naar Bedrijvenpark Zuid-Groningen (BZG). In de basis een gedachte die we kunnen volgen. Wel willen we erop wijzen dat de ruimte ook op BZG

beperkt is met alle ontwikkelingen die hier reeds gaande zijn. Op bladzijde 23 wordt geschreven dat de contouren voor mogelijke uitbreidingen van bedrijvenpark Zuid-Groningen worden verruimd. Dit zou dan gelet op alle ontwikkelingen en zeker bij het eventueel uitfaseren nodig zijn. Eén van de meest logische uitbreidingsrichtingen is dan, mede gelet op de ligging van de kernen Ter Apelkanaal en Musselkanaal, noordwaarts en dus in de gemeente Stadskanaal. Wij zouden graag zien dat dit wat explicieter wordt benoemd en dat dit bijvoorbeeld ook een plek krijgt op de kaarten (bijvoorbeeld op afbeelding 12 op bladzijde 19).

Reactie gemeente:

We begrijpen de vraag voor het verduidelijken van mogelijk uitbreidingsrichting, echter, omdat dit nu nog te onduidelijk is, levert dit vooral ongewenste onduidelijkheid op. Bedrijvenpark Zuid-Groningen (BZG) biedt, in onze ogen, binnen de grenzen van beide gemeenten mogelijkheden tot uitbreiding. Vanzelfsprekend wordt hierbij eerst gekeken naar uitbreiding binnen eigen gemeentegrenzen. Alvorens dergelijke besluiten genomen kunnen worden dient er een zorgvuldig proces te worden gelopen. Dit proces is wat ons betreft een samenwerking tussen de gemeenten. Het voert te ver om detailkaarten op te nemen welke onterecht als plankaarten kunnen worden beoordeeld. In de tekst staat voldoende duidelijk opgenomen dat we vanuit onze gemeente verruimen de contouren voor mogelijke uitbreidingen van Bedrijvenpark Zuid-Groningen. Voordat dit ingevuld kan worden zullen we dit nog nader moeten uitwerken, waarbij we ook in overleg gaan met de gemeente Westerwolde.

b. Bedrijvigheid

Op bladzijde 24 wordt ingegaan op afbeelding 14 een staafdiagram die de verhouding laat zien tussen vraag en aanbod van bedrijventerreinen in de provincie Groningen (door Stec groep). Prognoses op basis van data uit het verleden kunnen snel achterhaald raken. De afgelopen twee jaar hebben ontwikkelingen rondom alleen al een Nedersaksenlijn en Tennet (380kv station) er bij ons in Westerwolde ieder geval toe geleid dat er juist een overvraag is ontstaan. De stelling 'op bestaande bedrijventerreinen in Oost-Groningen is voor veel verschillende typen bedrijven tot 2040 voldoende ruimte om zich te vestigen op nog uit te geven kavels' vinden we derhalve te stellig. Voor Westerwolde klopt deze bijvoorbeeld nu al niet meer gelet op de recente overvraag, laat staan over een periode van 40 jaar. Vooral omdat STEC in dat rapport toentertijd geen rekening heeft gehouden met toekomstige grote (ruimtelijke) ontwikkelingen in Oost-Groningen (bijvoorbeeld de Nedersaksenlijn).

Reactie gemeente:

We nemen de suggestie over. We verwijderen de afbeelding 14 met de staafdiagrammen over vraag en aanbod in paragraaf 4.2 Bedrijvigheid om snelle veroudering van de visie te voorkomen. Daarnaast voegen we toe de volgende verduidelijkende tekst: ‘Op bestaande bedrijventerreinen in Oost-Groningen is de toekomstige vraag naar en ruimte voor de vestiging van bedrijven lastig te voorspellen. Dit komt door diverse ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de realisatie van de Nedersaksenlijn en het 380 kV-station in onze buurgemeente Westerwolde.’.

c. Geurcontouren

Op bladzijde 51 wordt ingegaan op de geurcontouren van o.a. Avebe en Ten Kate Vetten. We denken jullie hier te begrijpen (ondanks de grote berekende geurcontouren is er geen ernstige geurhinder bekend). Maar zoals het er nu staat is het multi-interpretabel. Je zou namelijk ook kunnen lezen dat ze niet realistisch zijn in de zin dat ze (nog) groter zouden moeten zijn. Wellicht is het handig om dit te verduidelijken, zodat hier geen misverstanden over kunnen ontstaan.

Reactie gemeente:
We verduidelijken de tekst van paragraaf 8.2, blz. 51, onder geurhinder, op dit punt van geurhinder door de tekst na 'niet realistisch' aan te vullen met de volgende tekst: 'in praktijk is de geurbelasting minder dan berekend.'.

d. Liefstinghsbroek (stikstof)
Uit de OER blijken mogelijke risico's voor ontwikkelingen in relatie tot stikstofdepositie in het Liefstinghsbroek. Uiteraard dienen toekomstige ontwikkelingen te voldoen aan de regels rond stikstofdepositie (Aerius). We zijn benieuwd naar de visie van de gemeente Stadskanaal hoe hier mee om te gaan in het licht van deze ontwikkelingen ook in relatie tot een toekomstbestendige landbouw.
Reactie gemeente:
Op het gebied van stikstof en de transitie in het landelijk gebied volgen we de landelijke ontwikkelingen. Momenteel is het onzeker hoe dit proces voortgezet wordt, maar als gemeente volgen we de landelijke wet- en regelgeving. Daarnaast denken we mee over en scheppen voorwaarden voor innovaties en toekomstbestendige ontwikkelingen in de landbouw (binnen de wettelijke kaders).

e. Fiets- en wandelnetwerk
De gemeente geeft in de visie aan te investeren in het fiets- en wandelnetwerk. We zien enkele nieuwe verbindende structuren. Opvallend is dat in de OER dit niet zo duidelijk wordt aangegeven. Daar staat niets over de versterking van de wandel- en fietsstructuren. Dus daar waar eerder de groenblauwe dooradering en het verbinden van de Hondsrug en Westerwolde hoog op de agenda stonden, zien we deze niet meer terug in de visie. We zijn benieuwd waarom niet. Uiteraard gaat een groen blauwe dooradering heel goed samen met (nieuwe) fiets- en wandelstructuren. Op pagina 31 ontbreekt Oldambt bij Oost-Groningen.
Reactie gemeente:
De groenblauwe dooradering zoals genoemd in paragraaf 7.2 onder biodiversiteit staat inderdaad hoog op de agenda en is voornamelijk opgenomen als sturend principe bij ruimtelijke afwegingen. De verbinding van de Hondsrug en Westerwolde zullen we expliciet benoemen. Ondanks dat dit misschien te concreet is voor de omgevingsvisie, is dit wel waar we als gemeente op inzetten. Daarnaast behelst het investeren in het fiets- en wandelnetwerk met name het verstevigen van bestaande structuren. Dat wil zeggen het moderniseren van fiets- en voetpaden om gestegen snelheden te accommoderen door fietspaden te verbreden en het verbreden en egaliseren van voetpaden om mindervaliden beter tot dienst te kunnen zijn. Ook wordt er bij onderhoud en nieuwe ontwikkelingen gekeken naar het vooropstellen van de kwetsbare verkeersdeelnemer, conform het STOMP-principe, hierbij valt te denken aan de fietsers in de voorrang brengen binnen de bebouwde kom en het verwijderen van obstakels in de openbare ruimte zoals paaltjes en hekwerken. We wijzigen de tekst om zo dit punt over fiets- en wandelstructuren te verduidelijken. De nieuwe tekst in de laatste alinea van paragraaf 5.1 wordt dan: 'De fiets- en wandelroutes zijn ook belangrijke verbindingen voor ons recreatieve netwerk. Zo kunnen onze inwoners genieten van onze natuurgebieden en recreatie op het water. Daarvoor kijken we ook naar omliggende natuur- en recreatiegebieden: samen met onze buurgemeenten willen de fiets- en wandelverbindingen met onder meer de Hondsrug en Westerwolde verbeteren.'

f. Wonen
In paragraaf 4.1 wordt de ambitie van het bouwen van ongeveer 800 woningen tot 2030 gerelateerd aan de ‘ladder voor woningbouw’, maar niet per se gerelateerd aan grondposities. Wil de gemeente Stadskanaal een actief grondbeleid voeren als de noodzaak hiertoe blijkt bijvoorbeeld als de 5e trede van de ladder is bereikt?
Reactie gemeente:
Op korte termijn starten wij met de herziening van ons grondbeleid. Onderdeel hiervan is ook het bepalen of wij actief grondbeleid gaan toepassen en zo ja, voor welke locaties en onder welke voorwaarden. Voor nu is dat derhalve nog niet aan te geven.

g. Bereikbaarheid en mobiliteit
1. Op pagina 27 worden de (grensoverschrijdende) fietsverbindingen naar Ter Apelkanaal (bij Zandberg) gemist. Deze heeft de Provincie ook aangemerkt als Provinciale Basisfietsroute in hun Uitvoeringsplan Fiets. Deze is juist ook belangrijk voor ketenmobiliteit. Zeker als er een treinstation in Stadskanaal komt (Voor – en na transport op de fiets). Stadskanaal schrijft ook zelf in de visie bij openbaar vervoer het volgende: ‘Alle haltes zijn goed en veilig bereikbaar voor fietsers en voetgangers’.
Reactie gemeente:
Wij onderschrijven de suggestie. We wijzigen de visie kaart ‘Bereikbaarheid en mobiliteit’ door de provinciale basisfietsroutes, zoals de verbinding naar Ter Apelkanaal, op te nemen.

2. Qua OV verbindingen staan er lijnen aangegeven waar nu geen bussen rijden. Dat begrijpen we uiteraard omdat hier ambities liggen. Wat dan vreemd is dat er geen lijnen staan aangegeven waar nu wel bussen rijden. We doelen hier o.a. op de buurtbus 512 van Sellingen naar Stadskanaal. En ook de OV-verbinding bij Musselkanaal wordt op de kaart gemist (lijn 73).
Reactie gemeente:
Het idee van de aangegeven buslijnen is niet zozeer om de huidige situatie weer te geven als wel om aan te geven dat we de kernen graag bereikbaar willen houden met buslijnen. Specifieke buslijnen staan er derhalve niet in, deze veranderen ook regelmatig. Het gaat om een abstractere visie en ambitie op hoe we het busvervoer zien in 2040.

3. We merken op dat Stadskanaal een stap terug doet voor wat betreft de verdubbeling van de N366. Hetgeen in licht van de Nedersaksenlijn te begrijpen valt. Wel is het handig om dit toch in het achterhoofd te blijven houden.
Reactie gemeente:
Het is niet juist dat we een stap terugdoen, het geval is dat wij ook de verdubbeling nastreven, maar met dien verstande dat we in de visie opnemen dat we hier zelf geen actieve inzet voor plegen.

4. Voor wat betreft de 60km zones op wegen in het buitengebied willen we meegeven dat dit gevolgen kan hebben voor de aanrijtijden van de hulpdiensten die toch al vaak onder druk staan in dit gebied. Maar ook de bereikbaarheid en snelheid van het OV (bus) die hierdoor ook afneemt. En uiteraard dient er rekening te worden gehouden met een goede afstemming van bebording rond de gemeentegrenzen.
Reactie gemeente:
Voor wat betreft de exploitatiemogelijkheden van het OV wordt uiteraard bij elke wijziging contact gehouden met het OV-bureau om de bus zo min mogelijk in de weg te zitten. Wij zijn het eens dat de busverbindingen al dusdanig onder druk staan en zijn daardoor erg terughoudend met snelheidsremmingen op vaste busroutes. De overgang van 80 naar 60 km/u in de buitengebieden geldt niet voor de wegen met een doorstromende functie (bijv. Onstwedderweg) maar voor de landswegen waar woonfuncties zich aan de weg verbinden, 60km/u biedt hier een dusdanige verhoging van de verkeersveiligheid doordat op punten de fietser (en wandelaar) zich ook op de rijbaan kunnen bevinden. Verder heeft het tot doel de leefbaarheid van het landelijk gebied te verbeteren. De overgang van 80 naar 60km/u in gedeelten van de buitengebieden is voor Stadskanaal niet uniek. Als dit voor aanrijtijden een substantieel probleem vormt dan zal dat in het gehele land het geval zijn. De gemeente heeft vier keer per jaar verkeersoverleg met o.a. politie en brandweer. Hierbij kunnen dergelijke knelpunten besproken worden. Overkoepelend zal deze trend van het verlagen van de snelheid in het buitengebied opgepakt moeten worden op beleidsniveau bij de hulpdiensten.

5. Tot slot willen we in het kader van de snellaadinfrastructuur erop wijzen dat de provincie ook bezig is met een plankaart voor een regionaal dekkend snellaadnetwerk.
Reactie gemeente:
De reactie is juist en in onze tekst hebben wij dan ook opgenomen dat we regionale en landelijke ontwikkelingen volgen en verwerken in ons beleid. Daarbij zijn wij op de hoogte van de provinciale inzet op het gebied van snellaadinfrastructuur.

Reactie op inbreng
De reactie is hierboven per onderdeel van de zienswijze gegeven.

Conclusie
De zienswijze geeft **wel** aanleiding de ontwerp-omgevingsvisie te wijzigen:

- We verwijderen afbeelding 14 met de staafdiagrammen over vraag en aanbod om snelle veroudering van de visie te voorkomen. Daarnaast voegen we toe de volgende verduidelijkende tekst: Op bestaande bedrijventerreinen in Oost-Groningen is de toekomstige vraag naar en ruimte voor de vestiging van bedrijven lastig te voorspellen. Dit komt door diverse ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de realisatie van de Nedersaksenlijn en het 380 kV-station in onze buurgemeente Westerwolde.
- We verduidelijken de tekst van paragraaf 8.2, blz. 51, onder geurhinder, op dit punt van geurhinder door de tekst na ‘niet realistisch’ aan te vullen met de volgende tekst: ‘in praktijk is de geurbelasting minder dan berekend.’
- We wijzigen de omgevingsvisie omzo dit punt over fiets- en wandelstructuren te verduidelijken. De nieuwe tekst in de laatste alinea van paragraaf 5.1 wordt dan: ‘De fiets- en wandelroutes zijn ook belangrijke verbindingen voor ons recreatieve netwerk. Zo kunnen onze inwoners genieten van onze natuurgebieden en recreatie op het water. Daarvoor kijken we ook naar omliggende natuur- en recreatiegebieden: samen met onze buurgemeenten willen de fiets- en wandelverbindingen met onder meer de Hondsrug en Westerwolde verbeteren.’

- We wijzigen de visie kaart ‘Bereikbaarheid en mobiliteit’ door de provinciale basisfietsroutes, zoals de verbinding naar Ter Apelkanaal, op te nemen.

3. (Anoniem)

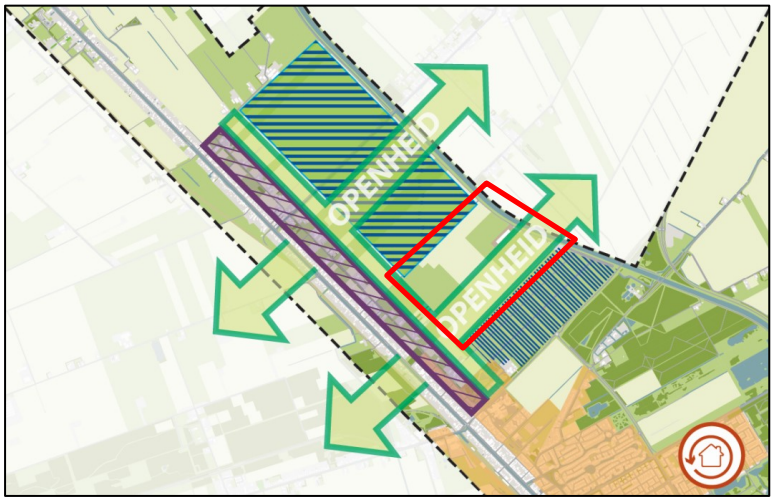
Inbreng

a. Afbakening zonneparken op kaarten

1. Ontbreken van arcering in oplaadzone Noorderdiep. Tussen een pijl voor openheid en het gerealiseerde zonnepark Van Boekerenweg ligt een stuk grond zonder de arcering voor zoekgebied zonneparken.

<u>Reactie gemeente:</u>

Het gaat hier inderdaad om een hiaat, het betreft onderstaande plek op de kaart ‘Wonen en bedrijvigheid’, wij zullen deze corrigeren. We nemen op de kaart ‘Wonen en bedrijvigheid’ ook voor het ontbrekende deel van de oplaadzone Noorderdiep de arcering voor zoekgebied zonneparken op.



2. Ontbreken arcering zonnepark Gedempte Vleddermond, dit is nu alleen agrarisch.

<u>Reactie gemeente:</u>

Het gaat hier om onderstaande plek met rode lijn omgeven op de kaart, wij zullen deze corrigeren want hier mist inderdaad een arcering ter plaatse van een vergund en gerealiseerd bestaand zonnepark aan de Gedempte Vleddermond te Stadskanaal (zie rode lijn). We nemen op de kaart 'Wonen en bedrijvigheid' ter hoogte van het zonnepark aan Gedempte Vleddermond een arcering 'Bestaand zonneveld' op.



3. Juist wel intekenen zonnepark Obton op bedrijventerrein Vleddermond. Dit is een bestaande bestemming bedrijventerrein die wij ook benoemen in de zienswijzen als uitbreiding voor bedrijvigheid tot 2040.

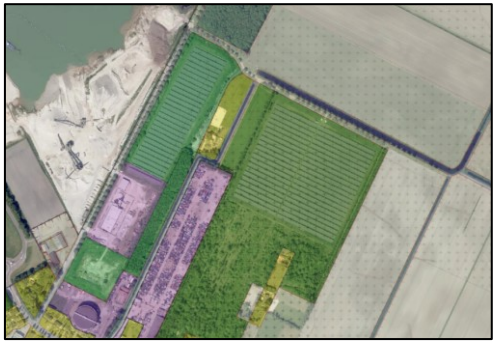
<u>Reactie gemeente:</u>

Het betreft het onderstaande met rode lijn omgeven terrein waar een zonnepark is vergund. In de tekst van de visie is voldoende duidelijk opgenomen dat hier bij beëindigen van het zonnepark ruimte voor nieuwe bedrijven komt. Dat maakt dat de visie niet aangepast hoeft te worden.



4. Afbakening zonnepark Alteveer klopt niet, is geen aaneengesloten stuk, de autosloperij ligt er nog tussen.
Reactie gemeente:
De opmerking is terecht. Het gaat hier om de in onderstaande afbeelding aangegeven plek van het zonnepark Alteveer op de kaart. Het linkerdeel van het uit twee gebieden bestaande zonnepark is te diep naar de Beumeesweg ingetekend. Wij wijzigen (verkleinen) op de kaart 'Wonen en bedrijvigheid' de arcering voor het zonnepark conform de vergunde situatie zoals hieronder aangegeven met rode lijnen.


Uitsnede visiekaart 'Wonen en bedrijvigheid'


Uitsnede Chw-bestemmingsplan gemeente Stadskanaal

b. CO2-uitstoot
De bron in de tekst is verouderd (pagina 16), data 2022 is beschikbaar. Dit najaar is data 2023 beschikbaar, kunnen wij dit nog verwerken in oktober? In 2022 was de reductie van uitstoot 59,9% ten opzichte van 1990.

Reactie gemeente:
Het gaat om paragraaf 3.2 onder duurzaamheid en circulariteit waarin staat dat de reductie in 2021 52% is. Omdat er nieuwe informatie beschikbaar is over het jaar 2023, zullen we de opmerking verwerken in de tekst. We wijzigen de tekst in paragraaf 3.2 onder duurzaamheid en circulariteit zodanig dat we opnemen dat in 2023 de reductie 59,9% bedroeg.

Reactie op inbreng
De reactie is hierboven per onderdeel van de zienswijze gegeven.

Conclusie
De zienswijze geeft **wel** aanleiding de ontwerp-omgevingsvisie te wijzigen.

- We nemen op de kaart 'Wonen en bedrijvigheid' ook voor het ontbrekende deel van de oplaadzone Noorderdiep de arcering voor zoekgebied zonneparken op.
- We nemen op de visiekaart 'Wonen en bedrijvigheid' ter hoogte van het zonnepark aan Gedempte Vleddermond een arcering 'Bestaand zonneveld' op.
- We wijzigen de tekst in paragraaf 3.2 onder duurzaamheid en circulariteit zodanig dat we opnemen dat in 2023 de reductie 59,9% bedroeg.

4. (Anoniem)

Inbreng
Er staat nu in paragraaf 7.3: *Wij willen de mogelijkheden gaan verruimen voor het starten of uitbreiden van bijvoorbeeld bed & breakfasts, kleinere campings en hotels. Tegelijkertijd kiezen we ervoor om geen nieuwe grootschalige recreatie, zoals pretparken en bungalowparken, toe te laten buiten de bestaande planologische mogelijkheden voor grootschalige recreatie aan de Kettingwijk. Daar staan we ook geen andere ruimtelijke bestemmingen toe. Ons landelijk gebied is vooral geschikt voor kleinschalige recreatie en overnachting, wat goed aansluit bij de kernkwaliteiten en waarvoor we de mogelijkheden willen verruimen.*

Oftewel we noemen dat grootschalige recreatieve voorzieningen buiten Kettingwijk niet zijn toegestaan. Dit is in strijd met de algemene uitgangspunten zoals verwoord in de Economische Agenda vanuit Nij Begun en de input vanuit de Baanbreker Vrijetijdseconomie, waar we juist wel willen onderzoeken of er grootschalige dagrecreatieve voorzieningen mogelijk zijn. Daarnaast zijn we in de gemeente bezig met een kadernota vrijetijdseconomie die sterk aansluit bij de doelstellingen en uitgangspunten zoals verwoord in de Economische Agenda en de Baanbreker Vrijetijdseconomie. In hoeverre is het mogelijk om een nuancering te maken als het gaat om het toestaan van grootschalige activiteiten, namelijk om wel dagrecreatieve voorzieningen toe te staan, terwijl we de grootschalige recreatieve nachtverblijven blijven uitsluiten? Daarnaast is er wel een tekort aan bedden voor overnachtingsmogelijkheden.

Reactie op inbreng
Inderdaad is de tekst in paragraaf 7.3 onder 'Vrijetijdseconomie en recreatie' over de grootschalige recreatie nu iets te algemeen geformuleerd. Daar waar het gaat om nieuwe grootschalige recreatieve verblijfsvoorzieningen willen we deze inderdaad, behoudens bestaande planologische mogelijkheden, niet op

voorhand toestaan. Wij willen wel de mogelijkheden gaan verruimen voor het starten of uitbreiden van kleinschalige recreatieve verblijfsrecreatie, zoals bed & breakfasts, kleinere campings en hotels.
Voor wat betreft de grootschalige recreatie in de vorm van dagrecreatieve voorzieningen geldt dat hier wel behoefte en markt voor is. Het gaat dan om voorzieningen die passend zijn bij de identiteit en het verhaal van de gemeente Stadskanaal en het grotere gebied eromheen. Vanuit de Economische Agenda Nij Begun worden er middelen beschikbaar gesteld om de ontwikkeling hiervan te stimuleren. Dit wordt benadrukt in de Baanbreker Vrijetijdseconomie, die als input dient voor de pijler Vrijetijdseconomie in de Economische Agenda. Het toekomstige gemeentelijke beleid vrijetijdseconomie zal ook gaan inspelen op deze mogelijkheden voor de doorontwikkeling van het dagrecreatief aanbod.

Daarom wijzigen we de tekst als volgt. We vervangen de tweede alinea in paragraaf 7.3, blz. 44, door de volgende tekst: 'In de regio willen we het aantal overnachtingen in 20230 verdubbelen ten opzichte van de periode 2015-2019. Op dit moment is er in de regio een tekort aan overnachtingsmogelijkheden, en bij verdere groei is ook een groei van het aantal bedden gewenst. Initiatief voor het realiseren van aanvullende overnachtingscapaciteit ligt bij de markt. Wij willen de mogelijkheden gaan verruimen voor het starten of uitbreiden van bijvoorbeeld bed & breakfasts, kleinere campings en hotels. Tegelijkertijd kiezen we ervoor om geen nieuwe grootschalige recreatie, zoals pretparken en bungalowparken, toe te laten buiten de bestaande planologische mogelijkheden voor grootschalige recreatie aan de Kettingwijk. Daar staan we ook geen andere ruimtelijke bestemmingen toe. Ons landelijk gebied is vooral geschikt voor kleinschalige recreatie en overnachting, wat goed aansluit bij de kernkwaliteiten en waarvoor we de mogelijkheden willen verruimen. We willen vooral in het bestaand stedelijk gebied ruimte bieden aan initiatieven voor grootschaligere dagrecreatie. Ons landelijk gebied is vooral geschikt voor kleinschaligere recreatie en overnachting. Daarom willen we grotere initiatieven voor dagrecreatie via maatwerkafwegingen toetsen om ook de andere belangen van het landelijk gebied te behartigen. Nieuwe grootschalige recreatieve verblijfsvoorzieningen in het landelijk gebied willen we, behoudens bestaande planologische mogelijkheden, niet op voorhand toestaan.'

Conclusie

De zienswijze geeft **wel** aanleiding de ontwerp-omgevingsvisie te wijzigen. We vervangen de tweede alinea in paragraaf 7.3, blz. 44, door de volgende tekst: 'In de regio willen we het aantal overnachtingen in 20230 verdubbelen ten opzichte van de periode 2015-2019. Op dit moment is er in de regio een tekort aan overnachtingsmogelijkheden, en bij verdere groei is ook een groei van het aantal bedden gewenst. Initiatief voor het realiseren van aanvullende overnachtingscapaciteit ligt bij de markt. Wij willen de mogelijkheden gaan verruimen voor het starten of uitbreiden van bijvoorbeeld bed & breakfasts, kleinere campings en hotels. Tegelijkertijd kiezen we ervoor om geen nieuwe grootschalige recreatie, zoals pretparken en bungalowparken, toe te laten buiten de bestaande planologische mogelijkheden voor grootschalige recreatie aan de Kettingwijk. Daar staan we ook geen andere ruimtelijke bestemmingen toe. Ons landelijk gebied is vooral geschikt voor kleinschalige recreatie en overnachting, wat goed aansluit bij de kernkwaliteiten en waarvoor we de mogelijkheden willen verruimen. We willen vooral in het bestaand stedelijk gebied ruimte bieden aan initiatieven voor grootschaligere dagrecreatie. Ons landelijk gebied is vooral geschikt voor kleinschaligere recreatie en overnachting. Daarom willen we grotere initiatieven voor dagrecreatie via maatwerkafwegingen toetsen om ook de andere belangen van het landelijk gebied te behartigen. Nieuwe grootschalige recreatieve verblijfsvoorzieningen in het landelijk gebied willen we, behoudens bestaande planologische mogelijkheden, niet op voorhand toestaan.'

5. Algemeen tekstueel en afbeeldingen

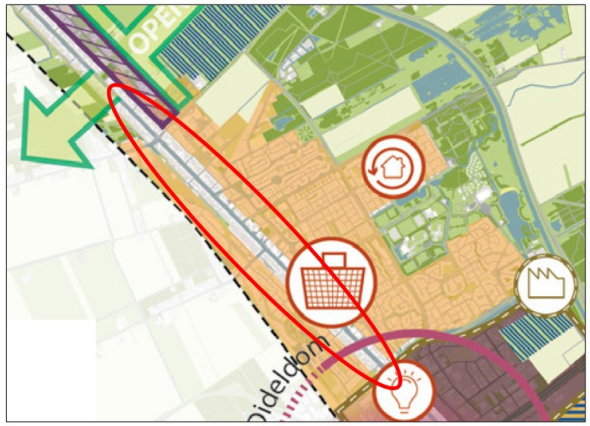
Inbreng

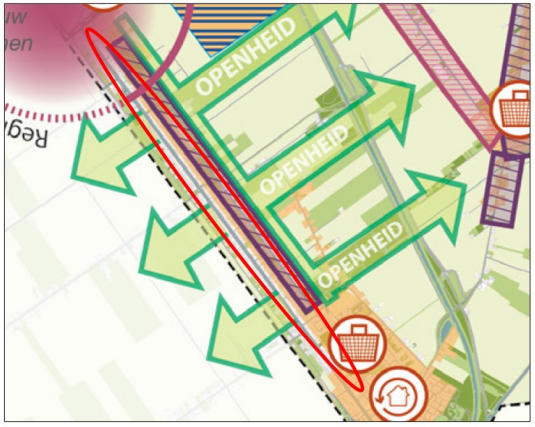
a. Algemene tekstuele verbeterpunten

Op diverse plekken is de tekst verbeterd, zonder inhoudelijke wijzigingen door te voeren. Deze wijzigingen nemen we hier niet per stuk op, dat voert te ver. Wel is benoemd dat op blz. 40, in H7.1, onder ‘Groenblauw, natuur voor iedereen’ en in de keuzetabel achter dit hoofdstuk de tekst over de groene long is aangepast, zodat deze tekst beter aansluit bij de bestaande tekst over zone 1 in het blauwe kader op de volgende bladzijde. We voegen de volgende tekst toe in de algemene tekst in H7.1 onder ‘Groenblauw, natuur voor iedereen’ zodat deze tekst beter aansluit bij de bestaande tekst over zone 1 in het blauwe kader op de volgende bladzijde: de twee uitzonderingen op het principe van niet bouwen in de groene long. Dit is ook in de keuzetabel aan het einde van dit hoofdstuk opgenomen ter verduidelijking.

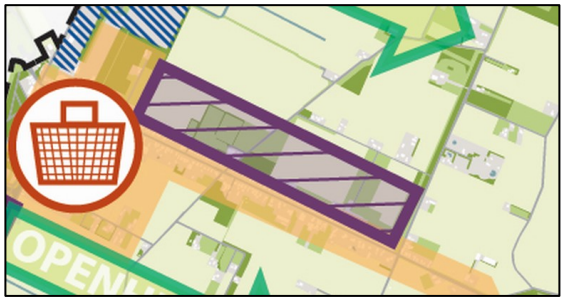
b. Ook is een wijziging in de visiekaart Wonen en bedrijvigheid aangebracht om de leesbaarheid van de kaart te vergroten en een administratieve correctie door te voeren. Het gaat om de volgende wijzigingen.

1. De oranje kleur is opgenomen voor ‘bestaande kern’, maar binnen de kernen SKN en MSK mist deze kleur nu ter hoogte van de bebouwing aan weerszijden van het kanaal, zie hieronder voor twee voorbeelden. Deze oranje kleur voegen we over de hele lengte van het kanaal in ter hoogte van de bestaande bebouwing.





2. Alteveer, Beumeesweg noordzijde, de aanduiding ‘inbreiding dorpslint’ kan vervallen, want gebleken is dat deze locatie feitelijk al opgevuld is.




Algemene diepte van de aanduiding in- en uitbreiding linten. De diepte van de aanduiding maken we smaller en brengen deze terug tot 50 meter diepte vanaf het hart van de weg. Dit maakt dat het duidelijker is dat inbreiding op percelen direct aan de weg gelegen moet gebeuren, niet ook achter het bestaande lint aan een weg.

Reactie op inbreng

Zie bovenstaande.

Conclusie

- We voegen de volgende tekst toe in de algemene tekst in H7.1 onder ‘Groenblauw, natuur voor iedereen’ zodat deze tekst beter aansluit bij de bestaande tekst over zone 1 in het blauwe kader op de volgende bladzijde: de twee uitzonderingen op het principe van niet bouwen in de groene long. Dit is ook in de keuzetabel aan het einde van dit hoofdstuk opgenomen ter verduidelijking.
- De oranje kleur is opgenomen voor ‘bestaande kern’, maar binnen de kernen SKN en MSK mist deze kleur nu ter hoogte van de bebouwing aan weerszijden van het kanaal, zie hieronder voor twee voorbeelden. Deze oranje kleur voegen we over de hele lengte van het kanaal in ter hoogte van de bestaande bebouwing.
- Alteveer, Beumeesweg noordzijde, de aanduiding ‘inbreiding dorpslint’ kan vervallen, want gebleken is dat deze locatie feitelijk al opgevuld is.
- Algemene diepte van de aanduiding in- en uitbreiding linten. De diepte van de aanduiding maken we smaller en brengen deze terug tot 50 meter diepte vanaf het hart van de weg. Dit maakt dat het duidelijker is dat inbreiding op percelen direct aan de weg gelegen moet gebeuren, niet ook achter het bestaande lint aan een weg.