

Gedeputeerde Staten van Overijssel;

Gelet op artikel 5.44, 5.44a en 5.49 van de Omgevingswet en artikel 5.5 Omgevingsbesluit

BESLUITEN:

op grond van het Verkenningenrapport inclusief plan-mer (bijlage 1) de ontwerp voorkeursbeslissing vast te stellen, gericht op het uitvoeren van het project DON-West met de volgende voorkeustracé's:

Deelproject 1: Steenwijk Onna – Meppel Noord: tracéalternatief Oost

Deelproject 2: Meppel Noord – Zwolle Hessenweg: tracéalternatief Oost

Deelproject 3: Zwolle Berkummerbroekweg – Sekdoorn: tracéalternatief Oost

1. Aanleiding project DON-West: verminderen van netcongestie

Netbeheerder TenneT TSO B.V. (hierna: TenneT) versterkt in heel Nederland het (hoogspannings-) elektriciteitsnetwerk. Dit is nodig omdat het elektriciteitsgebruik in ons land stijgt en omdat we steeds meer duurzame energie opwekken. Steeds meer mensen hebben een elektrische auto, gaan elektrisch koken of verwarmen hun huis elektrisch. Daarnaast stijgt het aanbod van energie uit duurzame bronnen zoals windturbines en zonneparken. Deze stroom moet getransporteerd worden op het hoogspanningsnetwerk. Volgens berekeningen van TenneT is de huidige transportcapaciteit in delen van het Drentse en Overijsselse hoogspanningsnetwerk onvoldoende.

Om de transportcapaciteit te vergroten zijn nieuwe hoogspanningsstations en -verbindingen nodig. Het project Drents Overijsselse Netversterking (DON) is erop gericht om bestaande knelpunten op te lossen.

De kabelprojecten zijn opgedeeld in twee delen: project DON-West en project DON-Oost. Deze twee projecten worden parallel ontwikkeld. De activiteiten die binnen de projecten voorzien zijn zorgen ervoor dat de capaciteit van het elektriciteitsnetwerk wordt vergroot en dat nieuwe stations door de te realiseren kabels worden aangesloten op het bovenliggende hoogspanningsnet. Deze voorkeursbeslissing heeft betrekking op project DON-West.

2. Wettelijk kader: projectprocedure uit Omgevingswet

De voorgenomen ondergrondse hoogspanningskabels van het project DON lopen door verschillende gemeenten in de provincies Overijssel en Drenthe. Om te voorkomen dat verschillende gemeenten besluiten moeten nemen over hetzelfde project, hebben Overijssel en Drenthe met de betrokken gemeenten in hun provincie afgesproken om de projectprocedure uit afdeling 5.2 van de Omgevingswet (Ow) te volgen om dit project juridisch-planologisch mogelijk te maken.

Op grond van artikel 5.44 Ow kunnen Gedeputeerde Staten een projectbesluit vaststellen. Bij provinciegrensoverschrijdende projecten is de provincie waarin het project in hoofdzaak is gelegen bevoegd het projectbesluit vast te stellen (artikel 5.44a Ow zgn. voorrangregel). Voor het project DON-West neemt Gedeputeerde Staten van de provincie Overijssel het projectbesluit. Voor het project DON-Oost neemt Gedeputeerde Staten van de provincie Drenthe het projectbesluit. Tussen de provincie Overijssel en Drenthe zijn hierover werkafspraken gemaakt.

3. De stappen in de projectprocedure

De projectprocedure bestaat uit 5 stappen:

- kennisgeving voornemen
- kennisgeving participatie
- verkenning
- voorkeursbeslissing inclusief plan-mer
- (ontwerp) projectbesluit inclusief plan- en project-mer

Er bestaat voor dit project geen verplichting op grond van artikel 5.4 Omgevingsbesluit (Ob) om een voorkeursbeslissing te nemen. Vanuit zorgvuldigheidsoverwegingen is toch gekozen voor de procedurestap van een voorkeursbeslissing. De voorkeursbeslissing moet voldoen aan de eisen van artikel 5.49 Ow en artikel 5.5 Ob.

De voorkeursbeslissing is een procedurestap waarvoor een plan-m.e.r.-plicht kan gelden. Dit is het geval wanneer de voorkeursbeslissing het kader vormt voor een projectbesluit dat aanzienlijke milieueffecten kan hebben (artikel 16.36, lid 4 Omgevingswet)

Van 22 juni 2023 tot en 2 augustus 2023 heeft de toelichting op de 'Kennisgeving voornemen, participatie en milieueffectrapportage' (hierna: toelichting) ter inzage gelegen (stap 1 en 2 gecombineerd) en heeft de commissie m.e.r. advies hierover uitgebracht. Ook is de toelichting voorgelegd aan de wettelijke adviseurs, maatschappelijke organisaties en relevante bestuursorganen.

Iedereen heeft de mogelijkheid gehad om oplossingsrichtingen aan te dragen voor de gestelde opgave. In de reacties op de Kennisgeving voornemen, participatie en start m.e.r.-procedure en de bijbehorende toelichting zijn geen nieuwe oplossingsrichtingen aangedragen.

Inmiddels is de verkenning uitgevoerd (stap 3) en is een Verkenningenrapport inclusief plan-mer (**bijlage 1**) opgesteld. De reactienota waarin de beantwoording van de zienswijze is opgenomen en het advies van de Commissie mer. zijn als bijlagen bij het plan-mer gevoegd. Het advies van de Commissie mer is verwerkt in het opgestelde plan-mer.

Voorliggend document is de voorkeursbeslissing van Gedeputeerde Staten en vormt daarmee stap 4 uit de projectprocedure.

4. Algemeen omgevingsproces en betrokken overheden

4.1 Participatienota

Om het participatieproces zo goed mogelijk in te richten, is er een Participatienota (bijlage 2 bij het Verkenningenrapport) opgesteld. In dit document is opgenomen welke participatiemomenten er zijn geweest en welke partijen hierbij betrokken waren. Vanaf de Kennisgeving participatie tot de voorkeursbeslissing zijn onder andere de volgende participatiemiddelen aan bod gekomen: projectwebsite Drents Overijsselse Netversterking (www.tennet.eu/don), schriftelijke en digitale communicatie waarbij de omgeving op de hoogte wordt gehouden van de ontwikkelingen en inloopavonden. In de participatienota is beschreven wat er is opgehaald met deze participatiemiddelen. Zoals hiervoor al is aangegeven zijn er geen andere oplossingsrichtingen voor de opgave aangedragen.

4.2 Raadpleging van betrokken gemeenten en provincie Drenthe

Omdat er sprake is van een gemeentegrens overschrijdend plan en een regionaal belang hebben de gemeenten Steenwijkerland, Meppel, Staphorst, Dalfsen, De Wolden en Zwolle eind 2022 en begin 2023 ingestemd met het voornemen van Gedeputeerde Staten van de provincies Overijssel en Drenthe om een projectprocedure te volgen.

Gedeputeerde Staten van Overijssel zijn het bevoegd gezag voor het projectbesluit voor DON-West. De betrokkenheid van gemeenten blijft van groot belang voor dit project. Maandelijks worden gemeenten bijgepraat in een ambtelijke begeleidingsgroep. Ook is de concept ontwerp voorkeursbeslissing besproken in een bestuurlijk overleg. Vijf gemeenten en de provincie Drenthe hebben daarin laten weten zich te kunnen vinden in de voorkeursbeslissing. De gemeente Staphorst heeft laten weten bij voorkeur een andere tracékeuze te willen (voor deelproject 2) omdat het gekozen voorkeurstracé op een aantal punten beperkend kan werken op in de toekomst verwachte ruimtelijke ontwikkelingen. TenneT heeft in het bestuurlijk overleg met de gemeenten toegezegd in de ontwerpfase zoveel mogelijk rekening te houden met de ontwikkelingen (voor zover deze concreet worden) bijvoorbeeld door gebruik te maken van gestuurde boringen. Vanuit milieutechnische overwegingen blijft de provincie bij haar voorkeurstracé. Gedeputeerde Staten van Drenthe hebben met een brief aangegeven geen bezwaren te hebben tegen de voorliggende ontwerp-voorkeursbeslissing voor zover dit het grondgebied van de provincie Drenthe betreft.

5. De drie deelprojecten

DON West bestaat uit de volgende deelprojecten:

deelproject 1: Steenwijk Onna - Meppel Noord;
deelproject 2: Meppel Noord - Zwolle Hessenweg;
deelproject 3: Zwolle Berkummerbroekweg - Sekdoorn.

De begin- en eindpunten van de tracéalternatieven uit de verschillende deelprojecten binnen DON-West worden bepaald door de ligging van de stationslocaties. Het plangebied voor project DON-west strekt zich uit over de gemeenten Steenwijkerland, Meppel, Staphorst, Dalfsen, De Wolden en Zwolle.



Afbeelding 1 Kaart met de ligging van de drie verschillende deelgebieden per deelproject

5.1 Deelproject 1 Steenwijk Onna – Meppel Noord

Op bedrijventerrein Meppel Noord wordt een nieuw 110/10 kV-hoogspanningsstation gerealiseerd. Het hoogspanningsstation bestaat uit twee onderdelen, namelijk een 110 kV-deel van TenneT en een 10 kV-deel van Enexis. Tussen hoogspanningsstation Meppel (bestaand hoogspanningsstation) en Steenwijk Onna loopt momenteel een bovengrondse lijn. Deze lijn komt langs het nieuw aan te leggen hoogspanningsstation Meppel Noord. Deelproject 1 omvat de nieuwe hoogspanningsverbinding tussen het hoogspanningsstation Meppel Noord en Steenwijk Onna. Deze nieuwe verbinding zorgt ervoor dat de capaciteit van het elektriciteitsnetwerk tussen Steenwijk en Zwolle wordt vergroot. Nadat de nieuwe ondergrondse verbinding in gebruik is genomen, wordt de bestaande bovengrondse lijn vanaf mast 18A tot aan Steenwijk Onna verwijderd.

5.2 Deelproject 2 Meppel Noord – Zwolle Hessenweg

Op bedrijventerrein Meppel Noord wordt een nieuw 110/10 kV-hoogspanningsstation gerealiseerd. Het hoogspanningsstation bestaat uit twee onderdelen, namelijk een 110 kV-deel van TenneT en een 10 kV-deel van Enexis. Vanaf dit nieuw te bouwen hoogspanningsstation beoogt TenneT een directe ondergrondse 110kV verbinding naar het een nieuw te bouwen 110-kV hoogspanningsstation naast het bestaande hoogspanningsstation Zwolle Hessenweg. Deelproject 2 omvat de nieuwe hoogspanningsverbinding tussen het hoogspanningsstation Meppel Noord en Zwolle Hessenweg. Deze nieuwe verbinding zorgt ervoor dat de capaciteit van het elektriciteitsnetwerk tussen Meppel en Zwolle wordt vergroot.

5.3 Deelproject 3 Zwolle Berkummerbroekweg – Sekdoorn

Vanaf hoogspanningsstation Zwolle Berkummerbroekweg wordt een nieuwe ondergrondse 110kV verbinding gerealiseerd naar Sekdoorn. Daar wordt op portaal 19 (een brede mast waar verschillende kabels en leidingen samenkomen) aangesloten. Dat portaal is onderdeel van de bestaande verbinding (Harculo - Zwolle Weteringskade), die de stroom verder transporteert. Deze verbinding zorgt ervoor dat de druk op andere verbindingen verminderd wordt.

Bij alle drie deelprojecten geldt dat de aanleg van de ondergrondse hoogspanningskabels met een voltage van 110 kV op twee manieren kan plaatsvinden: via open ontgraving of via een gestuurde boring. Bij open ontgravingen komt de bovenkant van de kabel op minimaal 1,8 meter onder maaiveld te liggen in agrarische gebieden, zodat de grond hier bewerkt kan blijven worden. Afhankelijk van de rangschikking van de kabelsystemen zal de diepte van de kabel rond de 2 - 2,5 meter liggen. Op de plekken waar een gestuurde boring wordt toegepast, komt het tracé dieper te liggen (afhankelijk van het technisch ontwerp tussen 10 en 30 meter).

6. Trechteringsproces van deelgebieden naar drie tracéalternatieven per deelproject voor de kabelverbindingen

Voor elk van de drie deelprojecten zijn verschillende tracéalternatieven gemaakt voor de locatie van de kabelverbindingen. Deze tracé-alternatieven zijn zo verschillend mogelijk om alle mogelijkheden in het deelproject en bijbehorende milieueffecten te onderzoeken. Dit is in een aantal stappen gedaan met een steeds smallere strook: van 500 meter naar 150 meter naar 50 meter breed. Hierbij is gekeken naar de aanwezige belemmeringen zoals gebouwen, natuurgebieden, buisleidingen, windturbines, archeologische monumenten, hoogspanningsinfrastructuur, rijkswegen, spoorwegen, waterwegen, perceelgrenzen, autonome ontwikkelingen, waterwingebieden, rijksmonumenten, bosrijk gebied, natuurbeheerplannen van de provincies Overijssel en Drenthe en magneetveldcontouren rondom woningen. Zie voor meer informatie over de trechtering paragraaf 2.2 Verkenningenrapport (**bijlage 1**). Uiteindelijk leidt de trechtering per deelproject tot drie tracéalternatieven van elk 50 meter breed.

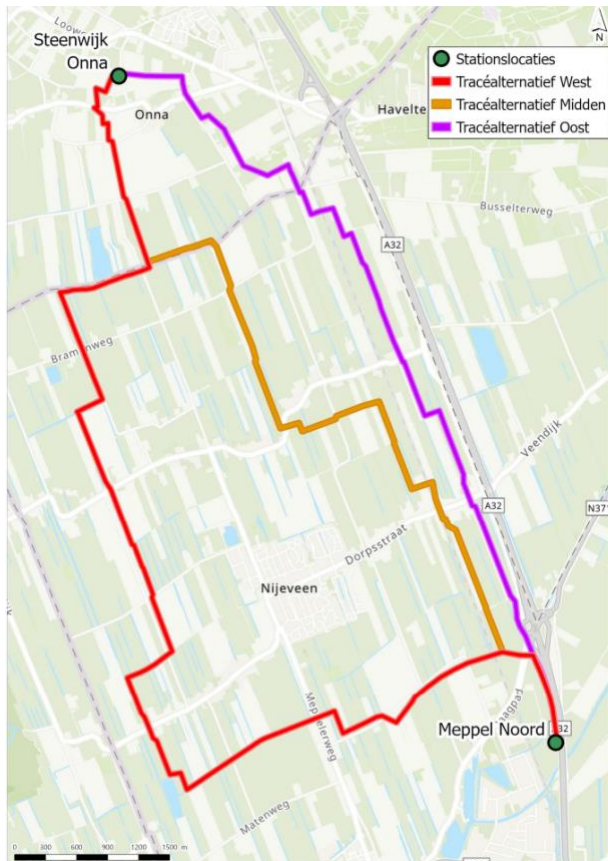
7. Vergelijking milieugevolgen per tracéalternatief per deelproject

Het plan-mer (bijlage 1 bij het Verkenningenrapport) geeft inzicht in de milieueffecten van de drie verschillende tracé-alternatieven van elk 50 meter breed. De tracé-alternatieven zijn beoordeeld op de thema's chemische bodemkwaliteit, grondverzet en invloed op bodemprofiel, draagkracht, grondwater, oppervlakte water, natura 2000, overig beschermde gebieden, houtopstanden, overige soorten, landschap op gebiedsniveau, landschap op objectniveau, historische stedenbouw, historische geografie, aardkunde, bekende archeologische waarden, verwachte archeologische waarden, externe veiligheid, geluid, magneetvelden, gezondheid, recreatie, landbouw, circulariteit en klimaat.

De aspecten met betrekking tot natuurgebieden (Natura 2000, overige beschermde gebieden en overige soorten) zijn bij alle tracéalternatieven hetzelfde gescoord. Zij zijn allen negatief ten opzichte van de referentiesituatie. Om de ernst van de milieueffecten voor natuurgebieden te bepalen, is er namelijk veldonderzoek nodig. Dit wordt pas uitgevoerd in het project-mer (volgende fase). Over het algemeen geldt wel dat een grotere afstand tot een natuurgebied de kans op negatieve milieueffecten significant verkleint. Mogelijke milieueffecten zijn oppervlakteverlies, stikstofdepositie, geluid, licht en trillingen. Milieueffecten op natuurgebieden zijn te mitigeren door onder de gebieden door te boren.

7.1 In plan-mer onderzochte tracés voor deelproject 1 Steenwijk Onna – Meppel Noord

Onderstaand een afbeelding met de drie onderzochte tracés voor het deelproject 1.



Afbeelding 2 Kaart Tracéalternatieven deelproject 1 Steenwijk Onna – Meppel Noord

Tracéalternatief West heeft een lengte van 13,8 kilometer en ligt ten westen van Nijeveen en Kolderveen. Vanuit Steenwijk Onna loopt deze verbinding in zuidwestelijke richting, waarna deze iets ten zuiden van Kolderveen naar het oosten loopt naar station Meppel Noord. Tracéalternatief West is onderscheidend doordat het niet langs de bestaande infrastructuur (snelweg A32, bestaande hoogspanningslijn en spoorlijn Meppel-Steenwijk) loopt.

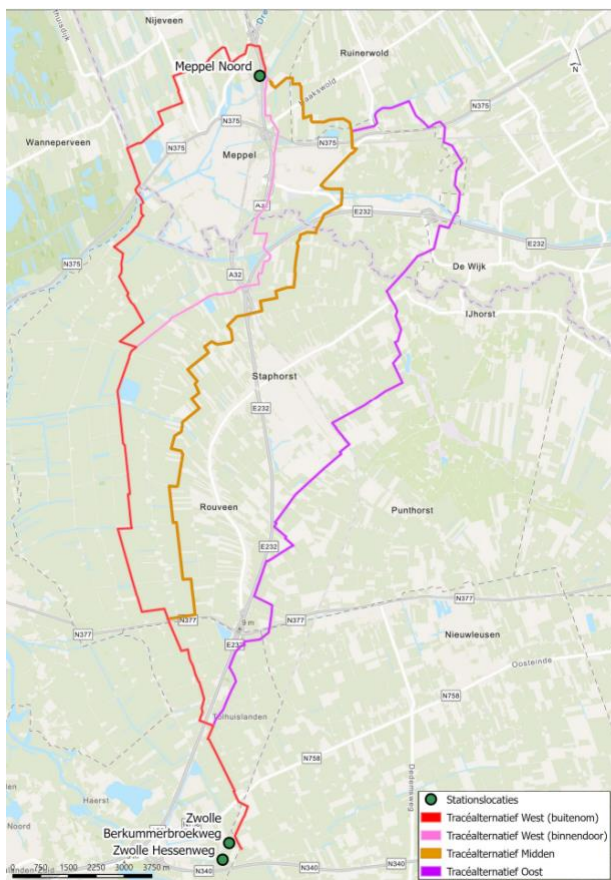
Tracéalternatief Midden heeft een lengte van 10,0 kilometer en ligt ten oosten van Nijeveen. Vanuit Steenwijk Onna loopt deze verbinding gelijk met tracéalternatief West. Ten hoogte van de Stouwsloot splitsen de tracéalternatieven en buigt tracéalternatief Midden af in oostelijke richting om na ongeveer 650 meter naar het zuiden af te buigen. Het tracéalternatief loopt in zuidelijke richting tot aan de Nijeveense Bovenboer waar het afbuigt naar het oosten. Voor de spoorlijn buigt het tracéalternatief af naar het zuiden naar station Meppel Noord. Tracéalternatief Midden is onderscheidend door de Dorpsstraat te kruisen langs het spoor en vervolgens de bestaande hoogspanningslijn niet parallel te volgen.

Tracéalternatief Oost heeft een lengte van 8,9 km en ligt ten oosten van Nijeveen. Vanuit Steenwijk Onna loopt deze verbinding in zuidoostelijke richting. Tracéalternatief Oost volgt zo veel als mogelijk de bestaande hoogspanningslijn. Het is daarmee onderscheidend door het aansluiten bij bestaande infrastructuur.

7.2 Voorkeurstracé op basis van plan-mer voor deelproject 1 Steenwijk Onna – Meppel Noord
 Op basis van het **plan-mer** is **tracéalternatief Oost** het **voorkeursalternatief** voor dit deelproject. Dit tracéalternatief heeft de voorkeur op basis van de onderzochte milieuaspecten. Dit komt omdat het relatief positief onderscheidend is ten opzichte van de andere tracéalternatieven op de aspecten grondverzet, draagkracht, oppervlaktewater, recreatie, landbouw, circulariteit en klimaat. Daarentegen is tracéalternatief Oost relatief negatief onderscheidend op de aspecten grondwater, verwachte archeologische gebieden, externe veiligheid en geluid. De milieueffecten op de aspecten overige soorten, landschap, cultuurhistorie, aardkunde, bekende archeologische monumenten en magneetvelden relatief hetzelfde zijn als de andere tracéalternatieven.

7.3 In plan-mer onderzochte tracé's voor deelproject 2 Meppel Noord – Zwolle Hessenweg

Onderstaand een afbeelding met de vier onderzochte tracé's voor het deelproject 2.



Afbeelding 3 Kaart Tracéalternatieven deelproject 2: Meppel Noord - Zwolle Hessenweg

Tracéalternatief West (buitenom) heeft een lengte van 30,2 kilometer en loopt noordelijk langs Meppel in de richting Nieuwveense Landen en om het havengebied heen. Ten zuidwesten van het havengebied kruist dit zoekgebied de N375 en loopt vervolgens langs Natura 2000-gebied de Wieden. Dit tracéalternatief sluit vervolgens tussen Staphorst en Zwartsluis aan op tracéalternatief West (binnendoor). Tracéalternatief West (buitenom) is onderscheidend door de noordwestelijke aansluiting van hoogspanningsstation Meppel Noord. Het tracéalternatief ligt daarmee langs bedrijventerreinen waarbij de huidige woonkernen van Meppel worden vermeden.

Tracéalternatief West (binnendoor) heeft een lengte van 26,8 kilometer en loopt oostelijk parallel aan de A32 langs de bebouwde omgeving van Meppel. De verbinding loopt parallel aan de bestaande bovengrondse lijn langs een stadspark (het Ringpark). De snelwegen worden voor knooppunt Lankhorst gekruist en het loopt dan westelijk om Staphorst en Rouveen heen. Bij bedrijventerrein Hessenpoort wordt de aansluiting gezocht met hoogspanningsstation Zwolle Hessenweg. Tracéalternatief West (binnendoor) is onderscheidend door de manier waarop de woningen in Meppel worden vermeden door de kortste route door Meppel te zoeken. Daarnaast vermijdt het tracéalternatief grote ruimtelijke belemmeringen bij de lintbebouwing ten westen van Staphorst en Rouveen terwijl de lengte van het tracéalternatief relatief kort is.

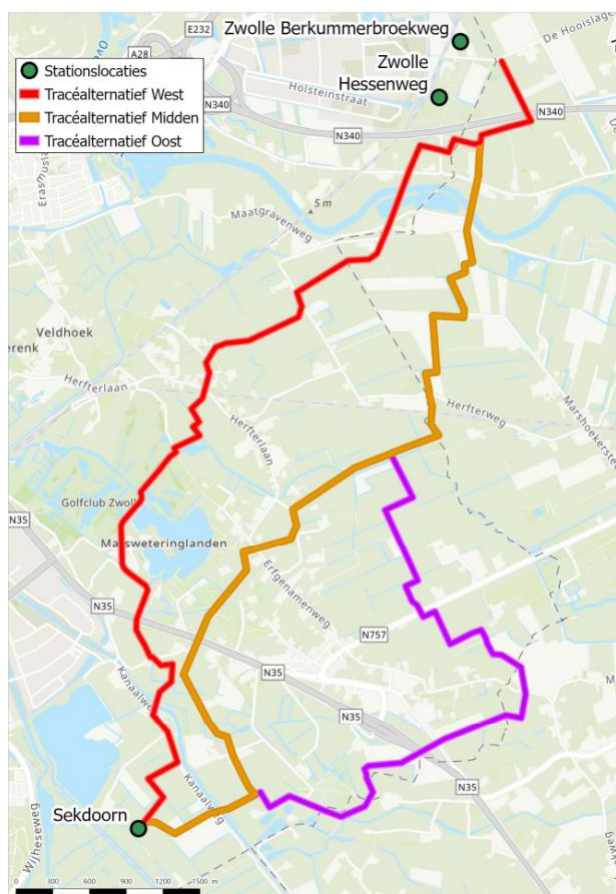
Tracéalternatief Midden heeft een lengte van 31,1 kilometer en loopt aan de oostkant om Meppel heen. Ten zuiden van knooppunt Lankhorst worden de A28 en het spoor gekruist en loopt het tracé verder ten westen van de lintbebouwing van Rouveen. Ter hoogte van de N377 sluit dit tracé aan op tracéalternatief West (binnendoor). Tracéalternatief Midden is onderscheidend doordat het oostelijk om de woonwijk Oosterboer loopt. Daarmee worden het drukke gebied door Meppel en de natuurgebieden ten westen van Meppel vermeden. Daarnaast onderscheidt het zich door langs de andere kant van de lintbebouwing Rouveen te lopen. Hierbij wordt een ander tracé ten westen van Staphorst doorlopen. Het tracéalternatief ligt volledig ten westen van de A28.

Tracéalternatief Oost heeft een lengte van 33,4 kilometer en loopt oostelijker van Meppel dan tracéalternatief Midden en ten westen van De Wijk. Daarmee loopt het tracéalternatief verder van de woonkernen van de gemeente Meppel. Het water van de rivier de Aa en het natuurgebied wordt bij de Wijk gekruist. Het tracéalternatief loopt in zuidelijke richting ten oosten van Staphorst, waarbij beperkt lintbebouwing wordt gevolgd. Het tracéalternatief blijft volledig ten oosten van de A28.

7.4 Voorkeurstracé op basis van plan-mer voor deelproject 2 Meppel Noord – Zwolle Hessenweg
Op basis van het **plan-mer** is **tracéalternatief Oost** het **voorkeursalternatief** voor dit deelproject. Dit tracéalternatief heeft de voorkeur op basis van de onderzochte milieuaspecten. Dit komt omdat het relatief positief onderscheidend is ten opzichte van de andere tracéalternatieven op de aspecten chemische bodemkwaliteit, grondverzet, draagkracht, verwachte archeologische waarden en geluid. Daarentegen is tracéalternatief Oost relatief negatief onderscheidend op de aspecten historische geografie, klimaat en duurzaamheid. De milieueffecten op de aspecten oppervlaktewater, houtopstanden, overige soorten, landschap, aardkunde, bekende archeologische monumenten, magneetvelden en landbouw zijn relatief hetzelfde als bij de andere tracéalternatieven.

7.5 In plan-mer onderzochte tracé's voor deelproject 3 Zwolle Berkummerbroekweg – Sekdoorn

Onderstaand een afbeelding met de drie onderzochte tracé's voor het deelproject 3.



Afbeelding 4 Kaart Tracéalternatieven deelproject 3 Zwolle Berkummerbroekweg – Sekdoorn

Tracéalternatief West heeft een lengte van 9,2 kilometer. Dit alternatief vormt een bundeling met bestaande infrastructuur (spoorlijnen, bedrijventerrein Marslanden, bestaande bovengrondse 110kV lijnen). Daarnaast wordt het dorp Wijthmen vermeden en de lintbebouwing van Herfte wordt vrij noordelijk doorsneden om ook de westelijke kant van recreatiegebied Wijthmenerplas te ontzien.

Tracéalternatief Midden heeft een lengte van 9,1 kilometer. Tracéalternatief Midden onderscheidt zich door hoogspanningsstation Zwolle Berkummerbroekweg in oostelijke richting te ontsluiten. Door de oostelijke ontsluiting loopt het tracéalternatief ten oosten van de 380 kV lijn weg van de woonkernen in relatief dunbevolkt gebied. Door de lintbebouwing in Wijthmen ten oosten van de Wijthmenerplas te

doorsnijden wordt een zo kort mogelijk tracé gezocht. Dit tracéalternatief loopt ten zuiden van de bebouwing ten zuiden van Hoog Zuthem. Daardoor sluit tracéalternatief Midden op een alternatieve manier aan op portaal 19.

Tracéalternatief Oost heeft een lengte van 10,9 kilometer. Dit alternatief takt af van tracéalternatief Midden ten zuiden van het spoor tussen Zwolle en Dalfsen. Tracéalternatief Oost onderscheidt zich door de lintbebouwing van Herfte volledig te omzeilen. Dit tracéalternatief loopt helemaal via de oostzijde om Wijthmen heen omdat daar een archeologisch monument ligt. Een ondergrondse kabel kan dit monument aantasten.

7.6 Voorkeurstracé op basis van plan-mer voor deelproject deelproject 3 Zwolle Berkummerbroekweg – Sekdoorn

Op basis van het plan-mer komen **tracéalternatief West en Midden** als het meest gunstig naar voren. De verschillen tussen de drie tracéalternatieven zijn beperkt maar de tracéalternatieven West en Midden hebben de minst permanent negatieve effecten op archeologie, circulariteit en klimaat. Tracéalternatief West is het meest gunstig op chemische bodemkwaliteit, omdat de doorsnijding met verontreinigde grond het grootst is. Hier staat tegenover dat tracéalternatief West de meeste doorsnijding heeft met klei- en veengrond en het minst gunstig scoort op draagkracht. Omdat tracéalternatief Oost een bekend archeologisch monument kruist scoort dit alternatief het minst gunstig op archeologie. De verwachting is dat in de optimalisatie het archeologisch monument vermeden kan worden, waardoor het permanente effect gemitigeerd kan worden. Tracéalternatief Oost heeft de hoogste CO₂-uitstoot en het grootste energieverlies omdat het langer is dan tracéalternatief West en Midden.

8. Integrale afweging die leidt tot keuze voorkeurstracé per deeltraject

Gedeputeerde Staten hechten veel belang aan de in beeld gebrachte milieueffecten van de voorgenomen tracés. Naast het milieuaspect spelen nog twee thema's een rol in de afweging om te komen tot een voorkeurstracé. Dit betreffen de thema's omgeving en techniek.

Omgeving

Naast het algemene omgevingsproces en het overleg met betrokken overheden zijn er met 6 stakeholders aanvullende gesprekken geweest. Voor het selecteren van de stakeholders heeft TenneT een issue- en belangenmatrix gemaakt voor de kabeltracés. Uit de mate van stakeholderimpact per tracéalternatief is per deeltraject een voorkeurstracé op het gebied van stakeholders bepaald.

Techniek

Voor de beoordeling op het thema techniek zijn de volgende elementen gebruikt:

- Aanleg in de nabijheid van bestaande assets van TenneT
- Beheer en onderhoud in de nabijheid van bestaande assets van TenneT
- Risico op interferenties door nabijheid van bestaande assets van TenneT
- Aanlegruimte
- Benodigd grondverzet
- Kortere verbindingen
- Rechte lijnen in een tracé

Op basis van deze elementen is per deeltraject een voorkeurstracé op het gebied van techniek bepaald. Voor de drie deelprojecten is onderstaand per deelproject opgenomen wat het integrale voorkeursalternatief is waarbij dus niet alleen de milieugevolgen zijn meegenomen, maar ook de stakeholdersimpact en de technische complexiteit.

8.1 Integraal voorkeurstracé Deelproject 1 Steenwijk Onna – Meppel Noord

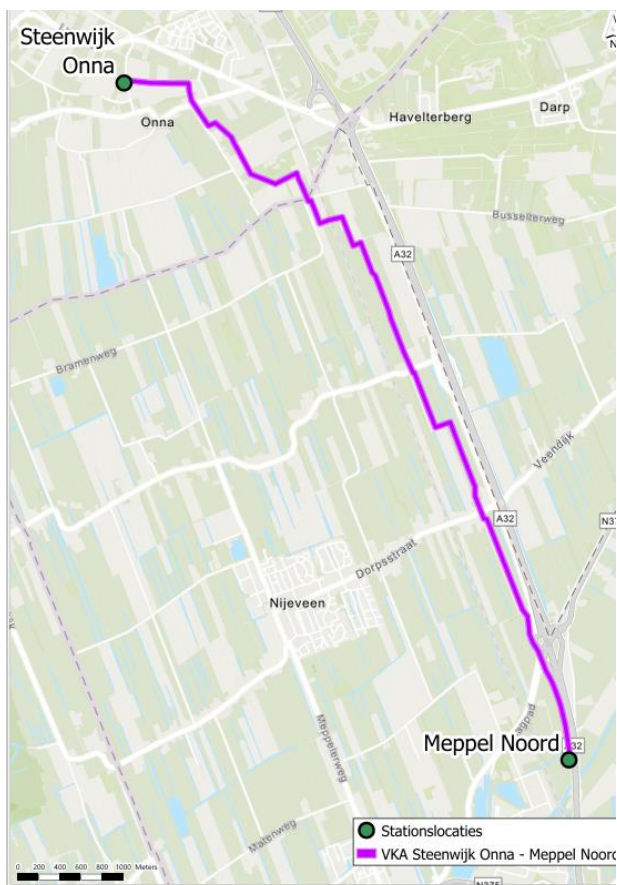
Op basis van het **plan-mer** komt **tracéalternatief Oost** als het meest gunstige naar voren. Het heeft de minste permanente negatieve milieueffecten en biedt de meeste mogelijkheden voor mitigatie. De effecten op grondwater zijn beperkt en grotendeels mitigeerbaar. Tracéalternatief Midden heeft ook negatieve effecten, maar in mindere mate dan West, en deze zijn beter te mitigeren. West heeft de meeste negatieve permanente effecten door instabiele veengrond, hoge CO₂-uitstoot en energieverliezen.

Tracéalternatief Oost heeft een gunstige beoordeling vanuit het **oogpunt van de omgeving**. Het tracéalternatief ligt op grotere afstand van het spoor van ProRail dan tracéalternatief Midden, wat minder complicaties voor stakeholders oplevert. Beide alternatieven hebben paralleligging met ProRail, maar tracéalternatief Oost ligt dicht bij de A32, waar geen geplande werkzaamheden van RWS verwacht

worden. **Tracéalternatief Oost** heeft de **voorkeur** vanuit het thema **omgeving** (zie voor meer informatie bijlage 3 en 5 bij het verkenningenrapport).

De **technische vergelijking** toont dat tracéalternatief Oost minder grondverzet vereist dan tracéalternatief Midden, wat gunstig is voor de uitvoerbaarheid. Echter, de nabijheid van bestaande infrastructuur van TenneT maakt de aanlegfase voor tracéalternatief Oost complexer. De bestaande lijn van TenneT wordt geamoveerd (verwijderd) nadat de kabels in gebruik zijn genomen. Hierdoor is de verwachting dat tijdens beheer en onderhoud geen complicaties zullen optreden. Tracéalternatief Midden is op sommige onderdelen technisch minder complex, maar vereist meer grondverzet, wat de uitvoerbaarheid negatief beïnvloedt. Beide alternatieven hebben vergelijkbare technische uitdagingen, maar **tracéalternatief Oost** heeft een lichte **voorkeur** vanwege de lagere grondverzeteisen. (zie voor meer informatie bijlage 4 bij het verkenningenrapport).

Alles in overweging nemend komt **tracéalternatief Oost** naar voren als het **voorkeursalternatief** voor deelproject 1: Steenwijk Onna - Meppel Noord. Zie afbeelding hieronder. In **bijlage 2** is de afbeelding in groter formaat opgenomen. Van dit tracéalternatief Oost wordt verwacht dat deze het beste bijdraagt aan het oplossen van de opgave die er ligt op basis van de thema's milieu, omgeving en techniek.



Afbeelding 5 Kaart Voorkeurstracé deelproject 1 Steenwijk Onna - Meppel Noord

8.2 Voorkeurstracé Deelproject 2 Meppel Noord – Zwolle Hessenweg

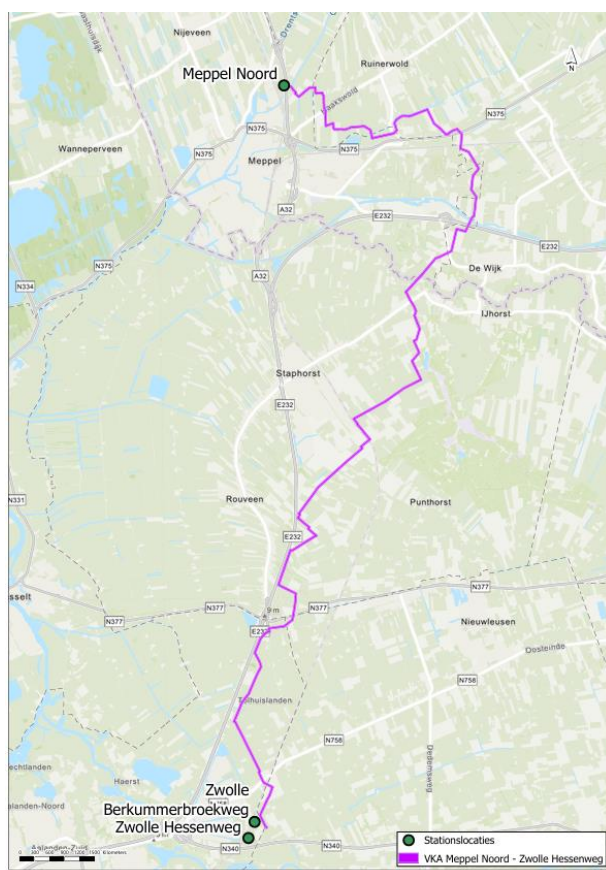
Op basis van het **plan-mer** heeft **tracéalternatief Oost** de **voorkeur**. Dit tracé heeft de minste permanente negatieve effecten, omdat het minder door veengronden en archeologisch waardevolle gebieden gaat. Oost kruist de minste veengronden (20% van het totale tracé) en doorkruist het minste verwachte archeologische waarden. Hoewel tracéalternatief Oost het langst is en daardoor de grootste CO2-uitstoot en energieverlies heeft wegen de voordelen qua draagkracht van de bodem op tegen de nadelen. Permanente effecten zijn grotendeels te mitigeren.

Tracéalternatieven West (buitenom), West (binnendoor) en Oost hebben alle drie hoge impact op sommige stakeholderwensen. Dit komt met name door parallelligging met één of meerdere

infrastructuurbeheerders. Het is niet mogelijk om de impact die de tracéalternatieven hebben op de stakeholderwensen aan de hand van deze informatie onderling te vergelijken. Er kan echter wel geconcludeerd worden dat tracéalternatief Midden de minste impact heeft op stakeholders in deelproject 2. Dit alternatief heeft als enige geen parallelligging met de geselecteerde stakeholders en kruist alleen beheergebied van Rijkswaterstaat. Tracéalternatief Midden heeft wel een negatieve impact door het kruisen met beheergebied van RWS. Omdat **tracéalternatief Midden** geen sterk negatieve impact heeft, komt deze als **voorkeur** naar voren voor het thema **omgeving**. (zie voor meer informatie bijlage 3 en 5 bij het verkenningenrapport).

Tracéalternatief Midden heeft als grootste technische uitdaging de vele bochten in het tracé. De belangrijkste reden dat TenneT perceelsgrenzen aanhoudt is de beperktere impact voor de grondeigenaar. Daarbij speelt dat in dit gebied relatief kleine percelen liggen. Dit kan zorgen voor een langere aanlegfase wanneer de perceelgrenzen gevolgd worden. Tracéalternatief Oost is vergelijkbaar met tracéalternatief Midden op de meeste technische aspecten. Tracéalternatief Oost heeft ten opzichte van tracéalternatief Midden het minste grondverzet en bevat minder bochten. Daarom is dit tracéalternatief naar verwachting sneller en gemakkelijker aan te leggen zijn. De technische uitdagingen zijn beter beheersbaar bij tracéalternatief Oost. Vanuit **techniek** heeft **tracéalternatief Oost** de **voorkeur**.

Alles in overweging nemend komt **tracéalternatief Oost** naar voren als het **voorkeursalternatief** voor deelproject 2: Meppel Noord – Zwolle Hessenweg. Zie afbeelding hieronder. In **bijlage 2** is de afbeelding in groter formaat opgenomen. Vanuit milieu, dat zwaar meeweegt, heeft dit tracé de voorkeur. Vanuit techniek is dit ook het meest gunstige tracé. Alleen vanuit de Omgeving is Midden een gunstiger tracéalternatief. Van tracéalternatief Oost wordt verwacht dat deze het beste bijdraagt aan het oplossen van de opgave die er ligt op basis van de thema's milieu, omgeving en techniek.



Afbeelding 6 Kaart Voorkeurstracé deelproject 2: Meppel Noord - Zwolle Hessenweg

8.3 Voorkeurstracé Deelproject 3 Zwolle Berkummerbroekweg – Sekdoorn

Op basis van het **plan-mer** komen **tracéalternatieven West en Midden** als het meest gunstig naar voren. De verschillen tussen de drie tracéalternatieven zijn beperkt maar de tracéalternatieven West en Midden hebben de minst permanent negatieve effecten op archeologie, circulariteit en klimaat. Tracéalternatief West is het meest gunstig op chemische bodemkwaliteit, omdat de doorsnijding met

verontreinigde grond het grootst is. Hier staat tegenover dat tracéalternatief West de meeste doorsnijding heeft met klei- en veengrond en het minst gunstig scoort op draagkracht. Omdat tracéalternatief Oost een bekend archeologisch monument kruist scoort dit alternatief het minst gunstig op archeologie. De verwachting is dat in de optimalisatie het archeologisch monument vermeden kan worden, waardoor het permanente effect gemitigeerd wordt. Tracéalternatief Oost heeft de hoogste CO₂-uitstoot en het grootste energieverlies omdat het langer is dan tracéalternatief West en Midden.

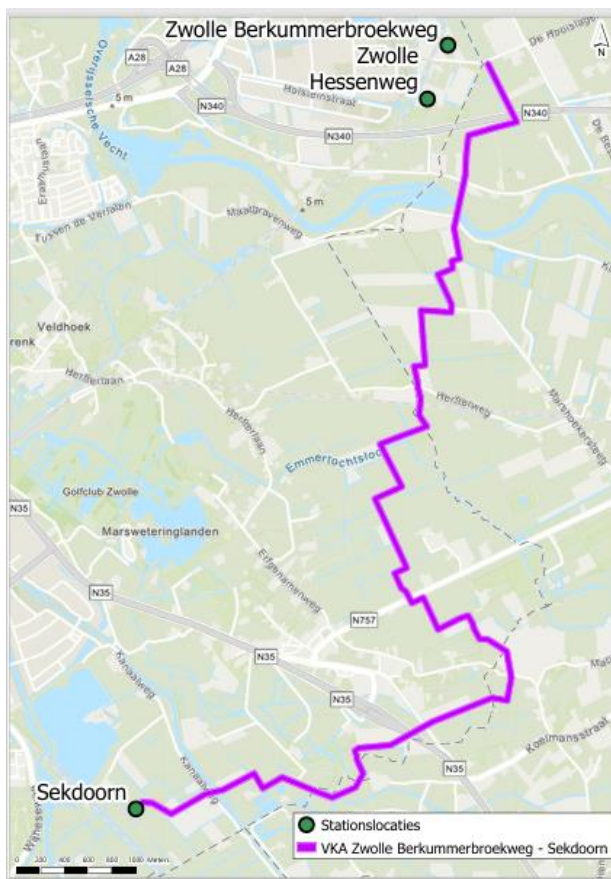
De tracéalternatieven West, Midden en Oost zijn voor het thema omgeving onderscheidend voor wat betreft de lengte van parallellegging met een gasleiding en de ligging in nabijheid van de gasleiding. Tracéalternatief Midden ligt op grotere afstand van de gasleiding waardoor er naar verwachting geen maatregelen genomen hoeven te worden. Tracéalternatief West ligt wat dichterbij een gasleiding maar zonder parallellegging en Oost heeft een stuk van 50 meter parallellegging met een gasleiding. Dit betekent dat **tracéalternatief Midden de voorkeur** heeft voor het thema **omgeving**. (zie voor meer informatie bijlage 3 en 5 bij het verkenningenrapport).

Technisch gezien is tracéalternatief Oost het minst complex. De langere afstand van tracéalternatief Oost betekent een langere aanlegtijd, maar door de afwezigheid van ingrijpende technische belemmeringen zoals die er wel zijn bij tracéalternatieven Midden en West, is tracéalternatief Oost het minst complex om te realiseren. Tracéalternatief West kruist de bestaande 380kV-lijn en ligt hier ook deels parallel aan. Deze parallellegging is korter dan bij Tracéalternatief Midden.

Bij werkzaamheden in de nabijheid van een 380 kV-lijn kan het nodig zijn dat deze 380kV-lijn tijdelijk uitgeschakeld wordt. Hiervoor moet een VNB (voorziening niet beschikbaar) worden aangevraagd. Dit "tijdelijk uitschakelen" is niet alleen een complex proces in de voorbereiding (moet vaak minimaal een jaar van te voren worden aangevraagd), maar heeft ook gevolgen voor de leveringszekerheid van het elektriciteitsnet. Niet alleen tijdens de aanleg van de 110 kV-lijn speelt dit maar ook tijdens beheer en onderhoud van de nog aan te leggen 110 kV-lijn.

Doordat een jaar van te voren een VNB moet worden aangevraagd ontstaan grote planningsrisico's in de realisatie van DON-West. Als het tijdvenster waarin het uit bedrijf nemen van de leiding is gepland niet wordt gehaald, kan dat tot ruime vertraging leiden omdat dan opnieuw een VNB moet worden aangevraagd. Ook kan het tijdens de beheer fase, als er een storing optreedt, noodzakelijk zijn om te wachten totdat een VNB verleend is. Dit kan de tijd die nodig is om de storingen op te lossen verlengen wat de betrouwbaarheid van het netwerk aantast. Zie voor meer informatie over de technische complexiteit hoofdstuk 4.3.3 uit het Verkenningenrapport (**bijlage 1**). **Tracéalternatief Oost** heeft op het thema **techniek de voorkeur**.

Alles in overweging nemend komt **tracéalternatief Oost** naar voren als het **voorkeursalternatief** voor deelproject 3: Zwolle Berkummerbroekweg – Sekdoorn. Vanuit techniek zijn er veel bezwaren om tracéalternatieven West en Midden te ontwikkelen vanwege de 380kV-lijn die parallelleggingen en kruisingen heeft met deze beide tracéalternatieven. De verschillen die naar voren zijn gekomen vanuit de plan-mer waren voor dit deelproject niet groot. Vanuit het thema Omgeving is tracéalternatief Midden als beste beoordeeld, maar ook dit was op basis van kleine verschillen. De onzekerheid die gepaard gaat met de aanleg en beheer van een 110 kV-lijn in de buurt van een 380kV-lijn is minder goed te mitigeren. Van het tracéalternatief Oost wordt verwacht dat deze het beste bijdraagt aan het oplossen van de opgave die er ligt op basis van de thema's milieu, omgeving en techniek.



Afbeelding 7 Kaart Voorkeurstracé deelproject 3: Zwolle Berkummerbroekweg – Sekdoorn

9. Voorkeursgebied wind

Wij constateren dat het voorkeursalternatief voor alle drie deelgebieden is gelegen in een voorkeursgebied windenergie zoals opgenomen in de 'Aanpassing Omgevingsverordening – instructieregel windenergie' zoals deze is vastgesteld op 9 oktober 2024 en in werking treedt op 1 november 2024. In de instructieregel voor voorkeursgebieden is vastgelegd dat nieuwe ontwikkelingen alleen kunnen worden toegestaan als die een optimale invulling van het gebied voor grootschalige clustering van windturbines niet in de weg staan. Er is een afwijkingmogelijkheid opgenomen voor projecten van groot openbaar en bovenlokaal belang zoals de aanleg van een 110 kV verbinding.

Omdat deze wijziging van de Omgevingsverordening pas per 1 november 2024 in werking treedt, zullen wij bij de definitieve voorkeursbeslissing een extra onderdeel toevoegen waarin onderbouwd wordt waarom het voorkeursalternatief ondanks de ligging in een voorkeursgebied windenergie toch door kan gaan.

10. Reactie/zienswijze

U hebt de mogelijkheid de ontwerp voorkeursbeslissing en bijbehorende stukken in te zien. Dat kan van donderdag 31 oktober 2024 tot en met woensdag 11 december 2024 via <https://www.overijssel.nl/loket/terinzageleggingen> en als inblikexemplaar op:

- het provinciehuis van Overijssel, Luttenbergstraat 2, 8012 EE, Zwolle;
- het provinciehuis van Drenthe, Westerbrink 1, 9405 BJ Assen;
- het gemeentehuis van de Wolden, Raadhuisstraat 2, 7921 GD, Zuidwolde;
- het gemeentehuis van Meppel, Grote Oever 26, 7941 BJ, Meppel;
- het gemeentehuis van Staphorst, Binnenweg 26, 7951 DE, Staphorst;
- het gemeentehuis van Zwolle, Lübeckplein 2, 8017 JZ, Zwolle;
- het gemeentehuis van Dalfsen, Raadhuisstraat 1, 7721 AX, Dalfsen;
- het gemeentehuis van Steenwijkerland, Vendelweg 1, 8331 XE, Steenwijk

Reactie/zienswijze

Gedurende de periode van terinzagelegging kan iedereen een zienswijze indienen op de ontwerp voorkeursbeslissing met de bijbehorende stukken zoals het verkenningenrapport en plan-mer. U kunt op de volgende manieren reageren:

- Online: <https://loket.overijssel.nl/aanvraag?schema=aanvraagzienswijze>
- Via brief: Gedeputeerde Staten van provincie Overijssel
t.a.v. procedureteam 'Zienswijze VKB DON West'
Postbus 10078, 8000 GB Zwolle
- Ook is het mogelijk om mondeling een zienswijze in te dienen. Om gebruik te maken van deze mogelijkheid dient binnen de periode van terinzagelegging contact te worden opgenomen met Overijssel Locket, Telefoon: 038 499 88 99, zodat hiervoor een afspraak gemaakt kan worden. Van een mondelinge zienswijze wordt een bondig verslag gemaakt, dat wij u ter accordering en ondertekening voorleggen.

Wij stellen uw inbreng op prijs. U kunt bij uw inbreng denken aan de volgende onderwerpen:

- Kunt u zich vinden in de voorkeursbeslissing?
- Heeft u aandachtspunten voor de planuitwerkingsfase?

11. Vervolg

11.1 Wat gebeurt er met uw reactie/zienswijze?

Uw zienswijze wordt beantwoord in een Nota van Antwoord. Daarin geven we aan of uw zienswijze heeft geleid tot aanpassing van de voorkeursbeslissing en hoe uw zienswijze wordt meegenomen bij het opstellen van het projectbesluit. Iedereen die een zienswijze heeft ingediend krijgt een kopie van de Nota van Antwoord. Ook wordt de Nota van antwoord geanonimiseerd bij de vastgestelde voorkeursbeslissing gevoegd.

11.2 Advies Commissie mer

Tijdens de terinzage termijn vragen wij de Commissie mer om advies over de opgestelde plan-mer. Dit kan eventueel tot aanpassingen in het plan-mer leiden.

11.3 Planuitwerking

Na de terinzagelegging en na de ontvangst van het advies van de Commissie mer wordt verder gegaan met de planuitwerking. Het ontwerp project besluit met daarbij een project-mer wordt opgesteld. Hierbij worden zo nodig de zienswijzen en het advies van de Commissie mer betrokken. Naar verwachting wordt het ontwerpprojectbesluit in 2026 terinzage gelegd.

Gedeputeerde Staten van Overijssel,

<<handtekening>

voorzitter, A.P. Heidema.

secretaris, N. Versteeg

Zwolle, 15 oktober 2024

Bijlagen

1. Verkenningenrapport DON Kabeltracés WEST Versie 7 oktober 2024

Bijlagen bij verkenningenrapport: plan-mer (1.a en 1.b), participatienota (1.c), stakeholderanalyse (1.d), technische input (1.e) en issue- en belangenmatrix stakeholderkeuze (1.f)

2. Afbeeldingen voorkeurtracé's per deelgebied