

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 voorkeursbeslissing vast te stellen, gericht op het uitvoeren van het project DON-West met de volgende voorkeurstracés:

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. voorrangsregel). 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:

1. kennisgeving voornemen
2. kennisgeving participatie
3. verkenning
4. voorkeursbeslissing inclusief plan-MER
5. (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.

Van 22 juni 2023 tot en met 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 mer 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.

Vervolgens is de verkenning uitgevoerd en is een Verkenningenrapport inclusief plan-MER (**Bijlage 1a**) opgesteld. De reactienota waarin de beantwoording van de zienswijzen op de Kennisgeving Voornemen, Participatie en Milieueffecten (KVPM), is opgenomen en het advies van de commissie m.e.r. zijn als bijlagen bij het plan-MER gevoegd. Het advies van de commissie m.e.r. is meegenomen bij het opstellen van het plan-MER. Het Verkenningenrapport heeft, inclusief bijlagen (waaronder het plan-MER) ter inzage gelegen van donderdag 31 oktober tot en met woensdag 11 december 2024. De daarop ingediende zienswijzen en het advies van de commissie mer hebben op onderdelen tot aanpassing geleid van de beschouwde corridors en de onderbouwing. In de zienswijzennota en de Aanvulling op het Plan-MER is dit toegelicht.

4. Algemeen omgevingsproces en betrokken overheden

4.1 Participatienota

Om het participatieproces zo goed mogelijk in te richten, is er een Participatienota 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 ontwerp voorkeursbeslissing besproken in een bestuurlijk overleg op 26 september 2024 en de definitieve voorkeursbeslissing in een overleg op 20 februari 2026.

Tussen de provincie Overijssel en Drenthe zijn werkafspraken gemaakt. Gedeputeerde Staten van de provincie Drenthe hebben met een brief aangegeven geen bezwaren te hebben tegen de voorliggende 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. Deze drie deelprojecten zorgen ervoor dat de druk op andere verbindingen verminderd wordt en de capaciteit van het elektriciteitsnetwerk tussen Meppel en Zwolle wordt vergroot.



Figuur 1: 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. 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.

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.

Bij alle drie de 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. Bij de boringen die worden toegepast zal de kabel dieper komen te liggen (afhankelijk van het technisch ontwerp met maximale dieptes 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,

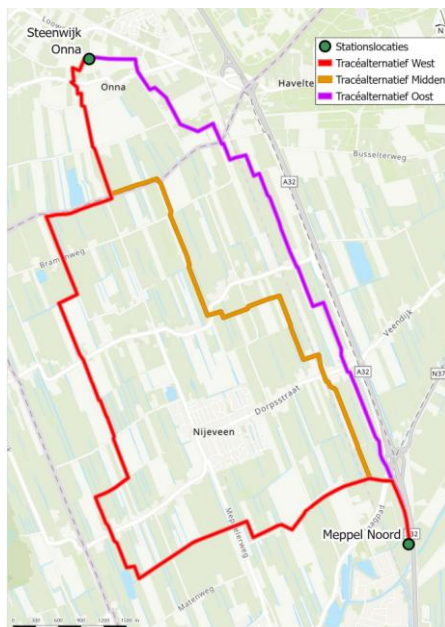
hoogspanningsinfrastructuur, rijkswegen, spoorwegen, waterwegen, perceelgrenzen, autonome ontwikkelingen, waterwingebieden, rijksmonumenten, bosrijk gebied, natuurbeheerplannen van de provincies Overijssel en Drenthe en magneetveldcontouren rondom woningen. Zie voor meer informatie over de trechtering paragraaf 2.2 Verkenningenrapport (**bijlage 1a**). Uiteindelijk leidt de trechtering per deelproject tot drie of vier 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.

Om de precieze ernst van de milieueffecten voor natuurgebieden te bepalen, is 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



Figuur 2: 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.

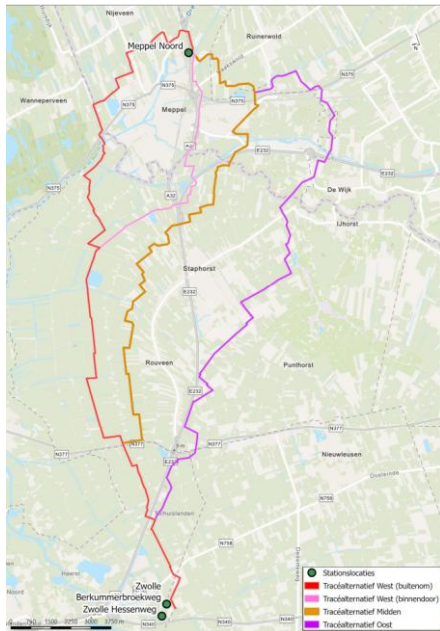
Tracéalternatief Midden heeft een lengte van 10,0 kilometer en ligt ten oosten van Nijeveen. Vanuit Steenwijk Onna loopt deze verbinding gelijk met tracéalternatief West. Ten hoogte van de Stouwsloot splitsen de tracéalternatieven en buigt tracéalternatief Midden af in oostelijke richting om na ongeveer 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.

Voorkeurstracé

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 en invloed op bodemprofiel, draagkracht, zettingsrisico's en paalrot, waterkeringen, Natura 2000-gebieden, circulariteit en klimaat. Daarentegen is tracéalternatief Oost wel relatief negatief onderscheidend op de aspecten grondwater en grondwaterverontreinigingen. Op de overige onderzochte aspecten scoren de alternatieven relatief hetzelfde.

7.2 In plan-MER onderzochte tracés voor deelproject 2 Meppel Noord – Zwolle Hessenweg



Figuur 3: Tracéalternatieven deelproject 2: Meppel Noord - Zwolle Hessenweg

Tracéalternatief West (buitendom) heeft een lengte van 30,2 kilometer en loopt noordelijk langs Meppel in de richting Nieuweense 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 (buitendom) 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.

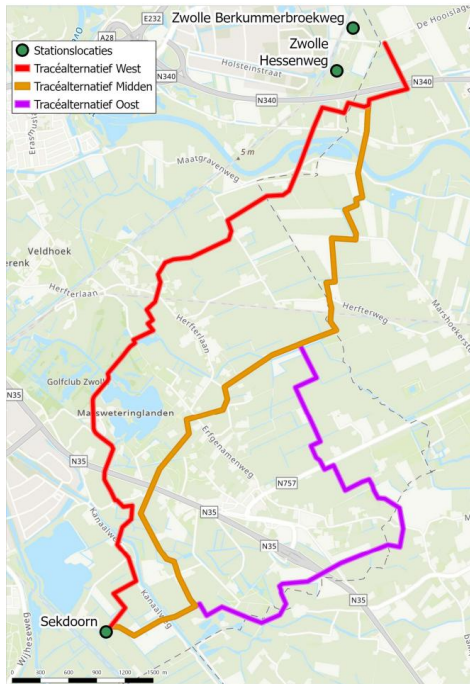
Tracéalternatief Midden heeft een lengte van 31,1 kilometer en loopt aan de oostkant om Meppel heen. Ten zuiden van knooppunt Lankhorst worden de A28 en het spoor gekruist en loopt het tracé verder ten westen van de lintbebouwing van Rouveen. Ter hoogte van de N377 sluit dit tracé aan op tracéalternatief 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.

Voorkeurstracé

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 zettingsrisico's en paalrot, waterkeringen, verwachte archeologische waarden, geluid, gezondheid. Daarentegen zijn de effecten voor tracéalternatief Oost relatief negatief onderscheidend op de aspecten aantasting archeologische objecten en aardkundige waarden, historische geografie en klimaat. Op de overige onderzochte aspecten scoren de alternatieven relatief hetzelfde.

7.3 In plan-MER onderzochte tracés voor deelproject 3 Zwolle Berkummerbroekweg – Sekdoorn



Figuur 4: 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.

Voorkeurstracé

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. De tracéalternatieven West en Midden hebben de minst permanent negatieve effecten op de aspecten op bodemverontreiniging, verdroging Natura 2000/NNN, bekende archeologische waarden, circulariteit en klimaat. Tracéalternatief West doorsnijdt de meeste klei- en veengrond en scoort het minst gunstig op draagkracht. Tracéalternatieven West en Midden hebben de laagste CO₂-uitstoot en het minste energieverlies omdat ze minder lang zijn dan tracéalternatief Oost. Omdat tracéalternatief Oost een bekend archeologisch monument kruist scoort dit alternatief het minst gunstig op dit aspect. De verwachting is dat in de optimalisatie het archeologisch monument vermeden kan worden, waardoor het permanente effect gemitigeerd wordt. Tracéalternatief Oost komt wel het meest gunstig naar voren voor de aspecten grondverzet en invloed op bodemprofiel, draagkracht en grondwaterverontreinigingen. Op de overige onderzochte aspecten scoren de alternatieven relatief hetzelfde. **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 de 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.

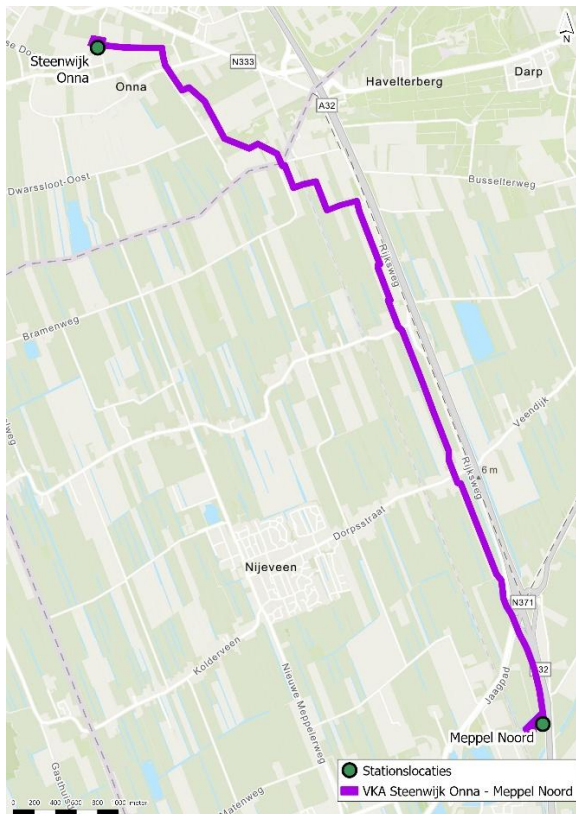
8.1 Integraal voorkeurstracé Deelproject 1 Steenwijk Onna – Meppel Noord

Op basis van het **plan-MER** heeft **tracéalternatief Oost** de voorkeur. Het heeft de minste permanente negatieve effecten en biedt de meeste mogelijkheden voor mitigatie. Zo gaat Oost het minst door veengrond. 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 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 parallelligging met ProRail, maar tracéalternatief Oost ligt dicht bij de A32, waar geen geplande werkzaamheden van RWS verwacht worden. Tracéalternatief West heeft ten opzichte van Oost en midden geen parallelligging met een spoorweg. Met gasleidingen is er voor alternatief West op 700 m afstand een stuk parallelligging. Op deze afstand moet de lengte van de parallelligging erg lang zijn, wil er onderlinge beïnvloeding optreden. **Tracéalternatief Oost** heeft de **voorkeur** vanuit het thema **omgeving**.

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 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.

Alles in overweging nemend komt **tracéalternatief Oost** naar voren als het **voorkeursalternatief** voor deelproject 1: Steenwijk Onna - Meppel Noord. Zie figuur 5. 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.



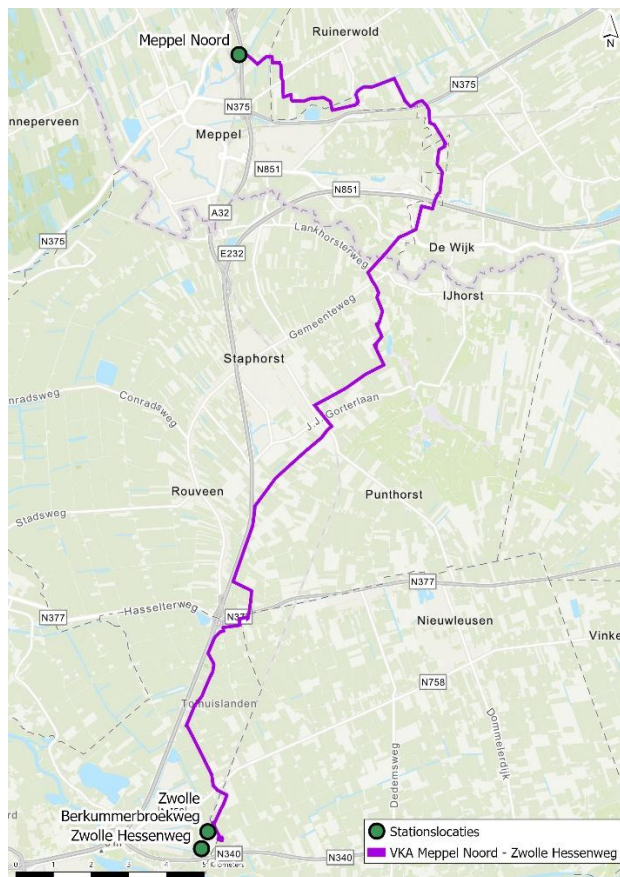
Figuur 5: Voorkeurstracé deelproject 1 Steenwijk Onna - Meppel Noord

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 (19 % van het totale tracé) en heeft het minste verwachte archeologische waarden. Hoewel tracéalternatief Oost het langst is en daardoor het meest doorkruist met houtopstanden, de grootste CO₂-uitstoot en het grootste energieverlies heeft, wegen de voordelen op grondverzet en mitigatie op tegen de nadelen. De 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 parallellegging 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 parallellegging 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**.

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 figuur 6. 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.



Figuur 6: Voorkeustracé deelproject 2: Meppel Noord - Zwolle Hessenweg

8.3 Voorkeustracé 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. Hier staat tegenover dat tracéalternatief West de meeste doorsnijding heeft met klei- en veengrond en het minst gunstig scoort op grondverzet en invloed op bodemprofiel. Omdat tracéalternatief Oost een stortplaats doorkruist met een mogelijke mobiele verontreiniging en een bekend archeologisch monument kruist scoort dit alternatief het minst gunstig op bodemverontreiniging en 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 tijdelijke sterk negatieve effecten voor Natura 2000/NNN-gebieden als gevolg van de verlaging van de grondwaterstand zijn naar verwachting mitigeerbaar. De tracéalternatieven West, Midden en Oost zijn voor het thema omgeving onderscheidend door de lengte van parallelligging 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 parallelligging en Oost heeft een stuk van 50 meter parallelligging met een gasleiding. Dit betekent dat **tracéalternatief Midden** de **voorkeur** heeft voor het thema **omgeving**.

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 parallelligging is korter dan bij Tracéalternatief Midden.

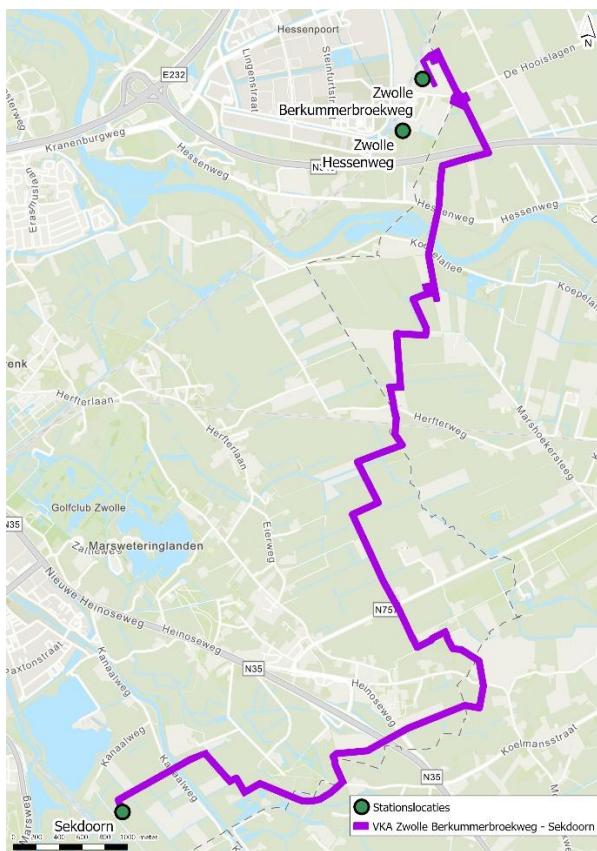
Bij werkzaamheden in de nabijheid van een 380 kV-lijn kan het nodig zijn dat deze 380kV-lijn tijdelijk uitgeschakeld wordt. Hiervoor moet een VNB (voorziening niet beschikbaar) worden aangevraagd. Dit "tijdelijk uitschakelen" is niet alleen een complex proces in de voorbereiding (moet vaak minimaal een jaar van tevoren 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 tevoren 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 beheerfase, 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 parallelliggingen 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.

8.4 Optimalisatie van de voorkeursalternatieven

In de periode tussen de ontwerp Voorkeurbeslissing en dit besluit heeft TenneT verder gewerkt aan het ontwerp van de hoogspanningskabel in de voorkeurstracés. Dat heeft op 27 locaties geleid tot een optimalisatie (op technische gronden) van het tracé tot buiten de oorspronkelijke 50 meter corridor. Een dergelijke wijziging van het tracé heeft in potentie ook gevolgen voor de beoordeling van de milieugevolgen van dat tracé. Van alle optimalisaties is daarom het effect op de milieubeoordeling onderzocht. De resultaten daarvan staan in de *Notitie onderbouwing optimalisaties VKA* die aan het Verkenningenrapport is toegevoegd. De conclusie is, dat voor de drie deeltracés, de effecten van de optimalisatie op enkele onderwerpen wel tot een andere beoordeling leiden, maar dat dit niet leidt tot een ander voorkeurstracé.



Figuur 7: Voorkeurstracé deelproject 3: Zwolle Berkummerbroekweg – Sekdoorn

9. Voorkeursgebied wind

Wij constateren dat het voorkeursalternatief voor voor het deelgebied Meppel Noord – Zwolle Hessenweg is gelegen in een voorkeursgebied windenergie zoals opgenomen in de Omgevingsverordening. In artikel 4.108a is vastgelegd dat in voorkeursgebieden wind, nieuwe ontwikkelingen alleen kunnen worden toegestaan als die een optimale invulling van het gebied voor grootschalige clustering van windturbines niet in de weg staan. In lid 2 is een afwijkmogelijkheid opgenomen voor projecten van groot openbaar en bovenlokaal belang (de toelichting noemt daarbij expliciet de *'aanleg van hoofdinfrastructuur in het kader van het landelijke energienetwerk'*) mits aannemelijk is gemaakt dat daarvoor geen reële alternatieven zijn.

Wij stellen vast dat de realisatie van een hoogspanningsverbinding tussen Steenwijk en Zwolle zuid van cruciaal belang is voor het verlichten dan wel oplossen van de netcongestie in de regio noordwest Overijssel en zuidwest Drenthe. Daarmee dient dit project een groot openbaar en bovenlokaal belang.

Omdat station Zwolle Hessenweg zelf gelegen is in een voorkeursgebied windenergie is er geen alternatief te bedenken zonder het voorkeursgebied te doorkruisen. In de kennisgeving van dit project is een oproep gedaan om redelijke alternatieven aan te dragen, naast de door TenneT geformuleerde corridors. Dat heeft geen nieuwe alternatieven opgeleverd die specifiek de windopgave minder zou belasten. Daarmee wordt uitgesloten dat er reële alternatieven zijn die het windgebied volledig ontzien en kan ook worden geconstateerd dat er geen alternatieven zijn aangedragen die zich beter verhouden tot de windopgave in dit gebied.

Ten slotte stellen we vast dat de beperking die uitgaat van de hoogspanningskabel in het tracé-alternatief Oost voldoende ruimte overlaat voor de realisatie van windenergieprojecten om invulling te geven aan de doelstelling uit de programmeringsafspraken windenergie.

10. Vervolg

Tegen een voorkeursbeslissing is geen bezwaar of beroep mogelijk omdat een voorkeursbeslissing nog geen definitief besluit is. Het is de voorlopige keuze van de provincie Overijssel, waarin staat welke tracés de voorkeur hebben. Met het nemen van de definitieve voorkeursbeslissing is de verkenningsfase van de projectbesluitprocedure afgesloten.

De volgende fase in de procedure bestaat uit het opstellen van het projectbesluit. Hiervoor zal eerst een ontwerpprojectbesluit ter inzage worden gelegd waar belanghebbenden zienswijzen op kunnen indienen. Wanneer het projectbesluit is vastgesteld, is beroep mogelijk.

Bijlagen

- 1a Verkenningenrapport
- 1b PlanMER A
- 1c PlanMER B
- 1d Aanvulling op het PlanMER
- 1e Samenvatting PlanMER
- 1f Advies commissie mer
- 1g Participatienota
- 1h Stakeholderanalyse
- 1i Uitleg stakeholderlijst
- 1j Technische analyse
- 1k Notitie onderbouwing optimalisaties VKA
- 1l Bijlage met kaarten VKA