

Ontwerp-voorkeursbeslissing *provincie Drenthe*
Drents-Overijsselse-netversterking Oost



1. Inleiding

Het is druk op het elektriciteitsnet. Met zonnepanelen en windturbines wordt steeds meer energie verspreid opgewekt. Ook gebruiken we steeds meer elektriciteit voor bijvoorbeeld het laden van elektrische auto's. Onder de naam 'Drents Overijsselse Netversterking' (hierna: DON) versterkt TenneT TSO B.V. (hierna: TenneT), samen met de regionale netbeheerders Enexis Netbeheer en Rendo, het elektriciteitsnetwerk in Noordwest-Overijssel en Zuidwest-Drenthe. Op verschillende plaatsen worden nieuwe elektriciteitskabels aangelegd en de nieuwe hoogspanningsstations bij Hoogeveen, Wijster en Dedemsvaart worden door middel van ondergrondse kabels met het net verbonden. TenneT is voornemens nieuwe 110kV-hoogspanningsverbindingen aan te leggen tussen Steenwijk, Meppel, Zwolle, Harculo, Hoogeveen en Wijster.

Om dit mogelijk te maken heeft TenneT Gedeputeerde Staten (GS) van de provincies Overijssel en Drenthe verzocht een projectprocedure in het kader van de Omgevingswet en een procedure voor een milieueffectrapportage te starten. Het project DON bestaat uit twee delen, Oost en West, en kan bestaande knelpunten in het elektriciteitsnet in de regio Noordwest-Overijssel en Zuidwest-Drenthe oplossen. Zo is er ook in de toekomst voldoende capaciteit op het net.

De voorliggende ontwerp-voorkeursbeslissing richt zich op het project DON-Oost, die voornamelijk is gelegen in de Provincie Drenthe en waardoor GS van de provincie Drenthe bevoegd gezag is. DON-Oost betreft nieuwe 110 kV-hoogspanningsverbindingen inclusief bijbehorende ondergrondse technische voorzieningen en tijdelijke bouwwerken. Het bestaat uit drie deelprojecten:

1. de hoogspanningsverbinding tussen Hoogeveen Riegmeer – Wijster Scheidingsweg
2. de hoogspanningsverbinding tussen Hoogeveen Riegmeer – lijn mast 17
3. de hoogspanningsverbindingen tussen Dedemsvaart Rollepaal – combilijn mast 54 en 110 kV Hardenberg mast 54

De nieuwe hoogspanningsverbindingen worden ondergronds aangelegd. De aanleg van de nieuwe kabelverbindingen start in 2026.

2. Probleemstelling

De vraag naar capaciteit van het landelijke en regionale hoogspanningsnet is groot door de snelle ontwikkeling van de energietransitie en de verdere economische groei. Steeds meer mensen hebben een elektrische auto, gaan elektrisch koken of verwarmen hun huis elektrisch. Daarnaast groeit de vraag naar capaciteit door de komst van windturbines, zonneparken, laadpalen, warmtepompen en de verduurzamingsplannen van de industrie. De energievraag van huishoudens neemt toe in verband met het aardgasloos maken van woningen. Deze stroom moet getransporteerd worden. Volgens de berekeningen van TenneT is de huidige transportcapaciteit onvoldoende en is er dus een opgave om het bestaande energienetwerk uit te breiden. Op dit moment is 20 procent van alle energie elektriciteit. In 2050 groeit dat aandeel naar 40 tot 60 procent. Dat vereist dus een verdubbeling of verdrievoudiging van de capaciteit van het elektriciteitsnet. De verwachte vraag naar elektriciteit vanuit de Nederlandse industriesector zal de komende jaren stijgen van 41 GW in 2019 naar 104 GW in 2050. In de transportsector zal de vraag naar elektriciteit groeien van 2 GW in 2019 naar 56 GW in 2050. De totale groei van elektriciteitsvraag tussen 2019 en 2050 bedraagt 138 GW in Nederland. Ook aan de aanbodkant verandert er veel. Het aanbod vanuit wind op zee zal stijgen van de huidige 10 GW naar 122 GW in 2050. Voor onshore wind geldt een verwachte toename van 62 GW in 2019 naar 175 GW in 2050, en voor zon is sprake van een verwachte stijging in aanbod van 78 GW in 2019 naar 558 GW in 2050.

De impact is enorm, zowel op de infrastructuur, als op de maatschappij. Het doel is vooral om een robuust netwerk te ontwerpen dat een hoge capaciteit heeft om stroom te transporteren. Om de huidige netcongestie tegen te gaan worden er nieuwe voorzieningen aangelegd door TenneT, maar ook het

vervangen van bestaande voorzieningen zorgt voor meer netcapaciteit. TenneT maakte voorheen namelijk gebruik van geleiders (draden waar stroom doorheen loopt) met een capaciteit van 2.500 ampère. Nieuwe geleiders maken het mogelijk om 4.000 ampère aan stroom te vervoeren.

Al met al wordt er een steeds groter beroep gedaan op het energienetwerk, waardoor de capaciteit onder druk komt te staan. De capaciteit van het energienetwerk is een belangrijke voorwaarde voor de voortgang op andere belangrijke maatschappelijke thema's, zoals de woningbouwopgave en de energietransitie. Wanneer nieuwe woningen of duurzame energiebronnen niet kunnen worden aangesloten op het energienetwerk door een gebrek aan capaciteit, dan treden hier vertragingen op. Dat de capaciteit van het energienetwerk meegroeit met de vraag en het aanbod, is daarom van groot provinciaal belang.

3. Doelstelling

De netwerkversterking heeft tot doel de capaciteit van het energienet te versterken en toekomstbestendig te maken. In het licht van het steeds grotere beroep op het energienetwerk is het van belang dat in Nederland sprake is van een robuust energienetwerk. Het project DON-Oost levert hier een belangrijke bijdrage aan. Op deze manier kan de leveringszekerheid gegarandeerd blijven.

Alhoewel de netwerkversterking op zichzelf al een belangrijk doel is, staat deze niet op zichzelf. Het versterken van het energienet is een belangrijke voorwaarde om voortgang te kunnen boeken op andere onderwerpen. Op den duur kan een tekort aan capaciteit op het energienetwerk ervoor zorgen dat belangrijke projecten geen doorgang kunnen vinden. Dit zullen met name de grotere projecten zijn die enerzijds door hun omvang een belangrijke bijdrage leveren aan maatschappelijke opgaven, maar anderzijds evengoed door hun omvang een grote belasting doen op het energienetwerk. De versterking van het energienetwerk is een belangrijk component om dit risico af te wenden. Het project DON-Oost is hier een onderdeel van.

4. Participatie

Samenwerking met de omgeving leidt doorgaans tot betere alternatieven en oplossingsrichtingen. Anticiperend op de inwerkingtreding van de Omgevingswet is er op 22 juni 2023 een publicatie gedaan van de kennisgeving van het voornemen om een verkenning uit te voeren naar nieuwe 110 kV hoogspanningsverbindingen in Zuidwest-Drenthe. Tegelijkertijd is de kennisgeving 'participatie' gepubliceerd. Hierin staat wat de rol van Gedeputeerde Staten en TenneT is bij het betrekken van partijen. Tevens staat in hoofdstuk 6 van de Toelichting kennisgeving voornemen, participatie en milieueffectrapportage (KVPM). de participatie per doelgroep beschreven. Middels onze Nota van Antwoord is er op 31 oktober 2023 gereageerd op alle binnengekomen reacties. De reacties betroffen voornamelijk de onderwerpen landschap en ecologie, kosten van verschillende routes, autonome ontwikkelingen en de effecten van het project op Natura 2000- en NNN-gebieden.

Om het participatieproces voor de omgeving zo goed mogelijk in te richten, is er voor project DON-Oost ingezet op verschillende niveaus van participatie. Onderstaande tabel geeft een overzicht van welke participatiemomenten er zijn geweest, op welk participatieniveau deze waren en welke partijen betrokken zijn. Een uitgebreide beschrijving van de opgehaalde omgevingsinformatie is opgenomen in de participatienota (Bijlage 1).

Participatieniveau	Participatie momenten 2023 -2024	Partij
Meebeslissen	n.v.t.	n.v.t.
Coproduceren	-(Start)Bijeenkomsten met bevoegd gezag en initiatiefnemer TenneT -Tweewekelijks projectoverleg met bevoegd gezag en TenneT	TenneT, provincie Overijssel, provincie Drenthe

	-Maandelijks overleg met communicatieadviseurs bevoegd gezag en TenneT -Regionale netbeheerder Enexis is betrokken bij het technische ontwerp, 'kabelaanlanding stations'	
Adviseren	- Maandelijks overleggen ambtelijke begeleidingsgroep (gemeenten)	Gemeenten
Raadplegen	Eerste kwartaal 2024 hebben gesprekken plaatsgevonden met de top 6 stakeholders. De selectie van deze zes is gedaan op basis van een issue- en belangenmatrix. Daarbij is een inschatting gemaakt welke stakeholders de grootste belangen en het meeste invloed hebben. Dat kan zijn op basis van maakbaarheid (ProRail) of invloed. Bijvoorbeeld door de hoeveelheid grondbezit, in het geval van de landschappen.	Rijkswaterstaat, Prorail, Landschap Drenthe, Landschap Overijssel, Waterschap Drents Overijsselse Delta en Gasunie.
Informereren	- In tweede kwartaal 2023 zijn twee inloopbijeenkomsten georganiseerd (Fluitenberg voor de omgeving tracés Wijster-Hoogeveen en Balkbrug voor de omgeving tracés Dedemsvaart). -De <u>projectatlas</u> Drents Overijsselse Netversterking Oost is vanaf de ter inzagelegging benaderbaar voor belangstellenden. De projectatlas was tijdens de inloopavonden beschikbaar en is daar extra onder de aandacht gebracht bij de bezoekers. -De website Drents Overijsselse Netversterking (www.tennet.eu/don) en de doorverwijzing naar de site voor de kabeltracés is vanaf 2023 online. De projectatlas is een onderdeel van deze website. In alle communicatie is het emailadres don@tennet.eu gecommuniceerd voor vragen, opmerkingen en inlichtingen. -Voor de inloopavonden zijn uitnodigingsbrieven gestuurd naar alle adressen in de mogelijke tracés inclusief informatie over het waarom. In alle communicatie is het emailadres don@tennet.eu gecommuniceerd voor vragen, opmerkingen en inlichtingen.	Belangstellenden

Resultaten inloopavonden

Tijdens de inloopavonden zijn er vragen gesteld door belanghebbenden over perceel specifieke onderwerpen. Deze vragen zijn, in zoverre mogelijk, ter plekke beantwoord. Diverse andere vragen over nut en noodzaak, landschappelijke inpassing, proces en planning zijn in alle gevallen direct beantwoord. Bovendien zijn deze onderwerpen ook gecommuniceerd op de website van DON-Oost (www.tennet.eu/don) en in schriftelijke communicatie. De opgehaalde informatie over andere ontwikkelingen in de nabijheid van de corridors zijn gecontroleerd door TenneT op de autonome ontwikkelingen in dit gebied. Ten opzichte van wat er al bekend was, zijn er geen nieuwe inzichten naar voren gekomen.

Resultaten verkennende gesprekken stakeholders

In het eerste kwartaal van 2024 hebben er gesprekken plaatsgevonden met Rijkswaterstaat, ProRail, Het Drentse Landschap, Landschap Overijssel, Waterschap Drents Overijsselse Delta en Gasunie. Met een aantal van deze stakeholders heeft TenneT veelvuldig contact gehad. Tijdens deze gesprekken zijn aandachtspunten en wensen opgehaald bij de stakeholders. Technische ontwerpisen van deze stakeholders, zoals bijvoorbeeld de RLN 00398 van ProRail, zijn bekend bij TenneT en vormen integraal onderdeel van de tracering principes van TenneT. De eisen van deze stakeholders zijn verwerkt bij de totstandkoming van de tracé-alternatieven. In de gesprekken is dit nogmaals gecontroleerd en bevestigd. Er is geconstateerd dat alle tracé alternatieven technisch realiseerbaar zijn, weliswaar met aanvullende maatregelen.

Resultaten overleggen ambtelijke begeleidingsgroep

De zoekgebieden voor de kabeltracés doorkruisen de gemeenten Midden-Drenthe, Hoogeveen, De Wolden en Coevorden en zijn in strijd met de vigerende omgevingsplannen. Om die reden moet een planologische procedure worden gevoerd om het plan planologisch mogelijk te maken. Omdat er sprake is van een gemeentegrens overschrijdend plan en een regionaal belang hebben deze gemeenten ingestemd met het voornemen van de provincies Overijssel en Drenthe om een projectprocedure te volgen.

Om een goede afstemming tussen gemeenten en provincie te borgen, hebben er gedurende het proces van het plan-MER maandelijkse overlegmomenten plaatsgevonden en is er een voortdurende dialoog en inhoudelijke besprekingen. Dit overleg is ook benut om gebiedsontwikkelingen binnen de gemeenten te verzamelen. Aangedragen autonome ontwikkelingen die een overlap hebben met een zoekgebied zijn meegenomen in het plan-MER. Onder autonome ontwikkeling wordt verstaan een ontwikkeling die plaatsvindt ongeacht of het planvoornemen doorgang krijgt. Over deze ontwikkelingen heeft besluitvorming plaatsgevonden. Daarnaast zijn ook zachte ontwikkelingen door de gemeenten ingebracht. Dit zijn ontwikkelingen waarvan nog niet zeker is of ze plaats gaan vinden. Hierover heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden. Alle ingediende autonome ontwikkelingen zijn terug te vinden in de bijlage bij het plan-MER.

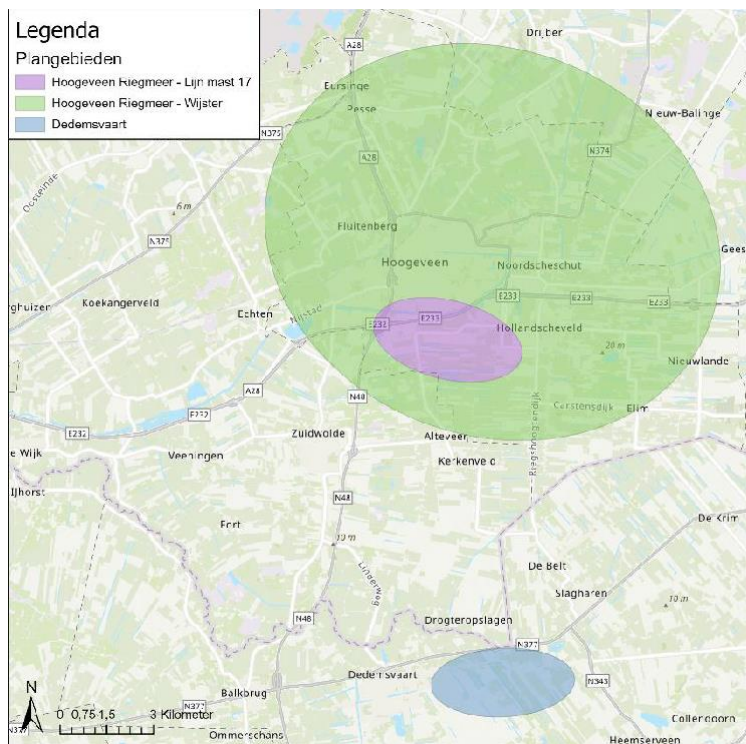
In separate gesprekken met gemeenten is besproken in hoeverre zachte ontwikkelingen en tracéalternatieven naast elkaar kunnen worden ontwikkeld. Zo nodig zijn deze ontwikkelingen verwerkt in het trechteringsproces om te komen van tracés van 500 naar 150 meter en vervolgens van 150 naar 50 meter. In paragraaf 5.2 van het verkenningenrapport (Bijlage 2) wordt omschreven wat de uitkomsten zijn van deze separate gesprekken.

5. Oplossingsrichtingen

In de verkenning die in het kader van de projectprocedure is uitgevoerd, zijn de mogelijke oplossingen onderzocht voor de opgave tot het vergroten van de transportcapaciteit. De nieuwe hoog- en middenspanningsstations die TenneT, Enexis Netbeheer en Rendo gaan bouwen, worden met ondergrondse hoogspanningskabels verbonden met het bestaande elektriciteitsnetwerk van TenneT. Zo worden de nieuwe stations onderdeel van het elektriciteitsnetwerk en zorgen de nieuwe kabels en stations voor versterking van het elektriciteitsnetwerk in Overijssel en Drenthe. Het planvoornemen is de aanleg van verschillende kabelverbindingen en de aansluiting van de kabels op de hoogspanningsstations. Aangezien het Drents Overijsselse netwerk middels 110 kV-verbindingen versterkt wordt, kunnen de nieuwe verbindingen ondergronds worden aangelegd.

Het project DON-Oost bestaat uit drie deelprojecten:

1. Tracé Hoogeveen Riegmeer- Wijster Scheidingsweg;
2. Tracé Hoogeveen Riegmeer- lijn mast 17;
3. Tracés Dedemsvaart Rollepaal- combilijn mast 54 en 110 kV Hardenberg mast 54.



Overzicht van de deelgebieden binnen het project DON-Oost

Deelproject 1: Tracé Hoogeveen Riegmeer- Wijster Scheidingsweg

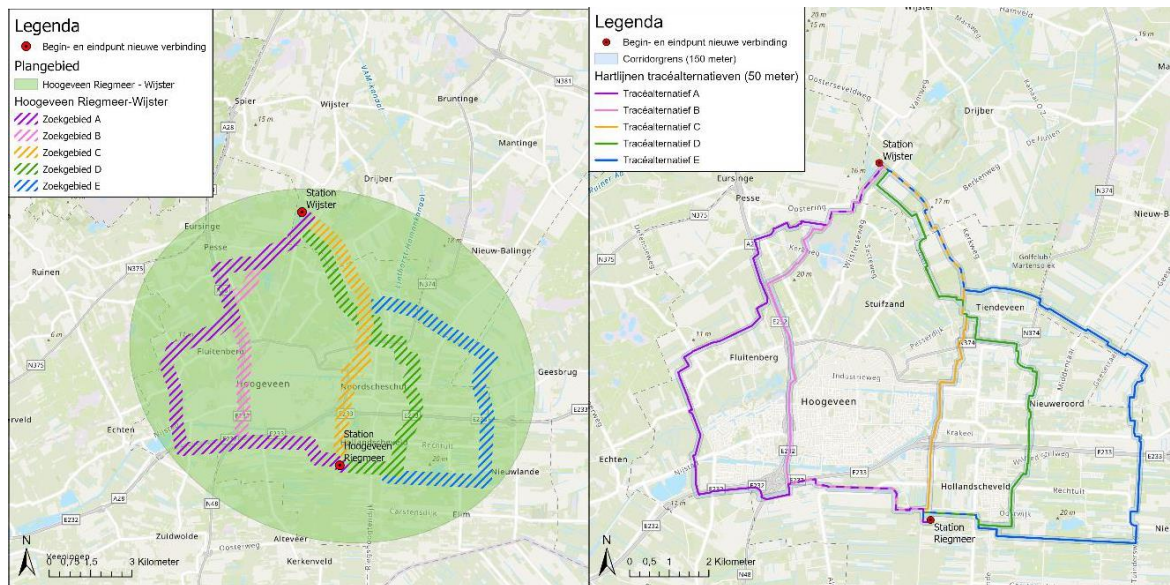
Voor deelproject 1 zijn 5 kansrijke zoekgebieden bepaald, waarbinnen het tracé tussen de nieuwe stations Hoogeveen Riegmeer en Wijster Scheidingsweg mogelijk een plaats kan krijgen. Binnen deze zoekgebieden zijn na het trechteringsproces, corridors van 150 meter breed naar voren gekomen. Binnen de 5 corridors is getrechted naar 5 tracéalternatieven. Het nieuwe station Hoogeveen Riegmeer ligt ten zuiden van Hoogeveen, in de nabijheid van het dorp Hollandscheveld, op een reeds planologisch mogelijk gemaakt maar nog te ontwikkelen bedrijventerrein. Het nieuwe station Wijster Scheidingsweg ligt ten zuidwesten van de VAM-berg, een vuilstortplaats van de vroegere VAM (Vuil Afvoer Maatschappij), binnen de grenzen van het bedrijventerrein genaamd ETP MERA, en daarmee op een industriepark. Ter hoogte van dit nieuwe station Wijster Scheidingsweg loopt de bestaande 220 kV-hoogspanningsverbinding tussen hoogspanningsstation Beilen en Hoogeveen.

De alternatieven die voor deelproject 1 onderzocht zijn in het plan-MER, lopen elk via een andere route tussen de twee stations. Er is hierbij slechts op enkele plaatsen sprake van een overlap tussen de alternatieven. Het gaat om de volgende tracéalternatieven:

- Tracéalternatief A: een tracé gelegen ten westen van Hoogeveen en Fluitenberg. Vanuit Hoogeveen Riegmeer loopt dit zoekgebied in westelijke richting, waarna deze ter hoogte van Nijstad naar het noorden loopt. Ten zuiden van Pesse kruist het tracé de A28, waarna deze in noordoostelijke richting naar station Wijster Scheidingsweg loopt;
- Tracéalternatief B: een eveneens hoofdzakelijk westelijk gelegen tracé dat grotendeels parallel loopt aan de A28. Het eerste deel, tot het klaverblad A28/E233 loopt gelijk op met zoekgebied A. Ter hoogte van het klaverblad loopt het tracé in noordelijke richting via de A28 naar Wijster;
- Tracéalternatief C: dit is het tracé met de meest directe verbinding tussen Hoogeveen Riegmeer en Wijster Scheidingsweg. Het tracé loopt vanaf Hoogeveen Riegmeer direct in noordelijke richting naar het vliegveld ten oosten van Hoogeveen en ten westen van Noordscheschut. Vanaf hier loopt het tracé verder in noordelijke richting naar station Wijster Scheidingsweg;

- Tracéalternatief D: het tracé ten oosten van Hoogeveen. Het tracé loopt vanaf Hoogeveen Riegmeer eerst in oostelijke richting, tot aan het natuurgebied ten oosten van Hollandscheveld. Vanaf daar loopt het tracé in noordelijke richting naar Wijster. Het tracé passeert Noordscheschut in het oosten en Nieuweroord in het westen;
- Tracéalternatief E: het meest oostelijk gelegen tracé. Vanuit Hoogeveen Riegmeer loopt het tracé eerst in oostelijke richting tot aan Nieuwlande. Ter hoogte van Nieuwlande loopt het tracé in noordelijke richting, rond de dorpen ten oosten van Hoogeveen heen.

Zowel de zoekgebieden als de tracéalternatieven zijn weergegeven in de volgende figuur.

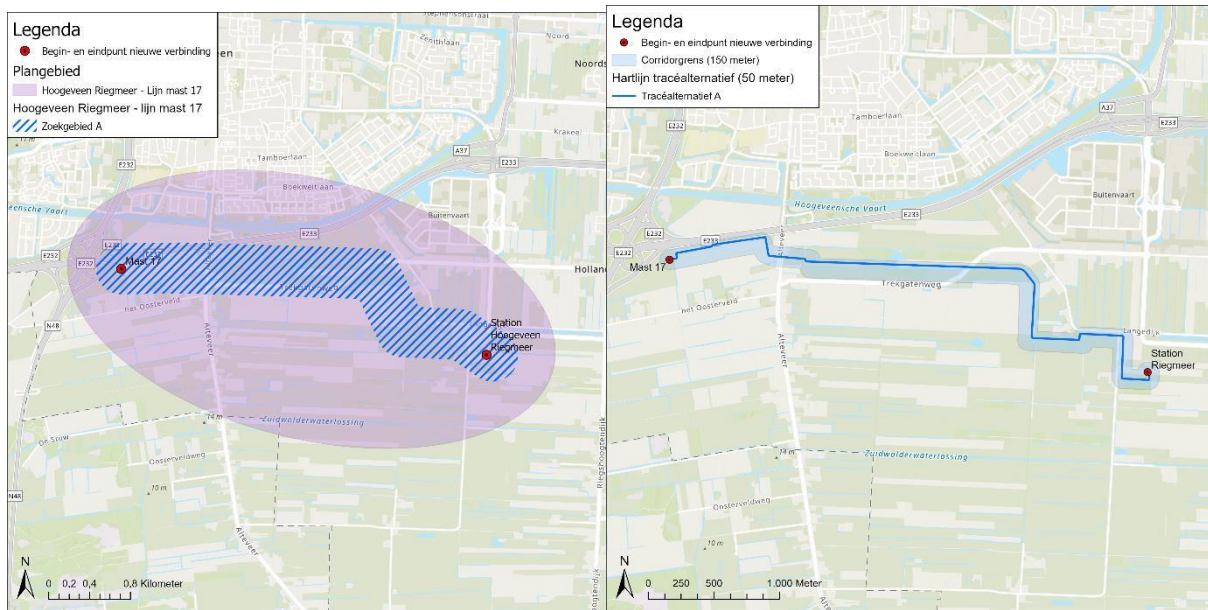


Voorgestelde zoekgebieden (links) en tracéalternatieven (rechts) deelproject 1: Verbinding Hoogeveen Riegmeer – Wijster Scheidingsweg

Deelproject 2: Tracé Hoogeveen Riegmeer- lijn mast 17

Voor deelproject 2 geldt dat er sprake is van één zoekgebied met daarin één corridor van 150 meter breed. Dit komt doordat het tracé van deelproject 2 dusdanig kort is dat aan het begin van het trechteringsproces het selecteren van meerdere 500 meter brede zoekgebieden niet aan de orde was. Binnen het meest logische zoekgebied van 500 meter zijn wel meerdere varianten van een mogelijk tracéalternatief onderzocht maar is alleen de meest optimale geselecteerd. Dit tracéalternatief is onderzocht in het plan-MER.

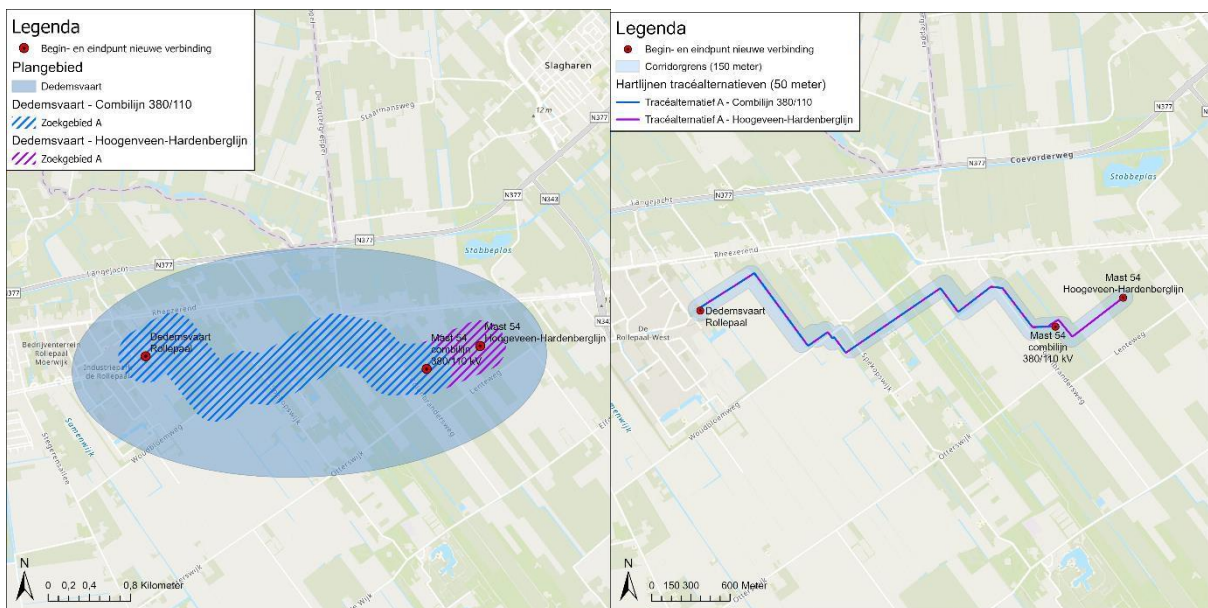
Tracéalternatief A volgt dezelfde loop als tracéalternatieven A en B van deelproject 1 (Tracé Hoogeveen Riegmeer- Wijster Scheidingsweg). Zowel het zoekgebied als het tracéalternatief zijn weergegeven in de volgende figuur.



Voorgesteld zoekgebied (links) en tracéalternatief (rechts) deelproject 2: Hoogeveen Riegmeer – lijn mast 17

Deelproject 3: Tracés Dedemsvaart Rollepaal- combilijn mast 54 en 110 kV Hardenberg mast 54

Voor deelproject 3 geldt tevens dat er sprake is van één zoekgebied met daarin één corridor van 150 meter breed. Dit komt doordat ook het tracé van deelproject 3 dusdanig kort is dat aan het begin van het trechteringsproces het selecteren van meerdere 500 meter brede zoekgebieden niet aan de orde was. Binnen het meest logische zoekgebied van 500 meter zijn wel meerdere varianten van een mogelijk tracéalternatief onderzocht maar is alleen de meest optimale geselecteerd. Voor deelproject 3 is één zoekgebied onderzocht waarbinnen de 2 verbindingen gerealiseerd kunnen worden in het plan-MER. Tracéalternatief A loopt vanaf station Dedemsvaart Rollepaal in oostelijke richting. In het oosten vindt de verbinding eerst aansluiting op mast 54 van de combilijn, waarna het tracé doorloopt naar mast 54 van de 110 kV lijn Hardenberg. Zowel de zoekgebieden als het tracéalternatief zijn weergegeven in de volgende figuur.



Voorgesteld zoekgebied (links) en tracéalternatief (rechts) deelproject 3: Dedemsvaart Rollepaal – combilijn mast 54 en 110 kV Hardenberg mast 54

Alternatieve oplossingen

Eenieder 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 (KVPM) en de bijbehorende toelichting zijn geen nieuwe oplossingsrichtingen aangedragen.

6. Verkenning en uitkomsten plan-MER

In de verkenning die in het kader van de projectprocedure is uitgevoerd, zijn de mogelijke oplossingen verder onderzocht voor de opgave tot het vergroten van de transportcapaciteit. Per deelproject zijn er een aantal kansrijke alternatieven verkend. Er is onder andere gezocht naar onderscheidende routes met betrekking tot de geografische ligging. In het plan-MER zijn de gevolgen van de voorgenomen activiteiten voor het milieu en de fysieke leefomgeving in bredere zin inzichtelijk gemaakt. Het plan-MER bestaat uit twee delen: deel A en deel B. In het plan-MER is in een aantal stappen onderzocht wat de effecten zullen zijn van het planvoornemen. Eerst heeft er een zorgvuldige afweging plaatsgevonden van de te onderzoeken zoekgebieden, corridors en alternatieven. Elk zoekgebied omvat één corridor, de meest optimale strook van 150 meter breed binnen het zoekgebied. Elke corridor omvat vervolgens één tracéalternatief, de meest optimale strook van 50 meter breed binnen de corridor. Bij de trechtering naar een tracéalternatief van 50 meter breed zijn er veel belemmeringen ontweken die zich nog wel in de corridor van 150 meter breed bevonden. Hierbij gaat het om zaken als woningen, houtopstanden en oppervlaktewater. Het pad hiernaartoe is opgenomen in hoofdstuk 3 en bijlage B van plan-MER deel A. De effectbeschrijving en -beoordeling van de alternatieven binnen elk van de deelprojecten levert inzicht op in de te verwachten effecten als gevolg van de ontwikkeling. Op basis van het beoordelingskader, zoals opgenomen in paragraaf 4.1 van MER deel A zijn de milieueffecten van de alternatieven in beeld gebracht. Een uitgebreide effectbeschrijving en -beoordeling is opgenomen in MER deel B. Hieronder wordt een samenvatting gegeven van de milieueffecten per deelproject en zoekgebied.

Deelproject 1: Tracé Hoogeveen Riegmeer- Wijster Scheidingsweg

Tracéalternatieven A, B en E tellen de meeste negatieve beoordelingen. Zo worden deze alternatieven negatiever beoordeeld dan tracéalternatieven C en D voor de criteria zettingen en verwachte archeologische waarden. Ook op het vlak van duurzaamheid scoren deze tracés minder goed. Ten opzichte van de andere tracés krijgt tracéalternatief C het vaakst een neutrale beoordeling, onder andere voor de criteria zettingen, landschappelijke- en cultuurhistorische aspecten en duurzaamheid. Dit laatste heeft met name te maken met de lengte van het tracé. Tracéalternatief C is het kortste tracé. Belangrijke belemmeringen van tracéalternatief C zijn effecten op de leefomgeving en gezondheid. Het is het enige tracé waar er woningen binnen de zone van 50 meter breed liggen. Dit alternatief ligt zeer dicht bij 2 woningen gelegen aan de Weg om de Oost in Hoogeveen.

Tracéalternatief D telt ten opzichte van de andere alternatieven relatief veel beperkt negatieve beoordelingen, daar waar de andere alternatieven juist negatief worden beoordeeld. Zo wordt dit tracé minder negatief beoordeeld ten opzichte van meerdere zoekgebieden voor de criteria zettingen, verwachte archeologische waarden, houtopstanden en circulariteit. Wel is de kans op aantasting van historische geografie mogelijk groter bij dit alternatief ten opzichte van bijvoorbeeld tracéalternatieven A, B en C. Dit alternatief telt het minste neutrale beoordelingen.

De tracéalternatieven hebben over het algemeen voor de meeste thema's een (beperkt) negatief effect op het milieu ten opzichte van de referentiesituatie. Enkel voor het thema bodemkwaliteit zijn positieve effecten te verwachten voor elk van de zoekgebieden. Voor enkele criteria zijn de tracéalternatieven niet onderscheidend. Het gaat om de beoordelingen van het thema water en de criteria voor Natura 2000-gebieden, beschermde soorten, bekende archeologische waarden, aardkunde en recreatie.

In het plan-MER is aangegeven waar verwacht wordt dat mitigerende maatregelen leiden tot een andere beoordeling. De belangrijkste wijzigingen in de beoordeling doen zich voor bij de thema's natuur, landschap en gebruiksfuncties. Wat betreft natuur heeft dit te maken met het behoud van NNN-gebied met bijbehorende soorten en houtopstanden door het toepassen van een gestuurde boring in plaats van een open ontgraving in de aanlegfase van het kabeltracé. Behoud van de bossen ten oosten van Hollandscheveld en ten noorden van Hoogeveen draagt ook bij aan bescherming van deze landschappelijk en cultuurhistorisch waardevolle gebieden, wat zorgt voor positievere beoordeling van bijbehorende thema's. Bij gebruiksfuncties heeft de wijziging in beoordeling te maken met het in stand houden van recreatieve routes en -functies en het ontzien van bosbouwpercelen doordat deze niet meer middels een open ontgraving worden doorsneden. Er zijn aanvullende onderzoeken voor verschillende thema's in de project-MER noodzakelijk om de effecten van een alternatief op hoger detailniveau in beeld te krijgen.

Uit de effectbeoordeling (inclusief mitigatie) komt naar voren dat tracéalternatieven C, D en E de minste significante milieueffecten veroorzaken. Tabel 1 toont een samenvatting van de effectbeoordeling van elk van de tracéalternatieven van deelproject 1 voor de verschillende beoordelingscriteria.

	A <i>Paars</i>	B <i>Roze</i>	C <i>Oranje</i>	D <i>Groen</i>	E <i>Blauw</i>
Bodem					
Chemische bodemkwaliteit	0/+	+	+	+	+
Risico op zettingen	-	-	0	0/-	-
Water					
Invloed op waterwin- en grondwaterbeschermingsgebieden	0	0	0	0	0
Oppervlaktewater(kwaliteit)	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-
Natuur					
Natura-2000 gebieden	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-
Natuurnetwerk Nederland en overige beschermde gebieden	0/-	-	-	-	-
Houtopstanden	0/-	-	0/-	0/-	-
Beschermde soorten	-	-	-	-	-
Landschap, cultuurhistorie en archeologie					
Landschap – gebiedsniveau	0	0/-	0/-	0/-	-
Landschap – objectniveau	0	0	0	0/-	0/-
Historische (steden)bouw	0/-	0	0	0	0
Historische geografie	0	0	0	-	-
Aardkunde	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-
Bekende archeologische waarden	0	0	0	0	0
Verwachte archeologische waarden	-	-	0/-	0/-	-
Veiligheid					
Omgevingsveiligheid	-	0/-	0/-	0/-	0
Leefomgeving en gezondheid					
Geluid	-	-	-	-	0/-

Magneetvelden	0	0	0/-	0	0
Gezondheid	-	-	-	-	0/-
Gebruiksfuncties					
Recreatie	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-
Landbouw	-	0/-	-	-	-
Duurzaamheid					
Circulariteit	-	0/-	0	0/-	-
Klimaat	-	-	0	-	-

Tabel 1: effectbeoordeling deelproject 1

Deelproject 2: Tracé Hoogeveen Riegmeer- lijn mast 17

Uit de effectbeoordeling blijkt dat er enkel qua doorsnijding van zettingsgevoelige gronden negatieve effecten te verwachten zijn. Andere negatieve effecten van het zoekgebied zijn niet te verwachten. In het plan-MER is voor deelproject 2 aangegeven wat het betekent voor de beoordeling om mitigerende maatregelen in de vorm van gestuurde boringen toe te passen. De beoordeling blijft ongewijzigd, maar er worden wel degelijk minder houtopstanden verloren doordat ze gekruist worden door middel van een gestuurde boring. Er zijn aanvullende onderzoeken voor de verschillende thema's in de project-MER noodzakelijk om de effecten van een alternatief op hoger detailniveau in beeld te krijgen. Dit geldt bijvoorbeeld voor het thema natuur, maar ook voor omgeving en gezondheid. De beoordeling van dit zoekgebied is voor deze thema's hoofdzakelijk beperkt negatief.

Tabel 2 toont een samenvatting van de effectbeoordeling van elk van de zoekgebieden van deelproject 2 voor de verschillende beoordelingscriteria.

	A Blauw
Bodem	
Chemische bodemkwaliteit	0/+
Zettingsgevoeligheid	-
Water	
Invloed op waterwin- en grondwaterbeschermingsgebieden	0
Oppervlaktewater(kwaliteit)	0
Natuur	
Natura-2000 gebieden	0/-
Natuurnetwerk Nederland en overige beschermde gebieden	0
Houtopstanden	0/-
Beschermde soorten	0/-
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	
Landschap – gebiedsniveau	0
Landschap – objectniveau	0
Historische (steden)bouw	0
Historische geografie	0
Aardkunde	0
Bekende archeologische waarden	0
Verwachte archeologische waarden	0
Veiligheid	
Omgevingsveiligheid	0
Leefomgeving en gezondheid	

Geluid	0/-
Magneetvelden	0
Gezondheid	0/-
Gebruiksfuncties	
Recreatie	0/-
Landbouw	0/-
Duurzaamheid	
Circulariteit	0
Klimaat	0

Tabel 2: effectbeoordeling deelproject 2

Deelproject 3: Tracés Dedemsvaart Rollepaal- combilijn mast 54 en 110 kV Hardenberg mast 54

De tracés hebben beide voor meerdere aspecten een beperkt negatief effect op het milieu ten opzichte van de referentiesituatie. Op een aantal punten worden de tracés negatief beoordeeld. Het gaat hier om de effecten op potentieel aanwezige beschermde soorten, effecten op het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en de landschappelijke effecten op gebiedsniveau.

In het plan-MER is voor deelproject 3 aangegeven wat het betekent voor de beoordeling om mitigerende maatregelen in de vorm van gestuurde boringen toe te passen. De belangrijkste wijzigingen doen zich voor bij de thema's rond natuur en gebruiksfuncties. Aangaande natuur heeft dit te maken met het behoud van NNN-gebied met bijbehorende soorten en houtopstanden. Bij gebruiksfuncties heeft dit te maken met het in stand houden van recreatieve routes door NNN-gebied en het ontzien van bosbouwpercelen doordat deze niet meer middels een open ontgraving worden doorsneden. Nader onderzoek naar beschermde soorten in het kader van het project-MER moet uitwijzen welke soorten daadwerkelijk voor komen in en rond het zoekgebied en of deze soorten effecten kunnen ondervinden. Op veel andere aspecten is sprake van een beperkt negatieve beoordeling, zowel voor het tracé tot aan mast 54 van de Combilijn als voor het tracé tot aan mast 54 van de Hoogeveen-Hardenberglijn. Een groot deel van deze effecten valt eveneens weg te nemen door het nemen van mitigerende maatregelen.

Belangrijk om op te merken is dat de twee tracés niet heel erg van elkaar verschillen qua beoordeling. Veel effecten treden juist op tussen het hoogspanningsstation Dedemsvaart Rollepaal en mast 54 van de Combilijn. Bijkomende effecten op het deel tussen mast 54 van de Combilijn en mast 54 van de Hoogeveen-Hardenberglijn zijn zeer beperkt. Het enige wezenlijke verschil dat naar voren komt uit de effectbeoordeling is dat er een extra waterloop wordt gekruist wat op basis van de vooraf bepaalde beoordelingschaal leidt tot een beperkt negatieve beoordeling voor tracéalternatief A paars. Het verschil is echter minimaal.

Tabel 3 toont een samenvatting van de effectbeoordeling van elk van de tracés van deelproject 3 voor de verschillende beoordelingscriteria.

	A Blauw	A Paars
Bodem		
Chemische bodemkwaliteit	0	0
Zettingsgevoeligheid	0/-	0/-
Water		
Invloed op waterwin- en grondwaterbeschermingsgebieden	0	0

Oppervlaktewater(kwaliteit)	0	0/-
Natuur		
Natura-2000 gebieden	0/-	0/-
Natuurnetwerk Nederland en overige beschermde gebieden	-	-
Houtopstanden	0/-	0/-
Beschermde soorten	-	-
Landschap, cultuurhistorie en archeologie		
Landschap – gebiedsniveau	-	-
Landschap – objectniveau	0/-	0/-
Historische (steden)bouw	0	0
Historische geografie	0/-	0/-
Aardkunde	0	0
Bekende archeologische waarden	0	0
Verwachte archeologische waarden	0/-	0/-
Veiligheid		
Omgevingsveiligheid	0/-	0/-
Leefomgeving en gezondheid		
Geluid	0/-	0/-
Magneetvelden	0	0
Gezondheid	0/-	0/-
Gebruiksfuncties		
Recreatie	0/-	0/-
Landbouw	0/-	0/-
Duurzaamheid		
Circulariteit	0	0/-
Klimaat	0	0/-

Tabel 3: effectbeoordeling deelproject 3

7. Afweging

Op basis van het Milieueffectrapport zijn de te verwachten milieueffecten in beeld gebracht. Tegelijkertijd zijn er ook andere aspecten die van belang zijn voor de vraag welk zoekgebied het meest kansrijk is om verder uit te werken. Naast het thema milieu, zijn dit de thema's omgeving en techniek.

Het thema omgeving kan breed worden opgevat. Enerzijds gaat het er dan om hoe de zoekgebieden door partners en inwoners in de omgeving worden beoordeeld. Hierbij heeft het participatietraject een belangrijke rol gespeeld. Anderzijds gaat het er ook om welke ontwikkelingen zich in de omgeving nog voordoen en welke andere functies momenteel aanwezig zijn die mogelijk gevolgen ondervinden van de netwerkversterking.

Bij het thema techniek gaat het vooral om uitvoeringsaspecten. Alle alternatieven die zijn opgenomen zijn maakbaar en haalbaar. Dit is gedurende het proces van tracering telkens het uitgangspunt geweest. Echter brengen een aantal alternatieven grotere technische uitdagingen met zich om het tracé uitvoerbaar te maken. Er is om deze reden onderscheid aan te brengen in de mate van complexiteit van technische uitvoerbaarheid. Voor techniek betekent dit dat gezocht wordt naar het alternatief die vanuit aanleg, beheer en onderhoud het minst complex is. Met 'minst complex' wordt aangenomen dat deze

vanuit techniek het snelste, met inachtneming van geldende wet- en regelgeving en beleidsregels, te realiseren is. Dit is met name van belang omdat de problematiek omtrent netcongestie eerder afneemt als de kabelverbindingen eerder in werking zijn.

Om tot een voorkeursalternatief te komen op basis van deze drie thema's is een verkenningenrapport opgesteld, dat is bijgevoegd als bijlage 2 bij deze voorkeursbeslissing. Hieronder worden per deelproject de belangrijkste overwegingen weergegeven die hebben geleid tot het voorkeursalternatief.

Deelproject 1: Tracé Hoogeveen Riegmeer- Wijster Scheidingsweg

Met betrekking tot deelproject 1 is er voor de thema's milieu, omgeving en techniek in het verkenningenrapport beschreven welk alternatief het beste bijdraagt aan het invullen van de opgave die er ligt met de minst nadelige impact. De drie thema's hebben dezelfde weging en er is een ranking per thema toegekend aan de zoekgebieden om de zoekgebieden transparant te scoren. Dit resulteert in een alternatief dat de voorkeur heeft. De inhoud van het verkenningenrapport wordt ondersteund door het plan-MER, de participatienota, de stakeholdersanalyse, technische input en de issue- en belangenmatrix stakeholdersanalyse. Het verkenningenrapport geeft een toelichting op de verschillende alternatieven. Op basis van het verkenningenrapport is een voorkeurstracé voor deelproject 1 (Tracé Hoogeveen Riegmeer- Wijster Scheidingsweg) bepaald. De volgende redeneerlijn ligt hieraan ten grondslag:

- Milieu: Tracéalternatieven C, D & E tellen ten opzichte van de andere tracés relatief weinig negatief onderscheidende beoordelingen, daar waar de andere alternatieven op meerdere milieuaspecten negatief onderscheidend zijn. Zo wordt tracéalternatief D minder negatief beoordeeld ten opzichte van meerdere andere tracéalternatieven voor de criteria zettingen en verwachte archeologische waarden. Bij tracéalternatief E zijn de tijdelijke effecten als gevolg van geluid en daarmee ook gezondheid wat beperkter dan bij meerdere andere zoekgebieden. Gelet op de complexiteit van tracéalternatief C binnen het stedelijke weefsel van Hoogeveen en de beoordelingen van tracéalternatief D ten opzichte van tracéalternatief E geniet tracéalternatief D de voorkeur. Tracé D wordt als meest kansrijk gezien. Bij de thema's waar tracéalternatief E juist minder negatief is beoordeeld dan de andere alternatieven is sprake van een tijdelijkheid in effecten. Deze effecten treden enkel op gedurende de aanlegfase en verdwijnen weer na de aanleg. Risico's op zettingen of archeologische verwachting die groter zijn bij tracéalternatief E zijn te scharen onder potentieel permanente effecten.
- Omgeving: Tracéalternatieven D & E hebben vrijwel geen parallelligging met gasleidingen, dit is aanzienlijk minder dan bij enkele andere alternatieven waardoor er minder sprake is van wederzijdse beïnvloeding van assets van bijvoorbeeld GasUnie, ProRail of Rijkswaterstaat. Wel zijn er vanuit de gemeente Hoogeveen mogelijke uitbreidingsambities aangegeven die overlappen met tracéalternatief D waar in een nadere uitwerking van het tracé rekening mee zal worden gehouden. Zo wordt ten zuiden van Hollandscheveld kort het tracé van tracéalternatief E gevolgd, die hier iets verder van het dorp af ligt. Het tracé wordt zoveel mogelijk langs de perceelsgrenzen gelegd, parallel aan de watergang ten noorden van het Jan Wintersdijkje en de watergang langs het Jufferspad. Ten oosten van Hollandscheveld wordt gezocht naar een meer oostelijke ligging, parallel aan het 3^e Zandwijkje. Hiermee wordt er zoveel mogelijk rekening gehouden met de wens van gemeente Hoogeveen.
- Techniek: Tracéalternatief D is het tracé met de minste complexiteit aangaande de technische uitvoerbaarheid. Dit komt met name doordat er geen bestaande TenneT assets in de buurt van tracé D liggen, er naar verhouding weinig grondverzet nodig is voor dit alternatief en er genoeg ruimte is voor de aanleg van het tracé doordat tracéalternatief D door redelijk onbebouwd gebied gelegen is.

Tracéalternatief D komt bij alle drie de thema's als (gedeeld) gunstigste tracéalternatief naar voren. Tracéalternatief D is integraal gezien het meest gunstige tracé om te onderzoeken in het project-MER. Een verdere optimalisatie van dit voorkeustracé vindt plaats tijdens MER fase 2. In MER fase 2 wordt het voorkeustracé gedetailleerd uitgewerkt en volgt een nadere uitwerking van de mitigerende maatregelen zoals de locatie van de gestuurde boringen (zoals bij NNN-gebieden of houtopstanden).

Deelproject 2: Tracé Hoogeveen Riegmeer- lijn mast 17

Bij deelproject 2 is sprake van één tracéalternatief. Er is namelijk slechts één onderscheidend alternatief uit het trechteringsproces naar voren gekomen en onderzocht in het plan-MER. Dit betekent dat er hoofdzakelijk een vergelijking is gemaakt tussen dit alternatief en de referentiesituatie. Hoofdzakelijk is hierbij beoordeeld of zich zodanige bezwaren voordoen op het gebied van milieu dat op voorhand reeds duidelijk is dat het alternatief niet verder onderzocht hoeft te worden. Daarvan is echter geen sprake. Ook zijn er op het vlak van milieu geen bijzonderheden naar boven gekomen die een aanpassing van het voorgestelde tracé of een nadere afweging noodzakelijk maken. Op basis van de in het plan-MER gepresenteerde milieueffecten wordt tracéalternatief A kansrijk geacht en er wordt geadviseerd dit tracé nader te onderzoeken in het kader van het project-MER.

Deelproject 3: Tracés Dedemsvaart Rollepaal- combilijn mast 54 en 110 kV Hardenberg mast 54

Voor deelproject 3 is één zoekgebied onderzocht waarbinnen de 2 verbindingen gerealiseerd kunnen worden in het plan-MER. Binnen de corridor is getrechterd naar één tracéalternatief per nieuwe verbinding. Dit betreft tracéalternatief A. Binnen dit deelproject hoeft geen keuze gemaakt te worden tussen tracéalternatieven. Er is namelijk slechts één onderscheidend tracéalternatief uit het trechteringsproces naar voren gekomen en onderzocht in het plan-MER. Ook zijn er op het vlak van milieu geen bijzonderheden naar boven gekomen die een aanpassing van het voorgestelde zoekgebied of een nadere afweging noodzakelijk maken. De twee verbindingen, waarvan er één naar mast 54 van de Combilijn loopt en één vanuit daar doorloopt naar mast 54 van de 110 kV-verbinding tussen Hoogeveen en Hardenberg, worden vanuit milieu haalbaar geacht.

8. Voorkeursbeslissing

Artikel 5.49 van de Omgevingswet bepaalt dat de voorkeursbeslissing één van de volgende vier strekkingen kan hebben:

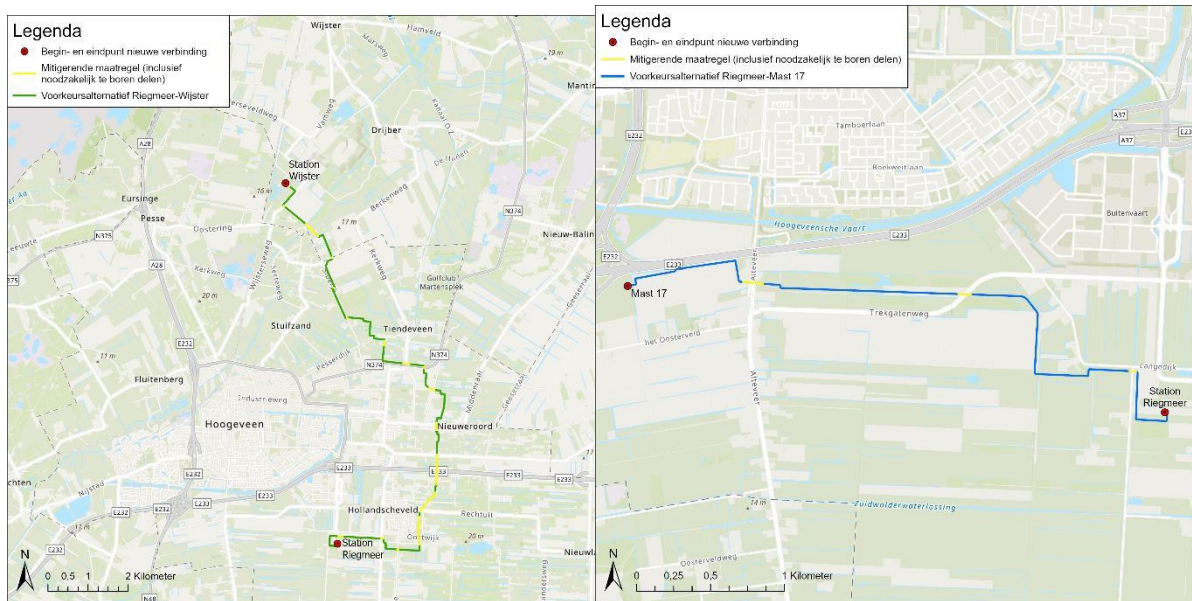
1. Er wordt een project uitgevoerd.
2. Er is een oplossing gevonden zonder dat daarvoor een project wordt gerealiseerd.
3. Een combinatie van opties 1 en 2.
4. Er wordt geen oplossing uitgewerkt.

Als ervoor wordt gekozen een project uit te voeren, dan betekent dit in feite dat er op basis van de voorkeursbeslissing een projectbesluit zal worden voorbereid. In dat geval wordt in de voorkeursbeslissing aangegeven hoe de gevonden oplossing eruitziet die verder wordt uitgewerkt.

In het nu voorliggende geval wordt besloten dat, in het kader van de Drents-Overijsselse Netwerkversterking Oost, een project wordt uitgevoerd. Per deelproject worden de volgende alternatieven verder uitgewerkt in het project-MER dat wordt opgesteld voor het projectbesluit:

- Deelproject 1 Hoogeveen Riegmeer – Wijster Scheidingsweg: tracéalternatief D
- Deelproject 2 Hoogeveen Riegmeer – lijn mast 17: tracéalternatief A
- Deelproject 3 Dedemsvaart Rollepaal – combilijn mast 54 en 110 kV Hardenberg: tracéalternatief A

Onderstaande figuren tonen de voorkeustracés van de verschillende deelprojecten.



Voorkeursalternatief deelproject 1: Verbinding Hoogeveen Riegmeer- Wijster Scheidingsweg (links) en voorkeursalternatief deelproject 2: Hoogeveen Riegmeer- lijn mast 17 (rechts)



Voorkeursalternatieven deelproject 3: Dedemsvaart Rollepaal- combilijn mast 54 en 110 kV Hardenberg mast 54

9. Vervolprocedure en reactie

De voorkeursbeslissing is de afsluiting van de verkenning. De ontwerp-voorkeursbeslissing ligt samen met het plan-MER (Bijlage 3) en het verkenningenrapport (Bijlage 2) ter inzage voor een periode van 6 weken van 25 oktober 2024 tot en met 5 december 2024. Tijdens deze periode kan eenieder die dat wenst reageren op de inhoud van het ontwerp-voorkeursbesluit, het plan-MER en/ of het verkenningenrapport door het indienen van een zienswijze. De onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie mer) wordt gevraagd een advies uit te brengen over de ontwerp-voorkeursbeslissing en het plan-MER. Na de ter inzagelegging wordt naar verwachting in de tweede helft van 2024 de definitieve voorkeursbeslissing vastgesteld en de Nota van Antwoord, waarin de reactie op de ontvangen zienswijzen zal worden gegeven, gepubliceerd. Hierna start de planuitwerkingsfase. In de planuitwerkingsfase wordt het voorkeustracé nader gedetailleerd en

ontworpen. In deze fase wordt ook het MER 2^e fase (project- MER) opgesteld en gedetailleerd. Aan het einde van de planuitwerkingsfase wordt het voorkeurstracé vastgelegd in een projectbesluit.

Bijlagen

1. Participatienota
2. Verkenningenrapport DON Kabeltracés Oost
3. planMER Drents Overijsselse Netversterking DON Oost (delen A en B)

