



Bijlage 3 Verkenningenrapport

Stakeholdersanalyse

1. Methode voor verwerken van stakeholderwensen binnen de kabelprojecten van DON.

Ten behoeve van de alternatiefkeuze die gemaakt moet worden voor project Drents- Overijsselse Netversterking (verder aangeduid als DON) zijn in dit document wensen van stakeholders opgehaald die betrokken zijn bij dit project. 8 maart zijn de stakeholderwensen aangeleverd aan TenneT, deze leiden vervolgens samen met de MER-analyse en technische voorkeuren van TenneT tot een keuze in voorkeursalternatief (VKA).

1.1 Stappenplan

Hieronder volgt een stappenplan die is gebruikt om de stakeholderwensen een waarde toe te kennen in het proces van het selecteren van een VKA.

Stap 1: Identificeren van relevante stakeholders. Dit zijn Rijkswaterstaat (RWS), ProRail, GasUnie, WDOD en landschap Drenthe en Overijssel gebleken. TenneT heeft een issue- en belangenmatrix gemaakt voor de kabeltracés. 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. Er is gekeken naar stakeholders die in beide gebieden (DON Oost en West) belangen hebben. Zo is TenneT bij deze zes partijen gekomen.

De omgeving is niet als stakeholder meegenomen in deze analyse omdat er in het planMER al is gekeken naar afstanden tot gevoelige bestemmingen en omdat er een participatieplan/nota is opgesteld voor omgang met de omgeving.

Stap 2: Verzamel stakeholderwensen (door middel van verkennende gesprekken tussen TenneT en desbetreffende stakeholders). Deze gesprekken waren nog niet gericht op specifieke knelpunten van tracéalternatieven. Wel zijn er algemene wensen en regels opgehaald die stakeholders stellen bij de aanleg van TenneT kabels in de gebieden waar zij ook belangen hebben. Deze zijn beschikbaar in Bijlage 1.

Stap 3: Categoriseren stakeholdereisen, dit gebeurt door stakeholdereisen die met elkaar overlappen of al meegenomen zijn in het planMERs samen te voegen of weg te laten uit de wensenlijst.

Stap 4: Door middel van een 'expert judgement' de mate van impact van de stakeholderwensen bepalen;

Een stakeholderwens kan impact hebben op de haalbaarheid en uitvoerbaarheid van de tracéalternatieven. De verschillende tracéalternatieven worden met verschillende mate beïnvloed door deze 'stakeholderimpact'. De mate van 'stakeholderimpact' zal worden bepaald aan de hand van 'expert judgement', dit wil zeggen dat een verzameling van professionals uit verschillende disciplines en organisaties een integrale afweging maakt over de mate van impact van de stakeholderwens. Deze beoordeling zal plaatsvinden in een twee uur durende 'werksessie VKA'. Deze werksessie is gehouden met verschillende vakgebieden vanuit TenneT (projectleider licensing, projectleider engineering en construction, deelprojectleider kabels, omgevingsmanager, adviseurs

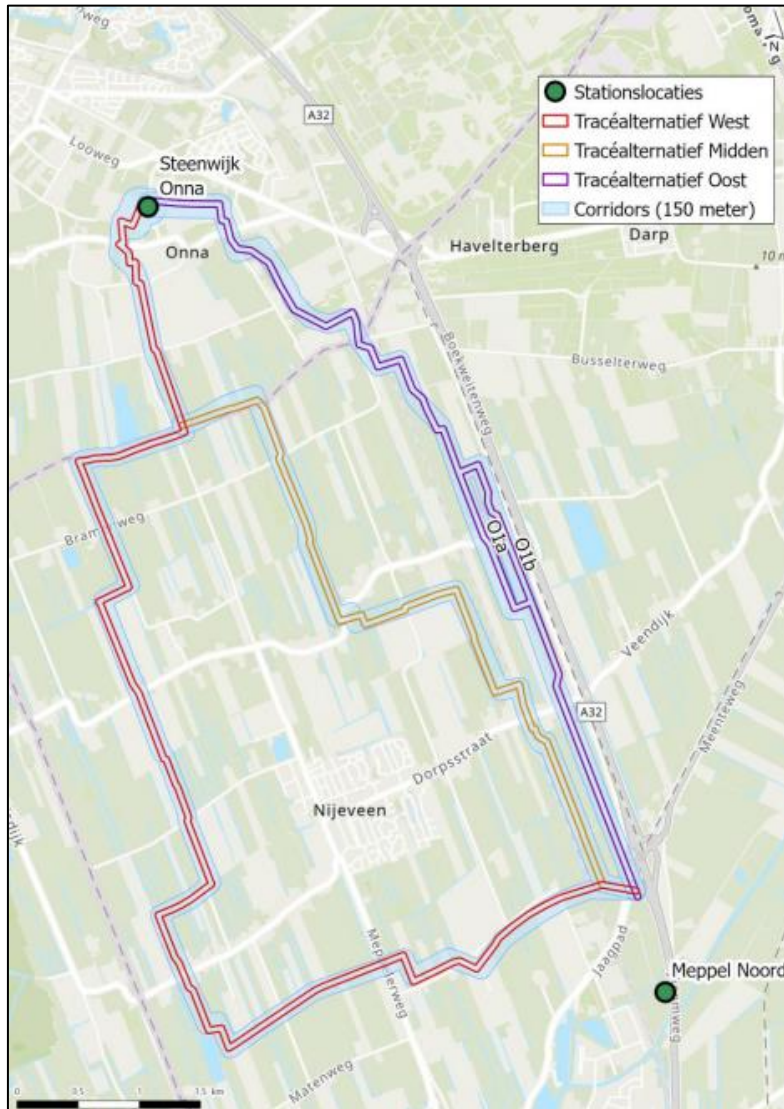
privaatrecht en publiekrecht, adviseur communicatie, adviseur ruimtelijke ordening en milieu) en met de projectleider en GIS-experts vanuit Witteveen+Bos die aan het planMER hebben gewerkt.

Stap 5: Aan de hand van de impact per stakeholderwens op basis van de 'expert judgement' (te vinden in bijlage 1) wordt vervolgens in een toelichtende tekst de mate van 'stakeholderimpact' per tracéalternatief vermeldt.

1.2 Stakeholderimpact DON-west

In dit deelhoofdstuk zal per deelproject een toelichting worden gegeven op de mate van stakeholderimpact die hoort bij de verschillende tracéalternatieven.

1.2.1 Deelproject 1: Meppel Noord – Steenwijk Onna



Figuur 4: Meppel Noord - Steenwijk Onna (Bron: WiBo)

Dit deelproject doorkruist geen waterwingebied of beschermingsgebieden van WDOD en er kan voldaan worden aan de wensen die deze stakeholder heeft genoemd in de gesprekken met TenneT. Daarom komt deze stakeholder niet verder voor in de analyse van dit deelproject. Dit zelfde geldt voor landschap Drenthe.

Tracéalternatief West

In deze relatief rustige omgeving heeft tracéalternatief West weinig met de grootste stakeholders voor project DON te maken. GasUnie heeft een leiding ten Westen van dit tracéalternatief lopen, maar tussen de

parallelligging zit continu minimaal 700 meter. De onderlinge beïnvloeding is op deze afstand minimaal en treedt pas op bij een parallelligging van 4 kilometer of langer, dat is hier niet het geval. Verder kruist dit tracéalternatief op één plek het spoor van ProRail, dit gebeurt haaks en zal geen hoge impact als gevolg hebben. Dit alternatief heeft geen kruising of parallelligging met de rijksweg A32.

Tracéalternatief Midden

Tracéalternatief midden ligt niet nabij gasleidingen van GasUnie. Alleen in de buurt van Onna kruist dit tracéalternatief een gasleiding op haakse wijze, dit levert geen problemen op. Wel ligt dit tracéalternatief op korte afstand parallel met het spoor van ProRail gedurende 2.5 kilometer. Dit vraagt om afstemming met ProRail en zal technische gevolgen voor de aanleg van deze kabel met zich meebrengen. Ook ligt dit tracéalternatief parallel met de rijksweg A32 maar hier zit genoeg ruimte tussen voor eventuele toekomstige ontwikkelingen vanuit RWS. Dit zal dus geen problemen opleveren

Tracéalternatief Oost

Tracéalternatief Oost ligt dicht langs de rijksweg A32, gezien hier al een bestaande lijn van TenneT loopt ligt het in de lijn der verwachting dat RWS hier geen werkzaamheden gepland heeft en dat dit tracéalternatief hier ook zonder problemen terecht kan. Wel is er bij tracéalternatief Oost ook sprake van parallelligging met het spoor van ProRail, dit is echter wel op grotere afstand dan tracéalternatief midden.

In de buurt van Onna kruist dit tracéalternatief nog een gasleiding, dit gebeurt op haakse wijze en zorgt voor geen verdere complicaties.

Conclusie

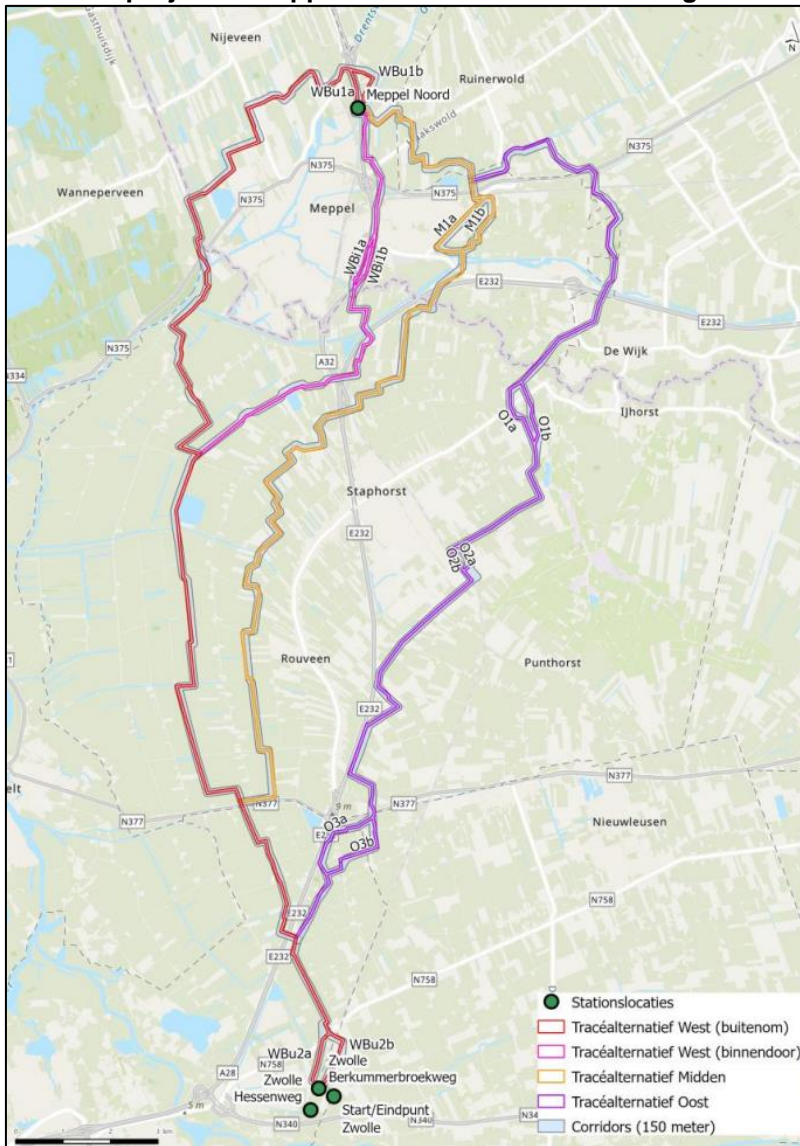
De volgende conclusies volgen uit de stakeholderanalyse van deelproject 1 - DON-West:

- Tracéalternatief Midden zal de meeste stakeholderimpact veroorzaken vanwege de nabije parallelligging met ProRail
- Tracéalternatief Oost ligt ook parallel met spoorwegen van ProRail en rijkswegen van RWS, maar op grotere afstand
- De gasleiding die ten Westen van tracéalternatief West loopt, ligt op dusdanige afstand dat hier weinig onderlinge beïnvloeding plaats zal vinden en zal dus weinig stakeholderimpact veroorzaken.

Op basis van bovenstaande argumenten is de volgende rangschikking gemaakt (nr. 1 = minste impact, etc.):

1. Tracéalternatief West
2. Tracéalternatief Oost
3. Tracéalternatief Midden

1.2.2 Deelproject 2: Meppel Noord – Zwolle Hessenweg



Figuur 5: Tracéalternatieven deelproject 2 DON-West: Meppel Noord - Zwolle Hessenweg (Bron: WiBo)

Dit deelproject doorkruist geen waterwingebied of beschermingsgebieden van WDOD en er kan voldaan worden aan de wensen die deze stakeholder heeft genoemd in de gesprekken met TenneT. Daarom komt deze stakeholder niet verder voor in de analyse van dit deelproject.

Tracéalternatief West (buitenom)

Dit tracéalternatief verloopt grotendeels door agrarisch gebied. Op een aantal punten komt dit tracé nog in aanraking met stakeholders. Allereerst kan dit tracéalternatief alleen inlossen op station Meppel Noord vanaf de Oostkant van dit station. Hierdoor wordt de A32 tot twee keer toe gekruist op korte afstand, waarvan één kruising in de buurt van op/afritten zijn. Deze op/afritten vallen onder beheergebied van RWS en maken planologische borging van TenneT assets ingewikkeld.

Verder wordt het spoor van ProRail gekruist, maar dit gebeurt op haakse wijze waardoor dit weinig effect heeft op ProRail of TenneT.

Ten zuidwesten van Meppel liggen meerdere gasleidingen in de grond. Hier is haaks kruisen wel mogelijk maar stukken parallelligging zijn onvermijdelijk. Dit zal vragen om mitigerende maatregelen. Verder vindt er nog één haakse kruising met een gasleiding plaats in de buurt van Zwolle. Deze zal geen invloed hebben.

Tracéalternatief West (binnendoor)

Dit tracéalternatief gaat vanaf station Meppel Noord door Meppel heen naar het Zuiden. Hierdoor ligt dit tracéalternatief lang parallel met de A32 en kruist meerdere beheergebieden van RWS. Met boringen is dit technisch mogelijk maar in deze gebieden is planologische borging van TenneT assets ingewikkeld tot onmogelijk. Ten Zuiden van Meppel worden de A28 en A32 gekruist op een op/afrif punt. Op deze plekken zijn de beheergebieden van RWS breder dan wanneer een rijksweg op een normaal punt wordt gekruist.

Daarnaast wordt het spoor van ProRail gekruist, maar dit gebeurt op haakse wijze waardoor dit weinig effect heeft op ProRail of TenneT.

Gasleidingen worden alleen op haakse wijze gekruist door dit tracéalternatief. Verder is er geen sprake van nabije parallelligging.

Verder volgt dit tracéalternatief dezelfde route als West (buitenom) en zijn er geen bijzonderheden op gebied van stakeholderimpact.

Tracéalternatief Midden

Tracéalternatief Midden kruist op drie verschillende plekken een rijksweg. Deze kruisingen zijn allemaal haaks. Ten zuiden van Meppel kruist dit tracéalternatief de A28 bij een afrif, dit is beheergebied van RWS. Binnen dit beheergebied is planologische berging van TenneT assets ingewikkeld tot onmogelijk.

Na de kruising van de rijkswegen in de buurt van Meppel heeft dit tracéalternatief weinig invloed op stakeholders of andersom. Gasleidingen worden allemaal haaks gekruist en ook de spoorlijnen van ProRail worden alleen haaks gekruist. Dit heeft geen onderscheidende effecten ten opzichte van de andere tracéalternatieven.

Tracéalternatief Oost

Het Oostelijke tracéalternatief blijft als enige alternatief ten Oosten van de A28 wat automatisch minder kruisingen met rijkswegen betekent. Wel is er een stuk parallelligging met de A28 tussen Staphorst en Zwolle.

In de buurt van Staphorst kruist dit tracéalternatief het een spoorlijn van ProRail. Dit gebeurt op haakse wijze, maar voordat deze kruising plaatsvindt, loopt het tracé een kort stuk parallel met het spoor. Dit zal om aanvullende maatregelen vragen.

Er is geen nabije parallelligging met gasleidingen en de kruisingen van dit tracéalternatief met gasleidingen kan allemaal op haakse wijze en levert dus geen bijzonderheden op lettend op stakeholderimpact.

Conclusie

De volgende conclusies volgen uit de stakeholderanalyse van deelproject 2 - DON-West:

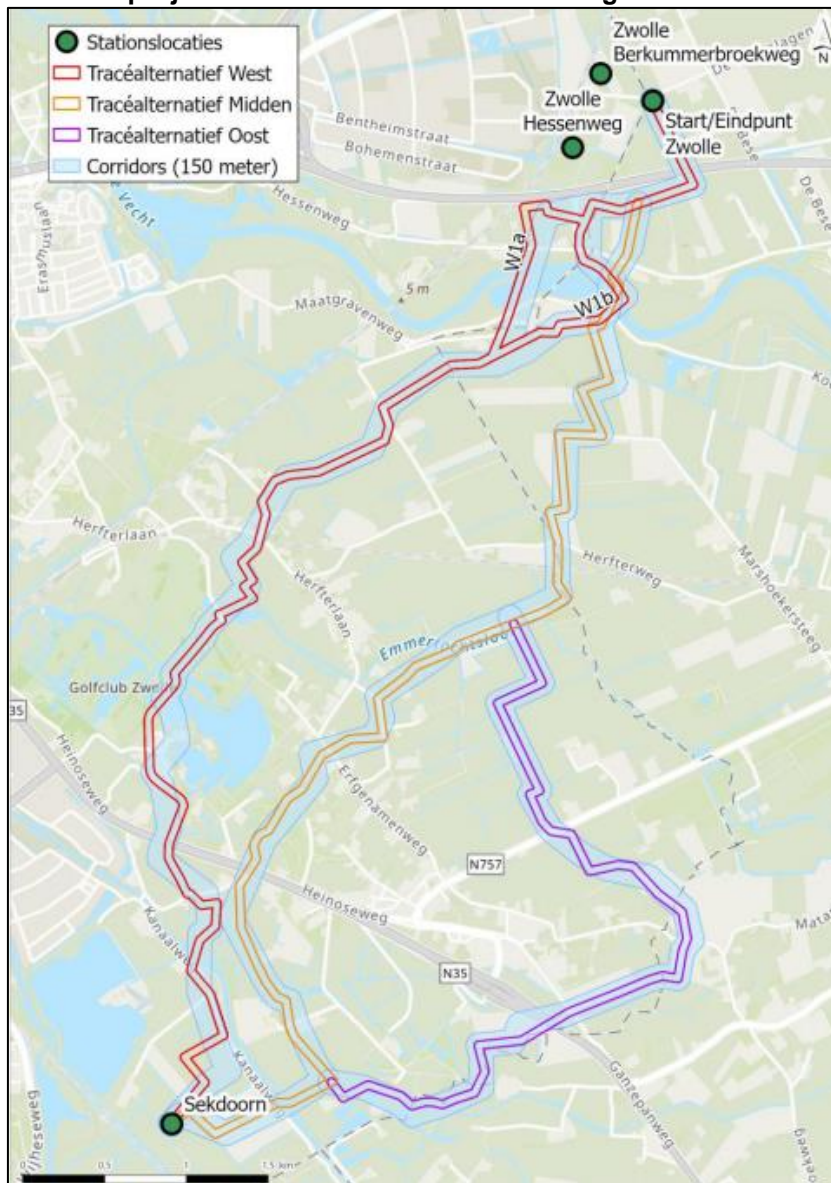
- Tracéalternatieven West (binnendoor en buitenom) onderscheiden zich van elkaar doordat buitenom meer parallelligging met gasleidingen heeft ten opzichte van binnendoor, maar binnendoor kruist op meerdere plekken in Meppel beheergebied van RWS. Beide alternatieven hebben hierdoor te maken met impact van stakeholders en de bijbehorende maatregelen.
- Tracéalternatief Oost is vergelijkbaar op gebied van stakeholderimpact met tracéalternatief Midden. Beide tracés zullen minder met stakeholderwensen te maken hebben dan de Westelijke alternatieven. Het onderscheid tussen Oost en Midden zit in de parallelligging van Oost met een stuk spoor van ProRail. Dit

zal waarschijnlijk om aanvullende technische maatregelen vragen. Daar tegenover staat wel dat tracéalternatief Oost minder vaak rijkswegen hoeft te kruisen en niet binnen beheergebied van RWS komt.

Op basis van bovenstaande argumenten is de volgende rangschikking gemaakt (nr. 1 = minste impact, etc.):

1. Tracéalternatief Midden
2. Tracéalternatief Oost
3. Tracéalternatieven West (buitenom en binnendoor)

1.2.3 Deelproject 3: Zwolle Berkummerbroekweg – Sekdoorn



Figuur 6: Tracéalternatieven deelproject 3 DON-West: Zwolle Berkummerbroekweg – Sekdoorn

In dit deelproject doorkruisen alle tracéalternatieven een grondwaterbeschermingsgebied van het waterschap DOD. De effecten hiervan zijn opgenomen en geanalyseerd in hoofdstuk 9 van het planMER van DON-West. Om deze reden wordt de impact van de tracéalternatieven niet opnieuw gewogen in deze stakeholderanalyse.

Verder liggen er in de buurt van Zwolle een aantal monumentale buitenplaatsen. Door Landschap Overijssel is aangegeven in de stakeholdergesprekken dat deze monumentale plekken vermeden moeten worden. Deze wens zit al verwerkt in hoofdstuk 11 van het planMER van DON-West. Om deze reden is deze wens niet verder gewogen in de stakeholderanalyse.

Tracéalternatief West

Tracéalternatief West kruist een rijksweg op één plek, bij de N35. Dit zal op haakse wijze gebeuren waardoor dit bij de aanleg van de TenneT kabel in tracéalternatief West geen impact heeft op de rijksweg.

Er zijn weinig gasleidingen in de grond aanwezig tussen Zwolle Berkummerbroekweg en Sekdoorn. Op het punt waar de gasleiding en dit tracéalternatief het dichtst bij elkaar liggen zit er 200 meter tussen en lopen ze niet parallel. De onderlinge beïnvloeding zal dus minimaal zijn. Verder vinden er geen kruisingen van dit tracéalternatief met gasleidingen plaats.

Dit tracéalternatief kruist een spoorlijn van ProRail op haakse wijze, dit zal door middel van een boring gebeuren en heeft daardoor weinig impact op de assets van ProRail.

Een bijzonder punt aan dit tracéalternatief is de Golfbaan in Zwolle. Deze is al meegenomen in het planMER als recreatieve bestemming en zal daarom niet meegenomen worden in de stakeholderanalyse.

Tracéalternatief Midden

Tracéalternatief Midden kruist de N35 ook op haakse wijze, hier geldt hetzelfde voor als tracéalternatief West; deze kruising kan zonder impact op RWS of TenneT verlopen.

Tracéalternatief Midden kruist geen gasleidingen en ligt op minimaal 700 meter afstand van de dichtstbijzijnde gasleiding. Dit zal vrijwel tot geen onderlinge beïnvloeding leiden.

Dit tracéalternatief kruist een spoorlijn van ProRail op haakse wijze. De kruising zal door middel van een boring gebeuren en heeft daardoor weinig impact op de assets van ProRail.

Tracéalternatief Oost

Ook tracéalternatief Oost kruist op één plek de rijksweg N35, hier geldt hetzelfde voor als tracéalternatief West en Oost; deze kruising kan zonder impact op RWS of TenneT verlopen.

Tracéalternatief Oost komt in de buurt van Sekdoorn vlak langs een gasleiding van GasUnie. Het zoekgebied van dit tracéalternatief ligt op de meest nabijgelegen plek op 50 meter afstand van deze gasleiding en heeft ook een stuk paralleligging. Door deze relatief kleine onderlinge afstand zal er onderlinge beïnvloeding optreden. Hiervoor moeten mitigerende maatregelen worden getroffen.

Dit tracéalternatief kruist een spoorlijn van ProRail op haakse wijze, dit zal door middel van een boring gebeuren en heeft daardoor weinig impact op de assets van ProRail.

Conclusie

De volgende conclusies volgen uit de stakeholderanalyse van deelproject 3 – DON-West:

- Tracéalternatief Midden heeft de minste raakvlakken met infrastructurele beheerders. De wensen die vanuit Landschap Overijssel en Waterschap DOD zijn aangegeven zijn voor alle drie de tracéalternatieven gelijk.
- Tracéalternatief West en Oost hebben ten opzichte van tracéalternatief midden te maken met gasleidingen. Oost ligt ten opzichte van West een stuk parallel en zal de meeste impact hebben op de gasleiding die nabij ligt.

Op basis van bovenstaande argumenten is de volgende rangschikking gemaakt (nr. 1 = minste impact, etc.):

1. Tracéalternatief Midden
2. Tracéalternatief West
3. Tracéalternatief Oost