



## Resultaten participatieproces MER-fase N34 en verkeersplein Gieten

April 2025



---

## **1. INLEIDING**

De provincie Drenthe wil op de N34 bij het verkeersplein Gieten de verkeersveiligheid verbeteren. Tijdens de MER-fase van het project zijn 4 oplossingen (alternatieven) voor de aanpak van het verkeersplein Gieten en de N34 beoordeeld. Het gaat daarbij om een fly-over met en zonder verdubbeling en een verschoven fly-over met en zonder verdubbeling. Mede op basis van de uitkomsten van het m.e.r.-onderzoek is een voorkeursalternatief vastgesteld. Samen met een kostenraming per alternatief en de inbreng van belanghebbenden vanuit het participatieproces.

De impact van het project raakt stakeholders in de omgeving in de gemeente Aa en Hunze, zoals direct aanwonenden, ondernemers en maatschappelijke organisaties. Deze stakeholders hebben elk hun belang(en) op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid, geluid, natuur, stikstof en/of landschap. De opdracht is geweest om deze belangen goed in beeld te krijgen en om belanghebbenden een duidelijke rol te geven in het onderzoek en ontwerpproces. Daarnaast kent het planproces in de m.e.r.-fase en de projectbesluitprocedure een aantal formele inspraakmomenten.

Dit document geeft inzicht in de gekozen participatiestrategie en welke resultaten dit heeft opgeleverd in de m.e.r.-fase van het project. Deze notitie is onderdeel van het besluit over het voorkeursalternatief. Vaststelling wordt gedaan door Gedeputeerde Staten (GS) op basis van m.e.r., inpassingsvisie, kostenraming, milieukosten indicatie, veiligheid, bouwimpact en de opbrengsten van het participatietraject.

## 2. PARTICIPATIESTRATEGIE

### 2.1 Doelstelling

De provincie Drenthe wil samen met belanghebbenden in de gemeente Aa en Hunze op constructieve wijze werken aan een voorkeursalternatief. Dit alternatief draagt bij aan een betere verkeersveiligheid op de N34 tussen Annen en Gasselte, een verbeterde doorstroming bij verkeersplein Gieten en een sterkere verbinding voor het ov. Daarnaast wordt gestreefd naar zo breed mogelijk draagvlak onder belanghebbenden. Door middel van het participatieproces krijgen we inzicht in de belangen van de omgeving en geven we duidelijkheid hoe het belang is meegenomen. Hiermee werken we toe naar een gefundeerde besluitvorming over het voorkeursalternatief.

Door belanghebbenden op het juiste moment in staat te stellen om voor hun belang op te komen, voelen zij zich betrokken en gehoord. Door duidelijkheid en transparantie over de kaders en ieders rol in de besluitvorming, creëren we draagvlak voor het proces en daarmee een breed gedragen voorkeursalternatief. Een voorwaarde daarin was om in te zetten op heldere, structurele en tijdige communicatie. Dit alles is gericht op een duurzame relatie tussen de provincie Drenthe en de omgeving. Het draagvlak dat we nu hebben opgebouwd, helpt ons ook in volgende fases (zienswijzen, hinderbeleving).

### 2.2 Strategie (Strategisch omgevingsmanagement)

Voor dit project is ervoor gekozen om de methode van het strategisch omgevingsmanagement te volgen. Strategisch omgevingsmanagement brengt de belangen en standpunten van betrokken stakeholders in beeld. Op basis daarvan is een strategie ontwikkeld waarmee de projectdoelen worden gerealiseerd. De strategie was erop gericht te investeren in de relatie met stakeholders. Door samen te kijken naar inzichten en oplossingen, legt het de basis voor een dialoog en relatie met de omgeving. Daarmee kan meerwaarde ontstaan voor de belanghebbenden en kan draagvlak ontstaan voor de keuze van het voorkeursalternatief.

### 2.3 Aanpak

Er is een stakeholdersanalyse opgesteld waarin de stakeholders en hun belang wordt beschreven. Op basis van de analyse is de mate van participatie per stakeholder bepaald.





Onderstaand wordt op hoofdlijnen aangegeven hoe we de interactie met de stakeholders vorm hebben gegeven.

- Ambtelijke en bestuurlijke begeleidingsgroep (samen doen)
- Focusgroep (verdiepen)
- Werkgroep natuur en landschap (verdiepen)
- Keukentafelgesprekken direct aanwonenden (verdiepen)
- Inloopbijeenkomsten (inventariseren)
- Informeren

### **Ambtelijke en bestuurlijke begeleidingsgroep**

Rijkswaterstaat Noord-Nederland en de gemeente Aa en Hunze zijn de wegbeheerders van de N33 en het onderliggend wegennet. De gemeente Aa en Hunze hecht belang aan een transparant en duidelijk onderzoeks- en besluitvormingsproces voor hun inwoners. Rijkswaterstaat heeft als wegbeheerder van N33 belang bij een goede verkeersafwikkeling op het verkeersplein Gieten en dient uiteindelijk medewerking te verlenen aan de bouw van de (vershoven) fly-over op en over haar eigendom. Deze partijen zijn belangrijke partners in het project en ze staan daarom hoog op de participatieladder. Op bestuurlijk niveau is een stuurgroep ingericht. Hierin zitten de gedeputeerde, de wethouder van de gemeente Aa en Hunze en districtshoofd Noord-Nederland van Rijkswaterstaat. Doel is om input vanuit de gemeente en Rijkswaterstaat mee te nemen, om raakvlakken met de beleidsterreinen te verkennen en om besluiten samen voor te bereiden. Een andere belangrijke taak van de stuurgroep is om na te gaan in hoeverre de doelen van het participatieproces worden gehaald en om zo nodig bij te sturen. De stuurgroep wordt voorbereid door de ambtelijke begeleidingsgroep bestaande uit vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat, gemeente Aa en Hunze en de provincie Drenthe.

### **Focusgroep**

In deze fase van het project zijn de vier alternatieven rondom verkeersplein Gieten uitgewerkt met de focusgroep Gieten. Deze groep bestaat uit een afvaardiging van dorpsbelangen Annen, Anloo, Eext, Gieten en Gasselte, een vertegenwoordiging van bedrijven, de Groep Gasselte e.o. en de groep 'Vershoven fly-over jazeker'. De afvaardiging is afgestemd met de gemeente Aa en Hunze. De leden van de focusgroep brengen in wat er leeft binnen het dorp en hebben specifieke gebiedskennis. Daarmee zijn zij de voelspriet in de omgeving. De leden van de focusgroep informeren hun achterban over mogelijke ontwikkelingen.

### **Werkgroep natuur en landschap**

Tijdens het proces is geconstateerd dat de thema's natuur en landschappelijke inpassing bijzondere aandacht verdienen, vanwege de nabijheid van het Drentsche Aa gebied en het geopark de Hondsrug. Vandaar dat er een werkgroep is ingericht die zich specifiek hierop richt. Omdat de natuurorganisaties kennis hebben van de omliggende natuurgebieden hebben ze koppelkansen kunnen inbrengen (zie ook paragraaf 3.4). De werkgroep bestaat uit: Natuur en Milieufederatie Drenthe, Staatsbosbeheer, Stichting het Drentsche Landschap, IVN Aa en Hunze en Stichting natuurplatform Drentsche Aa. De werkgroep heeft zich tijdens drie bijeenkomsten bezig gehouden met de resultaten van de m.e.r., de Inpassingsvisie van Veenbosch en Bos en de verkenning van mogelijke koppelkansen.

### **Keukentafelgesprekken**

Onderdeel van het participatieproces zijn de (keukentafel)gesprekken met direct belanghebbenden uit de omgeving langs het tracé van de N34. Dit zijn particuliere eigenaren van woningen en/of grond en bedrijven. Deze groep heeft een direct persoonlijk belang. Er zijn met 14 belanghebbende adressen (keuken)tafelgesprekken gevoerd.

---

### **Inloopbijeenkomsten**

Tijdens inloopbijeenkomsten kan een breed publiek inbreng leveren op de plannen. De inloopbijeenkomsten zijn het slotstuk van een stap in het proces: voorafgaand aan besluitvorming wordt gepolst hoe het brede publiek kijkt naar voorstellen en oplossingen. Dit is dan voorbereid met de focusgroep. Met hen zijn de schetsontwerpen en onderzoeken besproken. Vervolgens kan een breder publiek kennisnemen van de plannen, in gesprek gaan met vertegenwoordigers van de provincie Drenthe en suggesties geven, als input voor een volgende stap in het proces.

### 3. RESULTATEN PARTICIPATIEPROCES

In onderstaand overzicht is aangegeven welke resultaten het participatieproces in de m.e.r. fase heeft opgeleverd. Het gaat hierbij om de periode na de aangebrachte focus en het betreft dus de uitwerking en beoordeling van 4 alternatieven van het verkeersplein Gieten en 4 referentiealternatieven.

#### 3.1 Bijeenkomsten

In de MER-fase heeft er veel interactie met de omgeving plaatsgevonden, door middel van (informatie) bijeenkomsten, focusgroepen, ontwerpessies en keukentafelgesprekken. Onderstaand een overzicht welke bijeenkomsten per doelgroep zijn geweest.

| Doelgroep                                             | Datum            |
|-------------------------------------------------------|------------------|
| Informatiebijeenkomst gemeenteraad Aa en Hunze        | 13 april 2023    |
| Focusgroep verkeersplein Gieten                       | 19 april 2023    |
| Focusgroep verkeersplein Gieten                       | 27 juni 2023     |
| Keukentafelgesprekken                                 | Juli 2023        |
| Inloopbijeenkomst Gieten                              | 11 oktober 2023  |
| Inloopbijeenkomst Eext                                | 12 oktober 2023  |
| Werkgroep natuur en landschap                         | 20 november 2023 |
| Inventarisatie koppelkansen gemeente Aa en Hunze      | 22 november 2023 |
| Focusgroep verkeersplein Gieten                       | 13 december 2023 |
| Informatiebijeenkomst Provinciale Staten              | 17 januari 2024  |
| Focusgroep verkeersplein Gieten                       | 17 januari 2024  |
| Keukentafelgesprekken (inloopsprekkuur)               | 7 februari 2024  |
| Focusgroep verkeersplein Gieten                       | 28 februari 2024 |
| Focusgroep verkeersplein Gieten                       | 3 april 2024     |
| Informatiebijeenkomst gemeenteraad Aa en Hunze        | 17 april 2024    |
| Werkgroep natuur en landschap                         | 22 april 2024    |
| Informatiebijeenkomst Provinciale Staten              | 22 mei 2024      |
| Focusgroep verkeersplein Gieten                       | 22 mei 2024      |
| Werkgroep natuur en landschap                         | 4 juni 2024      |
| Keukentafelgesprekken (gezamenlijk bij eetcafé Homan) | 12 juni 2024     |
| Inloopbijeenkomst Gieten                              | 2 juli 2024      |
| Inloopbijeenkomst Eext                                | 4 juli 2024      |
| Focusgroep verkeersplein Gieten                       | 4 december 2024  |
| Informatiebijeenkomst gemeenteraad Aa en Hunze        | 16 april 2025    |
| Informatiebijeenkomst Provinciale Staten              | 16 april 2025    |
| Focusgroep verkeersplein Gieten                       | 17 april 2025    |

#### 3.2 Algemene indruk

Hieronder volgt een overzicht van de veelgehoorde inbreng tijdens de diverse bijeenkomsten. Het gaat om een algemene indruk, waarbij individuele meningen niet zijn opgenomen.

### **Nut- en noodzaak**

Er is consensus over dat er een oplossing moet komen voor de verminderde doorstroming bij het verkeersplein Gieten. Het oponthoud voor het verkeersplein wordt door veel mensen als een probleem ervaren. Over de verdubbeling van de N34 lopen de meningen uiteen. Niet iedereen is overtuigd van de nut- en noodzaak hiervan. Een verdubbeling van de weg ter hoogte van het verkeersplein is niet per se een oplossing voor het verkeersveiliger maken van de N34, op de rest van de N34 blijft het dan nog steeds onveilig zonder fysieke rijbaanscheiding.

### **Verschoven fly-over**

De algemene indruk is dat er weinig voorstanders zijn van een verschoven fly-over. De weinige voorstanders van de verschoven fly-over wonen met name in Gieten, in de straten direct achter de OV-HUB en achter de geluidswal langs de N33.

### **Geluid**

Er zijn zorgen over de mogelijke extra geluidsoverlast door aanpassingen aan het verkeersplein Gieten. Diverse bewoners uit Gieten zijn teleurgesteld over de geluidsoverlast die men ervaart als gevolg van de reconstructie van de N33 (2014).

## **3.3 Wensen/eisen**

Onderstaand volgt een overzicht van de eisen en wensen die tijdens het participatieproces zijn ingebracht. Ook wordt aangegeven wat er is ingebracht en of en hoe hier vervolg aan is gegeven.

### ***1. Onderzoek een aansluiting vanuit Eext op de N34. Vanuit dorpsbelang Eext is het verzoek gekomen om een aansluiting van Eext op de N34/het verkeersplein te onderzoeken.***

***Aangegeven is dat dit een kwestie is die leeft. Er zijn zowel voor- als tegenstanders. Vandaar dat ze graag duidelijkheid willen van de provincie Drenthe.***

Samen met de gemeente Aa en Hunze (wegbeheerder Gieterstraat) is dit onderzocht. De uitkomst is dat we dit niet verder gaan verkennen. Als de Gieterstraat wordt aangesloten op het verkeersplein, dan zal er veel verkeer over de Gieterstraat gaan rijden. De Gieterstraat is een belangrijke fietsverbinding naar de fietsbrug en de OV-hub Gieten. Dit betekent dat er een vrijliggend fietspad gerealiseerd moet worden langs de Gieterstraat. Deze ruimte is er niet. Er staan bomen en woningen. Er is contact geweest met ambulancezorg en de Veiligheidsregio Drenthe (VRD) om te kijken of het wenselijk is om de Gieterstraat aan te sluiten op het verkeersplein voor alleen hulpdiensten. Zij hebben aangegeven dat de aanrijtijden binnen de normen zijn. Deze noodzaak is er dus ook niet. De optie om bij het viaduct met de Annerweg een compleet nieuwe aansluiting te realiseren voor Eext wordt ook niet verder onderzocht.

### ***2. Aandacht voor de verkeersveiligheid op de rest van het traject van de N34. Door te focussen op maatregelen rondom verkeersplein Gieten wordt de verkeersveiligheid op de rest van de N34 niet verbeterd.***

Naar aanleiding van bovenstaande inbreng en het debat in de commissie OGB (februari 2023) is besloten om een verkeerskundig onderzoek te laten uitvoeren naar het verbeteren van de verkeersveiligheid op de N34. Onderdeel hiervan is een Human Factor analyse geweest. Deze geeft inzicht in hoe weggebruikers de wegbeleving ervaren. Momenteel wordt onderzocht welke maatregelen er nog genomen kunnen worden om de verkeersveiligheid op de N34 verder te verbeteren. Het gaat daarbij niet om een verdubbeling of een rijbaanscheiding over de volledige lengte van de N34, maar om maatregelen (zoals inhaalverbod, aanpassen markering of een fysieke rijbaanscheiding) die relatief eenvoudig zijn te realiseren. Naar

verwachting wordt dit onderzoek in het voorjaar van 2025 afgerond, waarna een voorstel aan in eerste instantie Gedeputeerde Staten en vervolgens aan Provinciale Staten kan worden voorgelegd.

**3. Hoe komt de fly-over en de verschoven fly-over eruit te zien? Maak hiervan een visualisatie zodat de impact van de alternatieven op de omgeving visueel wordt gemaakt.**

Tijdens de inloopbijeenkomsten van 2 en 4 juli 2024 is hier een eerste invulling aan gegeven.

**4. Vanuit Eext wordt veel belang gehecht aan de fietsverbinding tussen Eext en Gieten via de fietsbrug over de N33.**

Deze verbinding is cruciaal voor de bereikbaarheid met de fiets van de OV-hub en de kern Gieten. De fietsverbinding heeft in de schetsontwerpen van zowel de fly-over als de verschoven fly-over een plek gekregen. Bij de fly-over wordt een nieuwe fietstunnel aangelegd. Vanuit de omgeving is aandacht gevraagd voor de sociale veiligheid van de fietsroute en o.a. de wens geuit verlichting aan te brengen.

**5. Vanuit Eext wordt veel belang gehecht aan de locatie en de functionaliteit van de OV-hub.**

De OV-hub blijft in de schetsontwerpen van de fly-over en de verschoven fly-over op dezelfde plek liggen en gaat er daarmee in functionaliteit niet op achteruit. Vanuit het OV-bureau zijn wensen met betrekking tot de functionaliteit van de HUB geuit. Daarnaast is er in de Inpassingsvisie aandacht gevraagd voor de inrichting ervan en geadviseerd de OV-hub te herinrichten in combinatie met de maatregelen bij het verkeersplein Gieten.

**6. In stand houden van het ommetje Haverlanden. Deze loopt via de Naweg richting de parkeerplaats Haverlanden (parallel aan de N34).**

Dit wordt meegenomen en afgewogen bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief.

**7. De rotonde bij de aansluiting Gieten is geblokkeerd tot aan de Oelenboom om weggebruikers die de file willen ontwijken tegen te gaan. Desondanks wordt nu de tegenstelde richting van de rotonde gebruikt om de file te ontwijken. Blokkeer deze richting ook.**

Hier is invulling aan gegeven. De andere zijde van de rotonde is ook geblokkeerd.

**8. Op de afrit van de N33 Gieten (vanuit richting Assen) ontstaan gevaarlijke situaties in de avondspits, omdat de afrit volloopt en verkeer op de hoofdrijbaan komt stil te staan.**

In het najaar van 2023 is onderzoek uitgevoerd naar de verkeersafwikkeling op het verkeersplein en de terugslag op de N33. Gebleken is dat de tijdelijke afsluiting van de weg tussen Rolde en Gieten (Gierterstraat-Nijend) van grote invloed is geweest op de problematiek in het najaar van 2023. Desondanks is er nog regelmatig sprake van stilstaand verkeer op de rijbaan van de N33, als gevolg van doorstromingsproblemen op het verkeersplein Gieten. In het najaar zijn waarschuwborden ('kans op file') tussen Gasselte en Gieten en tussen Annen en Gieten op de N34 aangebracht. Rijkswaterstaat heeft actiekarren op de N33 geplaatst met waarschuwingen.

Verder zijn enkele korte termijn maatregelen (bypass vanuit de richting Assen (N33) naar Gieten (N34) en het verlengen van de busbaan verkend en op kosten gezet. Over de financiering en haalbaarheid van deze korte termijn maatregelen is overleg gevoerd met Rijkswaterstaat en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

**9. Stel een maximumsnelheid van 80 km/u in om de geluidsoverlast te minimaliseren.**

De N34 is een regionale stroomweg en is bedoeld om zoveel mogelijk verkeer te bundelen, te verwerken en het verkeer zo goed mogelijk door te laten stromen. Een regionale stroomweg kent een snelheids-



regime van 100 km/uur, echter de N34 is daar nu niet voldoende voor ingericht. Hoe beter de functie van een stroomweg, hoe minder verkeer op het onderliggende netwerk. Om de functie als regionale stroomweg goed te blijven vervullen voor zowel langere ritten als kortere ritten, is het belangrijk dat de N34 een aantrekkelijke weg blijft. Dat betekent dat de weg voldoende comfort moet bieden, betrouwbaar en veilig moet zijn, zodat er geen alternatieve routes worden gekozen die niet gericht zijn op het verwerken van grotere aantallen en meer verschillende (land-bouwverkeer, fietsers, brommers) weggebruikers. Het beleid van de provincie en van de gemeenten is erop gericht om doorgaand verkeer zoveel mogelijk te bundelen op het hoofdwegennet en het onderliggende netwerk zoveel mogelijk te ontlasten. Het afwaarderen van de weg (van 100 km/u naar 80 km/u) is door de provincie Drenthe onderzocht in de initiatieffase. Uit deelrapport 1 van het verkeersonderzoek blijkt dat bij het invoeren van 80 km per uur op de N34 tussen Emmen en De Punt veel verkeer zich af zal wikkelen via het onderliggende wegennet. Vaak zijn dit wegen die verkeersonveilig zijn dan de N34. Hierdoor zal de verkeersveiligheid in de regio er per saldo op achteruit gaan, vooral voor de kwetsbare verkeersdeelnemers zoals (brom)fietsers. Vandaar ook dat de provincie Drenthe inzet op een veilige en aantrekkelijke stroomweg N34 en zal de 80 km-variant niet verder onderzocht worden.

**10. *Neem extra maatregelen om de geluidsoverlast te verminderen.***

In deze fase van het project is nog niet duidelijk welke maatregelen genomen moeten worden om te voldoen aan de wet- en regelgeving. De provincie Drenthe gaat uit van het wettelijk kader (wet Geluidhinder). Mogelijk kunnen aanvullende maatregelen op een 'slimme wijze' in het ontwerp worden meegenomen, waardoor de extra kosten beperkt blijven. De financiële consequenties van de eventuele extra maatregelen kunnen op dit moment niet worden ingeschat. De provincie Drenthe draagt zorg voor de wettelijk verplichte maatregelen, maar is bereid met de gemeente in overleg te gaan over een eventuele gemeentelijke bijdrage in de bovenwettelijke maatregelen.

**11. *Dring bij het Openbaar Ministerie aan op trajectcontrole.***

De provincie Drenthe is op regelmatige basis in gesprek met het Openbaar Ministerie en de politie over handhaving van de snelheid en het rijgedrag en dit zullen we ook blijven doen.

**12. *Verbeter de waterafvoer voor hemelwater.***

Dit wordt meegenomen en afgewogen bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief.

**13. *Heb aandacht voor de sociale onveiligheid van de OV-hub Gieten en de fietsverbinding Eext – Gieten bij de verdere planuitwerking.***

Hier zullen we aandacht voor hebben tijdens de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief. Het al dan niet aanbrengen van (extra) verlichting wordt daarbij bekeken.

**14. *Houd bij de verschoven fly-over rekening met het verplaatsen van het travostation (in de noordwestelijke oksel van het verkeersplein) van Lumen Group.***

Indien wordt gekozen voor de verschoven fly-over zullen we hier rekening mee houden en tijdig in gesprek gaan om het travostation te verplaatsen.

**15. *De parkeeroppervlakte en het aantal bosjes / bomen / struiken van de verzorgingsplaatsen Koebroeken en Haverlanden dient ten minste gelijk te blijven.***

Op dit moment weten we nog niet wat de uiteindelijke positie en inrichting van de verzorgingsplaats wordt. Dit wordt duidelijk bij de uitwerking van het voorkeursalternatief in een ontwerp-projectbesluit.

---

### **3.4 Ingebrachte koppelkansen**

In 2021 is gestart met het koppelkansenspoor voor het project Gedeeltelijke verdubbeling N34 en aanpak verkeersplein Gieten.

Koppelkansen zijn de kansen die we als provincie zien om andere opgaven, die op en om het tracé van de N34 spelen, te verbinden aan de opgave voor de aanpak van de weg. Het gaat om opgaven die kunnen voortkomen uit ons provinciaal beleid, zowel sectoraal als gebiedsgericht. Ook de input vanuit de omgeving (focusgroep en bewoners) en overige stakeholders (natuurwerkgroep en gemeente Aa & Hunze) is van belang voor het bepalen van de koppelkansen.

In de separate notitie “Opbrengst koppelkansenspoor aanpak verkeersplein Gieten en N34” staat een overzicht van het gevolgde proces, de opbrengst van het koppelkansenspoor (inclusief een overzicht van alle overige ingebrachte koppelkansen), de relatie met andere beleidsdocumenten (de visie Landschap en Natuur, de Inpassingsvisie en de MER) en de vervolgstappen.

---

## **4 VOORUITBLIK PROCEDURE EN PARTICIPATIE**

Na besluitvorming over het voorkeursalternatief dienen er nog een aantal stappen gezet te worden in de projectbesluitprocedure. Onderstaand wordt hiervan een overzicht gegeven. Voor deze projectfase zal een nieuwe participatiestrategie uitgewerkt worden.

### **Besluitvorming ontwerp-projectbesluit: 2025/2026**

Het voorkeursalternatief wordt uitgewerkt in een ontwerp-projectbesluit. Gedeputeerde Staten besluiten het ontwerp-projectbesluit samen met het milieueffectrapport ter inzage te leggen. De commissie m.e.r. geeft advies over het milieueffectrapport.

Zienswijze: Iedereen kan een zienswijze indienen op het ontwerp-projectbesluit.

### **Besluitvorming projectbesluit: 2026/2027**

De zienswijzen op het ontwerp-projectbesluit en het advies van de commissie m.e.r. worden beoordeeld. Op basis hiervan wordt bekeken of het projectbesluit moet worden aangepast. Daarna wordt het projectbesluit vastgesteld door Gedeputeerde Staten. Beroep: tegen het vastgestelde projectbesluit door GS is beroep mogelijk bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

