

# INFORMATIEBIJEENKOMSTEN KLANKBORDGROEPEN BEWONERS

# INTEGRAAL PLAN BUITENGEBIED BUNNIK EN HOUTEN



BUNNIK

22 EN 23 AUGUSTUS 2017

RON LINSCHOTEN, DENNIS VAN WIEREN

# Opbouw toelichting

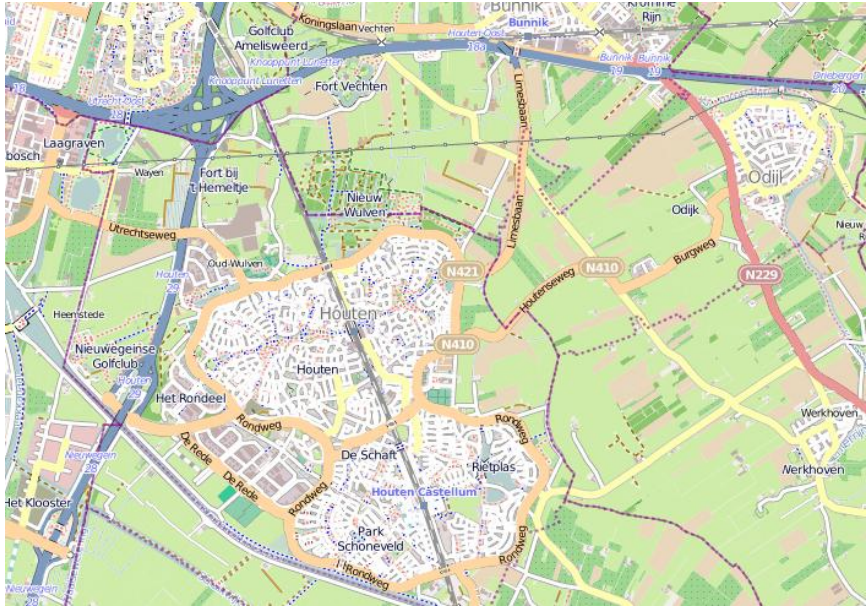
- Historie
- Opgaven en oorzaak
- Doelstelling en oplossingen
- Integraliteit
- Nadere uitwerkingen
- Toekomst: hoe nu verder?



# HISTORIE



# Historie, korte terugblik



# Tekst bij Sheet Historie

- Met de Vierde nota over de ruimtelijke ordening en de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening extra (Vinex) krijgt Houten in de jaren '80 een extra groeitaak. In het verleden zijn afspraken gemaakt tussen de regio en het ministerie over de VINEX-locatie Houten. In dat kader is gesproken over de mogelijke noodzaak van een aanvullende ontsluitingsweg naar het rijkswegennet.
- In april 2003 stemden betrokken overheden in met een gezamenlijke gebiedsgerichte aanpak van het onderliggend wegennet in de omgeving van de A12 Oost. De samenwerking kreeg de naam A12 SALTO, *Samenwerken Aan Langere Termijn Ontwikkeling*.
- In juni 2009 is de bestuursovereenkomst, voor realisatie van de eindvisie A12 Salto in de periode 2009 – 2015, door alle deelnemende partijen te weten Rijkswaterstaat, provincie Utrecht, voormalig Bestuur Regio Utrecht en gemeenten Bunnik, Houten, Nieuwegein, Utrecht, Utrechtse Heuvelrug, Wijk bij Duurstede en Zeist ondertekend.
- De kern van deze bestuursovereenkomst was zoals eerder aangegeven het verbeteren van de ontsluiting van Houten op het hoofdwegennet. Aanleiding was het feit dat verkeer van en naar Houten in toenemende mate geconfronteerd werd met structurele filevorming op het omliggende wegennet en de ontsluitingswegen in Houten. De verwachting was dat deze filevorming als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen nog verder zou toenemen. Hieruit is de Verbinding Houten – A12 Bunnik West tot stand gekomen (N421).
- In de overeenkomst is een tweetal doelstellingen geformuleerd, namelijk:
  - Het verbeteren van de bereikbaarheid van Houten op het hoofdwegennet teneinde de druk op de westzijde van Houten (N408 en De Staart) te verminderen en daarmee een toekomstvaste ontsluiting van Houten in met name westelijke richting te bieden.
  - het geleiden van het doorgaand verkeer door het buitengebied naar de daarvoor bestemde wegen zoals de N421.
- Parallel daaraan wordt de problematiek van het verkeer door en in het gebied tussen Houten – Bunnik meegenomen, zoals het verbeteren van de fietsvoorzieningen.
- Op 17 april 2015 is de Limesbaan (N421), de nieuwe verbindingsweg tussen Houten en de A12, officieel geopend. Sindsdien is het voor het verkeer mogelijk om via de A12 van en naar Houten te rijden. De aansluiting op de A12 kan alleen worden gebruikt in westelijke richting.
- In 2016 is een uitgebreide evaluatie van de N421 uitgevoerd, waaruit is gebleken dat het doel van de N421 is bereikt: De ontsluiting van Houten is verbeterd, waarbij de druk op de westzijde van Houten is verminderd. Anno 2017 maken 7.000-8.000 mvt per etmaal gebruik van de N421. Het effect van de N421 op de wegen in het buitengebied (Achterdijk, Houtenseweg en Burgweg) is nihil gebleken. Dit heeft vooral te maken met het feit dat een groot deel van het verkeer op de Houtenseweg en Achterdijk een bestemming in Utrecht-Oost heeft, dat tijdens de spitsen de files op het rijkswegennet ontwijkt. Daarnaast wordt de Houtenseweg en Burgweg door verkeer van en naar het oosten gebruikt.

## Tekst bij Sheet Historie (vervolg)

- Het Rijk biedt de kans voor een ontsluiting alleen in oostelijke richting. Aangezien het realiseren van deze ontsluiting wél invloed zal hebben op het aandeel doorgaand verkeer in het buitengebied én Houten een meer volwaardige aansluiting op het wegennet wordt geboden, is dit een kans om te omarmen! Op 14 maart 2017 hebben de Provincie Utrecht en het Rijk een bestuursovereenkomst ondertekend die het mogelijk maakt om de N421 op de A12 in oostelijke richting aan te sluiten en onderdeel is van het integrale pakket van maatregelen.

# Advies Klankbordgroepen

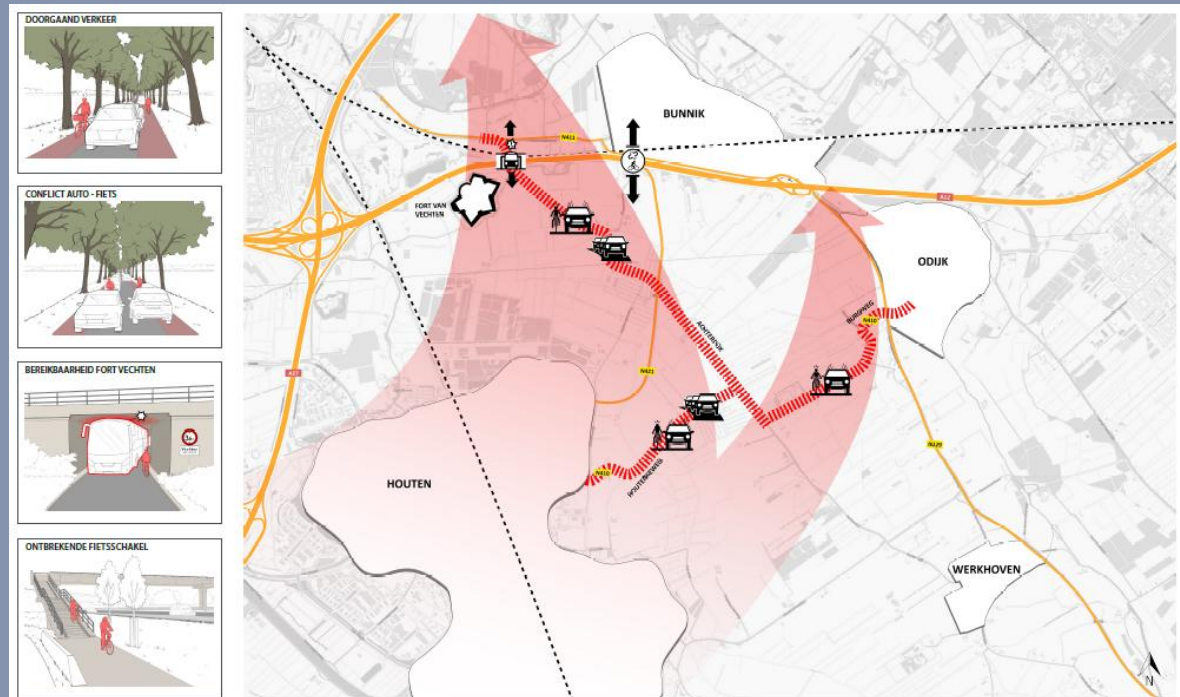
- In de aanloop naar de nu voorliggende opgaven is ook actief met de belanghebbenden en betrokkenen in het gebied over de opgaven / vraagstukken van gedachten gewisseld in de vorm van een Klankbordgroep (Salto II).
- Hierin hadden de volgende belanghebbenden zitting:
  - LTO-Noord
  - Individuele bewoners/ondernemers van verschillende delen uit het gebied (groep N410, groep Achterdijk, groep Parallelweg, groep Marsdijk, groep Vechten).

De Klankbordgroep heeft het volgende advies uitgebracht:

- Een voorkeur voor een directe verbinding tussen de N421 en A12 in beide richtingen (scenario 7) echter niet unaniem, groep Parallelweg heeft voorkeur voor de N421 enkele in westelijke richting en het treffen van maatregelen op de Binnenweg (scenario 1);
- Snelheidsbeperkende maatregelen op alle wegen in het buitengebied, met name op de N410, de Achterdijk en buurtschap Vechten. Hierbij is de groep Achterdijk van mening dat het bestaande snelheidsregime gehandhaafd moet worden;
- De KBG geeft als aanvullende maatregel voor het gehele buitengebied “uitsluitend bestemmingsverkeer” toe te passen;
- Tenslotte geeft de KBG een aantal aandachtspunten mee:
  - Bereikbaarheid landbouwverkeer;
  - Nu reeds treffen van snelheidsremmende maatregelen in Vechten en op de N410;
  - Spitsknip in de Achterdijk (t.h.v. tunnel met A12) (niet unaniem);
  - Aandacht voor het stimuleren en verbeteren van de verkeersveiligheid van fietsers in en door het gebied
  - Ontwikkel een integrale ruimtelijke, economische, recreatieve en toeristische visie voor het gebied als geheel

Tot slot wil de KBG graag bij de verdere uitwerkingen van de plannen betrokken worden en hierin meedenken.

# OPGAVEN EN ACHTERLIGGENDE OORZAKEN







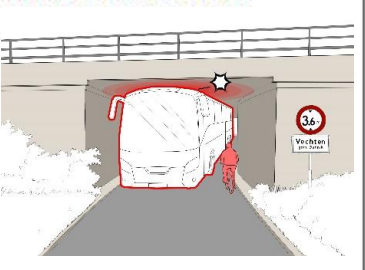
DOORGAAND VERKEER



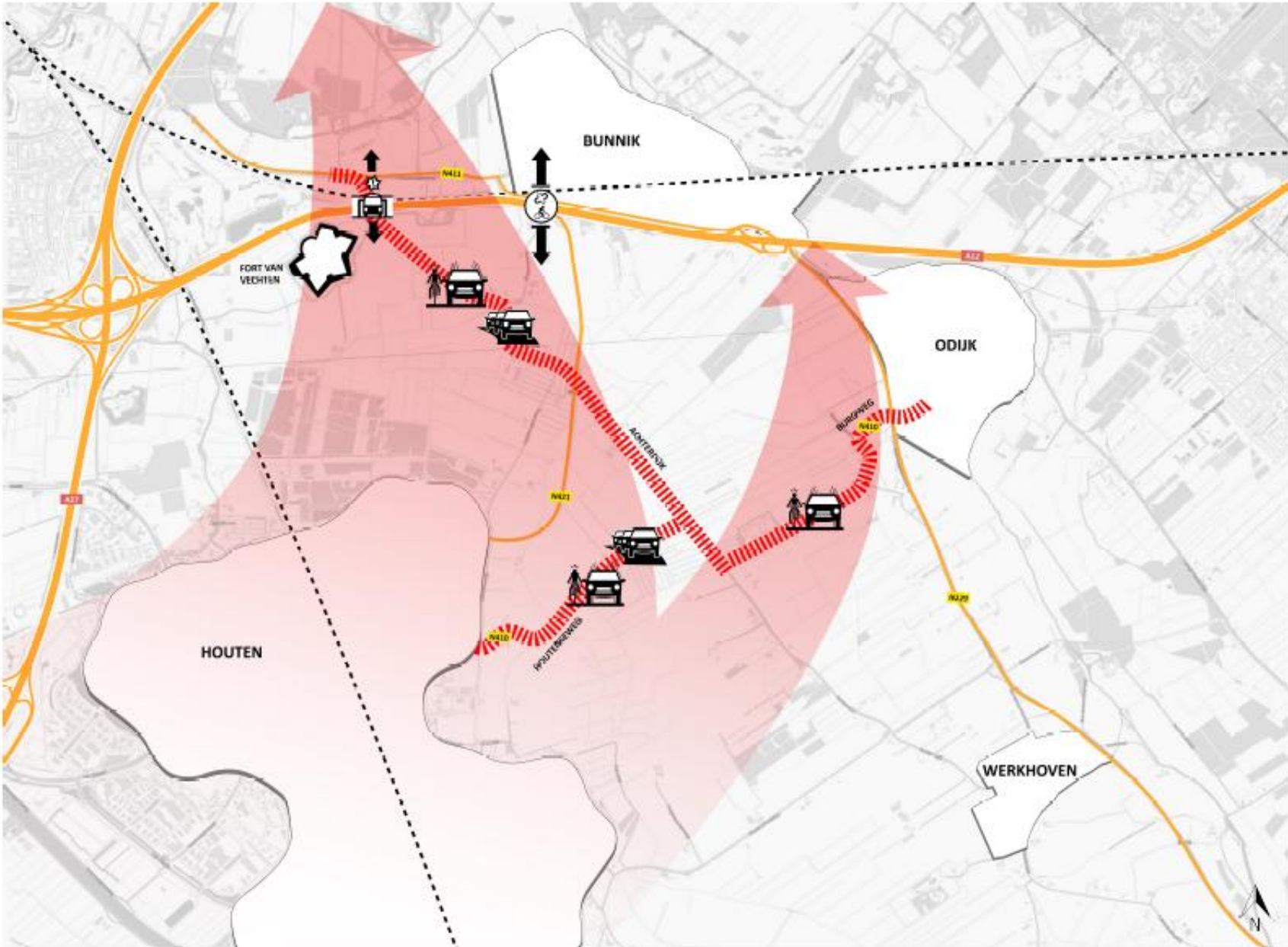
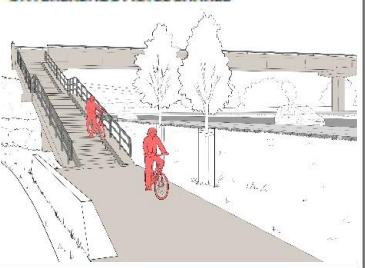
CONFLICT AUTO - FIETS



BEREIKBAARHEID FORT VECHTEN



ONTBREKENDE FIETSSCHAKEL



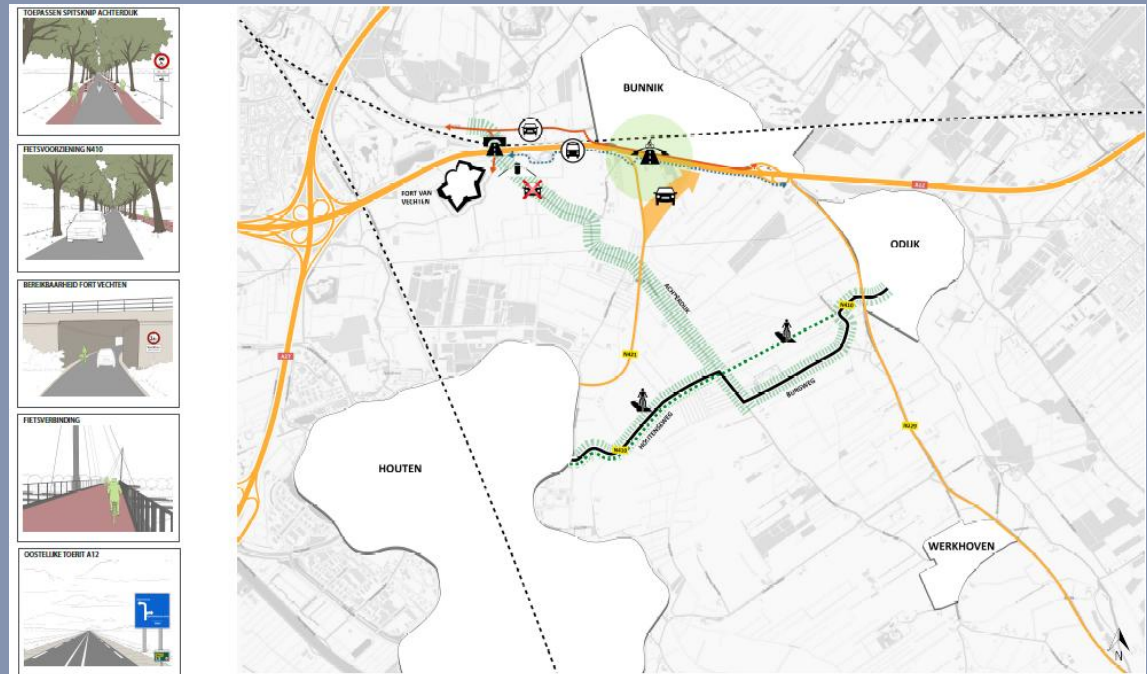
# Tekst bij sheet Probleem en oorzaak

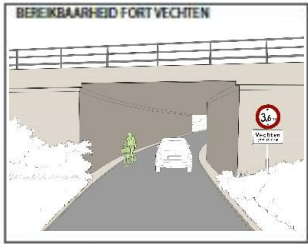
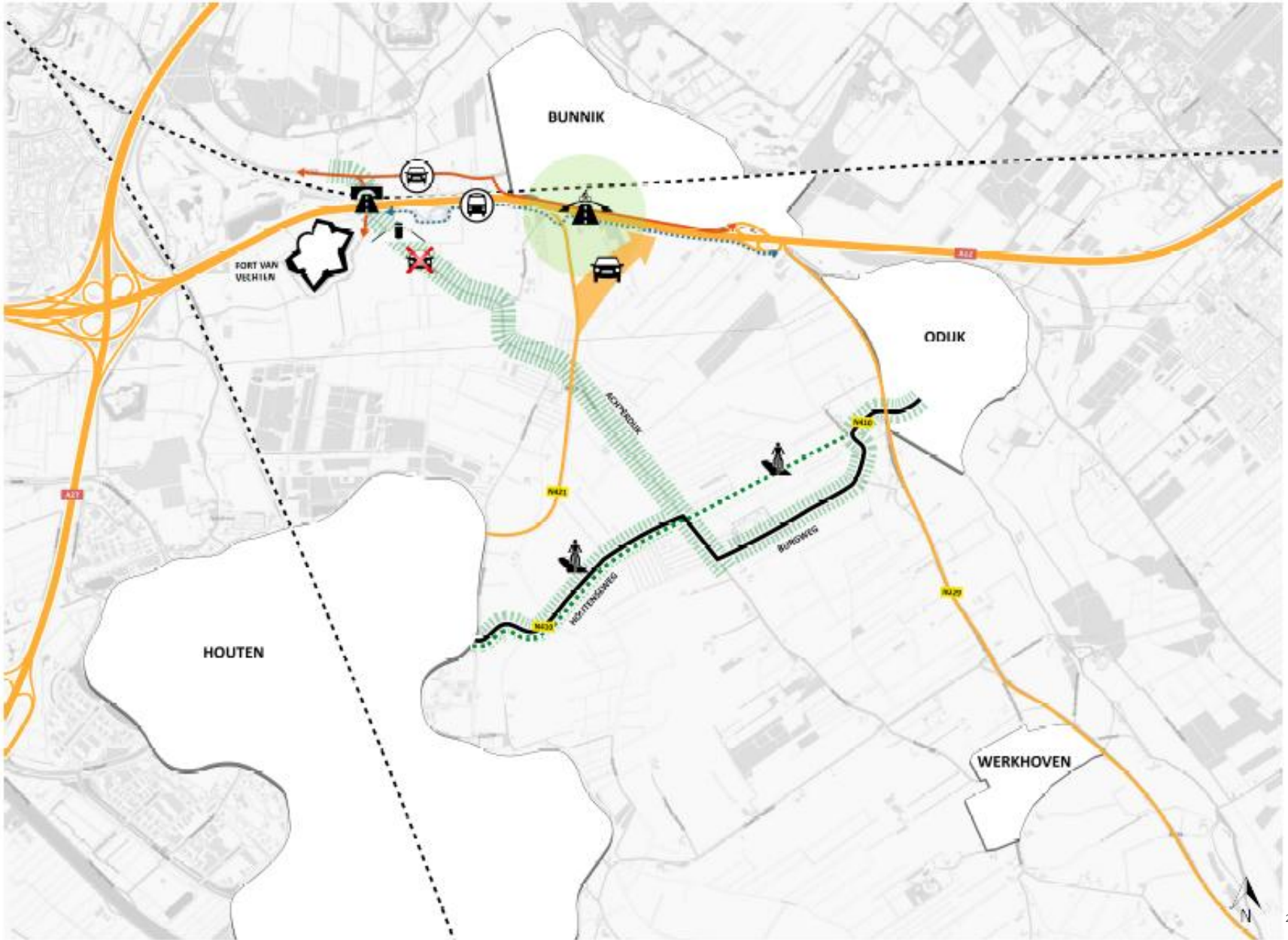
- Zoals aangegeven is sprake van twee doelstellingen, namelijk:
  - Het verbeteren van de bereikbaarheid van Houten op het hoofdwegennet;
  - het geleiden van het doorgaand verkeer door het buitengebied naar de daarvoor bestemde wegen.
- Het Rijk biedt de kans voor een ontsluiting alleen in oostelijke richting. Dit zal zeker effect zal hebben op het aandeel doorgaand verkeer door het buitengebied, doch de verwachting is dat dan nog steeds sprake zal zijn van (teveel) doorgaand verkeer in het buitengebied en met name de route Houtenseweg – Achterdijk (noord).
- Omdat een oostelijke ontsluiting Houten niet alle problemen oplost en om de juiste c.q. meest effectieve maatregelen uit te voeren is in de afgelopen periode tussen Provincie Utrecht, gemeente Bunnik en gemeente Houten nauw en constructief samengewerkt. Behalve Houten een extra ontsluiting te bieden hebben is daarnaast het doel om zoveel mogelijk gebiedsvreemd verkeer te sturen/geleiden naar de daarvoor bestemde wegen. Denk hierbij aan de N421, de N408, De Staart en de N410. Uiteraard speelt hierbij het aspect verkeersveiligheid voor de fiets een belangrijke rol, als ook de leefbaarheid in het gebied.

Bij de uitgevoerde analyse zijn de volgende opgaven/knelpunten nader onderzocht:

- Aandeel doorgaand verkeer in het buitengebied  
Ondanks de oostelijke ontsluiting Houten zal in de toekomst nog steeds sprake zijn van (teveel) doorgaand verkeer in het buitengebied. Dit heeft vooral te maken met het feit dat een groot aandeel van dit verkeer een relatie heeft met het oostelijk deel van Utrecht (via de Houtenseweg – Achterdijk noord). Vooral tijdens de spitsuren geeft dit overlast. De klachten over leefbaarheid en verkeersveiligheid in het gebied bevestigen dit.
- Conflict auto-fiets  
De klachten over leefbaarheid en verkeersveiligheid komen van bewoners en fietsers. Op zowel de N410 als de Achterdijk kenmerkt zich dit vooral tijdens de spitsuren door een onveiligheidsgevoel bij fietsers als gevolg van de hoeveelheid verkeer en grote snelheidsverschillen tussen het gemotoriseerde verkeer en fietsers. De fietsers hebben hierbij tijdens de drukke momenten beperkte ruimte, waardoor ze zich (vooral op de N410) letterlijk tussen de auto's begeven.
- Ontbrekende fietsschakel Houten – USP / Houten – station Bunnik  
Op de hoofdfietsroute Houten – USP / Houten – station Bunnik ontbreekt een fietsschakel: de huidige fiets/loopbrug over de A12 is niet comfortabel en aantrekkelijk.
- Bereikbaarheid Fort van Vechten  
In het kader van de herontwikkeling van Fort van Vechten zal het bezoekersaantal toenemen (echter gespreid over het jaar). Rondom Fort van Vechten spelen enkele aspecten die daarom aandacht verdienen: leefbaarheid buurtschap Vechten, verkeersveiligheid in verband met de breedte van de tunnel en de bereikbaarheid van de bussen in verband met hoogte van de tunnel.

# DOEL EN OPLOSSINGEN





# Tekst bij sheet Doel en Oplossingen

- Zoals aangegeven is het doel om - behalve Houten een extra ontsluiting in oostelijke richting te bieden - zoveel mogelijk gebiedsvreemd verkeer te geleiden naar de daarvoor bestemde wegen, waarbij de verkeersveiligheid voor de fietsers en de leefbaarheid van de bewoners in het gebied een belangrijke rol speelt.
- Dat het Rijk de kans biedt om een oostelijke toerit vanaf de N421 richting de A12 (Arnhem), dient benut te worden omdat dit zeker effect heeft op de hoeveelheid verkeer in het buitengebied. Het verkeer dat in de huidige situatie door het buitengebied (en vooral via de N410) richting de A12 in oostelijke richting rijdt, zal immers gebruik gaan maken van de N421 met oostelijk pootje.
- Ondanks het effect van de oostelijke toerit zal nog steeds sprake zijn van (teveel) doorgaand verkeer in het buitengebied en met name de route Houtenseweg – Achterdijk (noord). Naast de realisatie van een oostelijke toerit op de A12, is het daarom van belang om de een tweede kans te benutten, waarbij een integraal maatregelenpakket wordt uitgevoerd om de problematiek van leefbaarheid en verkeersveiligheid (fietsers) in het buitengebied te verbeteren!
- Om zoveel mogelijk gebiedsvreemd verkeer naar de daarvoor bestemde wegen te geleiden, is de realisatie van een spitsknip op de Achterdijk net ten zuiden van de Marsdijk de meest effectieve maatregel. Het betreft een spitsknip die open blijft voor landbouwverkeer en hulpdiensten. Het buitengebied blijft hierbij te allen tijde bereikbaar voor bewoners en ondernemers, maar dan (voor een aantal betrokkenen) via een andere route. Door de realisatie van de spitsknip zal het grootste aandeel van het doorgaand verkeer gebruik maken van de wegen die voor hen bestemd zijn: De Staart (A27), N408/N409, N421 en N229. Tijdens de spitsen zal daarom een significante reductie plaatsvinden van het (doorgaand) verkeer door het buitengebied. **(Tonen Kaartje met effect)**
- Zoals uit het kaartje blijkt geldt logischerwijs "hoe dichter bij de knip, hoe groter de reductie (doorgaand) verkeer". Als gevolg hiervan zal de beleving (verkeersveiligheidsgevoel) van de fietsers op het noordelijk deel van de Achterdijk sterk verbeteren: er is meer ruimte voor de fiets en de (subjectieve) verkeersveiligheid neemt toe.
- Op de N410 (met name het deel Burgweg) is het effect helaas minder, immers de retourbeweging gaat nog over de N410. Hierdoor zal het gevoel van onveiligheid bij fietsers op de bestaande fietsstroken van de N410 niet weggenomen worden. Om de N410 als veilige hoofd fietsroute tussen Houten en Odijk te faciliteren worden de huidige fietsstroken vervangen door vrijliggende fietspaden. Dit sluit aan bij de functie en de verkeersbelasting op de N410 en de mogelijke woningbouw Odijk. Ook de beleidsuitgangspunten van provincie en beide gemeenten is het fietsgebruik te stimuleren en te faciliteren en sluit hier dus naadloos op aan. Gekozen is voor een fietspad langs de Houtenseweg en een nieuw te realiseren fietspad vanaf de Houtenseweg (t.h.v. de Achterdijk) door het weiland richting Odijk. Hiermee wordt een korte (rechtstreekse) en veilige fietsverbinding tussen Houten en Odijk gerealiseerd die past in de wens de N229 om te leggen. **(Tonen Kaartje met tracé)**.
- Behalve deze hoofd fietsroute wordt ook de hoofd fietsroute Houten-USP / Houten- Station Bunnik verbeterd. De huidige voetbrug dient vervangen te worden. Een oplossing hiervoor was van oorsprong een fietstunnel onder de A12. Behalve dat deze tunnel gezien de lengte (80 meter en meer) als sociaal onveilig wordt beschouwd en deze oplossing gepaard zal gaan met hoge kosten en een groot ruimtebeslag, is gebleken dat de fietstunnel technisch zeer complex is (ondergrond A12). De huidige voetbrug wordt daarom vervangen door een nieuwe fiets- voetgangersbrug, die voldoet aan de daarvoor geldende richtlijnen en eisen. Op deze wijze ontstaat een goede, comfortabele, directe en aantrekkelijke verbinding, waarbij de laatste schakel in de fietsrelatie Houten-USP / Houten – Station Bunnik compleet gemaakt wordt.
- Ook is gekeken naar de mogelijkheden om de bereikbaarheid en leefbaarheid/verkeersveiligheid rondom Buurtschap Vechten te verbeteren. Met de realisatie van de spitsknip zal het in ieder geval tijdens de spitsperioden aanzienlijk verbeteren. Het verkeer van en naar Fort van Vechten blijft via het buurschap rijden, echter door de spitsknip zal het totale aandeel verkeer aanzienlijk verminderen. De touringcars die de bestemming Fort van Vechten hebben, kunnen echter niet door de tunnel (hoogte). Deze worden via de A12 en de N229 over de parallelweg geleid. Hierbij gaat het om circa 100 bussen per jaar. Om sluipverkeer tussen N229 en N411 via de parallelweg te voorkomen zal er in deze parallelweg een bussluis komen die wel overrijdbaar is voor landbouwverkeer en bussen, maar niet door het overig verkeer (uiteraard uitgezonderd fietsverkeer). Aandachtspunt hierbij is de draaimogelijkheid van de bussen bij Kassing, maar is oplosbaar.

# Voorbeelden Spitsknip

Met beweegbare fysieke afsluiting

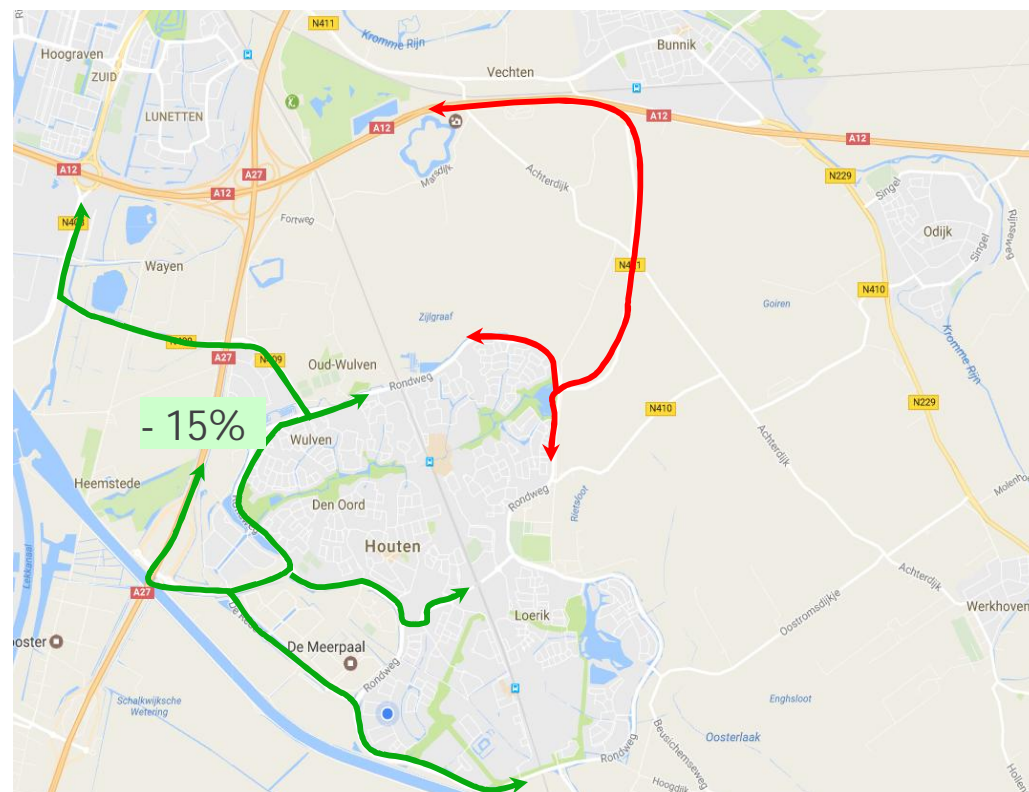


Met enkel camerahandhaving



# (verkeers)Effecten maatregelen

- Indicatie effect etmaalintensiteiten op basis van TNO rapport
- 1. Na openstelling N421 en "knip" Binnenweg
  - De Staart en N408/N409: 15% afname
  - Buitengebied: gelijk



# (verkeers)Effecten maatregelen

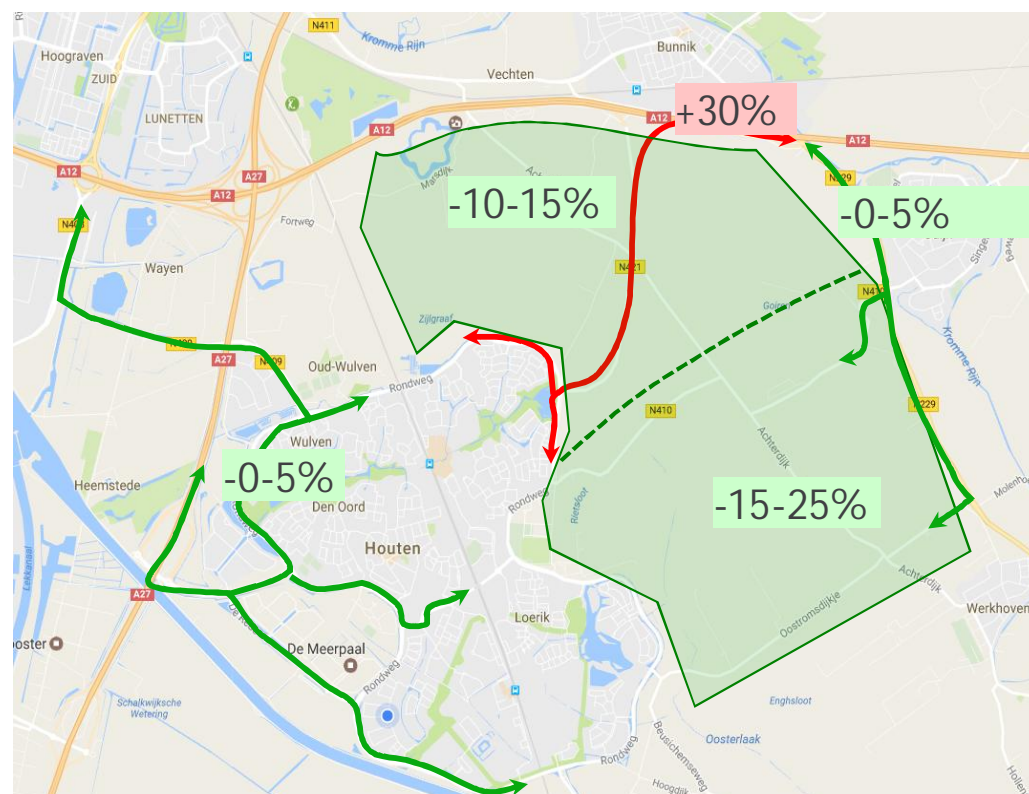
- Indicatie effect etmaalintensiteiten op basis van TNO rapport
- 1. Na openstelling N421 en "knip" Binnenweg
  - De Staart en N408/N409: 15% afname
  - Buitengebied: gelijk





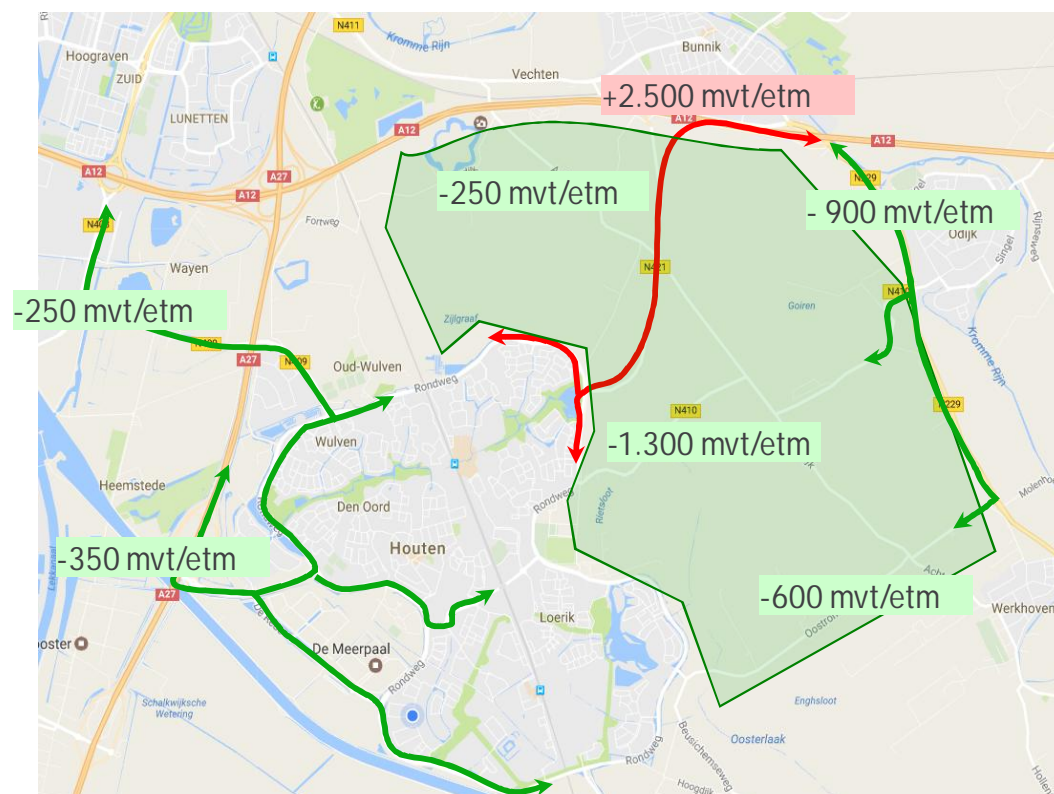
## (verkeers)Effecten maatregelen

- Indicatie effect etmaalintensiteiten op basis van TNO rapport
- 2. Na openstelling Oostelijke Toerit N421
  - De Staart en N408/N409: 0-5% afname
  - N229: 0-5% afname
  - N421: 30% toename
  - Buitengebied: 10-25% afname  
(hoe dichterbij N410, hoe groter het effect)



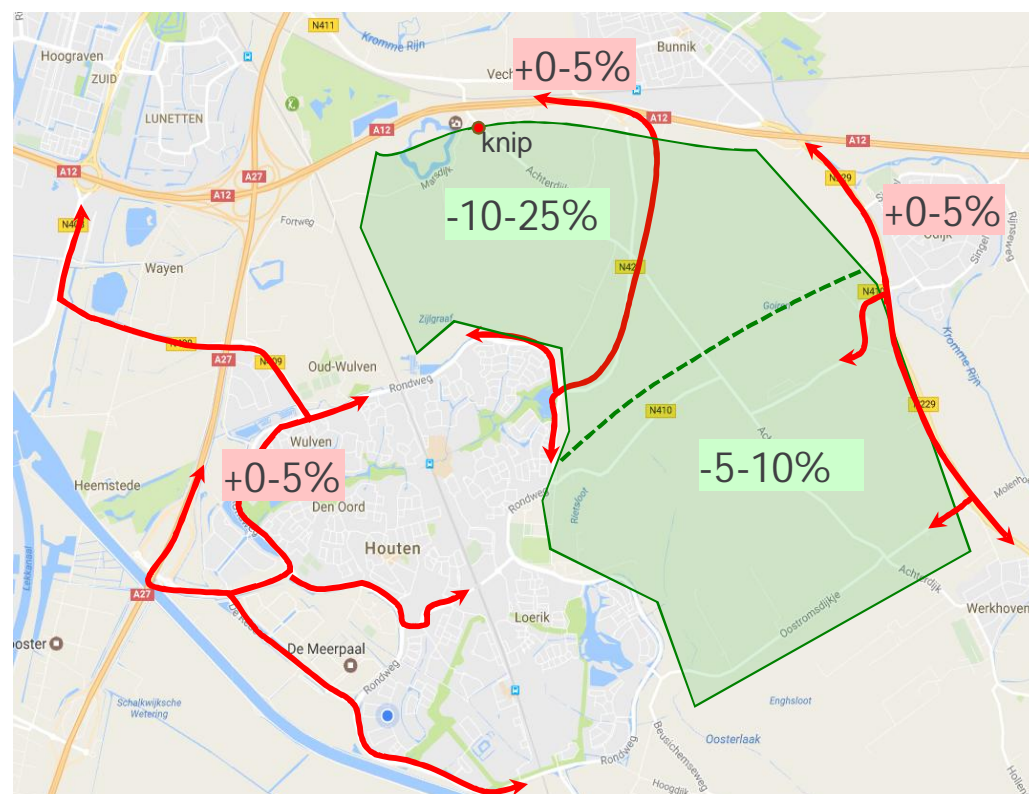
## (verkeers)Effecten maatregelen

- Indicatie effect etmaalintensiteiten op basis van TNO rapport
- 2. Na openstelling Oostelijke Toerit N421
  - De Staart en N408/N409: 0-5% afname
  - N229: 0-5% afname
  - N421: 30% toename
  - Buitengebied: 10-25% afname  
(hoe dichterbij N410, hoe groter het effect)



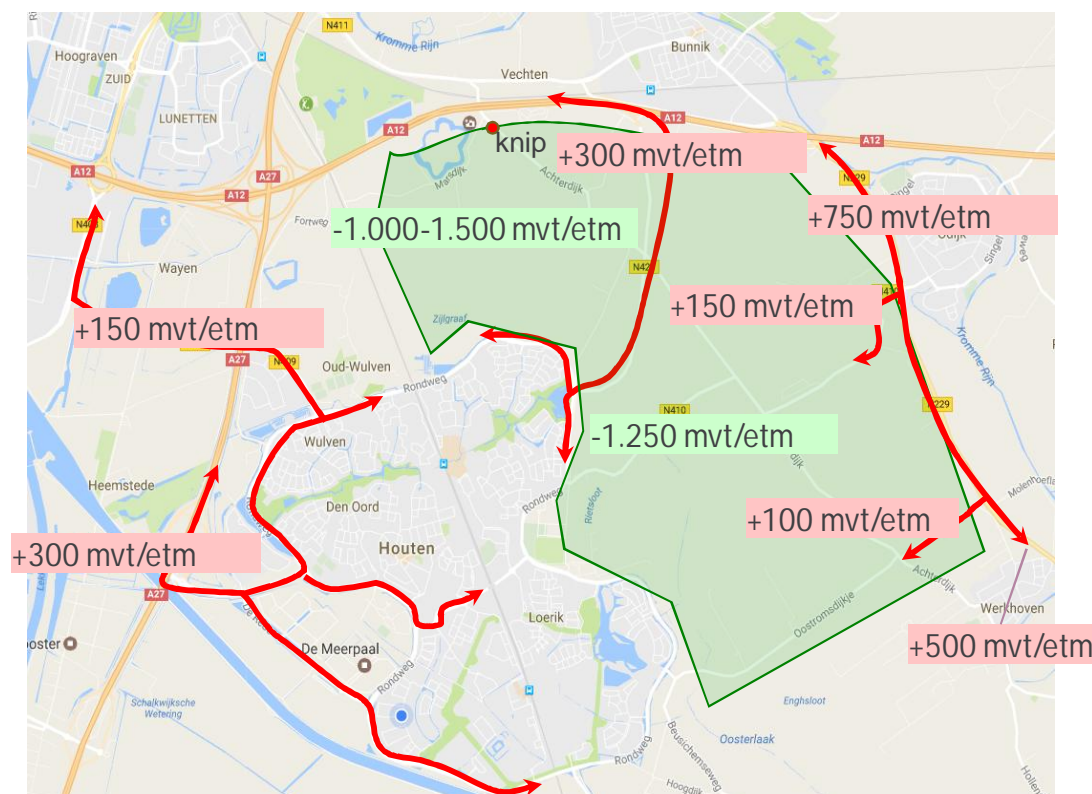
# (verkeers)Effecten maatregelen

- Indicatie effect etmaalintensiteiten op basis van kentekenonderzoek
- 3. Na spitsknip Achterdijk
  - De Staart en N408/N409: 0-5% toename
  - N421: 0-5% toename
  - N229: 0-5% toename
  - Buitengebied: 10-25% afname  
(hoe dichterbij de knip, hoe groter het effect)

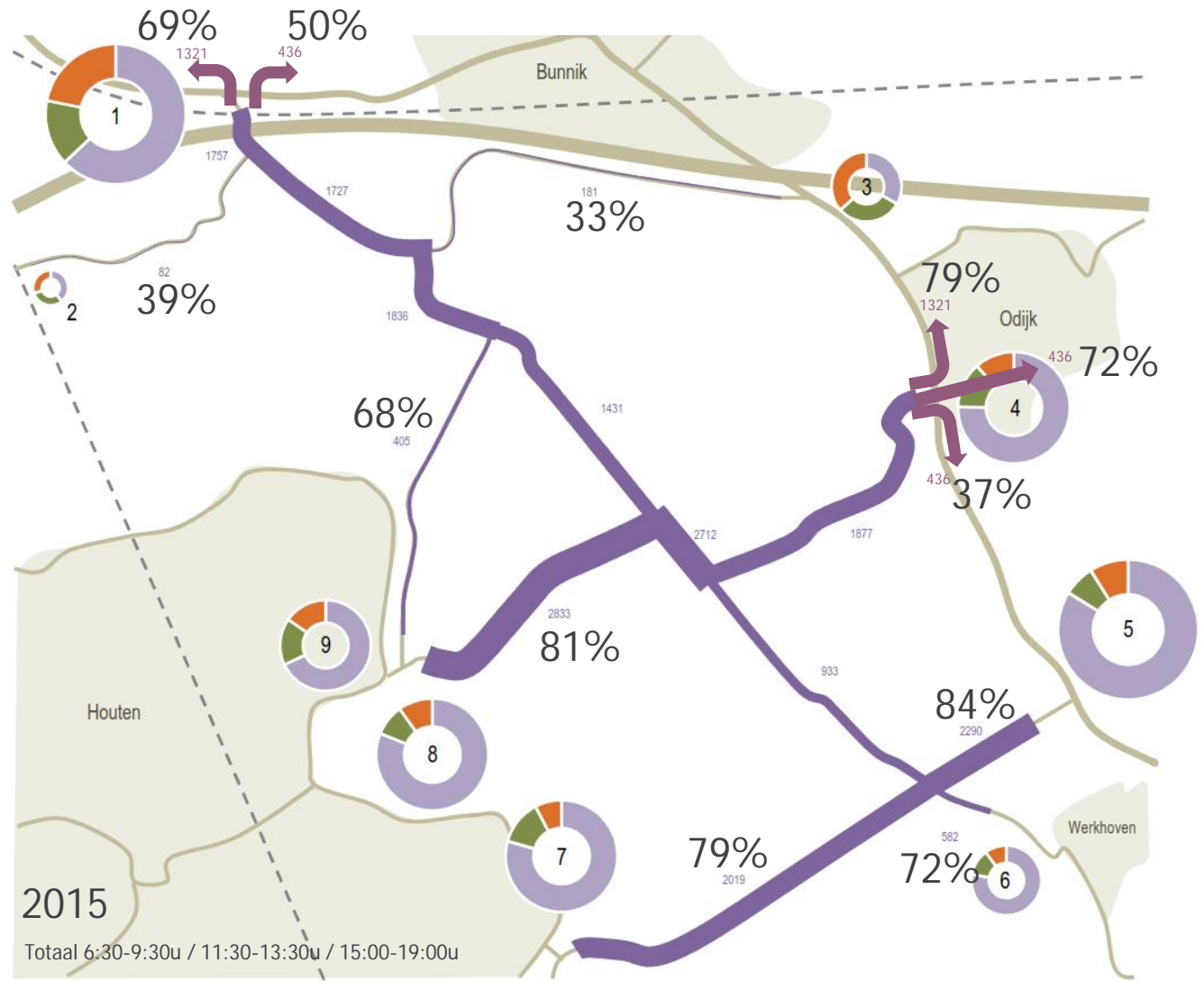


## (verkeers)Effecten maatregelen

- Indicatie effect etmaalintensiteiten op basis van kentekenonderzoek
- 3. Na spitsknip Achterdijk
  - De Staart en N408/N409: 0-5% toename
  - N421: 0-5% toename
  - N229: 0-5% toename
  - Buitengebied: 10-25% afname  
(hoe dichterbij de knip, hoe groter het effect)






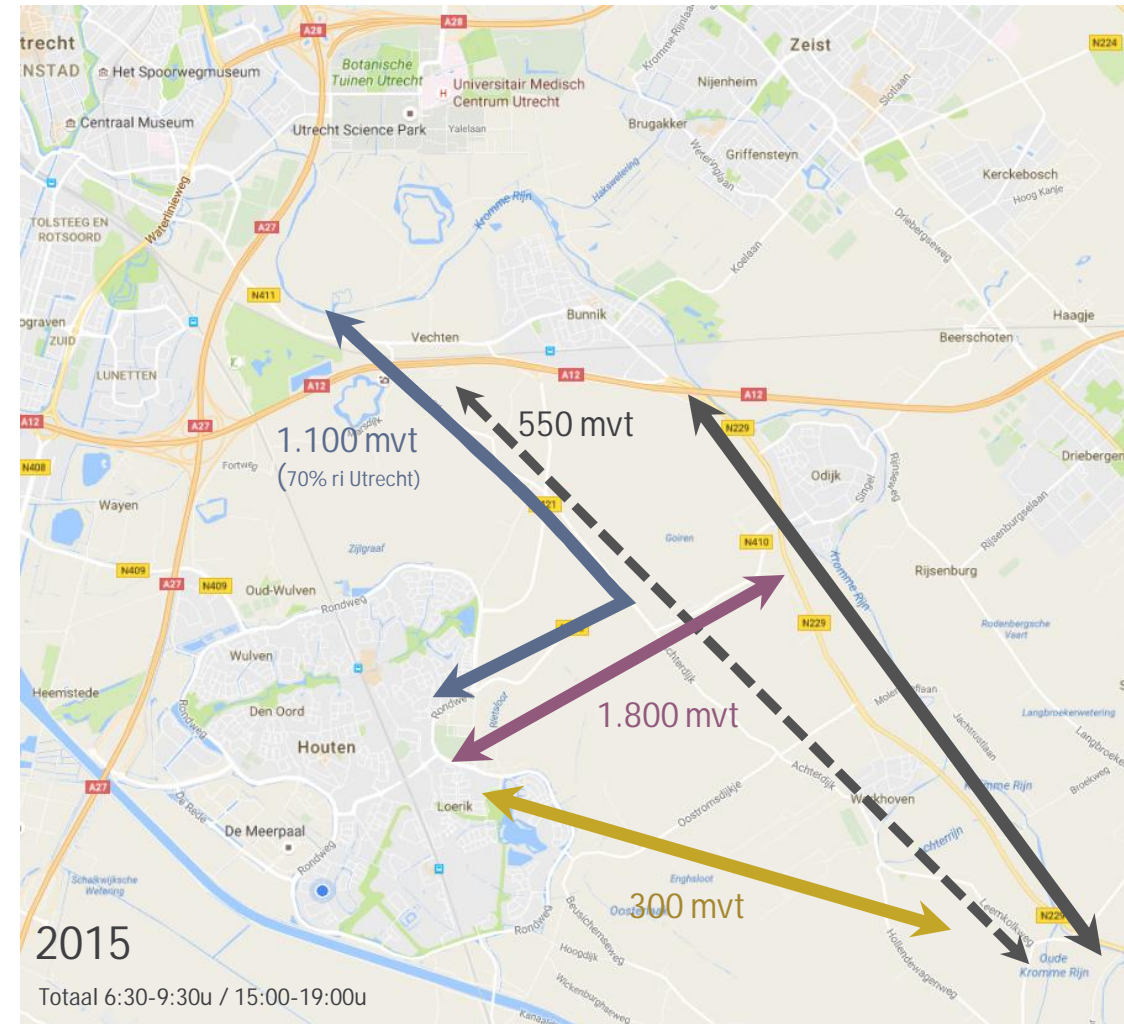
# Doorgaand verkeer buitengebied



Legenda  
 100 hoeveelheid doorgaand verkeer  
 20% aandeel doorgaand verkeer van totaal

# Verbindingen

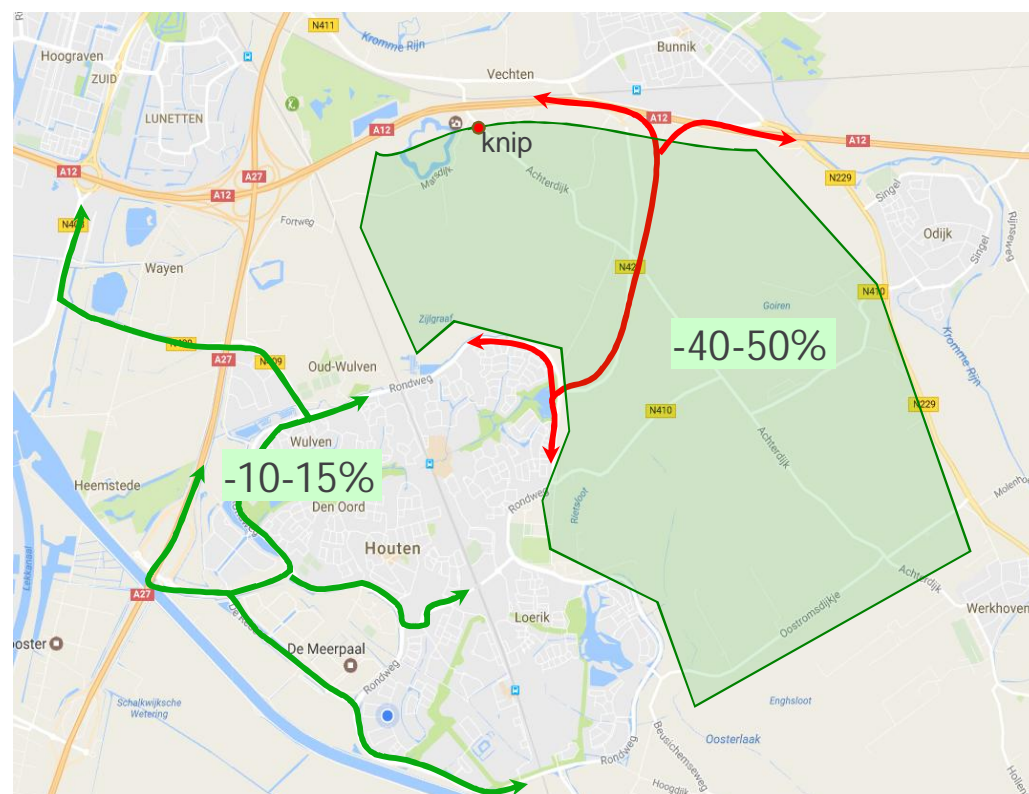
- Belangrijkste Relaties door het gebied, via N410:
  -  oosten: ► Houten – N229 en verder
  -  noord: ► Houten – N411
  -  zuid: ► Houten - Kromme Rijngebied v.v. (Wijk bij Duurstede)
  -  noord/zuid: ► Kromme Rijngebied-Utrecht v.v.



## (verkeers)Effecten maatregelen

- Indicatie effect etmaalintensiteiten
- Totaal effect maatregelen (N421, 00H en spitsknip)
  - De Staart en N408/N409: 10-15% afname
  - Buitengebied: 40-50% afname
  - N229: gelijk

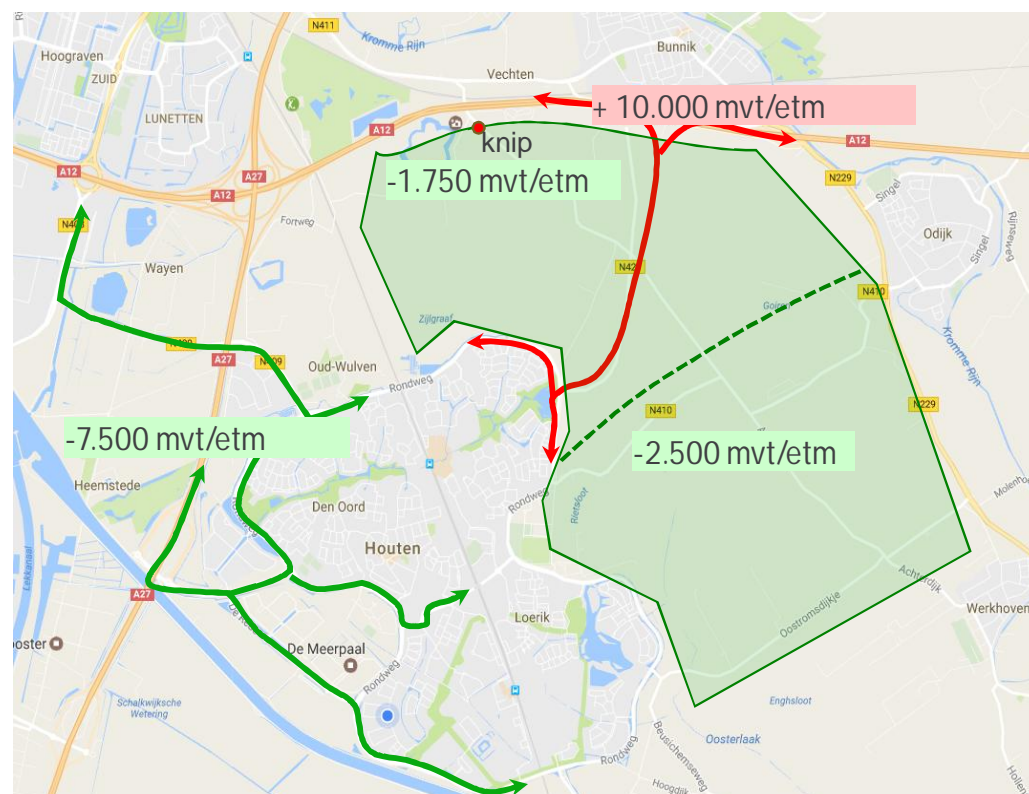
NB. Tijdens spitsuren agv knip hogere percentages:  
 – Voorbeeld Achterdijk: 85% afname !



## (verkeers)Effecten maatregelen

- Indicatie effect etmaalintensiteiten
- Totaal effect maatregelen (N421, 00H en spitsknip)
  - De Staart en N408/N409: 10-15% afname
  - Buitengebied: 40-50% afname
  - N229: gelijk

NB. Tijdens spitsuren agv knip hogere percentages:  
 – Voorbeeld Achterdijk: 85% afname !

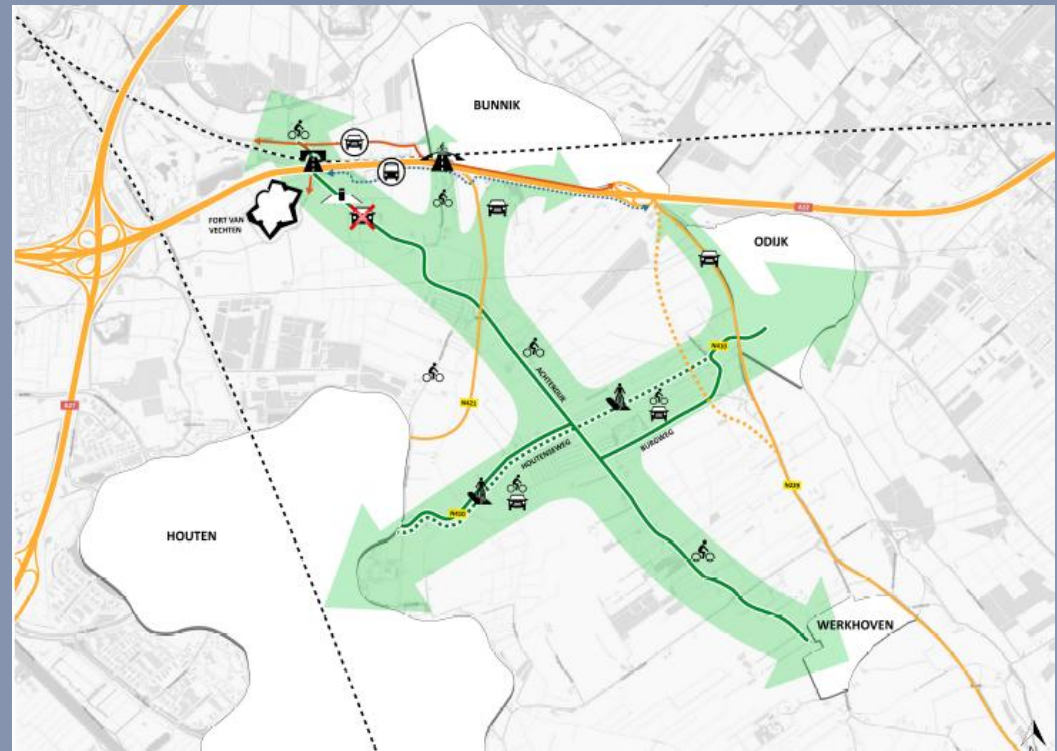


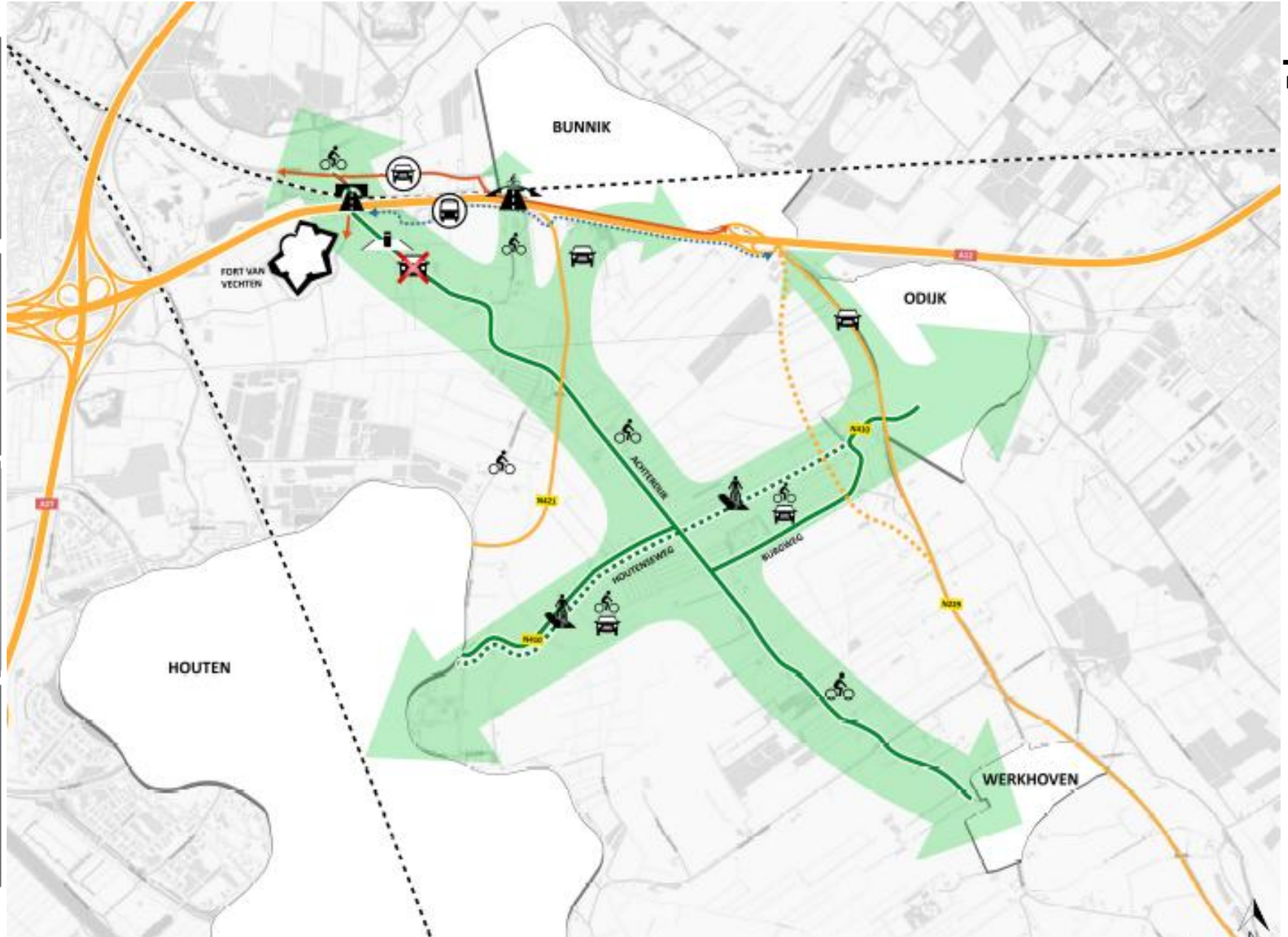


# Voorkeur tracé fietsvoorziening N410



# INTEGRAAL





**DOEL:**

- Goede ontsluiting Houten
- Geleiden doorgaand verkeer naar daarvoor bestemde wegen

**MAATREGELEN**

- Oostelijke Ontsluiting Houten
- Spitsknip
- Routing Fort Vechten
- Fietsvoorziening N410
- Fietsbrug A12

**VERBETERDE VEILIGHEID**

- Algemeen buitengebied
- Tunnel / Vechten
- Spoorwegovergang
- Kruispunt Koningsweg-N411

**VERBETERDE LEEFBAARHEID**

- Algemeen
- Tunnel / Vechten

**BEVORDEREN FIETSGEBRUIK**

- Afname subjectieve onveiligheid
- Meer ruimte voor de fiets
- Utilitair en recreatief
- Relatie USP / station Bunnik
- Hoofd fietsroute N410

**BEREIKBAARHEID**

- Oostelijke ontsluiting
- Auto/busroute Fort Vechten
- Doorgaand verkeer naar geschikte routes
- Bewoners/ondernemers bereikbaar

**DOORKIJK ONTWIKKELINGEN**

Odiik West, Omgelegde N229

- Meer autoverkeer op N410, benadrukt noodzaak fietsvoorziening
- Meer gebruik fietsvoorziening N410
- Mogelijkheid verbeteren aansluiting busroute Fort Vechten op N229

# Tekst bij sheet Integraal

- Door het uitvoeren van het voorgestelde integrale maatregelenpakket zal niet alleen het beoogde doel (extra ontsluiting Houten en zoveel mogelijk doorgaand verkeer geleiden naar de daarvoor bestemde wegen) worden bereikt, maar wordt tevens een belangrijke bijdrage geleverd aan de verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in het buitengebied en zal het fietsgebruik worden bevorderd.
- De oostelijke ontsluiting (N421) en de spitsknip zullen het verkeer geleiden naar de daarvoor bestemde wegen, zoals De Staart (A27), N408/N409, N421, N410 en N229. Als gevolg van de afname van het aandeel doorgaand verkeer, zal de (subjectieve) verkeersveiligheid en leefbaarheid bij fietsers sterk verbeteren. Dit bevordert uiteraard het fietsgebruik in het buitengebied. Daarnaast zal de veiligheid en leefbaarheid ook verbeteren in het buurtschap Vechten en door minder verkeer de veiligheid in de tunnel en op de spoorwegovergang verbeteren.
- Omdat sprake is van minder gemotoriseerd verkeer kan meer ruimte worden gegeven aan de fiets (recreatief) en kan het utilitair, maar ook het recreatief, gebruik veilig worden bevorderd. Zo zal de nieuwe fietsbrug over de A12 een belangrijke ontbrekende schakel in de fietsroute Houten-USP / Houten -station Bunnik-USP wegnemen. Daarnaast ontstaat er met een fietspad langs de N410 een veilige en directe route op de relatie Houten-Odijk. Gezien een uitbreiding van Odijk-west zal het gebruik van de fiets op deze relatie toenemen, en is het tracé door het vrijliggend tracé tussen Houtenseweg en de N229 een no-regret maatregel. Beide fietsvoorzieningen zijn beleidsmatig benoemd als hoofdfietsroute.
- De bereikbaarheid van Fort bij Vechten voor touringcars wordt verbeterd. Ondanks dat het geen ideale oplossing is, zal het wel de veiligheid in de tunnel en de veiligheid en leefbaarheid in het buurtschap Vechten verbeteren. De moeilijke berijdbaarheid voor touringcarbussen vanaf de zuidelijke afrit van de A12 richting de Parallelweg, zal met een eventuele omlegging van de N229 en daarmee samenhangende verlegging van de Parallelweg worden opgelost.

Bovengenoemde maatregelen hebben een duidelijke onderlinge relatie en interactie met elkaar en kunnen dus niet los van elkaar worden gezien. Immers zonder spitsknip blijft de auto intensiteit hoog en blijft het onveiligheidsgevoel bij de fietsers bestaan en staat de leefbaarheid in het gebied onder druk. Dit geldt eveneens voor het handhaven van de fietsstroken ipv een vrijliggend fietspad. Ook de kwaliteit van de langzaamverkeersverbindingen (hoofdroutes) komen in dat geval onder druk te staan.

Uiteraard kent het ook enkele nadelige consequenties. Zo zullen bewoners en bezoekers van het gebied tijdens de spitsmomenten via andere routes moeten rijden. Echter alle bestemmingen in het gebied blijven goed bereikbaar, soms met een beperkte omrijroute.

# NADERE UITWERKINGEN EN OPGAVEN

## Nadere besluiten en nadere opgaven

- Te nemen besluiten:
  - Instemmen met voorafgaand benoemde integraal pakket van maatregelen
  - Procesafspraken maken over de ontwikkeling van Odijk-west en de gewenste omlegging van de N229
  
- Nadere opgaven:
  - Verdere verkeerstechnische (detail) uitwerking van de oplossingsrichtingen/maatregelen
  - Na realisatie van de maatregelen monitoren / evalueren van de effecten in het gebied

# TOEKOMST: HOE NU VERDER?

## Toekomst: Hoe nu verder?

- Nader uitwerken van de maatregelen in overleg bewoners/ondernemers/instanties: periode 01-09 en 09-10-2017
- Besluitvorming in de colleges van GS en B&W Houten en Bunnik: week van 24-10-2017
- Besluitvorming in Provinciale Staten en Raden Houten en Bunnik: week van 11-12-2017
- Plan en bestek voorbereiding: 2018
- Planologisch-juridische procedures (o.a. bestemmingsplan): 2018-2019
- Aanbesteding, gunning en realisatie van alle maatregelen *tegelijktijd*: 2019-2020



**SWECO**

