

Kostenkengetallen menukaart regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen (2025- 2030)

**Derde tranche Investeringsimpuls Verkeersveiligheid -
tijdvak 3
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**

12 juni 2026 - Public

Let op! De maatregelen en kentallen in dit document zijn enkel van toepassing op het derde tijdvak van de derde tranche Investeringsimpuls Verkeersveiligheid.

Contactpersonen

EMIEL SOFFERS

Adviseur

T 06 1116 4179

E emiel.soffers@arcadis.com

RUUD HENSBROEK

Kostendeskundige

T 06 4664 7356

E ruud.hensbroek@arcadis.com

TOINE KRIJNEN

Verkeerstechnisch ontwerper

T 06 5073 6709

E toine.krijnen@arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 220

3800 AE Amersfoort

Nederland

| Versie | Documentnaam | Datum | Status | Opmerkingen |
|--------|---|------------|------------|---|
| 0.1 | Kostenkengetallen menukaart investeringsimpuls verkeersveiligheid (2024-2025) | 09-01-2024 | Concept | Beschrijvingen maatregelen 2022 aangescherpt |
| 0.2 | Kostenkengetallen menukaart investeringsimpuls verkeersveiligheid (2024-2025) | 22-01-2024 | Concept | Nieuwe maatregelen toegevoegd |
| 0.3 | Kostenkengetallen menukaart investeringsimpuls verkeersveiligheid (2024-2025) | 22-02-2024 | Concept | Kostenkengetallen 2024 toegevoegd |
| 0.4 | Kostenkengetallen menukaart investeringsimpuls verkeersveiligheid (2024-2025) | 04-04-2024 | Concept | Indeling maatregelen aangescherpt |
| 0.5 | Kostenkengetallen menukaart investeringsimpuls verkeersveiligheid (2024-2025) | 18-07-2024 | Concept | Uitkomsten werksessie kerngroep SPV verwerkt |
| 1.0 | Kostenkengetallen menukaart investeringsimpuls verkeersveiligheid (2025-2030) | 24-02-2025 | Definitief | Titel bijgewerkt |
| 1.1 | Kostenkengetallen menukaart investeringsimpuls verkeersveiligheid (2025-2030) – tijdvak 3 | 12-06-2026 | Definitief | Selectie maatregelen tijdvak 3 en indexatie kentallen |

Inhoudsopgave

| | | |
|----------|--|----------|
| 1 | Inleiding | 5 |
| 1.1 | Doel | 5 |
| 1.2 | Leeswijzer | 5 |
| 2 | Aanpak, uitgangspunten en uitsluitingen | 6 |
| 2.1 | Aanpak en werkzaamheden | 6 |
| 2.2 | Uitgangspunten | 6 |
| 2.3 | Uitsluitingen | 7 |
| 3 | Maatregelen | 8 |
| 3.1 | Alle wegcategorieën | 8 |
| 3.1.1 | 401 Aanleg van openbare verlichting | 8 |
| 3.2 | Fietsinfrastructuur | 8 |
| 3.2.1 | 410 Aanbrengen van kant- en asmarkering op fietspaden | 8 |
| 3.2.2 | 414 Saneren van verticale trottoirbanden en overbruggen hoogteverschillen tussen verharding en berm met schuine trottoirbanden | 8 |
| 3.2.3 | Uitvoering van gesloten verharding van fietsstroken- en paden | 9 |
| 3.2.3.1 | 417 Vervangen verharding fietspad | 9 |
| 3.2.4 | 418 Verbreden van fietspaden | 9 |
| 3.2.5 | Aanleg van een drempel of uitritconstructie bij kruising GOW/ETW met fietspad | 10 |
| 3.2.5.1 | 420 Fietsoversteek over zijweg door middel van een uitritconstructie | 10 |
| 3.2.6 | 421 Aanleg van een vrijliggend fietspad of vrijliggend fiets-/bromfietspad (op 50-, 60- en 80 km/u wegen) | 11 |
| 3.2.7 | 425 Verwijderen van wegversmallingen en chicanes voor fietsers | 11 |
| 3.2.8 | 426 Aanbrengen van bermverharding langs fietspaden | 11 |
| 3.3 | 30 km/u wegen | 12 |
| 3.3.1 | Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden | 12 |
| 3.3.1.1 | 431 Drempel | 12 |
| 3.3.1.2 | 432 Wegversmalling | 13 |
| 3.3.2 | 434 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraten GOW naar 30 km/uur-zone | 13 |
| 3.3.3 | 436 Inrichten van schoolzone met snelheidsverlagende maatregelen | 14 |

| | | |
|------------|---|-----------|
| 3.4 | 50 km/u wegen | 14 |
| 3.4.1 | 440 Saneren van langsparkeren of parkeerstroken langs de rijbaan | 14 |
| 3.4.2 | 442 Aanleg van een rotonde binnen de bebouwde kom | 14 |
| 3.4.3 | 444 Het volwaardig afwaarderen van een GOW 50 km/u naar een ETW 30 km/u | 15 |
| 3.4.4 | 448 Aanleg van een fietsoversteek via een middeneiland, alleen bij een kruispunt op 50-wegen | 16 |
| 3.4.5 | 449 Aanleg van een snelheidsremmend plateau voor een fietsoversteek, alleen bij een kruispunt op 50-wegen | 16 |
| 3.4.6 | 450 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraat GOW naar 30 km/u-zone | 17 |
| 3.4.7 | 455 Het volwaardig afwaarderen van een GOW 50 naar een gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30) | 17 |
| 3.5 | 60 km/u wegen | 18 |
| 3.5.1 | 460 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW 60 km/u | 18 |
| 3.5.2 | 462 Aanleg van één rijloper met fietsstroken en bermen | 19 |
| 3.5.3 | 463 Aanbrengen bermverharding ETW 60 km/u | 19 |
| 3.5.4 | 464 Aanleg van een fietsoversteek via een middeneiland, alleen bij een kruispunt op 60-wegen | 19 |
| 3.5.5 | 465 Aanleg van een snelheidsremmend plateau voor een fietsoversteek, alleen bij een kruispunt op 60-wegen | 20 |
| 3.6 | 80 km/u wegen | 20 |
| 3.6.1 | 475 Aanleg van een parallelweg voor het ontsluiten van percelen | 20 |
| 3.6.2 | 476 Aanleg van rijrichtingsscheiding door rammelstrook op asmarkering GOW 80 km/u | 21 |
| 3.6.3 | 477 Aanleg van een fietsoversteek, via een middeneiland, alleen bij een kruispunt | 21 |
| 3.6.4 | 478 Aanleg van een snelheidsremmend plateau voor een fietsoversteek, alleen bij een kruispunt | 21 |
| 3.6.5 | 480 Het volwaardig afwaarderen van een GOW 80 km/uur weg naar een ETW 60 km/uur weg | 21 |
| 3.6.6 | 481 Ombouw meerstrooksrotonde naar turborotonde | 22 |
| 3.7 | 100 km/u wegen | 23 |
| 3.7.1 | 490 Aanbrengen van een fysieke rijrichtingscheiding | 23 |
| 3.7.2 | Aanleggen van veilige, obstakelvrije bermen | 23 |
| 3.7.2.1 | 491 Draagkrachtige berm | 23 |
| 3.7.2.2 | 492 Aanbrengen geleiderail | 23 |
| 3.7.3 | 496 Het volwaardig afwaarderen van een 100 km/u weg naar een 80 km/u weg | 24 |
| 4 | Samenvatting kosten maatregelen | 25 |
| | Colofon | 27 |

1 Inleiding

Het Rijk heeft tot 2030 € 500 mln. beschikbaar om een impuls te geven aan de verkeersveiligheid van het onderliggend wegennet. Dit geld wordt in verschillende tranches weggezet. Een eerste tranche is in 2020 verleend (de regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021). De tweede tranche is in 2022 verleend (de regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022-2023). Dit document heeft betrekking op de derde tranche (de regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2025-2030). Uitgangspunt van deze regeling is een menukaart van bewezen effectieve infrastructurele maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren. Voor deze menukaart vormen de risicogestuurde en effectieve infrastructurele maatregelen uit de factsheet¹ “Snel van start met effectieve maatregelen” en de factsheet “Investeren in verkeersveiligheid: vijf maatregelen om het fundament op orde te krijgen” van het Kennisnetwerk SPV de basis.

Onderhavig document werkt de maatregelen van de menukaart nader uit. De maatregelen worden beschreven en per maatregel zijn kostenkengetallen opgesteld. Deze kostenkengetallen zijn richtinggevend voor de aanvraag onder het derde tijdvak van een rijksbijdrage in het kader van de regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2025-2030.

Ten opzichte van de eerdere tijdvakken van tranche 3 is de selectie van de maatregelen aangescherpt en heeft een indexatie van de kostenkengetallen plaatsgevonden naar 2027.

1.1 Doel

Deze rapportage heeft als doel om medeoverheden die een rijksbijdrage in het kader van de ‘Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2025- 2030’ willen aanvragen, inzicht te geven in de kostenkengetallen behorende bij de maatregelen die onderdeel zijn van de menukaart van de betreffende regeling. De maatregelen zijn van een omschrijving voorzien en de uitgangspunten en resultaten van de kostenkengetallen zijn weergegeven. Ook geeft dit rapport inzicht in de gehanteerde werkwijze, uitgangspunten en uitgevoerde werkzaamheden om te komen tot richtinggevende kostenkengetallen behorende bij de 39 maatregelen als genoemd in de menukaart van de regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2025-2030.

1.2 Leeswijzer

Bij het berekenen van de kosten zijn algemene aannames en uitsluitingen van toepassing. Deze zijn beschreven in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 zijn de maatregelen omschreven en uitgewerkt. Gehanteerde uitgangspunten in de kostenberekeningen zijn hier mede benoemd. Elke maatregel heeft een maatregelnummer, beginnend met het nummer 4, toegekend gekregen. Deze maatregelnummers komen overeen met het aanvraagformulier. Een opsomming van de verwachte kosten per maatregel is vervolgens in hoofdstuk 4 opgenomen. De bijbehorende kostenberekeningen zijn opgenomen in bijlage A.

¹ <https://www.kennisnetwerkspv.nl/Nieuws/Quickscan-Monitor-Startakkoord>

2 Aanpak, uitgangspunten en uitsluitingen

2.1 Aanpak en werkzaamheden

De werkzaamheden zijn uitgevoerd in 3 stappen:

Stap 1: Duidelijk in beeld krijgen wat er verstaan wordt onder de benoemde maatregelen en welke richtlijnen er van toepassing zijn. Hiervoor zijn in 2020 CROW en SWOV geconsulteerd.

Stap 2: Een verkeerstechnisch ontwerper, die goed bekend is met alle ontwerprichtlijnen van CROW met betrekking tot wegontwerp binnen- en buiten de bebouwde kom, zoekt per maatregel de relevante bijbehorende informatie op.

Stap 3: De kostendeskundige berekent per maatregel de betreffende kosten waarbij een bandbreedte van +/- 40% is gehanteerd. Dit is passend bij de aard van de studie en het uitwerkingsniveau van de maatregelen.

2.2 Uitgangspunten

De volgende algemene uitgangspunten liggen ten grondslag aan de kostenberekeningen:

- Het prijspeil betreft 01-01-2024. Maatregelen worden vaak enkele jaren na aanvraag uitgevoerd. Om tegemoet te komen aan stijgende kosten in de tussenliggende periode, zijn de kentallen uit basisjaar 2024 geïndexeerd voor het jaar 2027. Dit is gedaan aan de hand van de CROW-index. Deze toont een gemiddelde inflatie van 3,15% per jaar tussen januari 2016 en december 2025 (10 jaar), waarbinnen is gecorrigeerd voor oorlogen en pandemieën. De kentallen 2024 zijn daarmee geïndexeerd met 1,0315 (3,15%) per jaar.
- Alle bedragen genoemd in dit product zijn Euro
- Standlijn wet- en regelgeving 01 januari 2024
- Deterministisch bedrijfseconomische uitgangspunten
- Geen rekening gehouden met mogelijke marktwerking (positief of negatief) tijdens aanbesteding, noch is toegerekend naar een Opdrachtnemer (of aannemer)
- Exclusief BTW
- Er is geen onderscheid gemaakt naar verschillende grondtypen. Een gemiddelde is aangehouden
- Werkzaamheden worden uitgevoerd in dagwerk, toeslagen voor werken buiten de reguliere uren maken geen onderdeel uit van de kostenberekeningen
- Er is in de kostenberekeningen veelal geen rekening gehouden met het hergebruik van materialen
- In de kostenberekeningen zijn uitgangspunten gehanteerd met betrekking tot materialisatie van bepaalde maatregelen. Deze materialen sluiten veelal aan bij de ambitie om een optimale weginrichting te realiseren. Uitvoering van de maatregelen met een andere materialisatie kan kostenconsequenties hebben, zowel positief al negatief
- In de kostenberekeningen is een bestaande situatie aangenomen om te wijzigen naar een optimale situatie. Deze bestaande situatie zal per locatie waar maatregelen toegepast worden verschillen, wat van impact is op de uiteindelijke kosten. Hierdoor is het niet te adviseren de berekende kostenkengetallen als projectbudget aan te houden.
- Voor verkeersmaatregelen is een percentage van 5% gehanteerd op de grote maatregelen met bouwkosten hoger dan €100.000. Voor kleine maatregelen met bouwkosten onder de €100.000 is een percentage van 10% gehanteerd t.b.v. verkeersmaatregelen. Deze kosten dienen per maatregel bepaald te worden, aangezien het maatwerk betreft. Voor nu is een percentage gehanteerd, aangezien de situatie niet bekend is.
- Voor de algemene bouwplaatskosten, uitvoeringskosten, algemene kosten, winst en risico is een totaal van 25% opgenomen, op advies van VRA.
- In navolging op een studie van SWOV is het voorjaar van 2026 samen met de Kerngroep SPV een selectie gemaakt van de maatregelen die in aanmerking komen voor het derde tijdvak van de regeling.

2.3 Uitsluitingen

De volgende werkzaamheden zijn uitgesloten in alle kostenberekeningen:

- Werkzaamheden aan kabels en leidingen
- Milieuhygiënische verontreinigingen
- Vastgoedkosten
- Engineeringskosten
 - Engineeringskosten aannemer
 - Advies-/ontwerpbureaus
 - Opdrachtgevers
- Bijkomende projectkosten
 - CAR-verzekering
 - Leges en heffingen
 - Ruimen niet gesprongen explosieven
 - Archeologische opgravingen
 - Compenserende en/of mitigerende maatregelen
 - Planschade
- Risicoreserveringen
- Levensduurkosten
- Architectonische vormgeving

3 Maatregelen

3.1 Alle wegcategorieën

3.1.1 401 | Aanleg van openbare verlichting

Het aanbrengen van verlichting langs wegen, vrijliggende fietspaden of fiets-/bromfietspaden of op specifieke gevaarpunten verbetert het zicht voor verkeersdeelnemers.

Uitgangspunten kostenraming:

- Het betreft het aanbrengen van nieuwe verlichting op locaties waar nog geen verlichting aanwezig is
- Plaatsen botsvriendelijke uitvoering van lichtmasten
- 3 lichtmasten per 100 meter weglengte of 3 lichtmasten per gevaarpunt
- Ingraven stroomkabels tussen de lichtmasten en naar voedingspunt in directe nabijheid
- Exclusief stroomverbinding over grote afstand.

Tabel 1: Kostenkengetal maatregel 401 | Aanleg van openbare verlichting

| Hoeveelheid | Eenheid | Kostprijs per eenheid | Kosten | Bandbreedte-40% | Bandbreedte +40% |
|-------------|---------|-----------------------|---------|-----------------|------------------|
| 3,00 | st | € 1.149 | € 3.448 | € 690 | € 1.609 |

3.2 Fietsinfrastructuur

3.2.1 410 | Aanbrengen van kant- en asmarkering op fietspaden

In vergelijking met wegen zijn fietspaden minder goed zichtbaar. Door een vaak wisselend verloop leidt dit tot relatief veel enkelvoudige ongevallen in de berm, vooral in het donker. Fietspaden moeten daarom worden uitgevoerd met kantmarkering, bij voorkeur met reflecterende markering die de fietser ook nog kan voelen.

Uitgangspunt kostenraming:

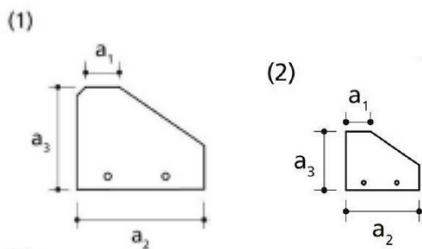
- Aanbrengen van thermoplastische doorgetrokken kantmarkering met een breedte van 0,05 m1 of 0,10 m1
- Aanbrengen van thermoplastische enkele 0.30-2.70 asmarkering, of dubbele 1-2 asmarkering op asfalt met een breedte van 0,10 m1
- Het kostenkengetal gaat uit van het aanbrengen van kantmarkering aan beide zijdes van het fietspad, en eenmaal het aanbrengen van dubbele 1-2 asmarkering.

Tabel 2 Kostenkengetal maatregel 410 | Aanbrengen van kant- en asmarkering op fietspaden

| Hoeveelheid | Eenheid | Kostprijs per eenheid | Kosten | Bandbreedte-40% | Bandbreedte+40% |
|-------------|---------|-----------------------|----------|-----------------|-----------------|
| 1,00 | km | € 12.249 | € 12.249 | € 7.350 | € 17.149 |

3.2.2 414 | Saneren van verticale trottoirbanden en overbruggen hoogteverschillen tussen verharding en berm met schuine trottoirbanden

Om rekening te houden met de berijdbaarheid en de vergevingsgezindheid van het fietspad als ook de goede oversteekmogelijkheden voor voetgangers, rolstoelgebruikers e.d., met name in verblijfsgebieden, gaat de voorkeur uit naar afgeschuinde trottoirbanden (boordstenen). Hiermee kunnen ook hoogteverschillen tussen verharding en berm voorkomen worden. Deze maatregel is enkel bestemd voor trottoirbanden en hoogteverschillen tussen verharding en berm langs fietsvoorzieningen.



Figuur 1: Voorbeeld doorsnede afgeschuinde trottoirband
Uitgangspunten kostenraming:

- In de richtlijn zijn 2 typen banden onderscheiden:
 - 1. Band 7x20x15
 - 2. Band 6x12x10
- Verwijderen bestaande band inclusief afvoer en stort
- Aanbrengen nieuwe band in stelspecie
- Om de band heen het herstraten van bestrating
- Eventuele kosten voor verkeersmaatregelen zijn niet opgenomen

Tabel 3 Kostenkengetal maatregel 414 | Saneren van verticale trottoirbanden en hoogteverschillen tussen verharding en berm

| Hoeveelheid | Eenheid | Kostprijs per eenheid | Kosten | Bandbreedte-40% | Bandbreedte+40% |
|-------------|---------|-----------------------|---------|-----------------|-----------------|
| 100 | m | € 45 | € 4.464 | € 27 | € 62 |

3.2.3 Uitvoering van gesloten verharding van fietsstroken- en paden

Bij voorkeur is de verharding van fietsstroken en -paden gesloten. De verharding moet vlak zijn, voldoende stroef en vrij van scheuren, oneffenheden door opdruk van boomwortels, gaten of andere zaken die ertoe kunnen leiden dat de fietser in gevaar wordt gebracht.

3.2.3.1 417 | Vervangen verharding fietspad

- Een bestaand fiets-/bromfietspad wat voorzien is van elementverharding (zoals trottoirtegels of klinkers) wordt voorzien van een nieuwe gesloten verharding (zoals beton of asfalt) om het rijcomfort voor de (brom)fietser te verbeteren.

Uitgangspunten kostenraming:

- Verwijderen bestaande open verhardingselementen
- Verwijderen bestaande fundering
- Aanbrengen van een fietspad in asfalt inclusief fundering, cunet en bijbehorend grondwerk
- Verwijderen van obstakels vanuit de bestaande situatie is geen onderdeel van deze kostenberekening
- De aangegeven prijs betreft een prijs per meter voor een fietspad met zwart asfalt deklaag. De meerprijs voor het toepassen van een rode deklaag bedraagt circa € 10,00/ m2.
- Breedte van 3 meter

Tabel 4 Kostenkengetal maatregel 417 | Vervangen verharding fietspad

| | Hoeveelheid | Eenheid | Kostprijs per eenheid | Kosten | Bandbreedte-40% | Bandbreedte+40% |
|-----------------------|-------------|---------|-----------------------|---------|-----------------|-----------------|
| Vervangen verharding | 100,00 | m | € 64 | € 6.444 | € 39 | € 90 |
| Meerprijs rood asfalt | 3,00 | m2 | € 11 | € 32 | € 6 | € 15 |

3.2.4 418 | Verbreden van fietspaden

Fietspaden moeten voldoende breed zijn om mogelijk te maken dat (snor-)fietsers en, in geval van een fiets/bromfietspad ook bromfietsers, elkaar veilig kunnen inhalen en zonder frontale ongevallen kunnen passeren. Fietsers moeten bovendien veilig naast elkaar kunnen rijden zonder dat hun sturen in elkaar haken.

Kosten voor het verbreden van fietspaden zijn sterk afhankelijk van de huidige situatie en lokale factoren. Ook is de extra benodigde breedte van invloed op de totale kosten. Onderstaande uitgangspunten zijn gehanteerd in de kostenberekening.

- De extra breedte bedraagt 1 meter
- Het bestaande fietspad heeft een grijze of rode deklaag. Deze deklaag wordt vernieuwd. De optimale veilige breedte is afhankelijk van de fietsintensiteit, conform de Ontwerpwijzer Fietsverkeer van CROW.

Uitsluitingen:

- Verleggen van een eventueel aanliggend voetpad
- Verplaatsten van lichtmasten en overige objecten (zie paragraaf **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**)

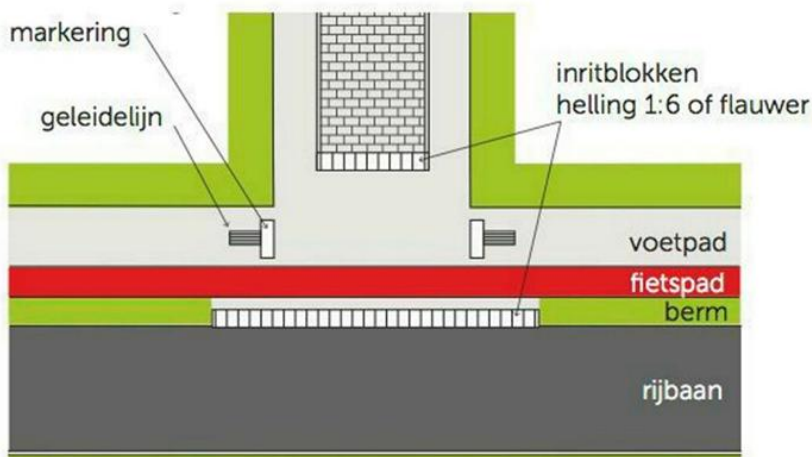
Tabel 5 Kostenkengetal maatregel 418 | Verbreden van fietspaden

| Hoeveelheid | Eenheid | Kostprijs per eenheid | Kosten | Bandbreedte-40% | Bandbreedte+40% |
|-------------|---------|-----------------------|-----------|-----------------|-----------------|
| 1.000,00 | m | € 192 | € 192.002 | € 115 | € 269 |

3.2.5 Aanleg van een drempel of uitrustconstructie bij kruising GOW/ETW met fietspad

De drempel voor het gemotoriseerde verkeer dient als snelheidsremmer ten behoeve van de veiligheid van fietsers welke parallel aan de gebiedsontsluitingsweg de aansluitende zijweg oversteken (in het geval de fietser in de voorrang af wordt gewikkeld). Als een uitrustconstructie op de aansluitende zijweg vanwege inpassing of andere beperkingen in de lokale situatie niet mogelijk is, is het aan te bevelen om een ander type snelheidsremmer toe te passen op de zijstraat als onderdeel van de overgang naar een 30 km/u-gebied.

3.2.5.1 420 | Fietsoversteek over zijweg door middel van een uitrustconstructie



Figuur 2 Fietsoversteek over zijweg door middel van een uitrustconstructie

- Maatregel is vergelijkbaar met maatregel 3.3.2 met toevoeging van het fietspad
- Breedte van het fietspad is aangenomen op 2 meter
- Bestaande fietspad is uitgevoerd met elementverharding welke herstraat wordt. De aangenomen lengte hierbij is 10 meter

Tabel 6 Kostenkengetal maatregel 420 | Fietsoversteek over zijweg door middel van een uitrustconstructie

| Hoeveelheid | Eenheid | Kostprijs per eenheid | Kosten | Bandbreedte-40% | Bandbreedte+40% |
|-------------|---------|-----------------------|---------|-----------------|-----------------|
| 1,00 | st | € 9.565 | € 9.565 | € 5.739 | € 13.392 |

3.2.6 421 | Aanleg van een vrijliggend fietspad of vrijliggend fiets-/bromfietspad (op 50-, 60- en 80 km/u wegen)

Een pad dat geen onderdeel uitmaakt van de rijbaan, maar wel onderdeel uitmaakt van de verschillende verkeersvoorzieningen van de betreffende weg, bedoeld voor gebruik door (brom)fietsers en aangeduid met borden G11 en G12a. Vrijliggende fiets-/bromfietspaden zijn minimaal 2,50-5,00m breed (afhankelijk van het aantal rijrichtingen en de fietsintensiteit) en met een berm gescheiden van de hoofdrijbaan. Deze maatregel resulteert in minder ongevallen met fietsers en bromfietsers.

Uitgangspunten kostenraming:

- Aanbrengen van een fietspad inclusief fundering, cunet en bijbehorend grondwerk.
- Verwijderen van obstakels vanuit de bestaande situatie is geen onderdeel van deze kostenberekening
- Aangegeven prijs betreft een prijs per meter voor een fietspad met zwart asfalt deklaag. De meerprijs voor het toepassen van een rode deklaag bedraagt circa € 10,00/ m2.

Tabel 7 Kostenkengetal maatregel 421 | Aanleg van een vrijliggend fietspad of vrijliggend fiets-/bromfietspad (op 50-, 60- en 80 km/u wegen)

| Breedte | Hoeveelheid | Eenheid | Kostprijs per eenheid | Kosten | Bandbreedte-40% | Bandbreedte+40% |
|-----------|-------------|---------|-----------------------|-----------|-----------------|-----------------|
| 1,5 meter | 1.000,00 | m | € 131 | € 131.477 | € 79 | € 184 |
| 2,0 meter | 1.000,00 | m | € 157 | € 157.401 | € 94 | € 220 |
| 2,5 meter | 1.000,00 | m | € 189 | € 189.337 | € 114 | € 265 |
| 3,0 meter | 1.000,00 | m | € 213 | € 212.980 | € 128 | € 298 |
| 3,5 meter | 1.000,00 | m | € 249 | € 248.849 | € 149 | € 348 |
| 4,0 meter | 1.000,00 | m | € 280 | € 279.823 | € 168 | € 392 |
| 4,5 meter | 1.000,00 | m | € 311 | € 310.683 | € 186 | € 435 |
| 5,0 meter | 1.000,00 | m | € 342 | € 341.543 | € 205 | € 478 |

3.2.7 425 | Verwijderen van wegversmallingen en chicanes voor fietsers

Verticale elementen op of vlak naast fietspaden zijn de oorzaak van veel enkelvoudige fietsongevallen en moeten zo veel mogelijk worden vermeden. Als regel wordt afgeraden obstakels te plaatsen op of vlak naast fietspaden. Het verwijderen van wegversmallingen en chicanes vermindert de kans op (eenzijdige) ongevallen.

Uitgangspunten kostenraming:

- Enkel het fysiek verwijderen van het geleidende objecten en aanwezige inleidende markering. De poer inclusief gat worden niet verwijderd. Kosten van deze activiteit zijn nihil.
- Verwijderen hekwerken die een geleidende chicane vormen inclusief poeren en herstellen straatwerk
- Verwijderen wegversmallingen, inclusief verwijderen opsluitbanden en eventuele verkeersborden
- Verbreden verharding

Tabel 8 Kostenkengetal maatregel 425 | Verwijderen van wegversmallingen en chicanes voor fietsers

| Hoeveelheid | Eenheid | Kostprijs per eenheid | Kosten | Bandbreedte-40% | Bandbreedte+40% |
|-------------|---------|-----------------------|--------|-----------------|-----------------|
| 1,00 | st | € 793 | € 793 | € 476 | € 1.111 |

3.2.8 426 | Aanbrengen van bermverharding langs fietspaden

De buitenberm vormt een belangrijk onderdeel van vergevingsgezinde fietspaden binnen en buiten de bebouwde kom en vormt een geleidelijke overgang tussen het fietspad en de naaste omgeving.

Bermverharding naast het pad (half-verharde bermen) geeft bermen meer draagkracht, zorgt voor een egaal bermoppervlak en zorgt ervoor dat er een goede grip is tussen het bermoppervlak en de wielen van het fietsvoertuig. Daarnaast zorgt het voor minder hoogteverschil tussen het wegvak en de berm. Dit zorgt ervoor dat een fietsvoertuig beter bestuurbaar blijft wanneer het al dan niet bewust in de berm terecht komt.

De halfverharding kan bestaan uit:

- grasbetontegels, opgenomen in het bermoppervlak
- kunstgras, opgenomen in het bermoppervlak

Uitgangspunten kostenraming:

- De semiverharding wordt uitgevoerd in grasbetontegels over een breedte van 0,5m per zijde, afgevuld met bermgrond
- De grasbetontegels worden aangebracht op een fundering van brekerzand, menggranulaat en zand in zandbed
- De grasbetontegels worden per 100 meter aan twee zijden van het fietspad aangebracht.
- Verwijderen van obstakels vanuit de bestaande situatie is geen onderdeel van deze kostenberekening
- Bij toepassen van kunstgras wordt gerekend met de prijs voor grasbetontegels.

Tabel 9 Kostenkengetal maatregel 426 | Aanbrengen bermverharding fietspaden

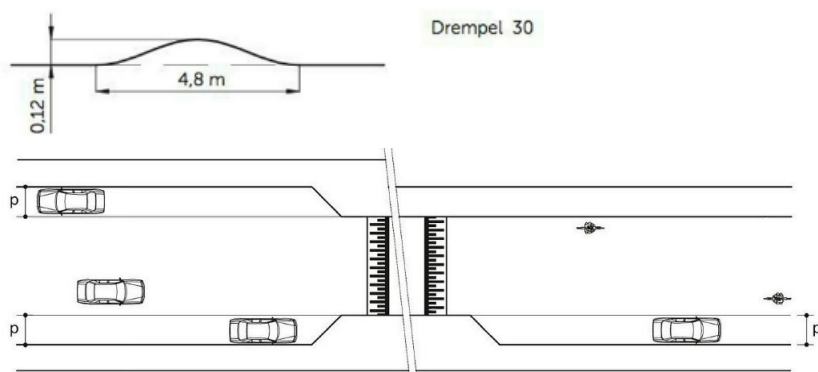
| Hoeveelheid | Eenheid | Kostprijs per eenheid | Kosten | Bandbreedte-40% | Bandbreedte+40% |
|-------------|---------|-----------------------|---------|-----------------|-----------------|
| 100 | meter | € 93 | € 9.319 | € 56 | € 130 |

3.3 30 km/u wegen

3.3.1 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden

Lange rechtstanden op 30km/u-wegen zijn ongewenst. Lange rechtstanden kunnen worden onderbroken door drempels (120 mm hoog, of 80 mm hoog wanneer een hoogte van 120 mm passeerproblemen voor grote voertuigen oplevert), as-verspringingen/chicanes of slingers.

3.3.1.1 431 | Drempel



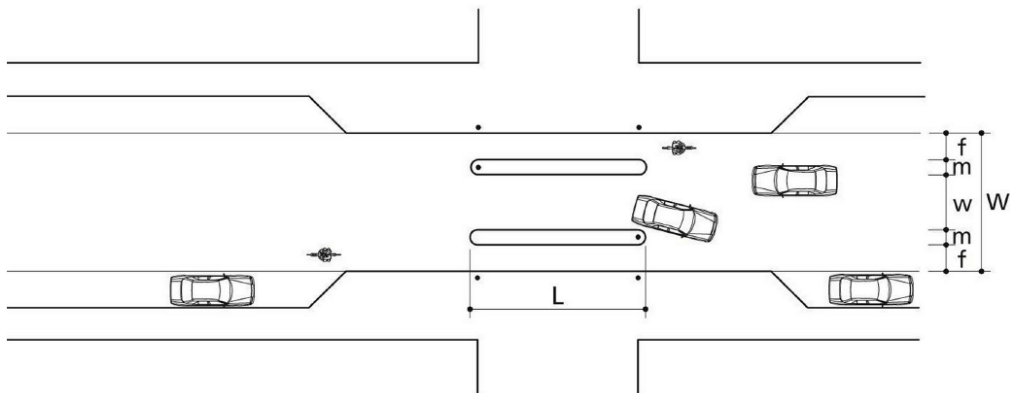
Figuur 3: Drempel

- Drempel conform ASVV 11.2.21
- Wegen van 30km/u bestaan voornamelijk uit klinkerverharding
- Opbreken klinkerverharding
- Aanbrengen drempelplateaus met een lengte van 4,8 meter

Tabel 10 Kostenkengetal maatregel 431 | Drempel

| Hoeveelheid | Eenheid | Kostprijs per eenheid | Kosten | Bandbreedte-40% | Bandbreedte+40% |
|-------------|---------|-----------------------|----------|-----------------|-----------------|
| 1,00 | st | € 10.960 | € 10.960 | € 6.576 | € 15.344 |

3.3.1.2 432 | Wegversmalling



Figuur 4: Chicanes

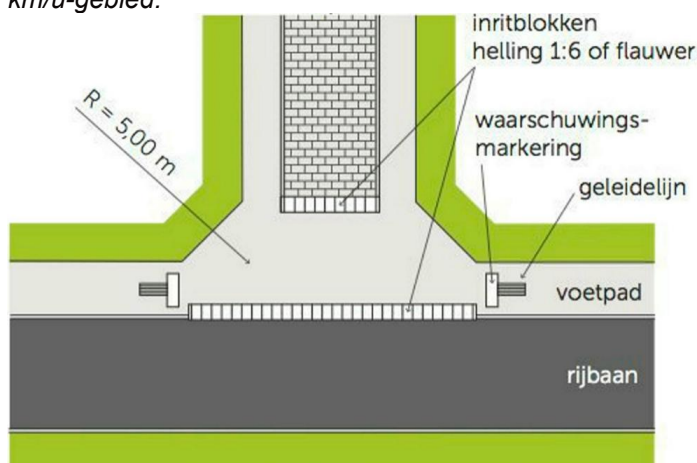
- Conform ASVV 11.2.24
- Aanbrengen banden op bestaande bestrating
- Aanbrengen zwart-witte palen op geleider en inleidende markering

Tabel 11 Kostenkengetal maatregel 432 | Wegversmalling

| Hoeveelheid | Eenheid | Kostprijs per eenheid | Kosten | Bandbreedte-40% | Bandbreedte+40% |
|-------------|---------|-----------------------|---------|-----------------|-----------------|
| 1,00 | st | € 3.649 | € 3.649 | € 2.189 | € 5.108 |

3.3.2 434 | Aanleg van een uitritconstructie van zijstraten GOW naar 30 km/uur-zone

Een uitritconstructie is een (verlenging van het) voetpad. De uitritconstructie wordt toegepast op zijstraten van gebiedsontsluitingswegen als overgang naar erven en 30 km/u-gebieden en dient bovendien als snelheidsremmer ten behoeve van de veiligheid. Als dit door bijvoorbeeld beperkingen in de lokale situatie niet mogelijk is, is het aan te bevelen om een ander type snelheidsremmer toe te passen op de zijstraat als onderdeel van de overgang naar een 30 km/u-gebied.



Figuur 5: Schematische weergave inrit

Uitgangspunten kostenraming:

- De voorrangssituatie wordt gewijzigd, hiervoor worden borden verwijderd(3st)
- Opbreken bestaande verharding en banden
- Verplaatsen 2 straatkolken in zijweg
- Aanbrengen inritblokken
- Ophogen deel trottoir
- Aanbrengen elementverharding (aansluitend op het gebruikte materiaal van het aangrenzend trottoir)

Tabel 12 Kostenkengetal maatregel 434 | Aanleg van een uitritconstructie van zijstraten GOW naar 30 km/uur-zone

| Hoeveelheid | Eenheid | Kostprijs per eenheid | Kosten | Bandbreedte-40% | Bandbreedte+40% |
|-------------|---------|-----------------------|----------|-----------------|-----------------|
| 1,00 | st | € 17.476 | € 17.476 | € 10.486 | € 24.466 |

3.3.3 436 | Inrichten van schoolzone met snelheidsverlagende maatregelen

Schoolzones, mits goed vormgegeven, leiden tot een snelheidsverlaging van passerende motorvoertuigen. In de omgeving van een school dienen snelheidsverlagende maatregelen te worden toegepast.

Uitgangspunten kostenraming:

- Aanbrengen markering schoolzone met thermoplastische markering ter hoogte van de zonegrens
 - Aanbrengen bebording schoolzone ter hoogte van de zonegrens
 - De overige maatregelen binnen de schoolzone zoals aanvullende borden, hekken e.d. vallen hier niet onder
- Voor het vervangen van asfaltverharding naar klinkerverharding ter hoogte van de schoolzone wordt verwezen naar paragraaf/maatregel 444 in paragraaf 3.3.2.

Tabel 13 Kostenkengetal maatregel 436 | Inrichten van schoolzone met snelheidsverlagende maatregelen

| Hoeveelheid | Eenheid | Kostprijs per eenheid | Kosten | Bandbreedte-40% | Bandbreedte+40% |
|-------------|---------|-----------------------|---------|-----------------|-----------------|
| 1,00 | st | € 1.477 | € 1.477 | € 886 | € 2.068 |

3.4 50 km/u wegen

3.4.1 440 | Saneren van langsparkeren of parkeerstroken langs de rijbaan

Langsparkeren, en daarmee parkeervakken- en stroken langs stedelijke gebiedsontsluitingswegen zijn ongewenst.

De prijs betreft per stuk parkeerplaats. Uitgangspunten kostenraming:

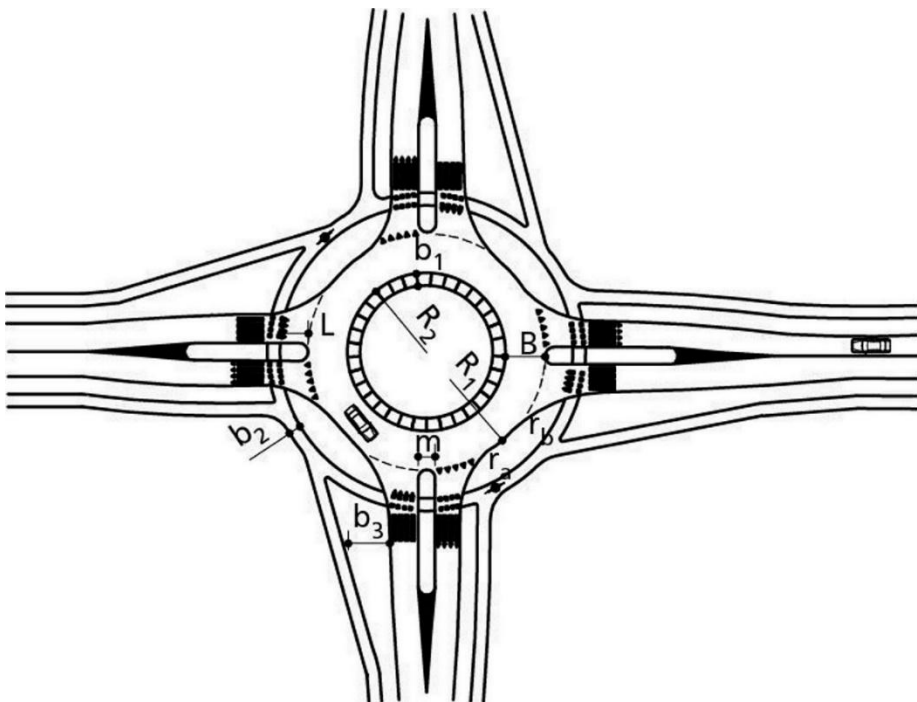
- Opbreken klinkerverharding 2 x 6 meter en banden
- Ontgraven funderingsmateriaal
- Aanbrengen trottoirband aan rand verharding
- Aanvullen met grond
- Afwerken/inzaaien
- Compenserende parkeerplaatsen zijn niet opgenomen
- Verplaatsen van eventuele straatkolken is niet opgenomen

Tabel 14 Kostenkengetal maatregel 440 | Saneren van langsparkeren of parkeerstroken langs de rijbaan

| Hoeveelheid | Eenheid | Kostprijs per eenheid | Kosten | Bandbreedte-40% | Bandbreedte+40% |
|-------------|---------|-----------------------|--------|-----------------|-----------------|
| 1,00 | st | € 828 | € 828 | € 497 | € 1.159 |

3.4.2 442 | Aanleg van een rotonde binnen de bebouwde kom

Een rotonde is een verkeersveilige oplossing. Voor fietsers en voetgangers bij rotondes meldt CROW in de richtlijn 'Eenheid in rotondes': binnen de bebouwde kom: fietsers in de voorrang, voetgangers bij voorkeur vrije doorgang.



Figuur 6: Rotonde bibeko

Uitgangspunten kostenraming:

- Binnenstraal 6,50 à 15,00 meter
- Rijbaanbreedte 5,00 à 6,00 meter
- ASVV 12.2.1
- Wegverharding uitgevoerd in asfalt
- Per poot van de rotonde wordt 50 meter heringericht. Hiertoe wordt de bestaande verharding verwijderd.
- Het cunet kan deels uit bestaande situatie worden hergebruikt. Het uitgangspunt is dat 50% van het cunet nieuw is.
- Lichtmasten worden vernieuwd en uitgevoerd in LED-verlichting
- Straatkolken worden vernieuwd
- Fietspad betreft rood asfalt

Tabel 15 Kostenkengetal maatregel 442 | Aanleg van een rotonde binnen de bebouwde kom

| Hoeveelheid | Eenheid | Kostprijs per eenheid | Kosten | Bandbreedte-40% | Bandbreedte+40% |
|-------------|---------|-----------------------|-----------|-----------------|-----------------|
| 1,00 | st | € 375.469 | € 375.469 | € 225.281 | € 525.657 |

3.4.3 444 | Het volwaardig afwaarderen van een GOW 50 km/u naar een ETW 30 km/u

Deze maatregel gaat in op het volwaardig afwaarderen van gebiedsontsluitingswegen (50 km/u) naar een erftoegangsweg conform de CROW-ontwerprichtlijnen die worden gesteld aan een veilige en geloofwaardige erftoegangsweg met een snelheidslimiet van 30 km/u. De maatregel is ook bedoeld voor reeds bestaande erftoegangswegen, waar al 30 km/u geldt, maar die nog niet geloofwaardig zijn ingericht conform de vigerende CROW-ontwerprichtlijnen of ter hoogte van schoolzones in combinatie met maatregel 436.

Uitgangspunten kostenraming:

- Opbreken asfaltverharding 6 meter breedte
- Hergebruik funderingsmateriaal
- Aanbrengen elementenverharding van 4 meter breedte
- Aanbrengen trottoir van 2 meter breedte
- Er is een vast bedrag opgenomen voor het aanbrengen van nieuwe verkeersborden
- Verplaatsen of aanpassen eventuele afwatering, verlichting en kabels en leidingen is niet opgenomen

Tabel 16 Kostenkenngetal maatregel 444 | Het volwaardig afwaarderen van een GOW 50 km/u naar een ETW 30 km/u

| Hoeveelheid | Eenheid | Kostprijs per eenheid | Kosten | Bandbreedte-40% | Bandbreedte+40% |
|-------------|---------|-----------------------|----------|-----------------|-----------------|
| 100,00 | m | € 483 | € 48.282 | € 290 | € 676 |

3.4.4 448 | Aanleg van een fietsoversteek via een middeneiland, alleen bij een kruispunt op 50-wegen

Een middeneiland biedt de mogelijkheid om gefaseerd de gebiedsontsluitingsweg over te steken. De oversteektaak wordt eenvoudiger omdat er slechts één rijrichting tegelijk wordt gekruist.

Uitgangspunten kostenraming:

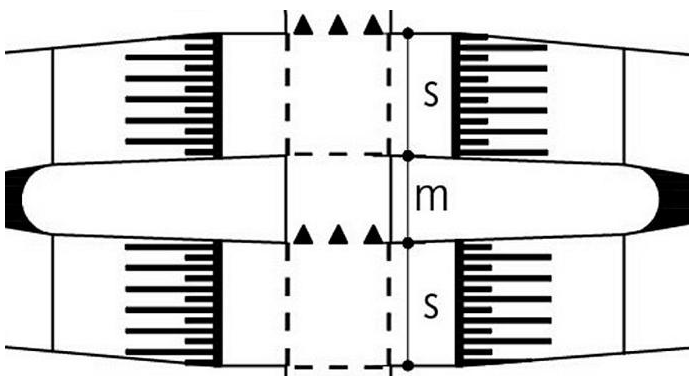
- Opbreken verharding ter plaatse van aan te brengen middengeleider
- Uitbreiding van verharding aan weerszijden met 1,5 meter. Aangenomen wordt dat dit inpasbaar is in de lokale situatie.
- Aanbrengen middengeleider
- Aanbrengen bebordingen en markeringen

Tabel 17 Kostenkenngetal maatregel 448 | Aanleg van een fietsoversteek via een middeneiland, alleen bij een kruispunt

| Hoeveelheid | Eenheid | Kostprijs per eenheid | Kosten | Bandbreedte-40% | Bandbreedte+40% |
|-------------|---------|-----------------------|----------|-----------------|-----------------|
| 1,00 | st | € 49.760 | € 49.760 | € 29.856 | € 69.663 |

3.4.5 449 | Aanleg van een snelheidsremmend plateau voor een fietsoversteek, alleen bij een kruispunt op 50-wegen

Een snelheidsremmend plateau leidt tot lagere naderingssnelheid van de motorvoertuigen die het kruispunt naderen. Dit biedt meer veiligheid voor de overstekende fietser.



Figuur 7: fietsoversteek gebiedsontsluitingsweg nabij kruispunt op plateau

Uitgangspunten kostenraming:

- Opbreken verharding ter plaatse van aan te brengen snelheidsremmer
- Verhogen fietsdoorsteek in bestaande middengeleider.
- Aanbrengen drempелеlementen
- Aanbrengen bebordingen en markeringen
- Aanbrengen 1 lichtmast
- Aanbrengen 4 straatkolken
- Aanleg van een volledig nieuwe middengeleider is geen onderdeel van deze maatregel. Hiervoor is paragraaf 3.4.4 beschikbaar.

Tabel 18 Kostenkenngetal maatregel 449 | Aanleg van een snelheidsremmend plateau voor een fietsoversteek, alleen bij een kruispunt

| Hoeveelheid | Eenheid | Kostprijs per eenheid | Kosten | Bandbreedte-40% | Bandbreedte+40% |
|-------------|---------|-----------------------|----------|-----------------|-----------------|
| 1,00 | st | € 54.758 | € 54.758 | € 32.855 | € 76.662 |

3.4.6 450 | Aanleg van een uitritconstructie van zijstraat GOW naar 30 km/u-zone

Een uitritconstructie is een (verlenging van het) voetpad. De uitritconstructie wordt toegepast op zijstraten van gebiedsontsluitingswegen als overgang naar erven en 30 km/u-gebieden en dient bovendien als snelheidsremmer ten behoeve van de veiligheid van fietsers langs de gebiedsontsluitingsweg. Als een uitritconstructie vanwege inpassing of andere beperkingen in de lokale situatie niet mogelijk is, is het aan te bevelen om een ander type snelheidsremmer toe te passen op de zijstraat als onderdeel van de overgang naar een 30 km/u-gebied.

Deze maatregel is gelijk aan maatregel 3.3.2. Voor de uitwerking en het kostenkengetal wordt naar deze paragraaf verwezen.

Tabel 19 Kostenkengetal maatregel 450 | Aanleg van een uitritconstructie van zijstraat GOW naar 30 km/u-zone

| Hoeveelheid | Eenheid | Kostprijs per eenheid | Kosten | Bandbreedte-40% | Bandbreedte+40% |
|-------------|---------|-----------------------|---------|-----------------|-----------------|
| 1,00 | st | € 9.167 | € 9.167 | € 5.500 | € 12.834 |

3.4.7 455 | Het volwaardig afwaarderen van een GOW 50 naar een gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30)

Een GOW30 is een extra wegtype van een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. De gebiedsontsluitende functie van een GOW30 vereist een zekere mate van doorstroming in de lengterichting voor zowel gemotoriseerd als fietsverkeer. De toegestane maximumsnelheid op een GOW30 is dan wel 30 km/u (net als op een ETW30), maar de verkeersafwikkeling/rijtijd is op een GOW30 duidelijk beter dan op een ETW30 waar verblijven belangrijker is. Een GOW 30 kent naast uitwisselen op kruispunten (zoals ook bij een GOW50) ook uitwisselen op geconcentreerde oversteekpunten. Tussen de kruispunten en de geconcentreerde oversteekpunten is overwegend sprake van stromen. Het geheel van een GOW30 is gericht op rustig en gestaag rijden. De maatregel is ook bedoeld voor reeds bestaande gebiedsontsluitingswegen, waar al 30 km/u geldt, maar die nog niet geloofwaardig zijn ingericht conform de vigerende CROW-ontwerprichtlijnen.



Figuur 8; impressie inrichting GOW 30

Uitgangspunten kostenraming:

- Het inrichtingsvoorstel voldoet aan de ontwerprichtlijnen zoals beschreven in het eindrapport “Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30” van april 2023 van het kennisplatform CROW.
- Het gehele dwarsprofiel (zowel de rijloper als de fietsstroken) uitgevoerd in elementverharding (klinkers).
 - Als alternatief kan waar dat verkeerskundig wenselijk is (bijvoorbeeld vanuit comfort) een deel van het dwarsprofiel ook in klinkerachtige verharding (streetprint) of asfalt worden uitgevoerd.
- Rijloper uitgevoerd in een andere textuur en/of kleur dan standaard zwart.

- Rijbaan tussen 5,80 meter en 10,70 meter breed
- Fietsstroken zijn bij voorkeur 2,20m breed (minimaal 1,70 meter).
- Aanbrengen vergevingsgezinde schuine trottoirbanden is geen onderdeel van deze kostenberekening
- Aanbrengen 1-1 markering fietsstroken in witte elementverharding of witte markering.

Voor oversteekvoorzieningen, snelheidsremmende maatregelen, saneren verticale trottoirbanden en kruispuntoplossingen kunnen de betreffende paragrafen elders in de menukaart worden geraadpleegd. Hoge lichtmasten worden vervangen door lage lichtmasten en uitgevoerd in LED-verlichting. Zie hiervoor paragraaf 3.1.1.

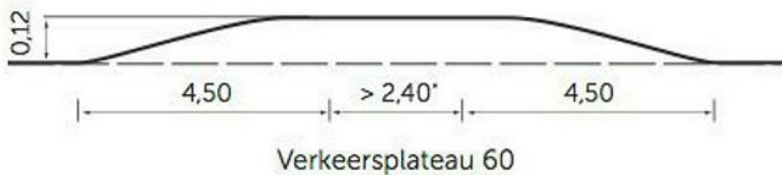
Tabel 20 Kostenkenngetal maatregel 455 | Het volwaardig afwaarderen van een GOW 50 naar een gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30)

| Hoeveelheid | Eenheid | Kostprijs per eenheid | Kosten | Bandbreedte-40% | Bandbreedte+40% |
|-------------|---------|-----------------------|----------|-----------------|-----------------|
| 100.00 | m | € 386 | € 38.606 | € 232 | € 540 |

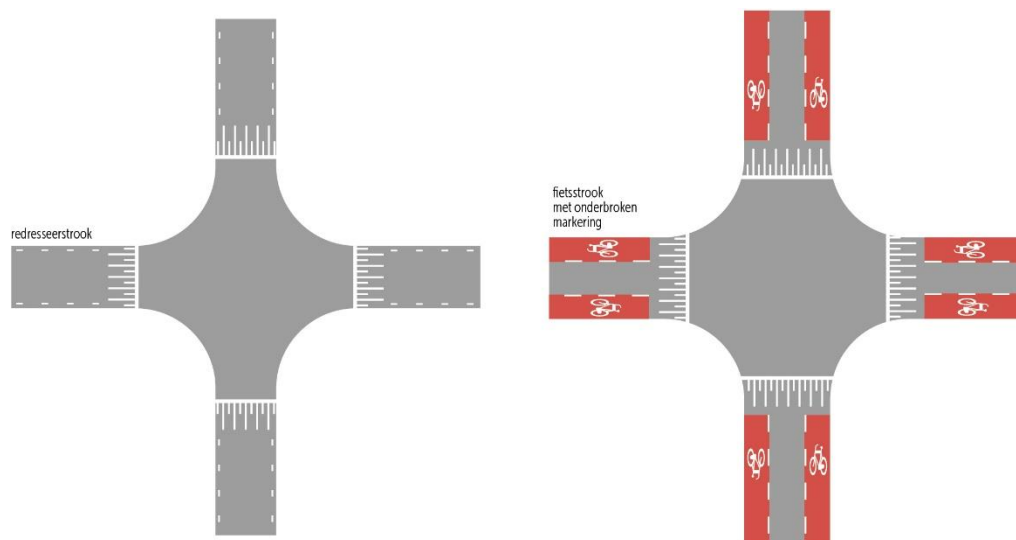
3.5 60 km/u wegen

3.5.1 460 | Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW 60 km/u

Een vlakke verhoging van het gehele kruispunt en met een op- en een afrit op elke tak van het kruispunt. Het plateau heeft een standaardhoogte van 120 mm en een sinusvormig profiel op de op- en afritten. Een hoogte van 80 mm kan worden toegepast wanneer de hoogte van 120 mm passeerproblemen voor grote voertuigen oplevert.



Figuur 9: Schematisch lengteprofiel kruispuntplateau



Figuur 10: Gelijkwaardig kruispunt op kruispuntplateau

Uitgangspunten kostenraming:

- Kruispunt met 4 poten – lengte tussen topboog en kruisvlak bedraagt 5 meter
- Verhogen kruising door toevoegen asfalt aan bestaande constructie
- Afwatering vindt plaats via de berm, derhalve zijn geen verplaatsingen van kolken opgenomen.

Tabel 21 Kostenkenngetal maatregel 460 | Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW 60 km/u

| Hoeveelheid | Eenheid | Kostprijs per eenheid | Kosten | Bandbreedte-40% | Bandbreedte+40% |
|-------------|---------|-----------------------|----------|-----------------|-----------------|
| 1,00 | st | € 39.897 | € 39.897 | € 23.938 | € 55.856 |

3.5.2 462 | Aanleg van één rijloper met fietsstroken en bermen

Een ruim wegbeeld nodigt uit om hard te rijden. De 60km/u-erftoegangsweg heeft daarom één rijloper van bij voorkeur 3 meter breed met daarnaast fietsstroken in rood en bermen, gedeeltelijk voorzien van bermverstevinging.

fietsstrook
met onderbroken
markering



Figuur 11: Voorbeeldsituatie rijloper

Uitgangspunten kostenraming:

- In de bestaande situatie is de weg niet voorzien van markering
- Aanbrengen thermoplastische 1-1 markering (0,10 m) op rijbaan t.b.v. fietsstroken
- Aanbrengen van rood asfalt en fietssymbolen in markering op fietsstroken

Tabel 22 Kostenkengetal maatregel 462 | Aanleg van één rijloper met fietsstroken en bermen

| Hoeveelheid | Eenheid | Kostprijs per eenheid | Kosten | Bandbreedte-40% | Bandbreedte+40% |
|-------------|---------|-----------------------|---------|-----------------|-----------------|
| 1,00 | km | € 8.861 | € 8.861 | € 5.317 | € 12.406 |

3.5.3 463 | Aanbrengen bermverharding ETW 60 km/u

De buitenberm is een geïntegreerd onderdeel van met name wegen buiten de bebouwde kom en vormt een geleidelijke overgang tussen de rijbaan en de naaste omgeving.

Bermverharding naast de rijbaan (half-verharde bermen) geeft bermen meer draagkracht, zorgt voor een egaal bermoppervlak en zorgt ervoor dat er een goede grip is tussen het bermoppervlak en de banden van het voertuig. Daarnaast zorgt het voor minder hoogteverschil tussen het wegvak en de berm. Dit zorgt ervoor dat een voertuig beter bestuurbaar blijft wanneer het al dan niet bewust in de berm terecht komt. Bermverharding is wenselijk op smalle wegen waar het verkeer elkaar net kan passeren, of op de bredere wegen om te zorgen voor een visuele versmalling.

De halfverharding kan bestaan uit:

- grasbetontegels, opgenomen in het bermoppervlak
- kunststofroosters, opgenomen in het bermoppervlak

Uitgangspunten kostenraming:

- De semiverharding wordt uitgevoerd in grasbetontegels afgevuld met bermgrond
- De grasbetontegels worden aangebracht op een fundering van brekerzand, menggranulaat en zand in zandbed
- De grasbetontegels worden per 100 meter aan twee zijden van de weg aangebracht.
- Verwijderen van obstakels vanuit de bestaande situatie is geen onderdeel van deze kostenberekening
- Bij toepassen van kunststofroosters wordt gerekend met de prijs voor grasbetontegels.

Tabel 23 Kostenkengetal maatregel 463 | Aanbrengen bermverharding ETW 60 km/u

| Hoeveelheid | Eenheid | Kostprijs per eenheid | Kosten | Bandbreedte-40% | Bandbreedte+40% |
|-------------|---------|-----------------------|----------|-----------------|-----------------|
| 100,00 | m1 | € 119 | € 11.911 | € 71 | € 167 |

3.5.4 464 | Aanleg van een fietsoversteek via een middeneiland, alleen bij een kruispunt op 60-wegen

Een middeneiland biedt de mogelijkheid om gefaseerd de gebiedsontsluitingsweg over te steken. De oversteektaak wordt eenvoudiger omdat er slechts één rijrichting tegelijk wordt gekruist.

Uitgangspunten kostenraming:

- Opbreken verharding ter plaatse van aan te brengen middengeleider
- Uitbreiding van verharding aan weerszijden met 1,5 meter. Aangenomen wordt dat dit inpasbaar is in de lokale situatie.
- Aanbrengen middengeleider
- Aanbrengen bebordingen en markeringen

Tabel 24 Kostenkengetal maatregel 464 | Aanleg van een fietsoversteek via een middeiland, alleen bij een kruispunt op 60-wegen

| Hoeveelheid | Eenheid | Kostprijs per eenheid | Kosten | Bandbreedte-40% | Bandbreedte+40% |
|-------------|---------|-----------------------|----------|-----------------|-----------------|
| 1,00 | st | € 49.760 | € 49.760 | € 29.856 | € 69.663 |

3.5.5 465 | Aanleg van een snelheidsremmend plateau voor een fietsoversteek, alleen bij een kruispunt op 60-wegen

Een snelheidsremmend plateau leidt tot lagere naderingssnelheid van de motorvoertuigen die het kruispunt naderen. Dit biedt meer veiligheid voor de overstekende fietser.

Uitgangspunten kostenraming:

- Opbreken verharding ter plaatse van aan te brengen snelheidsremmer
- Verhogen fietsdoorsteek in bestaande middengeleider.
- Aanbrengen drempелеlementen
- Aanbrengen bebordingen en markeringen
- Aanbrengen 1 lichtmast
- Aanbrengen 4 straatkolken
- Aanleg van een volledig nieuwe middengeleider is geen onderdeel van deze maatregel. Hiervoor is paragraaf 3.4.4 beschikbaar.

Tabel 25 Kostenkengetal maatregel 465 | Aanleg van een snelheidsremmend plateau voor een fietsoversteek, alleen bij een kruispunt op 60-wegen

| Hoeveelheid | Eenheid | Kostprijs per eenheid | Kosten | Bandbreedte-40% | Bandbreedte+40% |
|-------------|---------|-----------------------|----------|-----------------|-----------------|
| 1,00 | st | € 54.758 | € 54.758 | € 32.855 | € 76.662 |

3.6 80 km/u wegen

3.6.1 475 | Aanleg van een parallelweg voor het ontsluiten van percelen

Langs 80km/u-gebiedsontsluitingswegen behoren geen erfaansluitingen voor te komen. Er moeten parallelwegen worden aangelegd om percelen te ontsluiten.

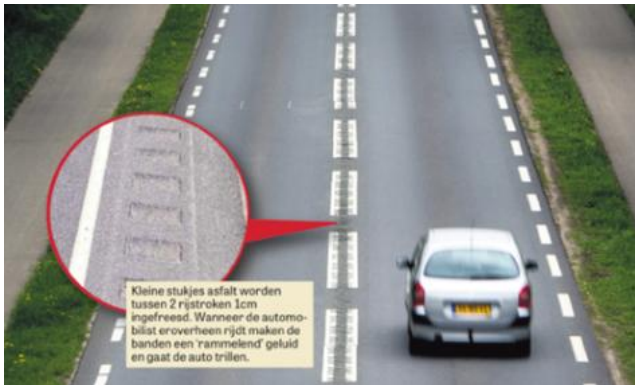
- Aanleg van een parallelweg met een totale breedte van 4,5 meter
- De berm is voorzien van halfverharding, 0,8 meter per zijde
- De weg komt te liggen op maaiveldniveau
- De volgende kosten zijn niet opgenomen
 - Verwijderen van obstakels
 - Opbreken van bestaande erfaansluitingen

Tabel 26 Kostenkengetal maatregel 475 | Aanleg van een parallelweg voor het ontsluiten van percelen

| Hoeveelheid | Eenheid | Kostprijs per eenheid | Kosten | Bandbreedte-40% | Bandbreedte+40% |
|-------------|---------|-----------------------|-----------|-----------------|-----------------|
| 1.000,00 | m | € 523 | € 523.172 | € 314 | € 732 |

3.6.2 476 | Aanleg van rijrichtingsscheiding door rammelstrook op asmarkering GOW 80 km/u

Op 80km/u GOW's is inhalen ongewenst maar vaak ontbreekt de ruimte om de rijrichtingen fysiek te scheiden. Het aanbrengen van rammelstroken (de Engelse rumblestrip) tussen de dubbele (doorgetrokken) asmarkering ontmoedigt inhalen. Een rammelstrook geeft een signaal (trillen en geluid) aan een bestuurder dat de asmarkering wordt overschreden.



Figuur 12: Voorbeeldsituatie rammelstrook

Uitgangspunten kosten:

- Verwijderen bestaande asmarkering
- Infrezen rumblestrip in as van de weg
- Aanbrengen dubbele asmarkering thermoplast, ononderbroken (0,15m)

Tabel 27 Kostenkenngetal maatregel 476 | Aanleg van rijrichtingsscheiding door rammelstrook op asmarkering GOW 80 km/u

| Hoeveelheid | Eenheid | Kostprijs per eenheid | Kosten | Bandbreedte-40% | Bandbreedte+40% |
|-------------|---------|-----------------------|----------|-----------------|-----------------|
| 1,00 | Km | € 23.177 | € 23.177 | € 13.906 | € 32.447 |

3.6.3 477 | Aanleg van een fietsoversteek, via een middeneiland, alleen bij een kruispunt

Een middeneiland biedt de mogelijkheid om gefaseerd over te steken. De oversteektaak wordt eenvoudiger omdat er slechts een rijrichting wordt gekruist.

Deze maatregel is gelijk aan paragraaf 3.4.4. Voor de uitwerking wordt naar deze paragraaf verwezen.

3.6.4 478 | Aanleg van een snelheidsremmend plateau voor een fietsoversteek, alleen bij een kruispunt

Een snelheidsremmend plateau leidt tot lagere naderingssnelheid van de motorvoertuigen die het kruispunt naderen. Dit biedt meer veiligheid voor de overstekende fietser.

Deze maatregel is gelijk aan paragraaf 3.4.5 Voor de uitwerking wordt naar deze paragraaf verwezen.

3.6.5 480 | Het volwaardig afwaarderen van een GOW 80 km/uur weg naar een ETW 60 km/uur weg

Deze maatregel gaat in op het volwaardig afwaarderen van gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom (80 km/uur) naar een erftoegangsweg type I conform het Handboek Wegontwerp (CROW). De maatregel is ook bedoeld voor reeds bestaande erftoegangswegen, waar al 60 km/uur geldt, maar die nog niet geloofwaardig zijn ingericht conform de vigerende CROW-ontwerprichtlijnen.

Voor de aanleg van een gelijkwaardig kruispunt 60-60 km/u wordt verwezen naar paragraaf 3.5.1

Deze maatregel betreft het aanpassen van het dwarsprofiel op de wegvakken van een weg. Uitgangspunten kostenraming:

- Opbreken toplaag asfalt, 8 meter breedte (en daarmee verwijderen markering)
- Verwijderen asfaltverharding, 2 meter breedte ten behoeve van versmallen rijbaan
- Verwijderen bebording
- Hergebruik funderingsmateriaal
- Aanbrengen toplaag 6 meter breedte
- Aanbrengen halfverharding in berm (grasbeton)
- Inrichten 2,5 meter obstakelvrije berm
- Er is een vast bedrag opgenomen voor het aanbrengen van nieuwe verkeersborden
- Er is een vast bedrag opgenomen voor het rooien van bomen
- Verplaatsen of aanpassen eventuele afwatering, verlichting en kabels en leidingen is niet opgenomen

Tabel 28 Kostenkengetal maatregel 480 | Het volwaardig afwaarderen van een 80 km/uur weg naar een 60 km/uur weg

| Hoeveelheid | Eenheid | Kostprijs per eenheid | Kosten | Bandbreedte-40% | Bandbreedte+40% |
|-------------|---------|-----------------------|-----------|-----------------|-----------------|
| 1.000,00 | M | € 766 | € 766.024 | € 460 | € 1.072 |

3.6.6 481 | Ombouw meerstrooksrotonde naar turborotonde

Door het ombouwen van een meerstrooksrotonde naar een turborotonde wordt het aantal conflictpunten op en rond de rotonde verminderd. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede.



Uitgangspunten kostenraming:

- R-binnen van de binnenste rotondestrook is 12,00 meter
- R-buiten van de binnenste rotondestrook is 17,15 meter
- R-binnen van de buitenste rotondestrook is 17,45 meter
- R-buiten van de buitenste rotondestrook is 22,45 meter
- Breedte binnenste rotondestrook is 5,15 meter
- Breedte einde buitenste rotondestrook is 5,00 meter
- ASVV 12.2.1
- Wegverharding uitgevoerd in asfalt
- Op de dominante poten worden de poten van de rotonde over een lengte van 200 meter heringericht. Hiertoe wordt de bestaande verharding verwijderd.

- Op de ondergeschikte poten worden de poten van de rotonde over een lengte van 100 meter heringericht. Hiertoe wordt de bestaande verharding verwijderd.
- Het cunet kan deels uit bestaande situatie worden hergebruikt. Het uitgangspunt is dat 50% van het cunet nieuw is.
- Lichtmasten worden vernieuwd en uitgevoerd in LED-verlichting
- Straatkolken worden vernieuwd
- Fietspad betreft rood asfalt

Tabel 29 Kostenkengetal maatregel 481 | Ombouw meerstrooksrotonde naar turborotonde

| Hoeveelheid | Eenheid | Kostprijs per eenheid | Kosten | Bandbreedte-40% | Bandbreedte+40% |
|-------------|---------|-----------------------|-----------|-----------------|-----------------|
| 1,00 | St | € 814.372 | € 814.372 | € 488.623 | € 1.140.121 |

3.7 100 km/u wegen

3.7.1 490 | Aanbrengen van een fysieke rijrichtingscheiding

Een fysieke scheiding van rijrichtingen voorkomt ernstige frontale ongevallen. Bij voorkeur wordt een harde rijrichtingscheiding aangebracht. Landbouwverkeer is niet toegestaan.

Uitgangspunten kostenraming:

- De rijbanen zijn reeds gescheiden van elkaar door middel van een middenberm. De maatregel omvat het aanbrengen van een geleiderail in deze middenberm. Dit geldt zowel voor een RSW 2x1 als een RSW 2x2.
 - Aanbrengen van een geleiderail
 - Aanbrengen van een begin/eindstuk van een geleiderail in de vorm van een RIMOB.

Tabel 30 Kostenkengetal maatregel 490 | Aanbrengen van een fysieke rijrichtingscheiding

| | Hoeveelheid | Eenheid | Kostprijs per eenheid | Kosten | Bandbreedte-40% | Bandbreedte+40% |
|------------------------------|-------------|---------|-----------------------|---------|-----------------|-----------------|
| Fysieke rijrichtingscheiding | 100,00 | m | € 88 | € 8.848 | € 53 | € 124 |
| Beëindiging geleiderail | 1,00 | st | € 2.308 | € 2.308 | € 1.385 | € 3.231 |

3.7.2 Aanleggen van veilige, obstakelvrije berm

Breng langs 100km/u-gebiedsontsluitingswegen een obstakelvrije berm van 10 meter aan of scherm obstakels binnen die 10 meter-zone af. De berm is voorzien van een vlucht- en bergingszone van 2,5 meter. De obstakelvrije berm dient voldoende draagkrachtig te zijn.

3.7.2.1 491 | Draagkrachtige berm

De buitenberm is een geïntegreerd onderdeel van de weg en vormt een geleidelijke overgang tussen de rijbaan en de naaste omgeving. De vlucht- en bergingszone is een belangrijk onderdeel van de berm en is de ruimte naast de (rechter)rijstrook met voldoende draagkracht, die bestemd is voor het tijdelijk bergen van gestrande voertuigen. Om voldoende draagkracht te kunnen realiseren worden verschillende typen semiverharding toegepast binnen de vlucht- en bergingszone.

Zie paragraaf **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** voor uitgangspunten en kosten voor deze betreffende maatregel.

Tabel 31 Kostenkengetal maatregel 491 | Draagkrachtige berm

| Hoeveelheid | Eenheid | Kostprijs per eenheid | Kosten | Bandbreedte-40% | Bandbreedte+40% |
|-------------|---------|-----------------------|----------|-----------------|-----------------|
| 100,00 | m | € 208 | € 20.835 | € 125 | € 292 |

3.7.2.2 492 | Aanbrengen geleiderail

Leveren en aanbrengen geleiderail type VLP 2Z 267-80. Kosten zijn afhankelijk van de benodigde lengte. Derhalve zijn de kosten voor een begin/eindstuk en een regulier deel onderscheiden. Zie paragraaf **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** voor uitgangspunten en kosten voor deze betreffende maatregel.

Tabel 32 Kostenkengetal maatregel 492 | Aanbrengen geleiderail

| | Hoeveelheid | Eenheid | Kostprijs per eenheid | Kosten | Bandbreedte-40% | Bandbreedte+40% |
|-------------------------------------|-------------|---------|-----------------------|---------|-----------------|-----------------|
| Middenbermconstructie - geleiderail | 100,00 | m | € 88 | € 8.848 | € 53 | € 124 |
| Beëindiging geleiderail | 1,00 | st | € 2.308 | € 2.308 | € 1.385 | € 3.231 |

3.7.3 496 | Het volwaardig afwaarderen van een 100 km/u weg naar een 80 km/u weg

Waar frontale en/of dwarsconflicten tussen gemotoriseerd verkeer op 100km/u-wegen voorkomen, moeten 100 km/u-wegen volwaardig worden afgewaardeerd naar veilige en geloofwaardig ingerichte 80 km/u-wegen.

Uitgangspunten kostenraming:

- Bestaande weg is een 2x2 RSW welke wordt veranderd in een 2x2 GOW
- De geleiderail in de middenberm wordt verwijderd
- Bestaande belijning wordt verwijderd, nieuwe markering wordt aangebracht met de aangepaste wegindeling
- Er wordt geen asfaltverharding verwijderd in de breedte van de weg. De redresseerruimte wordt verruimd.
- Gewijzigde snelheid wordt aangegeven op nieuwe bebording. Aangenomen is dat er 2 borden (per richting 1 bord) per kilometer wordt vervangen.
- Eventueel herstel aan schade ontstaan door het verwijderen van markeringen is niet opgenomen. Het eventueel vervangen van de deklaag van het asfalt valt onder regulier onderhoud van de weg en is derhalve niet opgenomen.

Tabel 33 Kostenkengetal maatregel 496 | Het volwaardig afwaarderen van een 100 km/u weg naar een 80 km/u weg

| Hoeveelheid | Eenheid | Kostprijs per eenheid | Kosten | Bandbreedte-40% | Bandbreedte+40% |
|-------------|---------|-----------------------|----------|-----------------|-----------------|
| 1,00 | st | € 69.145 | € 69.145 | € 41.487 | € 96.803 |

4 Samenvatting kosten maatregelen

Onderstaande tabel vat de kengetallen voor alle maatregelen uit hoofdstuk 3 samen behorende bij de in dit rapport gehanteerde uitgangspunten en uitsluitingen. Het betreffen bouwkosten. De onderbouwing van deze kengetallen is opgenomen in het document 'Prijzenboek Kostenkengetallen menukaart regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen (2025-2030)'.

Tabel 34 Kerngetallen maatregelen tijdvak 3.

| Code | # | Omschrijving | Hoeveelheid | Eenheid | Kostprijs per eenheid (2026) | Kosten (2026) | Prijs per eenheid -40% | Prijs per eenheid +40% |
|------------|-----|---|-------------|---------|------------------------------|---------------|------------------------|------------------------|
| 3.1 | | Alle wegcategorieën | | | | | | |
| 3.1.1 | 401 | Aanleg van openbare verlichting | 3,00 | st | € 1.149 | € 3.448 | € 690 | € 1.609 |
| 3.2 | | Fietsinfrastructuur | | | | | | |
| 3.2.1 | 410 | Aanbrengen van kant- en asmarkering op fietspaden | 1,00 | km | € 12.249 | € 12.249 | € 7.350 | € 17.149 |
| 3.2.2 | 414 | Saneren verticale trottoirbanden en hoogteverschillen tussen verharding en berm | 100,00 | m | € 45 | € 4.464 | € 27 | € 62 |
| 3.2.3.1 | 417 | Vervangen verharding fietspad | 100,00 | m | € 64 | € 6.444 | € 39 | € 90 |
| 3.2.3.1 | 417 | Meerprijs Vervangen verharding fietspad (rood asfalt) | 3,00 | m2 | € 11 | € 32 | € 6 | € 15 |
| 3.2.4 | 418 | Verbreden van fietspaden | 1.000,00 | m | € 192 | € 192.002 | € 115 | € 269 |
| 3.2.5.1 | 420 | Fietsoversteek over zijweg door middel van een uitritconstructie | 1,00 | st | € 9.565 | € 9.565 | € 5.739 | € 13.392 |
| 3.2.6 | 421 | Vrijliggend fietspad - b=1,5 meter | 1.000,00 | m | € 131 | € 131.477 | € 79 | € 184 |
| 3.2.6 | 421 | Vrijliggend fietspad - b=2,0 meter | 1.000,00 | m | € 157 | € 157.401 | € 94 | € 220 |
| 3.2.6 | 421 | Vrijliggend fietspad - b=2,5 meter | 1.000,00 | m | € 189 | € 189.337 | € 114 | € 265 |
| 3.2.6 | 421 | Vrijliggend fietspad - b=3,0 meter | 1.000,00 | m | € 213 | € 212.980 | € 128 | € 298 |
| 3.2.6 | 421 | Vrijliggend fietspad - b=3,5 meter | 1.000,00 | m | € 249 | € 248.849 | € 149 | € 348 |
| 3.2.6 | 421 | Vrijliggend fietspad - b=4,0 meter | 1.000,00 | m | € 280 | € 279.823 | € 168 | € 392 |
| 3.2.6 | 421 | Vrijliggend fietspad - b=4,5 meter | 1.000,00 | m | € 311 | € 310.683 | € 186 | € 435 |
| 3.2.6 | 421 | Vrijliggend fietspad - b=5,0 meter | 1.000,00 | m | € 342 | € 341.543 | € 205 | € 478 |
| 3.2.7 | 425 | Verwijderen van wegversmallingen en chicanes voor fietsers | 1,00 | st | € 793 | € 793 | € 476 | € 1.111 |
| 3.2.8 | 426 | Aanbrengen van bermverharding langs fietspaden | 100,00 | m1 | € 93 | € 9.319 | € 56 | € 130 |
| 3.3 | | 30 km/h wegen | | | | | | |
| 3.3.1.1 | 431 | Drempel | 1,00 | st | € 10.960 | € 10.960 | € 6.576 | € 15.344 |
| 3.3.1.2 | 432 | Wegversmalling | 1,00 | st | € 3.649 | € 3.649 | € 2.189 | € 5.108 |
| 3.3.2 | 434 | Aanleg van een uitritconstructie van zijstraten GOW naar 30 km/uur-zone | 1,00 | st | € 17.476 | € 17.476 | € 10.486 | € 24.466 |
| 3.3.3 | 436 | Inrichten van schoolzone met snelheidsverlagende maatregelen | 1,00 | st | € 1.477 | € 1.477 | € 886 | € 2.068 |
| 3.4 | | 50 km/h wegen | | | | | | |
| 3.4.1 | 440 | Saneren van langsparkeren of parkeerstroken langs de rijbaan | 1,00 | st | € 828 | € 828 | € 497 | € 1.159 |
| 3.4.2 | 442 | Aanleg van een rotonde binnen de bebouwde kom | 1,00 | st | € 375.469 | € 375.469 | € 225.281 | € 525.657 |
| 3.4.3 | 444 | Veilig inrichten van 30 km/uur wegen | 100,00 | m | € 483 | € 48.282 | € 290 | € 676 |

| | | | | | | | | |
|------------|-------|---|----------|----|-----------|-----------|-----------|-------------|
| 3.4.4 | 448 | Aanleg van een fietsoversteek via een middeneiland, alleen bij een kruispunt op 50-wegen | 1,00 | st | € 49.760 | € 49.760 | € 29.856 | € 69.663 |
| 3.4.5 | 449 | Aanleg van een snelheidsremmend plateau voor een fietsoversteek, alleen bij een kruispunt op 50-wegen | 1,00 | st | € 54.758 | € 54.758 | € 32.855 | € 76.662 |
| 3.4.6 | 450 | Aanleg van een uitritconstructie van zijstraten GOW naar 30 km/uur-zone | 1,00 | st | € 9.167 | € 9.167 | € 5.500 | € 12.834 |
| 3.4.7 | 455 | Aanleg van een gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30) | 100,00 | m | € 386 | € 38.606 | € 232 | € 540 |
| 3.5 | | 60 km/uur wegen | | | | | | |
| 3.5.1 | 460 | Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW 60 km/h | 1,00 | st | € 39.897 | € 39.897 | € 23.938 | € 55.856 |
| 3.5.2 | 462 | Aanleg van één rijloper met fietsstroken en bermen | 1,00 | km | € 8.861 | € 8.861 | € 5.317 | € 12.406 |
| 3.5.3 | 463 | Aanbrengen bermverharding (grasbetontegel) ETW 60 km/h (uitbreiding aan 2-zijde) | 100,00 | m1 | € 119 | € 11.911 | € 71 | € 167 |
| 3.5.4 | 464 | Aanleg van een fietsoversteek via een middeneiland, alleen bij een kruispunt op 60-wegen | 1,00 | st | € 49.760 | € 49.760 | € 29.856 | € 69.663 |
| 3.5.5 | 465 | Aanleg van een snelheidsremmend plateau voor een fietsoversteek, alleen bij een kruispunt op 60-wegen | 1,00 | st | € 54.758 | € 54.758 | € 32.855 | € 76.662 |
| 3.6 | | 80 km/uur wegen | | | | | | |
| 3.5.6 | 475 | Aanleg van een parallelweg voor het ontsluiten van percelen | 1.000,00 | m | € 523 | € 523.172 | € 314 | € 732 |
| 3.6.1 | 476 | Aanleg van rijrichtingsscheiding door rammelstrook op as-markering GOW 80 km/h | 1,00 | km | € 23.177 | € 23.177 | € 13.906 | € 32.447 |
| 3.6.2 | 477 | Aanleg van een fietsoversteek, via een middeneiland, alleen bij een kruispunt (zie 3.4.6) | 1,00 | st | € 49.760 | € 49.760 | € 29.856 | € 69.663 |
| 3.6.3 | 478 | Aanleg van een snelheidsremmend plateau voor een fietsoversteek, alleen bij een kruispunt (zie 3.4.7) | 1,00 | st | € 54.758 | € 54.758 | € 32.855 | € 76.662 |
| 3.6.4 | 480 | Het volwaardig afwaarderen van een GOW 80 km/uur weg naar een ETW 60 km/uur weg | 1.000,00 | m | € 766 | € 766.024 | € 460 | € 1.072 |
| 3.6.5 | 481 | Ombouw meerstrooksrotonde naar turborotonde | 1,00 | st | € 814.372 | € 814.372 | € 488.623 | € 1.140.121 |
| 3.7 | | 100 km/uur wegen | | | | | | |
| 3.7.1.1 | 490.1 | Aanbrengen van een fysieke rijrichtingscheiding | 100,00 | m | € 88 | € 8.848 | € 53 | € 124 |
| 3.7.1.2 | 490.2 | Beëindiging geleiderail | 1,00 | st | € 2.308 | € 2.308 | € 1.385 | € 3.231 |
| 3.7.2.1 | 491 | Draagkrachtige berm, breedte 2.00 m | 100,00 | m | € 208 | € 20.835 | € 125 | € 292 |
| 3.7.2.2.1 | 492.1 | Middenbermconstructie - geleiderail | 100,00 | m | € 88 | € 8.848 | € 53 | € 124 |
| 3.7.2.2.2 | 492.2 | Beëindiging geleiderail | 1,00 | st | € 2.308 | € 2.308 | € 1.385 | € 3.231 |
| 3.7.3 | 496 | Het volwaardig afwaarderen van een 100 km/h weg naar een 80 km/h weg | 1,00 | st | € 69.145 | € 69.145 | € 41.487 | € 96.803 |

Colofon

KOSTENKENGETALLEN MENUKAART REGELING STIMULERING VERKEERSVEILIGHEIDSMATREGELEN
(2025-2030)
DERDE TRANCHE INVESTERINGSIMPULS VERKEERSVEILIGHEID - TIJDVAK 3

KLANT

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

AUTEUR

Emiel Soffers

PROJECTNUMMER

30205629

ONZE REFERENTIE

AKEKJQ6P35SJ-1876329041-51364:1

DATUM

12 juni 2026

STATUS

Definitief

Over Arcadis

Arcadis is dé wereldwijde partner op het gebied van datagedreven duurzame ontwerp-, engineerings- en consultancyoplossingen voor de natuurlijke en gebouwde omgeving. We zijn met zo'n 34.000 architecten, data-scientists, ontwerpers, ingenieurs, projectplanners, waterbeheer- en duurzaamheidsexperts. Allemaal gedreven door onze passie: 'Improving quality of life'. Als onderdeel van onze inzet om een planeet-positieve toekomst te versnellen, werken we met onze klanten samen om duurzame projectkeuzes te maken. Daarbij combineren we digitale en menselijke innovatie en omarmen we toekomstgerichte vaardigheden binnen de sectoren milieu, energie en water, gebouwen, transport en infrastructuur. We zijn actief in meer dan 30 landen en behaalden in 2025 een bruto omzet van €4,9 miljard.

www.arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 220
3800 AE Amersfoort
Nederland

T +31 (0)88 4261 261

Arcadis. Improving quality of life

Volg ons op



[Arcadis](https://www.arcadis.com)