

Deventer  
Snipperlingsdijk 4  
7417 BJ Deventer  
T +31 (0)570 666 222  
F +31 (0)570 666 888  
Postbus 161  
7400 AD Deventer

Den Haag  
Verheeskade 197  
2521 DD Den Haag

Eindhoven  
Flight Forum 92-94  
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden  
F. HaverSchmidtwei 2  
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam  
De Ruyterkade 143  
1011 AC Amsterdam

## Gemeente Almelo

# Verkeersinfrastructuur Waterrijk: bovenwijkse voorzieningen en fasering

## Bijlage 13 van het Exploitatieplan bij bestemmingsplan Waterrijk fase 1

Datum  
Kenmerk  
Eerste versie

10 juni 2011  
AML102/Fdf/0593

## 1 Inleiding

Om de eerste fase van Waterrijk te realiseren zijn ook investeringen nodig buiten het plangebied. Deze investeringen zijn de bovenwijkse voorzieningen voor Waterrijk. Ten behoeve van de grondexploitatie van het bestemmingsplan voor Waterrijk fase 1 (in het vervolg van de tekst Waterrijk genoemd) wil de gemeente Almelo inzicht hebben in de benodigde bovenwijkse voorzieningen op het gebied van verkeersinfrastructuur. Specifiek gaat het om de vragen:

- In welke mate deze aan de exploitatie kan worden toegerekend?
- Wat is de fasering?

## 2 Infrastructurele bovenwijkse voorzieningen

Een bovenwijkse voorziening is een voorziening die niet voor 100% profijt oplevert voor Waterrijk, maar ook voor bestaande wijken en/of andere exploitatieplannen profijt oplevert. Omdat bovenwijkse voorzieningen ook van belang zijn voor bestaande wijken en/of andere exploitatiegebieden en mogen daarom niet volledig aan Waterrijk worden toegerekend, maar slecht proportioneel. De verhaalscriteria daarbij zijn:

- Profijt: heeft Waterrijk nut van de voorzieningen?
- Toerekenbaarheid: Is er een causaal verband dat de voorzieningen worden aangelegd (mede) ten behoeve van Waterrijk. Of in andere woorden: worden de kosten, of niet gemaakt zonder ontwikkeling van Waterrijk, of mede gemaakt voor Waterrijk.
- Proportionaliteit: In welke mate is het profijt van de voorziening toerekenbaar aan Waterrijk.

#### *Doelen bovenwijkse verkeersinfrastructuur*

De investeringen in bovenwijkse verkeersinfrastructuur dienen twee doelen:

- Ten eerste verbinden deze de wijk met de bestaande infrastructuur in de omgeving (Burgemeester Schneiderssingel, Bleskolkssingel, Vriezenveenseweg) en worden de knelpunten, die daardoor op het bestaande wegennet ontstaan, opgelost (de doorstroming op de kruispunten Van Rechteren Limpurgsingel - Bleskolkssingel - Stins en Vriezenveenseweg - Bleskolkssingel).
- Ten tweede zijn er vanuit Waterrijk goede verbindingen nodig naar bijvoorbeeld openbaar vervoer, scholen, winkels, sport, maatschappelijk voorzieningen etc. (in Schelfhorst en het centrum van Almelo). In Waterrijk zullen dergelijke voorzieningen niet of nauwelijks kunnen worden gerealiseerd.

#### *Benodigde bovenwijkse verkeersinfrastructuur*

Om bovenstaande doelen te halen zijn de volgende bovenwijkse voorzieningen voor de verkeersinfrastructuur nodig:

- fietsvoorzieningen naar winkelcentrum Schelfhorst;
- stallingvoorzieningen voor fietsen bij bushaltes;
- aanpassen/vernieuwen van de verkeersregelinstantie op twee kruispunten Bleskolkssingel;
- bewegwijzering.

Het profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit van bovenstaande voorzieningen ten opzichte van Waterrijk wordt in onderstaande hoofdstukken nader toegelicht. Daarmee wordt de vraag, in welke mate kunnen de benodigde verkeersinfrastructurele bovenwijkse voorzieningen aan de exploitatie van Waterrijk worden toegerekend, beantwoord.

## **3 Fietsverkeer**

In Waterrijk zullen in fase 1 niet of nauwelijks wijkvoorzieningen als openbaar vervoer, scholen, winkels, medische, sport en maatschappelijke voorzieningen kunnen worden gerealiseerd. Om die reden zijn kwalitatief goede en veilige fietsverbindingen met de Schelfhorst en de stad noodzakelijk.

In dit hoofdstuk wordt ook ingegaan op een wenselijke verbinding van Regio Twente, de F36 tussen Almelo - Waterrijk - Vriezenveen.

### **3.1 Fietsroute voorzieningen Schelfhorst**

In Waterrijk zullen in fase 1 niet of nauwelijks wijkvoorzieningen als openbaar vervoer, scholen, winkels, medische, sport en maatschappelijke voorzieningen kunnen worden gerealiseerd. Om die reden zijn kwalitatief goede en veilige fietsverbindingen met de Schelfhorst noodzakelijk.

### *Benodigde voorziening*

Het betreft een fietstunnel naar winkelcentrum Schelfhorst onder de Van Rechteren Limpurgsingel ter hoogte van het kruispunt Van Rechteren Limpurgsingel – Bleskolk-singel - Stins en verder aanpassingen van de fietsinfrastructuur langs de Vriezenveenseweg en de straat Stins. Deze voorzieningen zijn nodig om de volgende redenen:

- Omdat in Waterrijk geen voorzieningen worden gerealiseerd zijn de bewoners geheel gericht op de bestaande stad. De dichtstbijzijnde voorzieningen bevinden zich in en rond het wijkcentrum van de wijk Schelfhorst. Om deze voorzieningen binnen het bereik van de bewoners van Waterrijk te laten komen is een snelle kwalitatief hoogwaardige fietsroute noodzakelijk.
- Een ongelijkvloerse oplossing voor fietsers onder de Van Rechteren Limpurgsingel is noodzakelijk vanwege veiligheid. Een dergelijke ongelijkvloerse oplossing is nodig als fietsroutes drukke gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 70 km/h of hoger kruisen (bron CROW 230). Aangezien een fietsbrug in verband met aanwezige woningen niet inpasbaar is, dient een fietstunnel te worden gerealiseerd. Bovendien heeft een fietstunnel de voorkeur, omdat het te overbruggen hoogteverschil minder is.
- Een goede fietsverbinding stimuleert het fietsgebruik, waarmee negatieve effecten van het autogebruik worden voorkomen. Twee voorbeelden:
  - Rond de voorzieningen in Schelfhorst is niet eindeloos ruimte voor extra autoverkeer en daarbij benodigde parkeerplaatsen. De fietstunnel beperkt de toename doordat meer mensen met de fiets in plaats van de auto komen.
  - Op het kruispunt Van Rechteren Limpurgsingel - Bleskolsingel - Stins heeft een verdere toename van het autoverkeer een verdere verslechtering van de verkeersveiligheid en de doorstroming tot gevolg. De fietstunnel stimuleert het fietsgebruik en zal dus het autogebruik beperken. Bovendien heeft de fietstunnel tot gevolg dat deze richting niet meer in de verkeerslichtenregeling hoeft te worden opgenomen. Dit betekent dat er extra capaciteit ontstaat voor het autoverkeer waarmee de verdere benodigde uitbreidingen van de infrastructuur worden beperkt (zie ook paragraaf 4.1).

### *Profijt*

Waterrijk heeft nut van de voorziening, doordat daarmee de goede fietsverbinding ontstaat naar de voorzieningen in Schelfhorst die niet in Waterrijk worden gerealiseerd, maar in de nabijheid van een woonwijk wel nodig zijn, zoals: scholen, winkels, sport, maatschappelijk voorzieningen.

### *Toerekenbaarheid*

De goede fietsverbinding is niet nodig als Waterrijk niet wordt aangelegd. Er is dus causaal verband dat de voorzieningen worden aangelegd (mede) ten behoeve van Waterrijk.

### *Proportionaliteit*

Naast de bewoners van Waterrijk hebben ook bestaande bewoners profijt van deze voorzieningen. Door het aantal bestaande woningen en woningen in Waterrijk te tellen kan worden uitgerekend aan wie de kosten voor de aanpassingen aan het kruispunt kunnen worden toegerekend. Dit is weergegeven in figuur 3.1.



Figuur 3.1: Profijt van fietsvoorzieningen

In totaal hebben 1.400 woningen profijt van de fietsvoorzieningen, dat blijkt uit bovenstaande figuur. Daarvan bevinden zich 1.100 binnen Waterrijk en 300 op de aangegeven corridor rond de te realiseren voorziening. (de woningen in het gebied tussen de straten Ter Kleef en Schierstins en tussen de Van Harenstins en de Burgemeester Schneiderssingel en tussen de Aadijk en de Johanna van Burenlaan) Dit betekent dat de kosten van de aanpassing dus voor 79% worden toegerekend aan Waterrijk.

### 3.2 Fietsroute station/binnenstad Almelo

#### *Benodigde voorziening*

Vanuit Waterrijk zijn ook goede verbindingen nodig naar de binnenstad van Almelo. Deze zijn nodig om Waterrijk aan te sluiten op de voorzieningen in de binnenstad en ook het Centraal station/ROC. Deze verbinding wordt gerealiseerd door de aanleg van de fietssnelweg F36 door Waterrijk (bron Masterplan F35 Regio Twente). Omdat deze fietssnelweg wordt aangelegd voor gebruik van de route over een relatief langere afstand met een relatief hogere fietssnelheid wijkt de verbinding op twee punten af van een standaard fietspad:

- Ten eerste is de gewenste breedte 4,0 meter, in plaats van de standaardbreedte van een vrijliggende tweerichtingenfietspad van 3,5 meter. Daarmee wordt aangesloten op standardeisen van de F35 de fietssnelweg door Twente waarop de F36 aansluit.

- Ten tweede is een ongelijkvloerse kruising (brug/tunnel) met de Bleskolsingel nodig. Daarmee wordt de wenselijke gebruikssnelheid en verkeersveiligheidsniveau van een fietssnelweg gegarandeerd. Dit is niet haalbaar met een gelijkvloerse kruising.

#### *Profijt*

Waterrijk heeft nut van de voorzieningen doordat daarmee Waterrijk wordt aangesloten op de binnenstad van Almelo. De voorziening maakt het mogelijk om via een goede en snelle fietsverbinding naar de voorzieningen in de binnenstad van Almelo inclusief de stationsomgeving te reizen.

#### *Toerekenbaarheid*

De goede fietsverbinding wordt mede gemaakt voor Waterrijk. De fietsverbinding zorgt voor aansluiting van Waterrijk op de binnenstad-west van Almelo. Er is dus causaal verband dat de voorzieningen worden aangelegd (mede) ten behoeve van Waterrijk. Daarnaast zullen de inwoners van Waterrijk gebruik maken van de bestaande fietsroute via de Vriezenveenseweg naar binnenstad-oost.

#### *Proportionaliteit en fasering*

Over proportionaliteit kan op dit moment niets gezegd worden. De verbinding met de binnenstad moet geregeld worden in combinatie met de tracéstudie c.q. aanleg van de Burgemeester Schneiderssingel. Daarvan mag worden aangenomen dat die de eerste jaren nog niet ter hand zal worden genomen. Dat betekent dat vanaf de Bleskolsingel het fietsverkeer naar de binnenstad via de Vriezenveenseweg moet worden geleid.

### **3.3 Stallingvoorzieningen voor fietsen bij bushaltes**

#### *Benodigde voorziening*

Aangezien Waterrijk met 1.100 woningen te klein is voor een volwaardige ontsluiting per openbaar vervoer (bus) is men aangewezen op de bestaande buslijnen. Bewoners van Waterrijk zullen vanwege de afstand met de fiets naar de bushaltes gaan. Om voldoende kwaliteit te bieden zijn bij de bushaltes goede stallingvoorzieningen voor fietsen noodzakelijk. Het betreft de volgende bushaltes:

- Oostermaatweg (lijn 80);
- Het Meulenbelt (lijn 80);
- Nieuwe halte Vriezenveenseweg ter hoogte van het Lateraalkanaal (lijn 80);
- Peppellaan (lijn 83.)

#### *Profijt*

Waterrijk heeft nut van de voorzieningen doordat daarmee goede faciliteiten worden geboden om bij de bushaltes waarvan de bewoners van Waterrijk gebruik gaan maken.

#### *Toerekenbaarheid*

Het verbeteren van de bushaltes is niet nodig als Waterrijk niet wordt aangelegd. Er is dus causaal verband dat de voorzieningen worden aangelegd (mede) ten behoeve van Waterrijk.

### *Proportionaliteit*

Naast de bewoners van Waterrijk kunnen ook bestaande gebruikers van de haltes profijt van deze voorzieningen. Het profijt voor de bestaande gebruikers is echter te verwaarlozen om twee redenen:

- Ten eerste ligt een aantal van de haltes bij bestemmingen (zorgcentrum en bedrijventerrein). Bij bestemmingshaltes maken gebruikers nauwelijks gebruik van de fiets en zijn dus ook geen fietsenstallingen nodig.
- Ten tweede liggen bij de andere haltes de bestaande woningen op der mate korte afstand dat gebruikers niet van de fiets gebruik maken om de haltes te bereiken.

## **4 Autoverkeer**

### **4.1 Aanpassen kruispunten Bleskolksingel**

#### *Benodigde voorziening*

Aan de oostzijde van het plangebied wordt Waterrijk aangesloten op de Vriezenveenseweg. Voor de eerste fase van Waterrijk is het voldoende de kruispunten op het bestaande wegennet aan te passen. Het gaat om aanpassen en vernieuwen van de verkeersregelinstallatie op de kruispunten:

- Van Rechteren Limpurgsingel - Bleskolksingel - Stins; dit is nodig om het kruispunt te voorzien van voldoende capaciteit om een goede doorstroming van het verkeer mogelijk te maken en voor handhaven en uitbreiden van de koppeling met het onderstaande kruispunt en daarnaast vanwege de aanleg van de fietstunnel.
- Vriezenveenseweg - Bleskolksingel; dit is nodig om ook dit kruispunt te voorzien van voldoende capaciteit om een goede doorstroming van het verkeer mogelijk te maken en vanwege aanpassingen aan de afwikkeling van het fietsverkeer.

#### *Profijt*

Door de groei van het verkeer kunnen deze kruispunten in 2020 de verkeersstromen niet meer verwerken. Via deze kruispunten wordt Waterrijk met het bestaande wegennet verbonden. Waterrijk heeft profijt van de benodigde aanpassingen, omdat daarmee de verkeerscapaciteit in overeenstemming wordt gebracht met de verwachte verkeersintensiteit.

#### *Toerekenbaarheid*

De aanpassing van deze kruispunten zijn mede nodig voor de ontsluiting van Waterrijk. In 2020 kunnen deze kruispunten de verkeersstromen niet meer verwerken en zijn de aanpassingen nodig. Dit is het gevolg van het Waterrijk en de groei van het overige verkeer in Almelo. Er is dus causaal verband dat de voorzieningen worden aangelegd (mede) ten behoeve van Waterrijk.

#### *Proportionaliteit*

Om te komen tot een verdeling van het profijt is de volgende redenering toegepast. De aanpassingen zijn nodig, omdat in 2020 deze kruispunten de gegroeide verkeersstromen niet meer kunnen verwerken. De groei van de verkeersstromen is het gevolg van het

Waterrijk en de groei van het overige verkeer in Almelo. Aangenomen is dat in 2015 de kruispunten nog wel de verkeersstromen kunnen verwerken. Met het verkeersmodel is berekend hoeveel motorvoertuigen per etmaal in 2015, 2020 zonder Waterrijk en 2020 met Waterrijk dit kruispunt passeren. De groei in 2020 met en zonder Waterrijk ten opzichte van 2015 geeft de verhouding aan wie de kosten voor de aanpassingen aan het kruispunt kunnen worden toegerekend. Dit is weergegeven in onderstaande tabel.

<b>situatie</b>	<b>mvt/etm</b>	<b>verschil</b>
2015	31.283	861 verschil ten opzichte van 2020 zonder Waterrijk
2020 zonder Waterrijk	32.144	1.558 verschil ten opzichte van 2020 met waterrijk
2020 met Waterrijk	33.702	2.419 verschil ten opzichte van 2015

De aanpassingen aan het kruispunt zijn nodig voor de verkeerstoename. Uit bovenstaande tabel blijkt dat 64% van de verkeerstoename het gevolg van Waterrijk is en 36% het gevolg van de algemene verkeersgroei in Almelo. De kosten van de aanpassing mogen dus voor 64% worden toegerekend aan Waterrijk.

## 5 Fasering

De fasering kan worden ingevuld op basis van inhoudelijke en/of meer politieke afwegingen. Bijvoorbeeld de vraag of vanaf dag 1 goede fietsvoorzieningen noodzakelijk zijn. Inhoudelijk in ieder geval richting openbaar vervoer (bushaltes), maar politiek misschien ook richting Schelfhorst.

Hieronder is een voorstel opgenomen wat aan beide mogelijkheden tegemoet komt. De jaren behorende bij de periodes is afhankelijk van de voortgang van oplevering van de woningen. Het totaal aantal woningen kan gelijk over de periodes verdeeld worden. Voor de periode 1 geldt een doorlooptijd van maximaal 3 jaar, afhankelijk van de bouwproductie. De Aadijk en Westermaatweg hebben een capaciteit voor extra autoverkeer gedurende de eerste drie jaren (ten gevolge drie jaar bouwen met een tempo van 80-100 woningen/jaar).

Periode 2 heeft een doorlooptijd van 7-10 jaar.

	<b>auto</b>	<b>fiets</b>	<b>bewegwijzering</b>
periode 1	- gebruik Aadijk en Westermaatweg	- centrale as in plangebied - stallingen bij bushaltes - fietspaden naar Schelfhorst	aanvullend
periode 2	- aanpassing 2 kruispunten Bleskolsingel met Vriezeveenseweg en Van Rechteren Limpurgsingel - Aadijk en Westermaatweg afsluiten voor autoverkeer	- ongelijkvloerse kruispunten naar voorzieningen in Schelfhorst	aanvullend

## **GEMEENTELIJKE RAMING WATERRIJK; KOSTEN BUITEN HET PLANGEBIED**

### **UITGANGSPUNTEN ALGEMEEN**

1. Raming exclusief grondaankoop en kosten leges/bouwvergunning.
2. Vrijwel alle grond is in eigendom gemeente, gebied tussen Hollander Graven en Aadijk is voor 3/5<sup>e</sup> deel in bezit gemeente. Daarnaast +/- 30m<sup>2</sup> grondaankoop van Binnenhof 6, sectie M, perceelsnr. 1679.
3. Onder voorbehoud dat er geen teerhoudend asfalt aanwezig is.
4. Onder voorbehoud dat er geen bodemverontreiniging of verontreiniging van andere aard wordt aangetroffen
5. Kosten zijn exclusief VTU, onvoorzien en BTW
6. Prijspeil is 2010

### **UITGANGSPUNTEN M.B.T. FIETSTUNNEL ONDER VAN RECHTEREN LIMPURGSINGEL**

#### Afmetingen:

Lengte gesloten deel	38	m
Lengte open tunnelbak(bei de toeritten)	125	m
Totale lengte betonnen tunnelbak	163	m
Diepte tunnel bovenkant Van Rechteren Limpurg singel tot bovenkant vloer fietspad	3,00	m
Breedte tunnel, binnenzijde (3,50 m + 2x 0,50m)	4,50	m



	p.p.e.	aantal	kosten
<b><u>Uitvoering</u></b>			
<b><u>Fase 1</u></b>			
Kruispunt Bleskolksingel - Vriezenveenseweg			
Fase 1 fietsroute			
Toerit onderdoorgang Van Rechteren Limpurgsingel			
Tunnelbak onderdoorgang Van Rechteren Limpurgsingel			
Kabels en leidingen			
Verkeersmaatregelen			
<b><i>SUBTOTAAL FASE 1</i></b>			<b>1.672.672,-</b>
<b><u>Fase 2</u></b>			
Fase 2 fietsroute			
Kabels en leidingen			
Verkeersmaatregelen			
<b><i>SUBTOTAAL FASE 2</i></b>			<b>934.880,-</b>
<b><u>Fase 3</u></b>			
Fase 3 fietsroute			
Verbreden brug Hollander Graven			
Verkeersmaatregelen			
Kabels en leidingen			
<b><i>SUBTOTAAL FASE 3</i></b>			<b>358.600,-</b>
<b><i>TOTAAL FIETSRUTE SCHELFHORST</i></b>			<b>€ 2.966.152,-</b>
<b><u>Bewegwijzering en VRI's</u></b>			
Bewegwijzering en VRI's fase 1, zie notitie Goudappel			
Bewegwijzering en VRI's fase 2                      Coffeng			
<b><i>SUBTOTAAL BEWEGWIJZERING EN VRI'S</i></b>			<b>€ 550.000,-</b>
<b><i>TOTAAL UITVOERING</i></b>			<b>€ 3.516.152,-</b>

**Prijspeil 2010**

- Fase 1
- Toerit tunnel (fase 1)
- Tunnelbak (fase 1)
- Fase 2
- Vervangen kruisingsvlak (fase 2)
- Fase 3



Deventer  
Snipperlingsdijk 4  
7417 BJ Deventer  
T +31 (0)570 666 222  
F +31 (0)570 666 888  
Postbus 161  
7400 AD Deventer

Den Haag  
Verheeskade 197  
2521 DD Den Haag

Eindhoven  
Flight Forum 92-94  
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden  
F. HaverSchmidtwei 2  
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam  
De Ruyterkade 143  
1011 AC Amsterdam

## Gemeente Almelo

### Kostenraming bewegwijzering en VRI's

#### Benodigde aanpassingen naar aanleiding van Waterrijk fase 1

Datum  
Kenmerk  
Eerste versie

17 juni 2011  
AML102/Fdf/0596

#### *Bewegwijzering*

Bewegwijzering betreft het aanpassen/vernieuwen van diverse borden op de kruispunten:

- Kolthofsingel/Sluitersveldssingel/Vriezenveenseweg (om te voorkomen dat men zijn weg naar Waterrijk zoekt door de Haghoek);
- Van Rechteren Limpurgsingel/Sluitersveldssingel;
- Van Rechteren Limpurgsingel/Stins/Bleskolsingel;
- Bleskolsingel/Vriezenveenseweg (ook voor fietsers);
- Bleskolsingel/Burgemeester Schneiderssingel (in het beging, om te voorkomen dat men zijn weg zoekt via de Burgemeester Schneiderssingel zolang die niet is voorbereid);
- Bleskolsingel/Burgemeester Schneiderssingel (als Burgemeester Schneiderssingel wel is doorgetrokken en dus (tweede) toegang is naar Waterrijk).

Kosten bewegwijzering € 96.500,- exclusief BTW

#### *VRI's*

Verkeerslichten betreft het aanpassen/vernieuwen van de verkeersregelinstallatie op de kruispunten:

- Van Rechteren Limpurgsingel/Stins/Bleskolsingel (nodig vanwege aanleg van de fietstunnel en vanwege het handhaven/uitbreiden van de koppeling met het kruispunt Bleskolsingel/Vriezenveenseweg);
- Bleskolsingel/Vriezenveenseweg (nodig vanwege herindeling van de noordelijke poot).

Kosten VRI's € 455.000,- exclusief BTW

#### *Totaal*

Kosten totaal bewegwijzering en VRI's ongeveer € 550.000,- exclusief BTW

Deventer  
Snipperlingsdijk 4  
7417 BJ Deventer  
T +31 (0)570 666 222  
F +31 (0)570 666 888  
Postbus 161  
7400 AD Deventer

Den Haag  
Verheeskade 197  
2521 DD Den Haag

Eindhoven  
Flight Forum 92-94  
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden  
F. HaverSchmidtwei 2  
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam  
De Ruyterkade 143  
1011 AC Amsterdam

## Gemeente Almelo

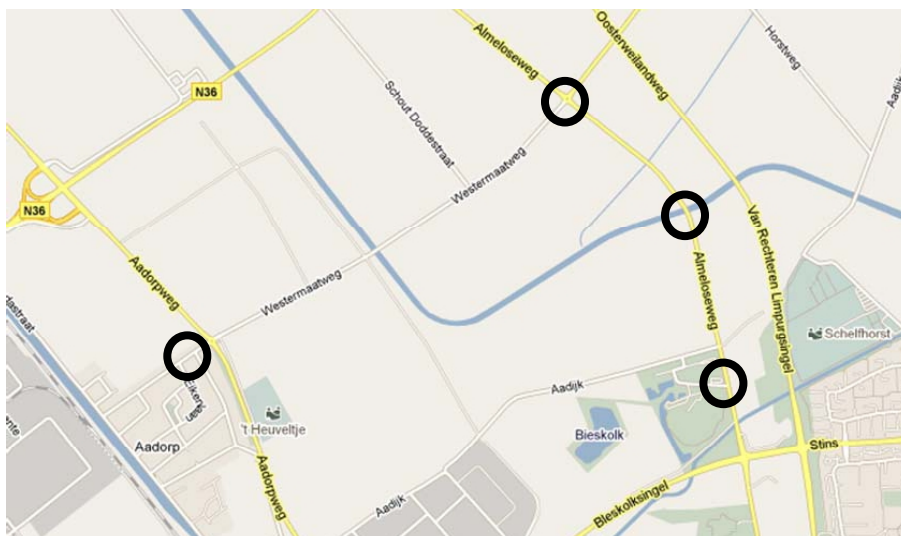
### Kostenraming fietsenstallingen

#### Fietsenstallingen bij bushaltes naar aanleiding van Waterrijk fase 1

Datum  
Kenmerk  
Eerste versie

17 juni 2011  
AML102/Fdf/0597

In onderstaande figuur zijn vier locaties weergegeven waarop fietsenstallingen nodig zijn bij bushaltes. Op elke locatie zijn twee fietsenstallingen nodig. Voor de bushalte in beide richting elk één fietsenstalling.



De voorziene fietsenstallingen bestaan uit een stalling en een overkapping. In totaal zijn er dus 8 overkappingen en 8 stallingen nodig. De geraamde kosten daarvan zijn in de volgende tabel weergegeven in euro's exclusief BTW.

	prijs per stuk	benodigd aantal	kosten
overkappingen	€ 10.000,-	8	€ 80.000,-
stallingen	€ 5.000,-	8	€ 40.000,-
<b>totaal</b>			<b>€ 120.000,-</b>