

Traverse Kapellebrug

Traverse Kapellebrug

Algemeen

Project:	N290 Traverse Kapellebrug
Document:	Voortgangsrapportage
Periode:	November, december 2025 en januari 2026
Status:	Definitief
Datum:	1-2-2026
Bestuurlijk opdrachtgever: dhr. A.J. van der Maas	

Projectomschrijving

De Provinciale weg N290 is een gebiedsontsluitingsweg in Oost-Zeeuws-Vlaanderen. Een gebiedsontsluitingsweg is een weg die de schakel vormt tussen woongebied en een hoofdweg. De N290 sluit aan op de N61 en N62 ten zuiden van Terneuzen. De weg leidt via Zaamslag en Hulst naar de Nederlands-Belgische grens bij Kapellebrug.

Het project is het deel van de N290 dat door Kapellebrug heen gaat. Dit deel heet de Gentsevaart. De Gentsevaart gaat door de bebouwde kom en noemen we daarom ook wel de Traverse Kapellebrug. De weg is aan het einde van zijn levensduur. Daarom pakken we de Gentsevaart volledig aan. Er komt een nieuwe weg op de bestaande plek. We richten de weg binnen de bebouwde kom van Kapellebrug ook meteen opnieuw in.

De Gentsevaart is een drukke weg door Kapellebrug met veel woningen en bedrijven aan beide kanten. Door de verkeersdrukke en het vrachtverkeer ervaren omwonenden regelmatig hinder. Er ontstaan ook onveilige situaties voor fietsers en voetgangers. Met een nieuw ontwerp van de weg verbeteren we de verkeersveiligheid. Ook beperken we de hinder zonder dat dit ten koste gaat van de doorstroming. Bovendien zullen deze verbeteringen een positieve bijdrage leveren aan de leefbaarheid in het dorp.

Belangrijkste ontwikkelingen

De aannemer Boskalis is klaar met het vernieuwen van de rijbaan in het eerste deel van de Gentsevaart vanaf de Belgische grens tot aan de tankstations, de rotonde bij de Molenstraat en met de aanleg van de riolering van de Roskamstraat naar de Brouwerijstraat. Ook is het nieuwe kunstwerk op de rotonde geplaatst en is de tijdelijke bypass aangelegd voor de werkzaamheden tussen de Total/Sakko en Plus Mangnus.

Bij de uitvoering van het project is sprake van een opeenstapeling van onvoorziene werkzaamheden, waardoor de risicoreservering moet worden aangevuld. Er zijn reeds aanvullende werkzaamheden uitgevoerd en er blijft een significant risico aanwezig op meer aanvullende werkzaamheden gezien het projectverloop tot nu toe. De tegenvallers hebben voornamelijk betrekking op de bodemgerelateerde werkzaamheden en het voorkomen van hinder. Onder het kopje 'extra toelichting' wordt hier nader op ingegaan.

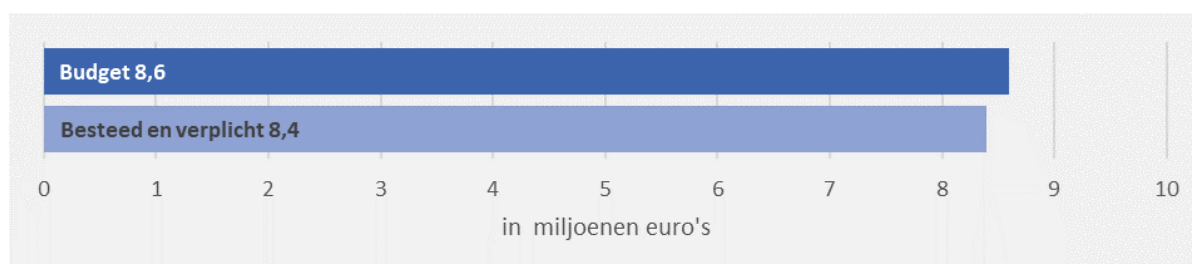
Status en voortgang

Beheersaspect: *Kwaliteit* *Geld* *Tijd* *Risico* *Omgeving*

Status:     

Voortgang:     

Budget



Planning



Huidige projectfase: Realisatiefase

Percentage gereed: 65%

Voortgang algemeen

Het project bevindt zich in de realisatiefase. De aannemer Boskalis is grotendeels klaar met het vernieuwen van de rijbaan in het eerste deel van de Gentsevaart vanaf de Belgische grens tot aan de tankstations, de rotonde bij de Molenstraat en met de aanleg van de riolering van de Roskamstraat naar de Brouwerijstraat. Verder is een tijdelijke bypass aangelegd voor de werkzaamheden aan het wegvak tussen supermarkt Plus-Mangnus en tankstation Sakko.

Doorgaand vrachtverkeer moet gedurende het gehele project de aangegeven omleidingsroutes volgen. Autoverkeer en lokaal vrachtverkeer met een ontheffing kunnen nog steeds gebruik maken van de Gentsevaart (via een om- en om-regeling).

Het project heeft de nodige tegenvallers bij de bodemgerelateerde werkzaamheden en het voorkomen van hinder. Deze tegenvallers zullen leiden tot een overschrijding van het projectbudget. Nadere toelichting staat onder het kopje 'extra toelichting'.

Kwaliteit

Status:



Voortgang:



Het vastgestelde ontwerp bepaalt de kwaliteitseisen die aan het project worden gesteld. Voor de aanbesteding zijn deze kwaliteitseisen verder gespecificeerd. Daarbij is rekening gehouden met de resultaten van diverse onderzoeken naar onder andere milieu, bodem, natuur, archeologie, geluid, en trillingen. Ook de uitkomsten van de analyse voor Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI) zijn meegenomen in de kwaliteitseisen. Tijdens de uitvoering wordt toegezien op de gestelde kwaliteitseisen.

Geld

Status:



Voortgang:



Het door PS toegekende investeringskrediet voor het project is in totaal € 8,6 miljoen. Tot en met eind januari 2026 zijn er voor circa € 6,1 miljoen kosten gemaakt. Van het resterende budget is € 2,3 miljoen verplicht waardoor de risicoreservering voor het opvangen van risico's beperkt is tot € 0,2 miljoen.

Omdat een aantal risico's zich hebben voortgedaan zijn er kosten ontstaan die worden gedekt uit de risicoreservering. De kosten van de aanvullende werkzaamheden die tot op heden zijn uitgevoerd zijn tot nu toe gedekt uit de risicoreservering, waardoor deze is teruggelopen tot circa € 0,2 mln. Gezien het projectverloop tot nu toe is de verwachting dat zich nog risico's blijven voordoen. De inschatting is daarom dat de risicoreservering moet worden aangevuld met € 1,5 mln. Onder het kopje 'extra toelichting' wordt nader ingegaan op de financiële consequenties en de benodigde dekking.

De gemeente Hulst heeft € 230.000 bijgedragen aan de reconstructie. Daarnaast zijn de kosten voor de vernieuwing van het riool voor de gemeente Hulst. De kosten van het toekomstig beheer en onderhoud (na de reconstructie) van het riool en de weg komen niet ten laste van het investeringskrediet.

Tijd

Status:



Voortgang:



De aannemer Boskalis is gestart met de werkzaamheden voor de herinrichting. De planning van het project kent verder de volgende mijlpalen:

- Zomer 2026: Oplevering projectresultaat
- Zomer 2026: Start afrondingsfase
- December 2026: Einde project

Risico

Status:



Voortgang:



Het beheersen van de risico's doen we door regelmatig risicoanalyses uit te voeren. Tijdens de uitvoering door de aannemer is er toezicht en controle vanuit de provincie via de inzet van een toezichthouder en directievoerder. Opvolging van beheersmaatregelen voor risico's worden afgestemd met het projectteam. Waar nodig maken we gebruik van aanvullende deskundigheid. Per beheersmaatregel is er een actiehouders. Het projectteam bewaakt het budget en de planning waarbij we ons vooral richten op het beheersen van de risico's met de grootste gevolgen.

Op basis van de laatste risicoanalyse zijn de grootste risico's:

1. Als gevolg van het aantreffen van, niet uit onderzoeken geconstateerde, materialen in de bodem en onbekende kabels en leidingen bestaat de kans dat extra werkzaamheden uitgevoerd moeten worden. Dit heeft inmiddels al geleid tot extra kosten, maar vooralsnog niet tot vertraging.
2. Als gevolg van het negeren van de geslotenverklaring voor doorgaand vrachtverkeer bestaat de kans op onveilige situaties en significant meer verkeershinder en extra verkeersmaatregelen. Dit heeft inmiddels al geleid tot extra kosten, maar vooralsnog niet tot vertraging.
3. Als gevolg van omleidingen en langdurige afzettingen bestaat de kans dat bedrijven en belangenverenigingen door de slechte bereikbaarheid protesten uiten en/of claims indienen. Dit kan leiden tot negatieve publiciteit, extra kosten en mogelijk langere doorlooptijd.
4. Als gevolg van werkzaamheden bestaat de kans dat schade aan woningen en gebouwen ontstaat die vergoed moeten worden. Dit kan leiden tot extra kosten voor vergoeding schade.

De eerste twee risico's hebben inmiddels geleid tot aanvullende werkzaamheden en extra kosten. Door de opeenstapeling en omvang van de aanvullende werkzaamheden zijn de extra kosten aanzienlijk groter dan vooraf redelijkerwijs kon worden ingeschat. Voor de resterende looptijd van het project hebben de grootste risico's nog steeds betrekking op bodemgerelateerde werkzaamheden en maatregelen om hinder te beperken. Nadere toelichting staat onder het kopje 'extra toelichting'.

Een project is steeds in beweging. Onzekerheden kunnen afnemen, maar er kunnen altijd risico's optreden die gevolgen hebben voor de planning en de verschillende fases.

Omgeving

Status:



Voortgang:



Het draagvlak in de omgeving is groot. De grootste zorg van de omgeving is de bereikbaarheid van het lokale bedrijfsleven en het risico op sluipverkeer tijdens de werkzaamheden. Tijdens de uitvoering kan autoverkeer en lokaal vrachtverkeer met een ontheffing via een tijdelijke rijbaan (bypass) richting Hulst en België rijden. Dit is mogelijk via een om-en-om regeling met verkeerslichten. Doorgaand vrachtverkeer moet de aangegeven omleidingsroute volgen (via N290 naar de Tractaatweg en Expressweg).

Naar aanleiding van het negeren van de geslotenverklaring voor doorgaand vrachtverkeer zijn extra verkeersregelaars ingezet. Daarnaast handhaaft de politie op ons verzoek en delen zij boetes uit. Wij monitoren dit en zijn continu in gesprek met omliggende gemeentes over de veiligheid. Met deze maatregelen proberen we de overlast voor de omgeving zo veel mogelijk te beperken.

Met regelmaat worden nieuwsbrieven verspreid onder de bewoners en bedrijven rond de Gentsevaart. Deze nieuwsbrieven en andere relevante informatie over het project is terug te vinden op de website www.zeeland.nl/kapellebrug. Het is ook mogelijk om contact op te nemen met vragen of opmerkingen over het project via het mailadres kapellebrug@zeeland.nl. Tijdens de werkzaamheden informeert de aannemer de omgeving via bewonersbrieven en de Bouwapp. Er is ook een mogelijkheid tot persoonlijk contact om klachten snel te kunnen afhandelen. Dit alles in overleg met de Provincie. Samen met de aannemer en gemeente Hulst wordt in februari een inloopavond voor bewoners en bedrijven georganiseerd. We zullen dan terugblikken het werk en de werkzaamheden tot einde project toelichten.

Naar aanleiding van de wens van Provinciale Staten is in overleg met de dorpsraden van Sint-Jansteen en Clinge een kunstenaar en een ontwerp gekozen voor een kunstobject op de nieuwe rotonde. Het kunstwerk is eind december 2025 geplaatst en met een feestelijke openingshandeling is hier aandacht aan besteed.

Legenda status en voortgang

	Op orde		Positieve ontwikkeling
	Er dreigen afwijkingen		Gemiddelde ontwikkeling
	Bijstelling is noodzakelijk		Negatieve ontwikkeling

Scopebeschrijving

De volgende onderdelen vormen de scope van het project:

- Reconstructie van de Gentsevaart inclusief verkeersremmende maatregelen en fietsoversteken met opstelplaatsen en aan weerszijden van de rijbaan een voet- en fietspad.
- Aanleg van een rotonde met aansluitingen op de Gentsevaart, Molenstraat, parallelweg Gentsevaart en Roskamstraat.
- Dempen van de watergang en realiseren van de aansluiting Roskamstraat op de nieuwe rotonde.
- Aanpassen van de openbare verlichting, bewegwijzering, bebording en beplanting en het realiseren van aansluitingen op bestaande wegen.
- Aanpassingen kadastrale grenzen en benodigde grondaankopen.

- De bijdrage aan een vijftal Duurzame Ontwikkelingsdoelen zoals opgenomen in de MVI-ambitie van dit project.

De volgende onderdelen komen niet voor rekening van het projectbudget, maar worden door de gemeente Hulst gefinancierd:

- Aanleg van een nieuw riool voor de afvoer van hemelwater met een uitstroomvoorziening op de watergang bij de Roskamstraat, inclusief voetpad.
- Vervangen en/of verplaatsen van de gemeentelijke verlichting.
- Vervangen van een deel van het bestaande riool.

Deze onderdelen zijn opgenomen in het uitvoeringscontract dat is gesloten met de aannemer voorafgaand aan de reconstructie.

Relevante besluiten

GS	• 18 mei 2021: Vaststellen startnotitie 'Reconstructie Traverse Kapellebrug N290' en verzenden aan PS. • 15 februari 2022: Informeren van PS over de uitkomsten van het onderzoek naar de mogelijkheden voor de aanleg van een fietstunnel in Kapellebrug. • 29 maart 2022: Goedkeuren definitief ontwerp, projectplan en eindfasedocument definitie- en ontwerpfase en aanbieden aan PS. • 19 december 2023: Overgang naar de realisatiefase, uitvoering conform het definitief ontwerp (inclusief kleine verbeteringen) en verhoging investeringskrediet met € 3 mln. Deze punten worden via een statenvoorstel voorgelegd aan PS ter besluitvorming.
	• 29 mei 2020: Vaststellen voorjaarsnota 2020 en daarmee project N290 Traverse Kapellebrug benoemen als groot project. Een krediet ter hoogte van € 5,6 miljoen beschikbaar stellen. • 23 juli 2021: Instemmen met de startnotitie 'Reconstructie Traverse Kapellebrug N290' en het gelijktijdig doorlopen van zowel de definitiefase als de ontwerpfase. • 11 maart 2022 (commissie Economie): GS heeft PS geïnformeerd dat een fietstunnel niet wordt opgenomen in het definitief ontwerp. Dit naar aanleiding van onderzoek naar de mogelijkheden voor de aanleg van een fietstunnel.
	• 20 mei 2022: Goedkeuren definitief ontwerp N290 Traverse Kapellebrug en instemmen met de afronding van de definitie- en ontwerpfase van het project. Daarnaast de start van de voorbereidingsfase door goedkeuring van het eindfasedocument "definitie- en ontwerpfase N290 Traverse Kapellebrug". In dat document zijn opgenomen: de scope, looptijd en beheeraspecten uit het Projectplan N290 Traverse Kapellebrug. • 11 november 2022: Instemmen met voorstel in Najaarsnota 2022 om € 1,45 miljoen te reserveren in de investeringsagenda voor de verhoging van het projectkrediet.

-
- 9 februari 2024: Instemmen met:
 - De afronding van de voorbereidingsfase van het project N290 Traverse Kapellebrug.
 - Start van de realisatiefase na goedkeuring van het eindfasedocument "voorbereidingsfase N290 Traverse Kapellebrug".
 - De voortzetting van het project volgens het definitieve ontwerp inclusief de daarin aangebrachte kleine verbeteringen.
 - Het beschikbaar stellen van het benodigde aanvullend projectkrediet van drie miljoen euro voor de realisatie van het project.
-

Extra toelichting

1. Aanleiding en noodzaak aanvulling risicoreservering

De werkzaamheden aan het groot project Traverse Kapellebrug (N290) zijn in volle gang. Een deel van het tracé, waaronder een nieuwe rotonde, is al gereed. Bij de uitvoering van het project is sprake van een opeenstapeling van onvoorziene werkzaamheden, waardoor de risicoreservering moet worden aangevuld. Er zijn reeds aanvullende werkzaamheden uitgevoerd en er blijft een significant risico aanwezig op meer aanvullende werkzaamheden gezien het projectverloop tot nu toe.

De Traverse Kapellebrug is een van de oudste wegen richting België. In 1999 is voor de laatste keer het asfalt vervangen door Rijkswaterstaat. In 2007 heeft de provincie Zeeland deze weg overgenomen van het Rijk. Sindsdien is alleen klein onderhoud uitgevoerd. In de voorbereidingsfase van het project is – zoals gebruikelijk – via de risicoreservering rekening gehouden met bodemgerelateerde risico's en maatregelen om hinder te beperken. Tevens zijn mitigerende maatregelen getroffen, zoals bodemonderzoek, proefboringen en proefsleuven.

Daar waar vooraf bekend, is in het aanbestedingscontract rekening gehouden met extra kosten, bijvoorbeeld voor de afvoer van niet-herbruikbare grond. Ondanks de uitgevoerde onderzoeken is tijdens de uitvoering gebleken dat er sprake is van onvoorziene tegenvallers. Uit de werkzaamheden die in januari zijn uitgevoerd blijkt dat zelfs op locaties met een laag risico er toch tegenvallers waren bij de bodemgerelateerde werkzaamheden.

Door de opeenstapeling en omvang van de aanvullende werkzaamheden zijn de extra kosten aanzienlijk groter dan vooraf redelijkerwijs kon worden ingeschat. Voor de resterende looptijd van het project hebben de grootste risico's nog steeds betrekking op bodemgerelateerde werkzaamheden en maatregelen om hinder te beperken. Gezien het projectverloop tot nu toe is de verwachting dat deze risico's zich blijven voordoen en dat de bijbehorende kosten niet langer binnen de bestaande risicoreservering kunnen worden opgevangen.

De kosten van de reeds uitgevoerde aanvullende werkzaamheden zijn tot nu toe gedekt uit de risicoreservering, waardoor deze is teruggelopen tot circa € 0,2 mln. De inschatting is dat de risicoreservering moet worden aangevuld met € 1,5 mln.

2. Oorzaken aanvullende werkzaamheden: bodem en ondergrond

De belangrijkste oorzaak van de aanvullende werkzaamheden ligt in onvoorziene omstandigheden bij de bodemgerelateerde werkzaamheden. Bij het opbreken van de weg is gebleken dat de ondergrond aanzienlijk complexer is dan op basis van vooronderzoek kon worden vastgesteld. Aanvullende werkzaamheden zijn noodzakelijk om een stabiele en toekomstbestendige wegconstructie te realiseren. Hieronder wordt hier dieper op ingegaan.

2.1 Grond en fundering

Extra grondverwerking en -afvoer

Bij het ontgraven is gebleken dat een deel van de vrijkomende grond niet direct herbruikbaar is. Om afvoer te beperken wordt grond waar mogelijk gezeefd en hergebruikt (foto 1). Dit is duurzamer en goedkoper dan volledige afvoer, maar het zeven brengt wel extra bewerkingskosten met zich mee.

In de te zeven grond zijn onder meer natuursteen, slakken, kasseien en baksteen aangetroffen (foto 2). Niet-herbruikbaar materiaal moet alsnog worden afgevoerd, vaak in grote volumes en tegen relatief hoge stort- en transportkosten.

Niet-herbruikbare funderingslagen

Onder het asfalt is op diverse plekken een fundering aangetroffen bestaande uit keien en leem (foto 3). Dit materiaal is niet geschikt voor hergebruik en moet volledig worden ontgraven en afgevoerd.

Restanten van oude verhardingen

Onder en naast het bestaande asfalt zijn stroken met klinkers en tegels aangetroffen die niet uit eerder bodemonderzoek in de voorbereidingsfase naar voren kwamen (foto 4). Deze moeten worden verwijderd om een homogene en stabiele ondergrond te realiseren. Met name de afvoerkosten van deze materialen, vaak in aanzienlijke volumes, zorgen voor extra kosten.

2.2 Riolering en waterhuishouding

Oude riolering

Op vier locaties is over langere lengte onbekende en buiten gebruik gestelde riolering aangetroffen (foto 5). Deze kan niet in de grond achterblijven, omdat dit risico's oplevert voor de stabiliteit van de nieuwe fundering en verharding. Bovendien belemmert de aanwezigheid van deze riolering de aanleg van nieuwe kolken en rioolaansluitingen. Dit vergt het zorgvuldig uitgraven en afvoeren van de oude rioolbuizen.

Oude duikers

Op twee locaties zijn onbekende en buiten gebruik gestelde duikers aangetroffen (foto 6) die niet uit de beschikbare gegevens naar voren kwamen. Deze moeten worden uitgegraven en afgevoerd om verzakkingen en toekomstige onderhoudsproblemen te voorkomen.

2.3 Kabels en leidingen

Tijdens de werkzaamheden zijn diverse onbekende en buiten gebruik gestelde kabels en leidingen aangetroffen.

Asbestcementleidingen

Op twee locaties zijn onbekende en buiten gebruik gestelde waterleidingen van asbestcement aangetroffen (foto 7). Deze mogen uitsluitend door een gecertificeerde aannemer worden verwijderd onder strikte veiligheidsvoorschriften, wat leidt tot hogere kosten.

Oude kabels

Inmiddels zijn achttien onbekende en buiten gebruik gestelde kabels (stroom- en datakabels) aangetroffen (foto 8). Voordat werkzaamheden kunnen plaatsvinden, moet eerst worden vastgesteld of een kabel nog in gebruik is. Tot die duidelijkheid er is, moet voorzichtig en handmatig worden ontgraven. De buiten gebruik gestelde kabels worden verwijderd. Daarnaast is op sommige locaties sprake van een hoge dichtheid van kruisende kabels en leidingen, waardoor maatwerkoplossingen nodig zijn om bestaande en nieuwe aansluitingen correct te realiseren. Dit leidt tot extra uitvoeringskosten.

3. Aanvullende kosten: hinder en veiligheid

Naast bodemgerelateerde werkzaamheden zijn aanvullende kosten gemaakt om hinder te beperken en de veiligheid te waarborgen.

Dit betreft onder meer een verhoogde inzet van verkeersregelaars. Over deze inzet zijn Provinciale Staten geïnformeerd bij brief van 4 november 2025 (kenmerk 779265). De kosten van deze extra inzet over de gehele looptijd van het project worden ingeschat op circa € 0,4 mln.

4. Voortgang

De weg ligt momenteel open. De aanvullende kosten die zich in deze fase voordoen zijn noodzakelijk om het werk verantwoord en kwalitatief goed af te ronden. Het stilleggen van het werk of het doorvoeren van versoberingen in deze fase zou leiden tot hogere kosten of een maatschappelijk ongewenst eindresultaat. Vanuit het belang van bewoners, bedrijven en weggebruikers is voortzetting van de werkzaamheden noodzakelijk. De scope en doelstelling van het project blijven ongewijzigd: een vlotte en veilige weg die de leefbaarheid in Kapellebrug verbetert.

5. Dekking en ophoging investeringskrediet

Door de risicoreservering aan te vullen met € 1,5 mln. is de risicoreservering naar verwachting voldoende voor het afdekken van resterende risico's. De benodigde omvang van de risicoreservering is gebaseerd op de inschatting van de resterende risico's. Bij het inschatten van de kosten van de risico's houden we onder andere rekening met de hoeveelheid bodemgerelateerde werkzaamheden, kosten voor het verwijderen van onvoorziene kabels en leidingen, maatregelen ter beperking van hinder en extra inzet voor directievoering en toezicht op werkzaamheden van de aannemer.

Voor de aanvulling van de risicoreservering is een ophoging van het investeringskrediet met € 1,5 mln. nodig. Via de eerst volgende begrotingswijziging wordt aan PS een voorstel gedaan om het investeringskrediet op te hogen en de extra afschrijvingslasten van ongeveer € 43.000 per jaar budgettair neutraal te dekken. Dit is mogelijk door dekking uit de stelpost voor afschrijvingslasten infrastructuur. Deze stelpost is bedoeld voor het dekken van afschrijvingslasten van vervanging en renovatie van infrastructuur. In de voorjaarsnota van 2024 (paragraaf 3.2 vervanging & renovatieopgave) is het voorstel gedaan om deze stelpost in te stellen en wordt nadere toelichting verstrekt over de werking van de stelpost en de bijbehorende reserve vervanging & renovatie.

De reconstructie van de Gentsevaart komt hiervoor in aanmerking omdat er, met uitzondering van de aanleg van de rotonde, sprake is van een vervangingsopgave. Vrijwel alle kosten van de aanvullende bodemgerelateerde werkzaamheden doen zich voor bij de vervanging van de bestaande weg.

Dekking vanuit de stelpost gaat niet ten koste van andere projecten. De stelpost kent voor de komende jaren nog steeds een overschot dat wordt toegevoegd aan de reserve vervanging & renovatie. Mee- en tegenvallers op vervanging & renovatie projecten worden ook toegevoegd of onttrokken aan de stelpost. Zo is over 2025 per saldo een bedrag van circa € 0,16 mln. toegevoegd aan de stelpost.

6. Risicoprofiel en onzekerheden

Gezien het projectverloop tot nu toe is de verwachting dat de grootste risico's samenhangen met de bodemgerelateerde werkzaamheden en het ontgraven en verwijderen van onbekende kabels en leidingen. Bij het bepalen van de risico's gaat het nog steeds om een inschatting en is er sprake van onzekerheid. Het is nog steeds mogelijk dat de uiteindelijke lasten hoger of lager kunnen uitvallen.

7. Beperken van kosten

Binnen het project wordt actief gestuurd op kostenbeheersing en beheersmaatregelen. Zo worden aanvullende werkzaamheden getoetst aan contractuele afspraken en besproken met betrokken partijen, waaronder de aannemer en Stedin.

Uitgangspunt is dat aangetroffen objecten alleen worden verwijderd wanneer zij de nieuwe inrichting of constructieve stabiliteit belemmeren. Waar mogelijk en verantwoord blijven objecten in de ondergrond aanwezig om kosten te beperken en wordt dit grondig gedocumenteerd.

***De foto's zijn toegevoegd in een aparte bijlage.**