Gemeente Amsterdam

Verslag

1e klankbordgroep participatie haalbaarheidsonderzoek Da Costakade

Datum	23 april 2025
Locatie	De Ontmoetingsplek
Aanwezigen	Bewoners: Stella Bergevoet, Gaston ten Horn, Bea van Voorthuizen, Ineke Kardolus, Maarten Schaaf, Laetitia Kingford, Esther de Rooij, Els van Staveren, Fenny Michel, Rens den Hollander, Bea Stienstra, Thom Puckey, Seraphina Hassels, Veron Kosters, Els Bosma, Matthijs van Etten Huib Sneep (deskundige namens bewoners) Gemeente: Hanna Molenaar (trekker haalbaarheidsonderzoek), Nathalie Spiekerman (omgevingsmanager), Brian Man (technisch manager), Willem de Feijter (boomexpert), Lorenzo Turk (omgevingsmanager), Albèrt Duyst (trekker participatie) Kade 2.020: Stephan Laaper, Ronald van den Brink (boomexpert)
Afwezigen	Bewoners: Nils Rooijmans, Vivian Stroeken, Rian Verpalen

Agenda

1. Opening en voorstellen
2. Mededelingen en toelichting verloop van de bijeenkomst
3. Thema bomen
4. Thema maaiveld
5. Thema woonboten
6. Conclusies, vervolg en afsluiting

1 Opening en voorstellen

Albèrt Duyst heet iedereen van harte welkom bij deze eerste klankbordgroep. Uw deelname is van groot belang en uw inbreng wordt zeer gewaardeerd. U hebt zich aangemeld voor de klankbordgroep om directe invloed uit te oefenen op het beleid rondom boombehoud, de verplaatsing van woonboten en de inrichting van de kade, mits de innovatieve methode voor kadevernieuwing technisch haalbaar blijkt te zijn.

Dit is een gezamenlijk proces waarin bewoners en specialisten van de gemeente en Kade 2.020 samenwerken om tot gezamenlijke conclusies en een breed gedragen voorstel te komen. Het advies van de klankbordgroep weegt zwaar en wordt meegenomen in de besluitvorming. Het participatietraject heeft directe invloed op onze aanpak van boombehoud, woonbootverplaatsingen en de straatinrichting.

In een korte ronde stellen zowel de bewoners als de aanwezige medewerkers van de gemeente zich aan elkaar voor.

2 Mededelingen en toelichting verloop van de bijeenkomst

Alle aanwezigen van de 1e bewonersbijeenkomst hebben per e-mail het verslag ontvangen van de 1e bewonersbijeenkomst inclusief een overzicht van alle input per thema en de presentatie. In de mail wordt ingegaan op de herziene planning van het participatietraject.

Vorige week is in het kernteam afgesproken om meer tijd te nemen voor het haalbaarheidsonderzoek en het participatietraject. We hebben alles met 2 weken opgeschoven, zodat er meer tijd is voor het onderzoek, wat nodig is om alle deelvragen goed te kunnen beantwoorden. Hierdoor is er ruimte om een derde klankbordgroep in te voegen, zodat we een tussenstap kunnen maken. In de 1e klankbordgroep kunnen we deze verdiepen en verder de vragen inventariseren. In de 2e klankbordgroep kunnen we alle bevindingen bespreken en afwegen, en in de 3e klankbordgroep kunnen we de resultaten bespreken om te komen tot conclusies en een advies.

De herziene planning van de participatie ziet er als volgt uit:

- woensdag 23 april 19:00 1e Klankbordgroep
- woensdag 7 mei 19:00 2e Klankbordgroep
- woensdag 21 mei 19:00 3e Klankbordgroep
- dinsdag 27 mei 19:00 2e Bewonersbijeenkomst

De locaties voor de bijeenkomsten zijn ongewijzigd:

- Locatie klankbordgroep: De Ontmoetingsplek
- Locatie bewonersbijeenkomst: Cafe Belcampo

In deze eerste klankbordgroepbijeenkomst gaan we plenair de thema's zoals boombehoud, maaiveld (straatinrichting) en woonbootverplaatsing toelichten en grondig bespreken. Het lijkt bij nader inzien gezien de raakvlakken tussen de thema's niet handig om na een plenaire start in groepjes te werken.

We bespreken plenair achtereenvolgens de thema's zoals boombehoud, woonbootverplaatsing en maaiveld. We kijken daarbij naar de deelvragen. Per thema lichten we toe wat de vragen zijn, wat de opgave is, wat daarvoor al is uitgezocht en onderzocht en wat er nog moet gebeuren. We willen daarop reactie en waar nodig richting van de klankbordgroep.

Het doel is dat we de uitgangspunten voor boombehoud uitwerken en bepalen welke bomen behouden blijven, worden verplant of gekapt. En verder de uitgangspunten voor de verplaatsing van woonboten en de consequenties van boombehoud voor de inrichting van de straat in beeld brengen.

In de volgende klankbordgroepbijeenkomst zullen we nader ingaan op de planning, risico's en de kostenaspecten die van belang zijn bij de afweging over de innovatie methode van Kade 2.020.

3 Thema Bomen

Voor de bomen zijn in het haalbaarheidsonderzoek de volgende deelvragen geformuleerd.

- Welke bomen kunnen niet behouden blijven en waarom?
    - *Om welke redenen of afwegingen kunnen bepaalde bomen niet behouden blijven?*
    - *Op welke wijze kan de IPK-methode bijdragen aan het behoud van bomen?*
    - *Onder welke condities kunnen deze bomen behouden blijven?*
    - *Kan aan de eis voor groeiplaatsverbetering worden voldaan, wat zijn eventuele afwijkingen en wat betekent dat voor de resterende levensduur?*
    - *Welke resterende levensduur is acceptabel en is een achteruitgang (al dan niet tijdelijk) in de conditie acceptabel?*
    - *Hoe kunnen we een prikkel inbouwen om blijvend te stimuleren dat de uitvoeringsmethode wordt doorontwikkeld voor meer boombehoud?*

Willem licht toe dat we in de onderzoeksfase zitten en nog niets vastligt. Er is een ronde gemaakt door de drie boomexperts om de conditie van de bomen te beoordelen.

Er is een verschil tussen de methoden de "traditionele" methode en de "innovatieve" methode van Kade 2.020. Bij de traditionele methode doet de kadelijn er niet toe, vanwege de benodigde werkruimte. Hier worden alle bomen gekapt, zoals bij watervak 4. Dat maakt de uitvoering van de kadevernieuwing en maaiveldinrichting makkelijker. Iedere kade heeft zijn eigen specifieke dingen. Er zijn bij de Da Costakade veel aspecten en variabelen die in verband staan met elkaar, die bepalend zijn voor boombehoud waarnaar gekeken moet worden naast de conditie.

- Conditie van de bomen en onverenigbaarheid
- Kadelijn en kademuur dikte
- Overige werkzaamheden zoals rioolvervanging
- Noodconstructie
- Herinrichting maaiveld
- Aanleg nieuwe voorzieningen zoals walkasten, rioolvervanging en regenwaterbezinkputten
- Groeiplaatsverbetering

Ronald legt uit dat het voor Huib en hem belangrijk is om zelf ook de conditie van de bomen te beoordelen. Drie bomen hebben een slechte conditie, waarvan twee al afsterven. Een daarvan is de boom met hedera (klimop) rond de stam. Er is gekeken naar de positie van de bomen. De afstand van de bomen tot de kademuren verschilt per kant: aan de westkant is deze 2,20 meter en aan de oostkant op 1,30 meter.

De uitvoeringsmethode van 2.020 heeft dan wel beperkte invloed op de boom. Maar is bij ieder project altijd invloed op de conditie van de boom, omdat bijvoorbeeld de bestrating eruit gaat en er nieuwe inrichting terugkomt. Oppervlakkige wortels zijn bijvoorbeeld niet altijd te behouden. Kabels en leidingen, onder andere voor de woonboten, hebben impact op de wortels. Om deze reden is de

gemeente kritisch op de conditie, want door een project is er altijd enige nadelige invloed op de conditie. Willem laat een aantal voorbeelden zien, onder andere van de Lijnbaansgracht.

Onverenigbaarheid speelt bij een groot bepaalde iepensoorten. Deze iepen staan ook op de Da Costakade. Iepen waren in jaren 70-90 relatief moeilijk te stekken, tegenwoordig kan dit wel. Dit zijn bomen waarbij bij het stekken het wortelgestel en de boom zelf op elkaar zijn gezet. De vergroeiing gaat niet altijd goed. In de praktijk maakt een boom dan nieuwe wortels en stoot de oude wortels af. Daardoor is het risico groot dat de boom instabiel wordt. Op de kade staan 17 bomen die mogelijk met onverenigbaarheid kampen. Vier bomen worden nader onderzocht, omdat deze mogelijk kampen met serieuze problemen met onverenigbaarheid. Dat moet nog definitief worden vastgesteld. De bomen met afwijkende wortels zijn verdacht. De boomdeskundigen gaan kritisch kijken naar de toekomstwaarde van de bomen die mogelijk onverenigbaar zijn. De vier verdachte bomen worden nog een keer vrijgegraven voor een nadere technische beoordeling. Huib en Ronald zien nu al afwijkingen welke duidelijk hierop wijzen, lichte scheefstand, aan 1 zijde wortelaanzet en bij 2 bomen lijkt er geen wortelgestel te liggen onder de grond.

Ook de andere bomen worden nader bekeken met nader onderzoek door de stamvoet van de bomen vrij te maken door te graven. De gemeente Amsterdam heeft om onverenigbaarheid uit te sluiten een eigen kweekcontract om problemen met onverenigbaarheid voor nieuw te planten bomen te voorkomen.

Willem laat zien hoe de kadelijn en de dikte van de kademuur van invloed zijn op de ruimte voor kademuurvervanging met boombehoud. Aandachtspunten zijn beworteling langs de kademuur, omdat daar meer vocht zit. De afstand van de boom tot de kademuur is van belang. En verder de hoogte van de kroon, omdat eronder wordt gewerkt. De dikte van de kademuur is van belang bij de vervanging van de kademuur. Er wordt in de methode Kade 2.020 een schijf van de kademuur afgezaagd, waardoor maar 35 tot 40 cm nodig is. En als de kademuur breder is, bijvoorbeeld 60 cm, dan kom je met de vervanging van de kademuur niet bij de wortels. De kadelijn is niet recht door slingers en uitbuikingen. De kadelijn moet daar weer terug naar de oorspronkelijke plek en dan komt de nieuwe kademuur achter de oude kademuur te liggen, en in de wortels van de boom, en dan kan een boom niet behouden blijven.

Vanuit Kade 2.020 is vorige week de kade ingemeten, licht Stephan Laaper toe. Aan beide zijden laten de laatste monitoringgegevens vanuit de gemeente Amsterdam zien dat de vervorming op de aansluiting vleugelmuur-kade 10-15 cm zou zijn. De vraag is of dit wel klopt en of de gehele vervorming over de kades daarmee met 10-15 cm te ver naar voren is weergegeven ten opzichte van werkelijkheid. Dit is belangrijk voor de beoordeling van boombehoud en wordt daarom nogmaals gecontroleerd.

Als de monitoring Kade 2.020 klopt, lijkt de 0302-zijde kansrijk met 10-15 cm meer metselwerk ruimte ten opzichte van de monitoringgegevens van PBK voor de haalbaarheid Kade 2.020. In het middendeel is de uitbuiking groter en is de beschikbare ruimte voor boombehoud kritischer. Dit gaan de boomexperts straks in het kader van de BEA (Boomeffectrapportage) buiten controleren door het maken van profielsleuven. Aan de zijde bij beide noodconstructies wordt een sloop-nieuwbouwoplossing voorgesteld. Voor deze zijde gaan we bekijken of een nieuwe kadelijn in het middengedeelte van de kade (tussen noodconstructies) kan worden aangepast ten opzichte van het huidige uitgangspunt, zodat hier boombehoud mogelijk is.

Kade 2.020 gaat in beeld brengen welke aanpassing ten opzichte van de huidige nieuwe kadelijn nodig is voor boombehoud aan beide zijden van de kademuur. Deze kwestie moet in samenspraak met verschillende stakeholders (Waternet en de Commissie Omgevingskwaliteit) worden besproken. De Commissie Omgevingskwaliteit weegt naar verwachting ook het belang van de doorgaande boomstructuur op de grachten mee.

Vanuit de archieven weten we dat de rode kadelijn overeenkomt met de voorgestelde kadelijn. We hebben gekeken naar historische tekeningen van 130 jaar geleden.

Het verloop van de kadelijn wordt getoond. Aan de evenzijde (westzijde) buigt de kadelijn flink uit. De kadelijn komt nog meer naar binnen. De grootste uitbuiking is over vele jaren ontstaan en de bomen staan hier niet meer in een rij.

"Of de huidige kadelijn niet kan worden behouden," wordt gevraagd. Dat is een afweging die gemaakt moet worden door de hiervoor genoemde instanties. Op de plekken waar nu een noodvoorziening staat, is de uitdaging om de kade te vernieuwen met de methode Kade 2.020 groot. We voorzien nu dat de kademuur ter plaatse van de noodconstructies geheel gesloopt moeten worden, waardoor de bomen mogelijk niet behouden kunnen blijven. Het is nu nog te vroeg om conclusies te trekken.

Willem geeft aan dat er nog kritischer gekeken zal naar de verplantings-mogelijkheden van bomen. Voor jonge bomen kan dat prima. Bij grotere bomen lukt dat niet vanwege de beperkingen van materieel. Liefst verplanten we bomen direct naar de nieuwe plek. Lukt dat niet, dan gaan de bomen tijdelijk naar de bomencamping. Amsterdam heeft twee bomencampings. Hoe het hier gaat lopen weten we nog niet, omdat het afhankelijk is van onder andere de conclusies met betrekking tot de kadelijn.

4 Thema Maaiveld

Voor het maaiveld zijn in het haalbaarheidsonderzoek de volgende deelvragen geformuleerd.

- Wat zijn de kansen en implicaties voor het maaiveldontwerp (zoals autoparkeren, walkasten) en kabels en leidingen, en zijn die oplosbaar en acceptabel?
    - *Welke impact heeft het behouden van bomen voor het ontwerp van het maaiveld?*
    - *Wat zijn de benodigde aanpassingen en conflicten met het Definitief Ontwerp maaiveld?*
    - *Wat betekent het aantal woonbootverplaatsingen binnen het watervak voor de walkasten?*
    - *Met welke maatregelen kan de IPK-methode om de bestaande transformator heen werken en wat is de impact hiervan?*

Brian Man geeft een toelichting op de kaders voor de inrichting. Het huidige profiel heeft schuin parkeren en één keer langs parkeren. Het nieuwe grachtenprofiel is het uitgangspunt. Het gaat uit van twee keer langsparkeren en een bredere stoep. De rijbaan is iets breder, met 3,85 meter, zodat fietsers in twee richtingen op de kade kunnen fietsen. Langs de kadezijde is een uitstap-/loopstrook.

De uitgangspunten en principes van het ontwerp voor de straatinrichting Da Costakade zijn bestuurlijk vastgesteld. De bomen staan op 13 meter hart op hart. In het watervak 3 gaat het om 14 bomen per kant. Dat is de ideale situatie. Tussen de bomen passen precies twee parkeerplaatsen. De nieuwe bomen zijn 10 – 15 jaar oud als ze van een kwekerij komen. Dat zijn bomen van 10 cm in doorsnede op 1,10 meter. Dat is plantmaat 30-35. In het ontwerp wordt de trafo verplaatst van de ene naar de nieuwe kant van de kade, omdat eerst een nieuw exemplaar gebouwd moet worden.

Op het trottoir aan de gevelzijde kunnen geen bomen worden geplant vanwege kabels en leidingen bovendien zorgen de kronen van de bomen, die uiteindelijk tot aan de geven groeien, voor hinder.

Per watervak is ruimte om details nader in te vullen. Het definitief ontwerp voor watervak 4 is definitief vastgesteld. Voor watervak 3 moet dat nog gebeuren. Dat is in afwachting van dit traject aangehouden. Als we weten welke bomen blijven staan, wat dat betekent, en wanneer we in dit traject de implicaties vaststellen, kan straks rekening hiermee gehouden worden bij het definitief ontwerp voor de straatinrichting voor watervak 3. Zodra dit ontwerp in concept gereed is, kunnen we de resultaten laten zien tijdens een nog te organiseren inloopbijeenkomst.

Het uitgangspunt voor het huidige ontwerp is dat de nieuwe bomen op een gelijkmatige afstand van elkaar met voldoende boomgroeiplaats worden geplant. Boombehoud betekent dat het ontwerp van de straatinrichting op onderdelen aangepast moet worden.

Brian Man licht de implicaties toe per onderdeel van de straatinrichting.

Element	Aspect	Implicaties
Bomen	Onderlinge afstand	Huidig ritme bij niet verplantbare bomen. De verplantbare bomen indien nodig voor het maaiveld-ontwerp verplanten en optimaliseren groeiplaatsverbetering. Voorkeur om conditioneel slechte bomen nu te verwijderen en te vervangen.
	Afstand bomen vanaf de kade	In geval van behoud van bomen, blijven de huidige verschillen tussen 0301 en 0302 qua afstand van de bomen tot de kade bestaan, zodat de profielen van de kades er anders uit blijven zien
	Aantal	Hetzelfde als huidig aantal bomen
Parkeerplekken	Verdeling	Mogelijk enkele plekken naar woningzijde Aantal huidig: 110 Aantal ontwerp: 79 Indicatief minder parkeerplaatsen bij boombehoud (alle bomen): ca. 4 – 6 in WV3
	Aantal	Minder plekken, effect parkeernorm te overleggen met Ruimteregie gemeente
Fietsparkeren	Positie en aantal	Restruimte tussen parkeervakken benutten, meer fietsparkeerplaatsen aan de kadezijde Aantal huidig: 200 Aantal ontwerp: 212 Indicatief meer fietsparkeerplaatsen bij boombehoud (alle bomen): ca. 15 - 25 Extra plekken bij woningcomplexen met hoge behoefte
Rijweg	Breedte en positie	Mogelijk verschuiven richting de gevel ivm afstand te behouden bomen tot de kade
Voetpad	Breedte	Mogelijk versmalling tov het huidige ontwerp ivm afstand te behouden bomen tot de kade
Walkasten	Positie	Optimaliseren tov wortels te behouden bomen en tov aansluitingen boten
Afvalcontainers		Ongewijzigd
Bankjes		Ongewijzigd (in watervak 3 geen bankjes gepland)
Toegang tot woonboten		Optimaliseren met extra ruimte door restruimte parkeren Loopstrook langs kadezijde blijft
Verlichting		Nieuwe lichtmastberekening nodig ivm behoud bomen en een andere wegprofiel
Laadpalen		Ongewijzigd
Geveltuinen		Ongewijzigd
Trafo's		Wordt nu verplaatst. Afhankelijk van de uitkomst haalbaarheidsonderzoek kade2.020 wordt met Liander overlegd of verplaatsing nodig is.
Overige voorzieningen servicestrook		Ongewijzigd
Gehandicapten parkeerplaatsen		Ongewijzigd
Laad- en losplaatsen (met venstertijden)		Ongewijzigd (in watervak 3 geen laad- en losplekken)

Gevraagd wordt waarom er nog steeds zwaar verkeer op de kaders rijdt en hoe dat straks gaat. Brian licht toe dat de kades zijn gebouwd voor paard en wagen. Nu gaan we bouwen volgens de huidige eisen en na het vernieuwen is volledig geschikt voor zwaar verkeer. Albèrt geeft aan dat er wel beperkingen opgelegd van maximaal 7,5 ton in de binnenstad en ook op een deel van de Da Costakade.

Rijweg verschuiving is mogelijk nodig in geval van boombehoud, omdat de bomen te dicht op de rijweg komen te staan wat de wortels onnodig zou belasten.

Ieder woonboot krijgt een eigen walkast en dat heeft ook effect op de inrichting van de straat.

Het ontwerp wordt er braaf gevonden. Bewoners hopen op enige 'anarchie' waardoor de kade karakter krijgt.

5 Thema woonboten

Voor de woonboten zijn in het haalbaarheidsonderzoek de volgende deelvragen geformuleerd.

- Op welke wijze kan de IPK-methode bijdragen aan de vermindering van woonbootverplaatsingen (binnen en buiten watervak)?
    - Wat zijn de belangen van bewoners in relatie tot de woonbootverplaatsingen, kijkend naar de IPK-methode?
    - Welke woonboten in WV3 lijken het meest beperkt te worden voor verplaatsing?
    - Zijn er mogelijkheden om proces ligplaatsvergunning aan te passen op woonbootverplaatsingen binnen het WV?
    - Wat zijn de randvoorwaarden voor het verplaatsen van de woonboten vanuit IPK-methode uitgaande van een optimale uitvoeringsaanpak en wat is hierin de beweegruimte?
    - Kan worden voldaan aan de eisen conform het BLVC-kader?
    - Wat kan de uitvoering van Kade2.020 betekenen voor het aantal verplaatsingen van woonboten?
    - Wat kan de uitvoeringsfasering van Kade2.020 betekenen voor de duur van woonboot op tijdelijke ligplaatsen elders?
    - Wat kan de uitvoeringsfasering van Kade2.020 betekenen voor de duur van ligplaatsen van woonboten binnen het watervak?
    - Wat is de impact voor woonbootbewoners wanneer zij in het watervak blijven liggen tijdens de werkzaamheden (aan de kade en op het maaiveld)?

Stephan geeft een toelichting op de scenario's. Drie scenario's zijn beschouwd.

- A woonbootverplaatsingen binnen en buiten het watervak
    - Essentie: als we aan één zijde helemaal willen werken, moeten er woonboten het rak uit.
    - Dit betekent niet dat de woonboten welke in de plaatjes getekend zijn, ook daadwerkelijk de woonboten zijn welke verplaatst moeten worden.
- B woonbootverplaatsingen buiten het watervak
    - Alle woonboten gaan het watervak uit met als doel zoveel mogelijk werkruimte, om aan twee zijden tegelijkertijd te kunnen werken en daarmee meer efficiënt.
    - Boten kunnen eerder terug
- C dubbelleggen

Opgemerkt wordt dat een aantal boten echt niet weg kunnen.

Gevraagd wordt of er in kleinere werkvakken gewerkt kan worden. Dat is naar verwachting duurder, mede omdat het langer duurt. Bij de eerste bijeenkomst is op basis van de presentatie het beeld ontstaan

dat er geen boten het watervak uit hoeven vanwege de kleine werkvakken van 5 meter waarin wordt gewerkt. Het is een misverstand dat dit uitgangspunt is. Het werken in kleinere werkvakken is een wenselijke optie voor woonbootbewoners, omdat dan minder boten verplaatst hoeven te worden en er meer parkeervakken toegankelijk blijven tijdens het werk.

Bij de noodconstructie is een groter ponton nodig en daar vraagt het dubbel te leggen vanwege veiligheid om extra maatregelen tijdens bepaalde werkzaamheden. Zo mag niemand aanwezig zijn op de woonboten als de damwand wordt getrokken.

Voor de werkzaamheden aan de kade is het noodzakelijk dat boten dubbel worden gelegd aan een tijdelijke steiger. Hierdoor hebben de boten langs de kade tijdelijk geen uitzicht. Gedurende deze periode moeten bewoners rekening houden met enkele ongemakken:

Over het algemeen wordt er vanaf het water gewerkt, met uitzondering van het zagen, wat vanaf het land plaatsvindt.

De geluidsproductie tijdens de werkzaamheden is vergelijkbaar met het normale stadsgeluid, maar dit kan hinder veroorzaken. Boten die aan de steiger dubbelleggen, kunnen meer last hebben van de gevolgen van de golfslag. De werkzaamheden omvatten ook zagen, dit gebeurt in een geluiddempende tent. Het trillen van de damwand kan aanzienlijke geluidsoverlast veroorzaken. Bovendien zullen grotere pontons met zwaarder materieel, die worden gebruikt voor het trekken van de damwand, extra golfslag creëren. Het zagen van de kademuur wordt ook met een geluidstent uitgevoerd.

Aan de zijde waar gewerkt wordt, is parkeren niet toegestaan vanwege de bouwveiligheidszone. Dit is belangrijk voor de veiligheid van zowel de bewoners als de werkzaamheden.

Bewoners moeten zich voorbereiden op de periode waarin de boten tijdelijk zonder uitzicht zullen zijn. Het is van belang om hierover in gesprek te gaan en te onderzoeken hoeveel tijd het dubbelleggen van de boten in beslag neemt en of bewoners bereid zijn deze overlast te accepteren. In geval van dubbelleggen is het waarschijnlijk niet mogelijk om de drijvende objecten bij de boten te behouden.

Bewoners die in het rak blijven, moeten zich realiseren dat zij op een bouwplaats wonen.

Totale bouwtijd 2,5 jaar. Uitgaande van 5 meter per week. Dan kom je op 2 jaar en bij noodvoorziening duur het langer. De voorzichtige verwachting van Stephan is dat dit een half jaar langer duurt. De uitvoeringsduur van de traditionele methode is ook 2,5 jaar.

Er zijn wel enkele boten die wegwillen is de verwachting. Twee willen sowieso graag weg, wordt gemeld. Dan nog steeds dubbelleggen. Mogelijk zijn er nog meer boten die wel weg willen.

6 Conclusies, vervolg en afsluiting

De aanwezigen kijken terug op een geslaagde avond, waarin de verstrekte informatie helder en zo compleet mogelijk werd gedeeld.

Gezien het feit dat er meer aanwezigen waren dan verwacht, en het waarschijnlijk is dat dit bij de volgende bijeenkomst weer het geval zal zijn, is er een verzoek om een groter scherm en een betere geluidsinstallatie. Niet iedereen was immers goed te verstaan.

Daarnaast wordt gevraagd of de presentatie samen met het verslag kan worden meegestuurd. Ook is er een verzoek om het verslag tijdig te versturen. Vooraf zal er ook een korte agenda worden gedeeld.

Albèrt bedankt iedereen hartelijk voor hun aanwezigheid en bijdragen.