



# VERSLAG CONTROLE SKÛTSJE Ut en Thús

IFKS - Commissie Technische Zaken

Publicatiedatum: 08-02-2026

## Inhoud

1. Inleiding .....	2
2. Registratie skûtsje.....	2
3. Waarnemingen CTZ.....	2
4. Afmetingen.....	4
5. Overige afmetingen .....	4
6. Plaatdiktes .....	5
7. Proces rondom verbouwing .....	5
8. Conclusies .....	6
9. Slotconclusie van de CTZ.....	7
Bijlage A   Uittreksel van de meetgegevens.....	8
Bijlage B   Kadastrale inschrijving .....	9
Bijlage C   Foto's nieuw middenschip met oude berghoutsgang .....	10
Bijlage D   Originele brandmerk .....	12
Bijlage E   Meetmerk BB-zijde achterschip .....	13
Bijlage F   Raamspant t.h.v. mastkoker en V-vormige vrangen .....	14
Bijlage G   Aanstroken kop met nieuwe middenschip .....	15
Bijlage H   Communicatie per WhatsApp met voorzitter CTZ.....	18
Bijlage I   Communicatie per E-mail .....	24
Figuur 1 Maatvoering Skûtsje .....	4
Figuur 2 WhatsApp 10/09/2025 .....	18
Figuur 3 WhatsApp 14/09/2025 .....	19
Figuur 4 WhatsApp 15/9/2025.....	20
Figuur 5 WhatsApp 12/11/2025 .....	20
Figuur 6 WhatsApp 29/11 en 01/12/2025 .....	21
Figuur 7 WhatsApp 10/12 en 23/12/2025 .....	21
Figuur 8 Bijlage 1 communicatie 10/12/2025 .....	22
Figuur 9 Bijlage 2 communicatie 10/12/2025 .....	22
Figuur 10 Bijlage 3 communicatie 10/12/2025 .....	22
Figuur 11 Bijlage 4 communicatie 10/12/2025.....	23
Figuur 12 Bijlage 5 Communicatie 02/02/2026 .....	

## 1. Inleiding

Naar aanleiding van de renovatie van het Skûtsje Ut en Thús is er vanuit de leden van de IFKS een alarmerende brief gestuurd aan het bestuur van de IFKS. Het bestuur van de IFKS heeft daarop besloten tijdens een extra ingelaste vergadering van 1 febr. jl. om een controle uit te voeren door de commissie technische zaken (CTZ) op de verbouwwerkzaamheden aan het Skûtsje Ut en Thús bij de firma Cees Zijsling Techniek B.V. aan De Iendrachtwei 4 te IJlst.

Deze controle is uitgevoerd op woensdagmiddag 4 februari 2026 13.00 uur door de volgende leden van de CTZ:

1. Walle Hoekstra, voorzitter
2. Robin Hoekstra, lid
3. Froukje Osinga, lid vertegenwoordiger schippers.
4. Willem Weijts, lid

De controle werd uitgevoerd in het bijzijn van schipper Luuc Elzinga.

## 2. Registratie skûtsje

Het Skûtsje Ut en Thús is als volgt geregistreerd:

Meetnummer L 1808 N , doorgehaald meetnummer: L1183 N (zie bijlage A)  
Brandmerk: 390 B LEEUW 1954 (zie bijlage B)  
Gebouwd in 1910 bij Murk Brandsma te Franeker.

## 3. Waarnemingen CTZ

De CTZ heeft bij het aanvangen van de controle duidelijk gemaakt aan de aanwezigen dat zij objectief een controle uit zal voeren aan de hand van feitelijke vaststellingen en metingen. Dit betreft een omschrijving van de delen welke nieuw- en oud zijn en het verrichten van metingen van lengte, breedte, holte, plaatdiktes en verhoudingen van het schip zoals omschreven in hoofdstuk 2 van de Omschrijving Scheepsuitrusting (OS)

De situatie zoals aangetroffen was als volgt:

Er lag een casco van een skûtsje met duidelijk waarneembaar een oude kop en een oude kont met daar tussenin een volledig nieuw middenschip voorzien van een oude berghoutsgang met bergplaat (wellingplaat) en een deel van de bovenste huidgang welke over gaat in het boord (boeisel). De boorden zelf zijn geheel vervangen tot ca. 15 cm onderdeks (zie foto's in Bijlage C) De nieuwe delen zijn duidelijk te herkennen en te

onderscheiden van de oude delen door de rode kleur (primer), alle oude delen van het skûtsje zijn grijs van kleur.

Ten tijde van de controle waren de loefhouder (voorscheg) met een deel van de stevenbalk verwijderd evenals de achterscheg. Deze waren nog wel aanwezig. Het volledige originele middenschip incl. dek, den, spanten, roef, mastkoker, etc. was niet aanwezig en zou naar zeggen zijn vernietigd. De CTZ heeft dus geen vergelijk kunnen maken tussen het nieuwe middenschip en het oude originele middenschip.

In het potdeksel SB-achter is het originele brandmerk terug te vinden van het schip “Twee Gebroeders” nu bekend als “Ut en Thús”. Hiermee is bewezen dat dit het originele achterschip is van het skûtsje “Ut en Thús” (zie foto in bijlage D).

BB-achter aan het buitenkant van de romp is een meetmerk aangetroffen van de beide bekende metingen te weten L1183N en L1808N. Dit merk is duidelijk uit de romp van het originele skûtsje gesneden en in de nieuwe romp aangebracht (gelast) (zie bijlage E). De overige 3 merken (BB-voor, en SB-voor en achter) zijn verloren gegaan tezamen met de rest van het originele skûtsje.

Het nieuwe middenschip is opgebouwd volgens een moderne scheepsbouwkundige constructie methode middels stripspanen (60x8mm) aan de binnenkant van de huid en gezette plaatvrangen (160x40x4mm) op het vlak.

De riiswaring (den) is gemaakt uit één gezet profiel van 6mm dik. De scheerbalk is samengesteld uit twee vierkante kokers welke vast zijn aangebracht. In het ruim zijn twee vaste stalen trappen aangebracht.

De kielplaat van het nieuwe middenschip bestaat uit twee platen met op het hart van het schip een stompe lasnaad. De bodem van het skûtsje heeft duidelijk een lichte V-vorm. De langsscheepse overgangen (landen) tussen de huidgangen onderling en de huidgang en de kielplaat zijn stomp uitgevoerd i.p.v. overnaads zoals dit bij een origineel skûtsje wel het geval is. Ter hoogte van de mastkoker en het voorschild van de roef is een extra sterk raams pant aangebracht. (zie bijlage F)

Aan de voor- en achterzijde is het middenschip aangestroomt met de originele kont en de aanwezige kop van het skûtsje. Opvallend hierbij is dat de aanhechting van de kop aan SB ter hoogte van de wellingplaat niet strookt met het nieuwe middenschip. Dit verschil bedraagt ca. 100mm. (zie bijlage G)

## 4. Afmetingen

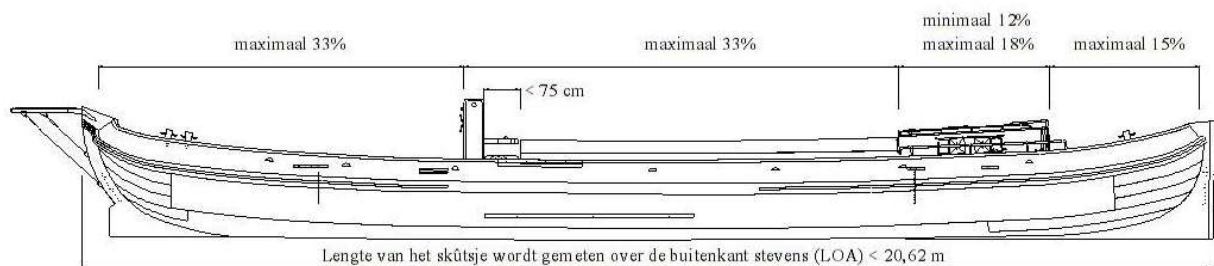
Dit zijn de afmetingen zoals deze geregistreerd zijn in de meetgegevens van de Liggers Scheepsmetingsdienst, het meetformulier Minimum Eigen Gewicht van de IFKS en de bevindingen bij de controle.

Afmeting (M)	Meetformulier IFKS 2016	Liggers	Controle 4/2/26
Lg:	19,89	17,19	19,900
Bg:	3,670	3,70	3,675
Hg:	1,181		1,167
Waterverplaatsing:		38,389 ton	

## 5. Overige afmetingen

Naast lengte, breedte en holte zijn ook de verhoudingen van het skûtsje gecontroleerd aan de hand van hoofdstuk 2 van de omschrijving scheepsuitrusting.

Gemeten waarden in m:



Figuur 1 Maatvoering Skûtsje

Meetwaarde	Afstand	Percentage LOA
Loa:	19,900	100 %
Afstand mastkoker:	6,375	32 %
Lengte mastkoker:	0,340	
Afstand Den:	0,750	= 0,75 m.
Lengte Den:	6,210	
Lengte Den plus Mastkoker:	6,550	32,9 %
Lengte roef dak:	2,705	13,6 %
Lengte roef aan dek:	2,805	14,1 %
Achterdek:	2.860	14,3 %
Boa:	3.715	
Binnen breedte 1 <sup>e</sup> spantvak na de mast:	3,598	
Binnen breedte 3 <sup>e</sup> spantvak na de mast:	3,610	
Binnen breedte 5 <sup>e</sup> spantvak na de mast:	3,675	Grootste breedte
Binnen breedte 7 <sup>e</sup> spantvak na de mast:	3,640	
Binnen breedte 9 <sup>e</sup> spantvak na de mast:	3,620	

## 6. Plaatdiktes

De plaatdiktes van de huidgangen en dekken zijn op 3 plekken in het schip ultrasoon gemeten en hebben de volgende waarden gemeten in mm:

Meting	Rompdeel	Min waarde OS Hfd 2.	Gemeten waarde
1	Boord (boeisel) BB nieuw	Vlak en huid platen 5 mm	4,0 mm
2	Boord (boeisel) BB oud	Vlak en huid platen 5 mm	5,7 mm
3	Huidgang BB nieuw	Vlak en huid platen 5 mm	5,0 mm
4	Kimplaat BB nieuw	Kiel en kimplaten 6mm	6,0 mm
5	Huidplaat BB nieuw	Vlak en huid platen 5 mm	5,0 mm
6	Kielplaat BB nieuw	Kiel en kimplaten 6mm	6,0 mm
7	Kielplaat SB nieuw	Kiel en kimplaten 6mm	6,0 mm
8	Huidplaat SB nieuw	Vlak en huid platen 5 mm	5,0 mm
9	Kimplaat SB nieuw	Kiel en kimplaten 6mm	6,0 mm
10	Huidgang SB nieuw	Vlak en huid platen 5 mm	5,0 mm
11	Boord (boeisel) SB oud	Vlak en huid platen 5 mm	5,3 mm
12	Boord (boeisel) SB nieuw	Vlak en huid platen 5 mm	4,0 mm
13	Voordek nieuw	Dekplaten en roefdak 4 mm	4,0 mm
14	Achterdek nieuw	Dekplaten en roefdak 4 mm	4,0 mm

De wellingplaat is bestaand.

## 7. Proces rondom verbouwing

In de aanloop naar de verbouw van het skûtsje Ut en Thús heeft de schipper meerdere malen contact gehad met de voorzitter van de CTZ. Deze uitwisseling van communicatie rondom de verbouwing ging gefragmenteerd deels per whatsapp en deels per e-mail (zie bijlage H en Bijlage I).

Overeenkomstig art. 0.1.3. dienen voorgenomen ingrepen, veranderingen aan de romp, etc. vooraf schriftelijk met de omschrijving van de voorgenomen werkzaamheden aan de CTZ gemeld te worden. Het begin, de duur en het gereed zijn van het werk dient eveneens bij de CTZ gemeld te worden.

Er waren tot voor kort geen afspraken gemaakt voor een controle. Laatste contact wat er geweest is tussen de voorzitter van de CTZ en de schipper zijn de appjes van 9 december jl. waarin de schipper een “worst case scenario” benoemd en de voorzitter van de CTZ ze succes wenst.

## 8. Conclusies

Gezien de bevindingen van dit rapport komt de CTZ tot de volgende conclusies:

1. De schipper heeft aantoonbaar aangekondigd bij de CTZ dat hij voornemens is aanpassingen te doen aan het skûtsje “Ut en Thús”
2. Uit de gefragmenteerde communicatie is echter niet concreet op te maken wat die exacte ingrepen zouden omvatten en hoe dit uitgevoerd zou gaan worden. Er is alleen concreet aangegeven dat de dekken zouden worden vervangen en er slechte plekken in het vlak, kimmten, kattesporren en spanten vervangen zouden worden. Ook is er gesproken over het verstevigen van de romp, maar dit is ook niet nader geconcretiseerd. Er is daarmee niet voldoende voldaan aan de melding aan de CTZ zoals omschreven in art. 0.1.3. van de OS.
3. Vanuit de communicatie is niet gebleken wanneer exact zou worden aangevangen met de werkzaamheden, wat de duur zou zijn en wanneer de werkzaamheden gereed zouden zijn. Ook daarmee heeft de schipper niet voldaan aan art. 0.1.3. van de OS.
4. Het bijna volledig vervangen van het middenschip, welke constructief op een moderne manier gefabriceerd is en niet op de traditionele manier zoals een geklonken skûtsje, staat in geen verhouding tot hetgeen er vooraf gecommuniceerd is met de voorzitter van de CTZ. Laat staan dat hier toestemming voor zou zijn gegeven.
5. Er is niet vast te stellen of de aanwezige kop van het skûtsje afkomstig is van de Ut en Thús, dit geldt ook voor de wellingplaat aan beide zijden.
6. Omdat het originele middenschip, zonder de CTZ daarvan in kennis te stellen, is afgevoerd en vernietigd is niet vast te stellen of er niks gewijzigd is aan het oorspronkelijke ontwerp of lijnenplan. De CTZ kan daarom niet uitsluiten dat er in strijd met art. 0.1.2. van de OS verbouwd is.
7. De huidige uitvoering van het nieuwe ruim en luikenkap is naar mening van CTZ niet in overeenstemming met hoe dit was bij skûtsjes toen deze als bedrijfsvaartuig in gebruik waren. De nieuwe den (uit gezet profiel) in combinatie met een vast aangebrachte scheerbalk geeft het schip meer langsscheepse sterkte dan een traditioneel skûtsje.
8. Doordat het gehele middenschip vervangen is wordt niet voldaan aan art. 2.5. van de OS. De CTZ ziet het geheel vervangen van het middenschip niet als restauratie als bedoeld in dit artikel.
9. De vastgestelde maten, gebruikte plaatdiktes en verhoudingen zijn in overeenstemming met de OS behoudens de bovenste huidplaat van de romp welke over gaat in de boorden (boeisel). Deze plaat was oorspronkelijk ruim 5mm dik en is nu vervangen door een 4mm dikke plaat.
10. In de communicatie (e-mail van 1-12-2025) vraagt de voorzitter van de CTZ om de beoogde aanpassingen aan de roef te verduidelijken middels een tekening; deze is nooit ontvangen.

## 9. Slotconclusie van de CTZ

Wanneer de schipper Luuc Elzinga een plan tot verbouwing had ingediend waarin gedetailleerd omschreven stond wat er nu aan werkzaamheden is uitgevoerd dan had de CTZ dit plan afgekeurd.

De CTZ is, gezien bovenstaande conclusies, van mening dat het skûtsje “Ut en Thús onrechtmatig verbouwd is en er niet wordt voldaan de Omschrijving Scheepsuitrusting.

## Bijlage A      Uittreksel van de meetgegevens

### Liggers Scheepsmetingsdienst: Details over het schip Twee Gebroeders

Meetnummer: L1808N				
<b>Meetnummer:</b> L1808N	<b>District:</b> Leeuwarden	<b>Meetdatum:</b> 25 januari 1929	<b>Meetplaats:</b> Leeuwarden	<b>Eerste meting?:</b> Nee
<b>Naam schip</b> Twee Gebroeders		<b>Opmerking bij naam schip:</b> -		
<b>Scheepstype:</b> motorschip 18 pk	<b>Materiaal:</b> ijzer	<b>Werk:</b> Brandsma	<b>Plaats werk:</b> Franeker	<b>Bouwjaar:</b> 1910
N.B. De werf staat niet in de ligger, maar is uit andere bronnen toegevoegd.				
<b>Lengte:</b> 17,19 meter	<b>Breedte:</b> 3,70 meter	<b>Inzinking:</b> -	<b>WATERVERPLAATSING:</b> 38,389 ton	
<b>Eigenaar:</b> Gebrs. H. en G. Visser		<b>Domicilie:</b> Eernewoude	<b>Opmerking bij eigenaar:</b> -	
Er bestaat een <b>Vorige meting</b> voor dit schip onder meetnummer: <a href="#">L1183N</a> (Klik op het nummer om de details te zien. Daarna komt u terug in dit scherm.)				
Opmerkingen				
<b>Opmerking uit ligger:</b> -	<b>Aanvullende info:</b> Eigendomsgegevens aangevuld uit ligger Binnenmeetbrieven Groningen 1		<b>Literatuur:</b> -	<b>Status:</b> -
Scans van de liggers				
Een scan van de originele registratie van deze meting is terug te vinden bij het Maritiem Museum Rotterdam onder nummer: <a href="#">H1967_162</a> (Klik op het nummer om de scan te bekijken. Opent in een nieuw venster. Vergeet niet het venster weer te sluiten als u ermee klaar bent.)				
Een scan van de originele registratie van deze meting is terug te vinden bij het Maritiem Museum Rotterdam onder nummer: <a href="#">H1968_135</a> (Klik op het nummer om de scan te bekijken. Opent in een nieuw venster. Vergeet niet het venster weer te sluiten als u ermee klaar bent.)				
Kadaster				
<b>Brandmerk:</b> 390 B Leeuw 1954		<b>Opmerking:</b> -		
<p>Het kadaster hield mutaties rond een brandmerk bij op kaarten. De voorkant van iedere kaart bevatte de scheeps- en eigendomsgegevens, de achterkant hypotheekgegevens. Als er veel wijzigingen in de teboekstelling kwamen dan werden er vervolgkaarten gebruikt. Daarnaast vereiste de wet per brandmerk een "Getuigschrift van branding", een bewijs dat het brandmerk ook werkelijk op het schip is aangebracht.</p> <p>De kaarten en/of getuigschriften voor dit brandmerk zijn bewaard gebleven en ingescand.</p> <p>U kunt de scans bekijken met de verwijzingen hieronder. Klik op een regel om de betreffende scan te zien. Iedere scan opent in een nieuw tabblad.</p>				

Bijlage B

Kadastrale inschrijving



BETREFT	
TWEË GEBROEDERS 390 B LEEUW 1954	
UW REFERENTIE	
IFKS	
GELEVERD OP	PRODUCTIEORDERNUMMER
04-02-2026 - 20:37	S11229866344
VOLLEDIG GESIGNALEERD T/M	VOLLEDIG BUGEWERKT T/M
03-02-2026	03-02-2026
BLAD	
1 van 2	

Eigendomsinformatie schepen i

**ALGEMEEN**

<b>Brandmerk</b>	390 B LEEUW 1954
<b>Naam</b>	TWEË GEBROEDERS
<b>Status brandmerk</b>	Gebrand
<b>Status schip</b>	Voltooid
<b>Verplaatsing / laadvermogen</b>	38,389 TON
<b>Vermeld in stuk</b>	Hyp4 7/4 LEEUW OVERDRACHT EIGENDOM
<b>Ingeschreven op</b>	15-11-1955

**GEGEVENS SCHIP**

<b>Bouwplaats</b>	FRANEKER
<b>Bouwjaar</b>	1910
<b>Soort schip</b>	MOTORSCHIP
<b>Romp materiaal</b>	IJZER
<b>Inrichting</b>	EEN VOORONDER, EEN ACHTERONDER, EEN LAADRUIM

Bijlage C Foto's nieuw middenschip met oude berghoutsgang





Bijlage D Originele brandmerk



Bijlage E Meetmerk BB-zijde achterschip



## Bijlage F Raamspant t.h.v. mastkoker en V-vormige vrangen



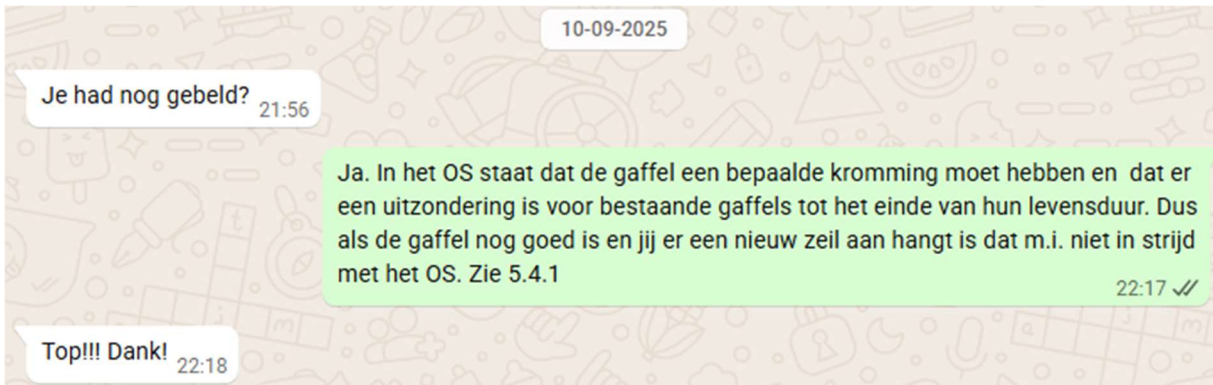
Bijlage G    Aanstroken kop met nieuwe middenschip



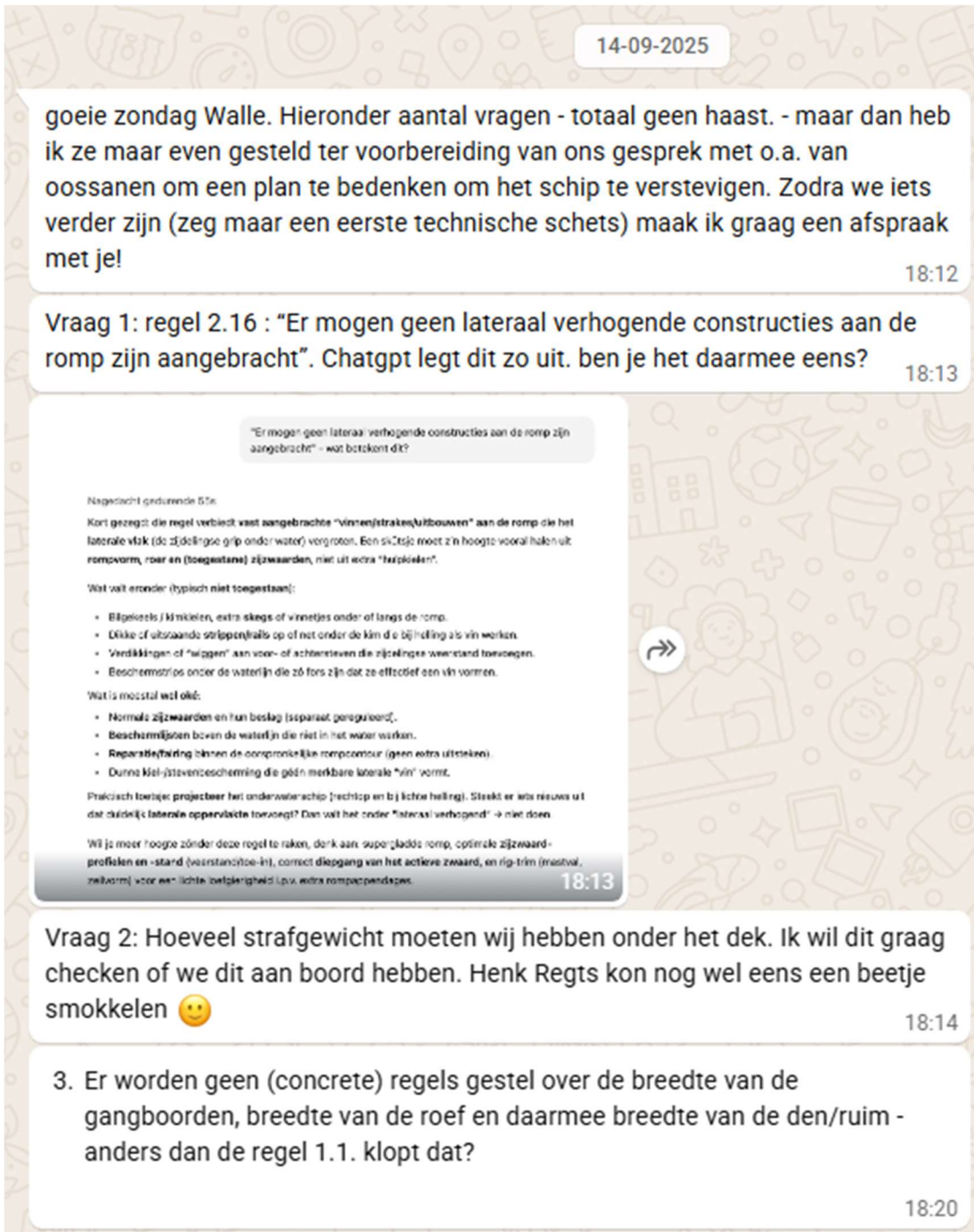




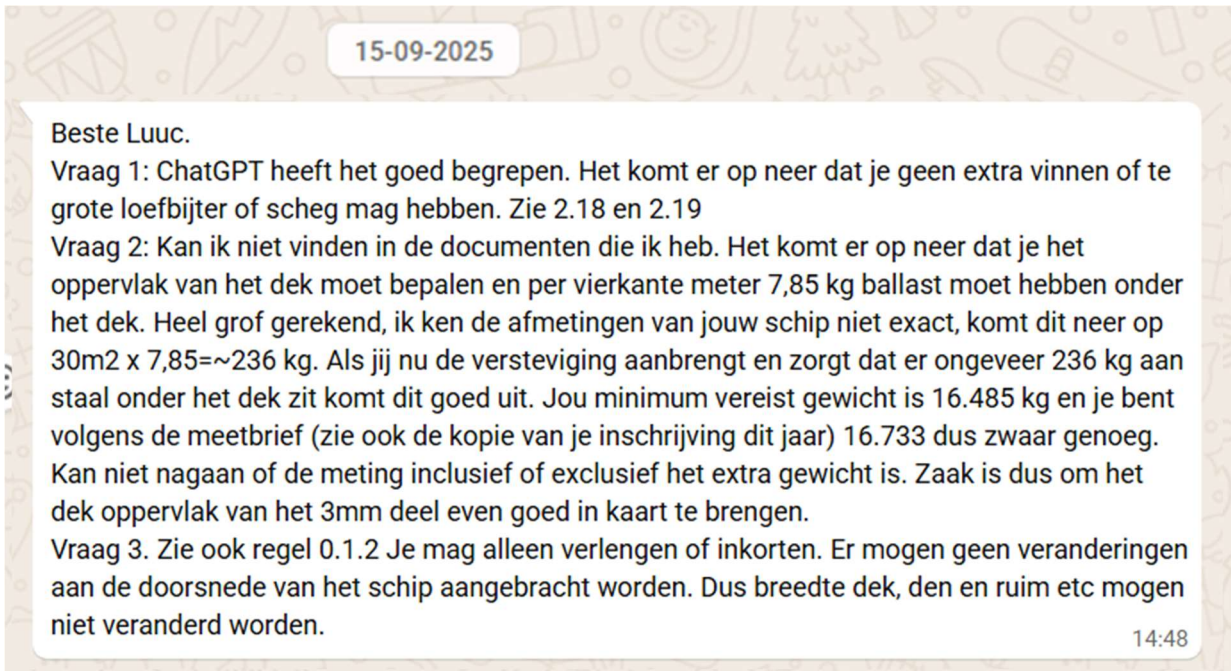
## Bijlage H Communicatie per WhatsApp met voorzitter CTZ



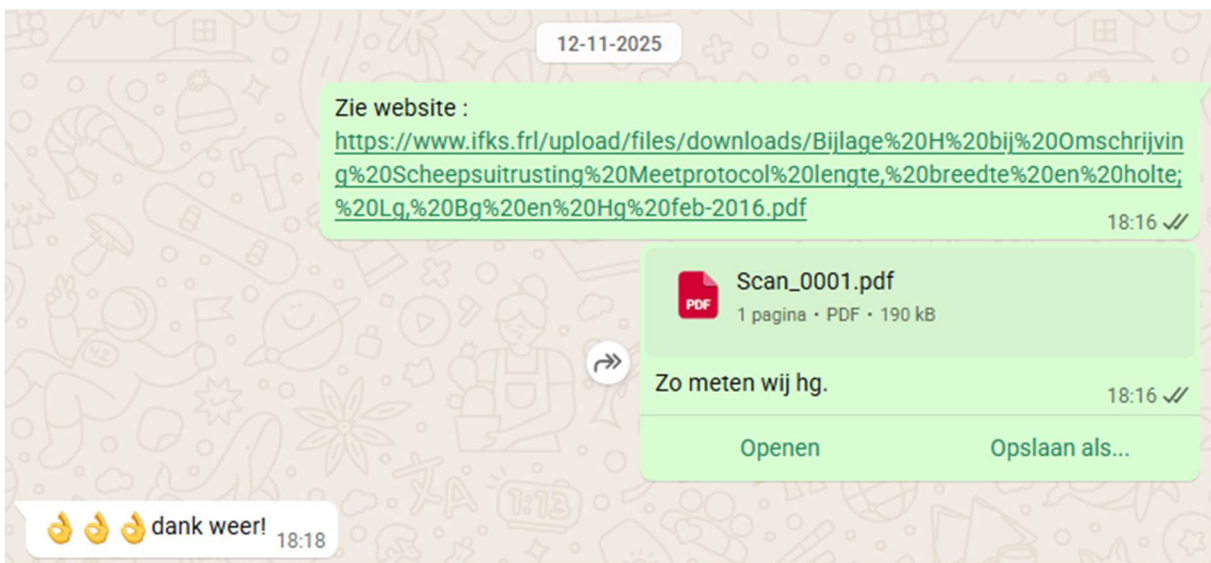
Figuur 2 WhatsApp 10/09/2025



Figuur 3 WhatsApp 14/09/2025



Figuur 4 WhatsApp 15/9/2025



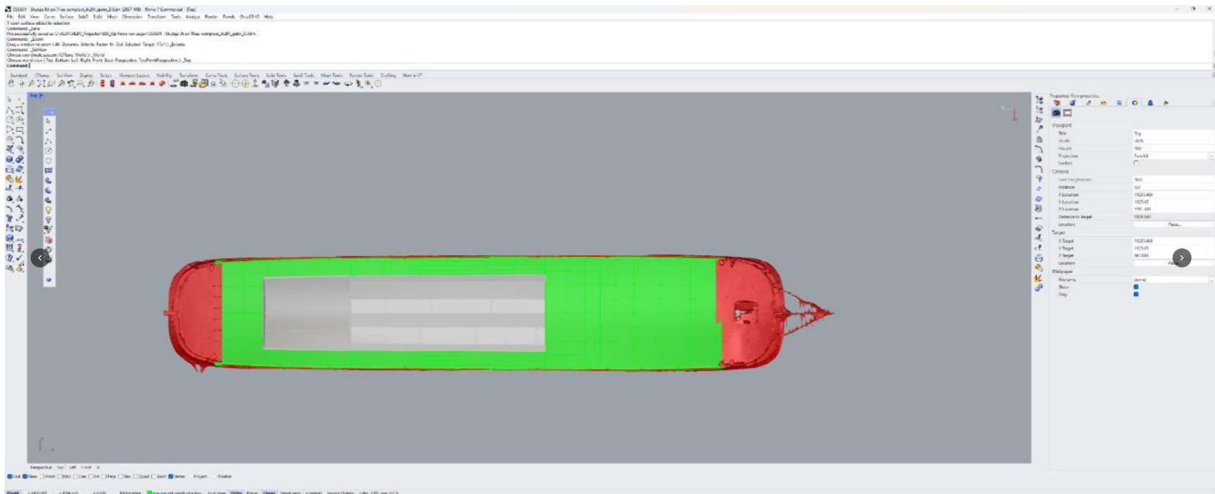
Figuur 5 WhatsApp 12/11/2025



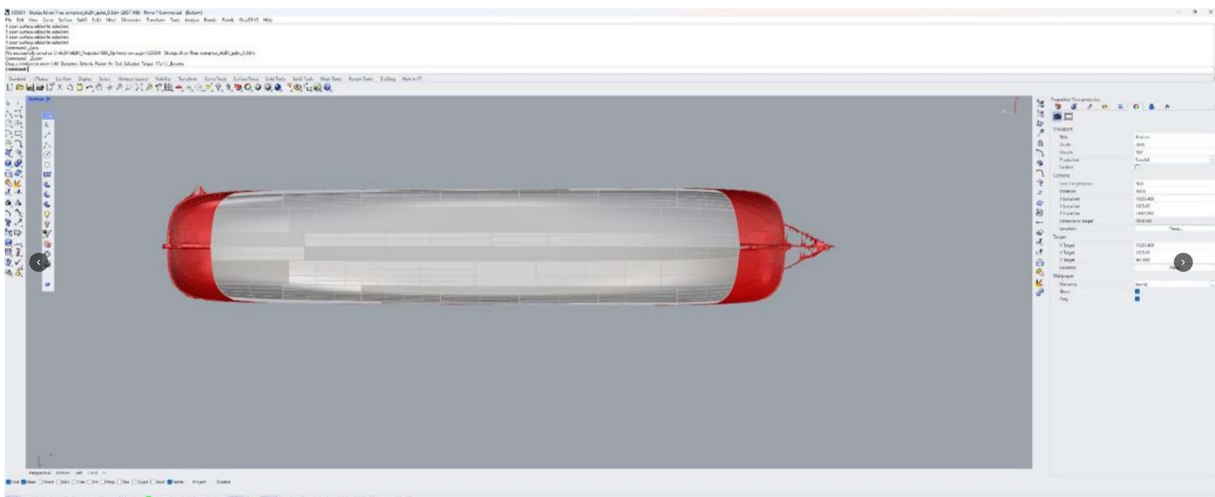
Figuur 6 WhatsApp 29/11 en 01/12/2025



Figuur 7 WhatsApp 10/12 en 23/12/2025



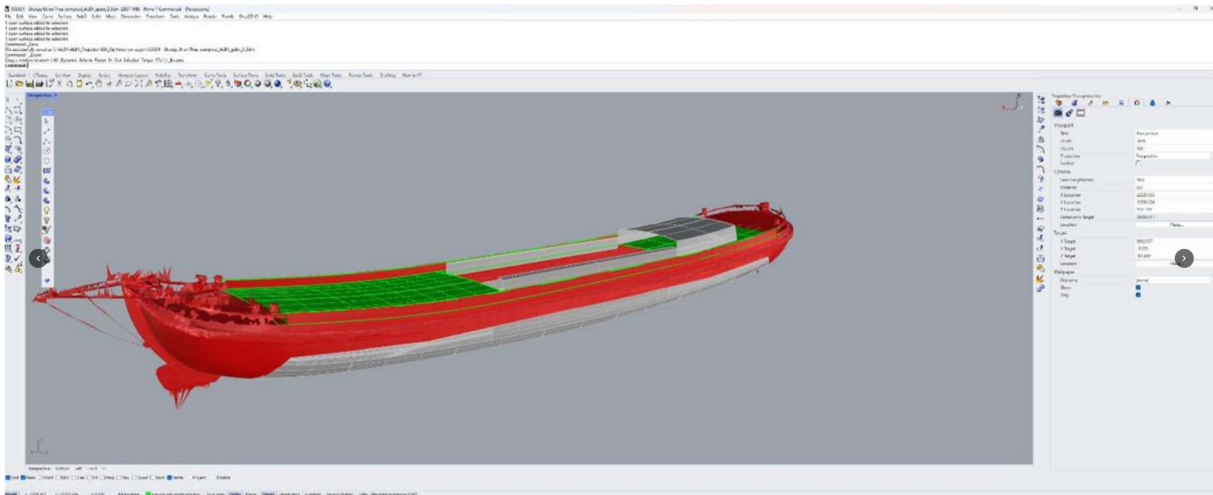
Figuur 8 Bijlage 1 communicatie 10/12/2025



Figuur 9 Bijlage 2 communicatie 10/12/2025



Figuur 10 Bijlage 3 communicatie 10/12/2025



Figuur 11 Bijlage 4 communicatie 10/12/2025



Figuur 12 Bijlage 5 Communicatie 02/02/2026

[17:49, 02-02-2026] Luuc Elzinga: Jaap Jelle - het is bijna 1800 - wanneer gaan jullie rectificeren?

[17:51, 02-02-2026] Luuc Elzinga: dit heb ik net aan jaap jelle gestuurd

[17:51, 02-02-2026] Luuc Elzinga: heeft hij contact met jullie gehad?

[17:53, 02-02-2026] Walle Hoekstra: a. Heb hem geantwoord dat jij ons volledig geïnformeerd hebt met als bijlagen al jouw info.

[17:53, 02-02-2026] Luuc Elzinga: en ook toch dat jij akkoord hebt gegeven?

[17:55, 02-02-2026] Walle Hoekstra: Ja. De slotzin "succes" is mijn instemming alhoewel achteraf gezien had dit duidelijker geformuleerd kunnen worden.

[17:56, 02-02-2026] Luuc Elzinga: ok - dank - tot woensdag Walle

## Bijlage I Communicatie per E-mail

----- Forwarded message -----

From: **Luuc Elzinga** <[lcelzinga@gmail.com](mailto:lcelzinga@gmail.com)>

Date: Sat, 29 Nov 2025 at 09:00

Subject: Werkzaamheden Ut & Thus

To: <[tc@ifks.frl](mailto:tc@ifks.frl)>

Hoi Walle,

We hadden al gisteren al even contact gehad over de werkzaamheden die we - als het een beetje meezit - willen doen aan de UT:

- dekken vervangen (zijn te dun - met strafgewicht)
- verstevigingen toepassen om het schip stijver te maken
- Misschien ontknikken - (vrees een beetje dat het schip in het verleden iets teveel is geknikt)
- iets smallere en lagere roef (onze zwaarden mannen kunnen bijna niet zitten in het gangboord (nu ± 43) naar 48cm (veiligheid)
- slechte plekken in het vlak, kimmten, kattespoeren en spanten vervangen (zitten gaten in en zijn nu dun)

We hopen hier eind januari mee te beginnen en het doel zou zijn om dan eind maart het schip opnieuw te verven en in april te gaan varen.

Hiermee verwacht ik je conform regel 0.1.3 voldoende te hebben geïnformeerd. Als dit allemaal lukt, zullen we dan in juni ergens een datum plannen om - als we de knik er (deels) uithalen - de merktekens te bepalen?

groet,

Luuc

On Mon, 1 Dec 2025 at 17:43, <[walle.hoekstra@pajjeman.frl](mailto:walle.hoekstra@pajjeman.frl)> wrote:

Hoi Luuc.

Dekken vervangen ok, zie 2.6 en 2.7 in het OS.

Versteviging van het schip is wat mij betreft akkoord, zie ook 2.9.2 mits je geen aanvullende constructies maakt. M.i. kun je met nieuwe dekken van 4 mm en aanpassingen aan de spanten en wrangen eea winnen

(Ont)knikken is toegestaan zie ook 2.4

Smallere en lagere roef is in strijd met 2.10 echter wat is authentiek. Heb je een tekening van de gewenste uitvoering en de bestaande? Anders maar een afspraak maken om eea te beoordelen. Waar ligt het schip?

Vervanging te dun en slecht staalwerk is toegestaan, evenals het verstevigen van de spanten ed.

Het schip zal wel opnieuw gekeurd moeten worden.

Groet, Walle.

----- Woensdag 3/12/2025 -----

Hoi Walle,

Dan voor je bezoek aan het "verre" Jirnsum. Hieronder heb ik getracht de akkoord bevonden punten nog even op te sommen - geef jij je akkoord (als dit natuurlijk ook wat jou betreft zo besproken is)

- dekken vervangen (zijn te dun - met strafgewicht)

wh: akkoord

- verstevigingen toepassen om het schip stijver te maken

wh: akkoord

- Misschien ontknikken - (vrees een beetje dat het schip in het verleden iets teveel is geknikt)

wh: akkoord

- iets smallere en lagere roef (onze zwaarden mannen kunnen bijna niet zitten in het gangboord (nu  $\pm$  43) naar 48cm (veiligheid)

wh: akkoord - maximaal 10 cm aan elke zijde

- slechte plekken in het vlak, kimmten, kattesporren en spanten vervangen (zitten gaten in en zijn nu dun)

wh:akkoord - zorg wel voor goede expertise of dat echt helpt - kan kostbare klus zijn

Daarnaast hebben we nog over een aantal andere zaken gehad:

- derde handje voor onderlijk --> wh: akkoord

- roefschot en voorschot om schip "waterdicht te maken bij omgaan: wh:geen akkoord nodig, maar slim

- Trapjes voor veiligheid en om in de zomer ruim te gebruiken met gasten. wh: akkoord

- bij late levering zeil en te late inschrijving van nieuwe zeilen (molenaar) voor IFKS zonder straf: wh: akkoord.

Dit was hem volgens mij. Ik ga hier eens goed overleggen :-).

Groet,

Luuc

- Roef is akkoord om beetje te verkleinen zodat er normaal iemand kan zitten én weggkomen (max 10cm aan elke zijde)

**Van:** [walle.hoekstra@pajjeman.frl](mailto:walle.hoekstra@pajjeman.frl)

**Datum:** 7 december 2025 om 10:02:00 CET

**Aan:** Luuc Elzinga <[lcelzinga@gmail.com](mailto:lcelzinga@gmail.com)>

**Onderwerp: RE: Werkzaamheden Ut & Thus**

Luc.

Akkoord.

Walle.

Met vriendelijke groet.

**IFKS - Voorzitter Commissie Technische Zaken**

**Walle O. Hoekstra**

Dwinger 27

8715 HV Stavoren

+31 (0)6 2370 132

----- Einde communicatie -----