





**CONCLUSIES:**

**Uitvoering  
door/voor**

willen sluiten. [REDACTED] geeft aan dat de klankbordgroep uit bewoners van het Werkeiland bestaat en dat de Eilandraad middels hun nieuwsbrieven de mensen die de petitie hebben getekend op de hoogte kunnen houden.

De verkeersintensiteit en schade aan woningen is een grote zorg bij de bewoners. De memo van BonoTraffics gaat alleen over het verkeer en de grond en niet over de eventuele schade aan woningen. Volgens [REDACTED] is BonoTraffics een verkeerskundig bureau en geen constructief bureau.

Volgens de memo zijn er 9 verkeersbewegingen per dag per woning, maar volgens [REDACTED] zijn dit er veel meer. [REDACTED] [REDACTED] gaat de achtergrond van de 9 verkeersbewegingen opvragen.

N.B. De cijfers zijn gebaseerd op de publicatie 381 van het CROW (kennisinstituut voor verkeer en vervoer) in deze publicatie zijn kencijfers opgenomen voor onder andere Fietsparkeren, Parkeerbeleid, Parkeergarage, Parkeerkencijfers en verkeersgeneratie, Parkeerregulering en Straatparkeren.

Per soort voorziening (in dit geval bepaalde type woningen), per gebiedstype (obv bebouwingsdichtheid, op een schaal van niet stedelijk tot sterk stedelijk) en ligging van de voorziening (Centrum, schil centrum, rest bebouwde kom of Buitengebied) zijn de cijfers voor parkeren en verkeersgeneratie opgenomen. Deze cijfers zijn op basis van jarenlang landelijk onderzoek en ervaringen gebaseerd en worden periodiek bijgesteld.

[REDACTED] meldt dat het bouwverkeer niet door de Sluisstraat gaat.

[REDACTED] [REDACTED]: de gemeente ziet geen aanleiding om extra onderzoek te doen, omdat volgens de memo de wegen de toenemende verkeersintensiteit aankunnen. De invloed van trillingen (bouw- wegverkeer) is gering op de zetting

[REDACTED] [REDACTED] stelt dat er nu dingen door elkaar gaan lopen, omdat er naast constructieve schade ook over geluidsschade en milieuschade wordt gesproken.

[REDACTED] [REDACTED] verzoekt een andere partij een rapport te laten opstellen waarin de milieuschade, geluidsschade en de constructieve schade worden gemeten/in kaart worden gebracht. [REDACTED] [REDACTED] en [REDACTED] [REDACTED] zullen dit extra vraagstuk met elkaar gaan bespreken.

N.B. Wat betreft milieu/geluidshinder/constructieve schade: Er is in de wet niets vastgelegd voor bestaande bouw, voor geluidshinder alleen voor nieuwbouw (waaraan het gebouw dan qua constructie moet voldoen). Er is geen akoestisch onderzoek verplicht, omdat wij de weg niet zullen veranderen. Zie verder het antwoord bij vraag 2.1. De Sluisstraat is een smalle straat, waar niet hard gereden kan worden (en als er al hard gereden wordt, dan doen de bewoners dit nu zelf). Deze snelheidsbeperking heeft positieve invloed op de vermindering van trillingen in de ondergrond en daarmee op de zetting. Verder kunnen er diverse andere zaken van toepassing zijn, welke van invloed zijn op een zetting, waarmee niet gezegd is, dat dit door het nieuwe appartementengebouw komt. Overigens is het de vraag welk toekomstig verkeer hier gaat rijden (welk soort) en of dit alleen van de nieuwe bewoners afkomstig is (als het bijvoorbeeld gaat om pakketbezorgers). Gemeente heeft reeds eerder aangegeven dat de 0-meting door de ontwikkelaar Veldboom uitgevoerd gaat worden om constructieve schade tijdens de bouw te monitoren.

Er wordt gevraagd welke parkeernorm de gemeente hanteert. De gemeente rekent met 1,6. De gemeente volgt de CROW-richtlijnen.

Voor Levago geldt een parkeernorm van 1,5 op eigen terrein. Volgens [REDACTED] [REDACTED] liggen er mogelijkheden deze voor de gebouwen van Levago te realiseren, dit zijn openbare parkeerplaatsen, ook voor bezoekers jachthaven en de horeca.



**CONCLUSIES:**

**Uitvoering  
door/voor**

Voor Veldboom geldt eveneens een parkeernorm van 1,5, maar deze zullen niet alle op eigen terrein worden gerealiseerd. Dit wordt besproken met de Erfgoedcommissie. Bezoekers parkeren buiten het terrein van Veldboom.

Parkeerbalans blijft een grote zorg van de Eilandraad (bewoners) en De Eilandraad vindt dat dit blijvend dient te worden gemonitord.

Volgens [REDACTED] is het mogelijk het gedeelte van de Pioniersstraat af te sluiten, omdat het geen openbare weg betreft. Dit is terrein van Levago. Volgens [REDACTED] wordt dit terrein afgesloten met een slagboom, dus dit stuk openbaar terrein vervalt. Volgens [REDACTED] moet de gemeente hier nog naar kijken, omdat ze de terreininrichtingsplannen nog niet heeft gekregen.

[REDACTED] Dikken

[REDACTED] meldt dat er bij De Cornelis een stuk openbare grond is afgebakend en stelt dat er op gelet moet worden dat dit niet tot privéterrein gaat worden benoemd. [REDACTED] laat weten dat er nog een herstel moet plaatsvinden via de kadastrale aanwijzing en dat er nog opgeleverd moet worden.

De ontwikkelaar regelt de grond voor de parkeerplaatsen voor de VvE van De Cornelis. Deze grond is van een derde en niet van de gemeente. Voor verdere vragen verwijst [REDACTED] de Eilandraad naar de VvE van de Cornelis.

Op de vraag wie de grond van het Waterschap bij het Levago-terrein inricht is het antwoord de gemeente.

Op de vraag of de gemeente de ontwikkelaar kan verplichten tot 0-metingen luidt het antwoord: nee. We kunnen wel met ze spreken en ze dwingend verzoeken, maar niet verplichten. Veldboom heeft reeds een offerte opgevraagd bij de Hanselman Groep. Zie hiervoor verder de beantwoording van de vraag van de Eilandraad.

Bij De Cornelis zijn de 0-metingen alleen buiten gedaan. Veldboom zal zowel binnen als buiten 0-metingen laten uitvoeren.

[REDACTED] vraagt of ze met mensen van grondzaken de tekeningen over elkaar kunnen leggen. [REDACTED] meldt dat dit al is gedaan en dat er een tekening bij deze notulen en antwoorden op de vragen komt. Eventuele vragen na bestudering van de op te sturen tekening zullen door de Gemeente worden beantwoord. [REDACTED] meldt dat er nog geen grondtransacties hebben plaatsgevonden.

De overeenkomst met Levago e.a. van juli 2007 kan niet zonder WOB-procedure worden vrijgegeven omdat betrokken partijen daar inspraak in hebben. [REDACTED] vraagt of de Eilandraad deze op dezelfde wijze zal kunnen krijgen zoals is gebeurd met de overeenkomst van juli 2020. [REDACTED] bevestigt dat dit het geval zal zijn.

Volgens [REDACTED] zijn er in de overeenkomsten geen realisatietermijnen vastgelegd, omdat dit de uitkomst is van de onderhandelingen. Volgens Oluf van Oosterom is dit een verbazingwekkende situatie omdat termijnafspraken in projectontwikkeling zeer gebruikelijk zijn. Volgens [REDACTED] is het anders omdat de grond deels al van Levago is.

[REDACTED] stelt dat in het pre-advies van de gemeente te lezen is dat Levago bereid is te onderhandelen over grondruil en dat ze daarmee heel blij is. [REDACTED] zegt toe zijn uiterste best te doen in de onderhandelingen.

[REDACTED] stelt voor dat we nog een keer met elkaar om de tafel gaan n.a.v. de uitslag van de raadsvergadering op 9 maart om het vervolgproces door te spreken.



**CONCLUSIES:**

**Uitvoering  
door/voor**

AAN: [REDACTED]  
VAN: Eilandraad Werkeiland  
Datum: 18 februari 2021  
Betreft: **Agenda en vragen Gesprek op 25 februari 2021**

De EILANDRAAD is blij met de uitnodiging van de wethouder tot een gesprek en gaat ervan uit dat dit er mede toe kan leiden dat het Werkeiland in constructief overleg een afrondende invulling krijgt. Dit dan wel met respect voor de omgeving zowel in stedenbouwkundige als architectonische zin, met behoud van de monumentale waardes en leidend tot een aantrekkelijke en veilige leefomgeving voor de bewoners.

Als **AGENDA** voor het gesprek stelt de Eilandraad voor:

- 1 – Betrokkenheid bewoners/Eilandraad
- 2 – Verkeersintensiteit Werkeiland
- 3 – Verkenningen grondruil
- 4 – Duidelijkheid indeling Werkeiland
- 5 – Duidelijkheid overeenkomsten gemeente
- 6 – Verslag van gesprek/Antwoorden op vragen

Bijlage: **Kanttekeningen en vragen Eilandraad.**

Met het doel de tijd zo efficiënt mogelijk te kunnen besteden heeft de Eilandraad bij elk agendapunt een aantal opmerkingen gemaakt en diverse vragen geformuleerd. Deze zijn per item in de bijlage weergegeven.

**Bijlage bij AGENDA – gesprek Wethouder/Eilandraad 25 febr. 2021**

**1 – Betrokkenheid bewoners/Eilandraad**

Vraag 1.1: Wat wordt de insteek van de gemeente ten aanzien van de betrokkenheid van de Eilandraad in de volgende fases van de nieuwbouwprojecten en de wijzigingen van de infrastructuur? Op welke wijze worden wij proactief en in vroegtijdig stadium bij ontwikkelingen betrokken?

PM –Een concreet voorbeeld; De tijdige aankondiging van de 2<sup>e</sup> vergadering van de Welstandscommissie en de bemiddeling dat wij als waarnemer daarbij direct aanwezig kunnen zijn hebben wij zeer op prijs gesteld.

Antwoord: De Eilandraad cq bewoners worden betrokken bij de volgende fases, enerzijds door informatie vanuit gemeente te verstrekken, anderzijds vanuit de ontwikkelaar. Wanneer het tot een bestemmingsplanwijziging komt, dan zal de Eilandraad als klankbordgroep fungeren voor de gemeente. Wel is het goed om te zijner tijd te weten of alle bewoners daarmee in kunnen stemmen of dat er ook andere bewoners zijn die hierbij aan willen haken.

**2 – Verkeersintensiteit Werkeiland**

De wijzigingen in verkeersintensiteit zijn een grote zorg bij de bewoners. Door de afwijkende bouwstructuur van de gerenoveerde woningen, door de huidige situatie van de infrastructuur en door de ervaringen met het bouwverkeer en de toename van bewonersverkeer van De Cornelis bestaat een grote vrees voor toekomstige schade aan de woningen. De memo van BonoTraffics vergroot die bezorgdheid extra, omdat op geen enkele wijze blijkt dat er rekening is gehouden met de feitelijke en toekomstige situatie van (minder) wegen en bouwwijze van de gerenoveerde woningen. Ons commentaar op de memo van BonoTraffics hebben wij in detail geleverd in de memo van de Eilandraad van 19 januari 2021. Wij verzoeken u deze memo nog eens nadrukkelijk te bestuderen.



**CONCLUSIES:**

**Uitvoering  
door/voor**

**Vraag 2.1 – Is de gemeente bereid een nieuwe opdracht tot een onafhankelijk onderzoek te verstrekken waarin de feitelijke en toekomstige situatie nadrukkelijk wordt meegenomen?**

Antwoord: De gemeente heeft de opdracht aan Bonotraffics verstrekt vanuit de formulering van de Eilandraad in de petitie om onderzoek te doen naar de toename van verkeersintensiteit t.a.v. de toename van het aantal appartementen en of de wegen dit aankunnen. De conclusie is dat de wegen dit ruim aankunnen. Bovenstaande omschrijving is een andere opdracht. Bonotraffics is een onafhankelijk verkeerskundig bureau, maar geen constructief bureau.

Ten aanzien van de verzakking is door het CDA reeds een technische vraag gesteld:

Vraag 4: In hoeverre werkt een toename van de verkeersintensiteit in de aangrenzende straat belastend voor dit type woningen?

Wij verwachten dat de invloed van trillingen (bouw- wegverkeer) gering is op de zetting. Het is goed om te beseffen dat zettingen langdurig aanwezig zijn. Het gewicht van de woningen perst de kleilagen samen, dit is een langdurig proces dat in de tijd langzaam afneemt. Daarnaast spelen externe factoren een rol. Een lage grondwaterstand kan bijvoorbeeld lijden tot extra zettingen. Ook grondophogingen kunnen een nadelig effect hebben.

Gemeente ziet op grond van bovenstaande geen aanleiding om extra onderzoeken uit te voeren.

**Vraag 2.2 – Is de gemeente bereid de Eilandraad actief een rol te laten spelen bij de opdrachtformulering voor een dergelijk onderzoek? Dit gezien de feitelijke plaatselijke kennis.**

Antwoord: Zie 2.1.

De ingang van de Sluisstraat in de huidige vorm (2.30m) is ongeschikt als permanente toegangsweg tot het project Veldboom. Bij de huidige bushalte zijn er 2/3 uitstappers (Werkeilandbewoners) per dag, dus een permanente verplaatsing is geen bezwaar.

**Vraag 2.3 – Is de gemeente bereid tot een inspanningsverplichting tot definitieve toegang tot project Veldboom via de bouwinrit of tot een permanente vierde afslag op de bestaande rotonde?**

Antwoord: De Sluisstraat is eenrichtingsverkeer, hierdoor wordt juist de doorstroming goed doorgeleid. Vooralsnog geldt dat op grond van het rapport van Bonotraffics, waarin de conclusie staat dat de wegen dit ruim aankunnen, gemeente geen aanleiding ziet om een permanente afslag (via bushalte of rotonde) te maken. De breedte van de huidige weg zou een onderwerp kunnen zijn voor het groot onderhoud, welke op termijn nog moet worden uitgevoerd.

In de Levago-overeenkomst juli 2020 staat onder verdere afspraken punt 6 genoemd een gemeentelijke parkeerbalans.

**Vraag 2.4 – Welke ‘parkeerbalans’ wordt hier bedoeld en wat is de juridische basis hiervoor?**

Antwoord: De juridische basis hiervoor is sinds 1 juli 2018 het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan voor Werkeiland zijn geen parkeernormen opgenomen. Met het maken van deze afspraken worden er 1,5 parkeerplaats per appartement gerealiseerd op eigen terrein. Zie verder 4.4.

Uit het kaartje bij de Levago-overeenkomst juli 2020 blijkt dat groot deel van de huidige openbare weg Pioniersstraat op terrein van Levago ligt (zone A).



**CONCLUSIES:**

**Uitvoering  
door/voor**

**Vraag 2.5 – Wordt dit deel in de toekomst tijdelijk of permanent afgesloten? Welke juridische basis is aanwezig om een openbare weg af te sluiten?**

Antwoord: De ontwikkelaar is eigenaar van deze grond. De weg heeft niet de status van een openbare weg conform artikel 4.1. van de Wegenwet. Het terreininrichtingsplan, welke door de ontwikkelaar nog moet worden aangeleverd op een later moment, wordt door gemeente nog nader beoordeeld.

Het college geeft aan dat de openbare weg Oostvaardersdijk voor een periode tijdens de eventuele bouw van het Levago-project wordt afgesloten voor doorgaand verkeer. Dit maakt de verkeersintensiteit op de Sluisstraat extra groot voor een lange periode.

**Vraag 2.6 – Op welke juridische basis is dit mogelijk?**

Antwoord: Wij zien op dit moment niet de relatie tussen de gedeeltelijke afsluiting van de Oostvaardersdijk en de stijging van verkeer door de Sluisstraat tijdens de bouw, zoals door u wordt aangegeven. Deze afsluiting is een voorstel vanuit de gemeente, op het moment dat de Eilandbewoners andere mogelijkheden zien, dan horen wij deze graag. De gemeente ziet alleen nog een mogelijkheid voor een ander alternatief voor een bouwplaatsinrichting op het grasveld, waardoor bouwverkeer dichters langs de huizen moet, hetgeen ons niet wenselijk lijkt. Om hier daadwerkelijk geen bouwverkeer te krijgen, zal deze weg tijdens de bouw ook moeten worden afgesloten. Een afsluiting gaat middels een verkeersbesluit, waar een procedure voor moet worden doorlopen. De juridische basis hiervoor is de Wegenverkeerswet 1994: Artikel 15 van de Wegenverkeerswet 1994 (WvW 1994) bepaalt dat de plaatsing of verwijdering van de bij algemene maatregel van bestuur (amvb) aangewezen verkeerstekens, en onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd, geschiedt krachtens een verkeersbesluit. Welke overheidsinstantie bevoegd is om een verkeersbesluit te nemen is vastgelegd in art. 18 WvW 1994. Een verkeersbesluit valt onder het Awb-besluitbegrip zoals neergelegd in artikel 1:3 Awb en is dus vatbaar voor bezwaar en beroep.

Er is grote bezorgdheid onder de bewoners over de toekomstige verkeerssituatie en men is ernstig teleurgesteld over de houding van de gemeente die dit een privaatrechtelijke kwestie acht tussen aannemers en huiseigenaren. De gemeente heeft toch een verantwoordelijkheid m.b.t. infrastructuur en bouw.

**Vraag 2.7 – Is de gemeente bereid tot eigen initiatief en budget m.b.t. noodzakelijke nulmetingen?**

Antwoord: Nee. Veldboom schakelt hiervoor de Hanselman Group in. De Hanselman Groep is gecertificeerd volgens KOMO-beoordelingsrichtlijn BRL 5024. De meting wordt uitgevoerd door of onder verantwoordelijkheid van een register expert bouwkundige opname, welke ingeschreven staat bij het NIVRE. De bouwkundige opname wordt uitgevoerd door of onder verantwoordelijkheid van een register expert bouwkundige opname. Alle experts zijn in het bezit van een VCA-certificaat en staan geregistreerd in het Centraal Diplomaregister.

Aan Veldboom is gevraagd om voor de bewoners een plan van aanpak te gaan opstellen, zodat de bewoners over de werkwijze van dit bedrijf kunnen worden geïnformeerd.

Bij deze opname zijn de bewoners aanwezig. De opname geldt voor de binnen- en buitenkant van de woning. Desgewenst kunnen bewoners zelf een bouwkundige inspecteur inschakelen, op het moment dat zij deze werkwijze niet voldoende vinden.

Voor Levago geldt dat we nog niet dusdanig ver in het traject zitten, vanwege de discussie nu over deze ontwikkeling, dat dit al volledig is vastgelegd en hierover concrete afspraken zijn gemaakt. Dit zal plaatsvinden op het moment dat er meer duidelijkheid is.



**CONCLUSIES:**

**Uitvoering  
door/voor**

Deze 0-meting is, zoals eerder benoemd, een private kwestie, de gemeente heeft hierin geen rol. Wel vragen wij de ontwikkelaar deze 0-metingen met ons te delen en zoals toegezegd delen wij deze met de raad.

**3 – Verkenningen Grondruil**

Veldboom heeft aangegeven geen zin te hebben in langdurige procedures en open te staan voor eventuele grondruil. Ook Levago heeft aangegeven geen zin te hebben in langdurige procedures en open te staan voor eventuele grondruil. Gezien de grote hoeveelheid ontwikkelgrond van de gemeente (zie Grondplannen) kan het niet zo zijn dat er geen locaties planologisch of privaatrechtelijk beschikbaar zijn.

**Vraag 3.1 – Welke serieuze stappen heeft de gemeente gezet om tot onderhandeling hierover met Veldboom te komen? Wanneer hebben die besprekingen plaatsgevonden?**

Antwoord: Deze vraag is niet relevant. Ten eerste, omdat het college de raad hierover informeert ambtenaren Ten tweede, omdat het uitgangspunt voor de ontwikkeling van Veldboom is dat wij de procedure kunnen vervolgen om te komen tot uitvoering.

**Vraag 3.2 – Welke serieuze stappen heeft de gemeente gezet om tot onderhandeling hierover met Levago te komen? Wanneer hebben die besprekingen plaatsgevonden?**

Antwoord: Zie 3.1. Wanneer het amendement van de VVD of de motie van GroenLinks wordt aangenomen op 6 maart a.s. zal - binnen de kaders die door de raad zijn gesteld - aan hen hierover verantwoording worden afgelegd, dit wordt niet besproken met de bewoners.

**Vraag 3.3 – Als deze gesprekken nog niet hebben plaatsgevonden, wanneer worden deze gepland?**

Antwoord: Zie 3.1 en 3.2.

**4 – Duidelijkheid indeling Werkeland**

**Vraag 4.1 – Welke grond is per 1 februari 2021 nog in eigendom van de gemeente (zone D en?)?**

Antwoord: Zie hiervoor de bijlage bij de overeenkomst, waarin is aangegeven welke grond gemeente zal overdragen aan Levago (Zone D). Er hebben nog geen grondtransacties plaatsgevonden.

**Vraag 4.2 – Welke grond is per 1 februari 2021 nog in eigendom van het waterschap (zone E en?)?**

Antwoord: Zie hiervoor de bijlage bij de overeenkomst, waarin is aangegeven welke grond het Waterschap zal overdragen aan Levago (Zone E). Er hebben nog geen grondtransacties plaatsgevonden.

**Vraag 4.3 – Welke erfgoedgrond wordt alsnog verkocht t.b.v. parkeerplaatsen?**

Antwoord: Zie hiervoor de zwarte stip op de bijgevoegde kaart, waarop de over te dragen gemeentegrond ten behoeve van parkeren is aangegeven.

**Vraag 4.4 – Wat betekenen de zwarte lijnen en roze stippen op de geoinformatie-kaart die ons is toegestuurd op 12 februari jl.?**

Antwoord: de roze stippen laten zien waar de op dat moment bestaande ingemeten bomen staan. Het kan voorkomen dat niet alles klopt van deze momentopname. De topografie wordt eens in de zoveel tijd (indien noodzakelijk) opnieuw ingemeten. De zwarte lijnen vertegenwoordigen de bestaande topografische ondergrond op dit moment Vandaar dat er bijvoorbeeld bij de Cornelis lijn dwars door de bestaande openbare ruimte lopen die niet de feitelijke situatie



**CONCLUSIES:**

**Uitvoering  
door/voor**

weergeeft te zien is dat nog niet alles optimaal verwerkt is in de nieuwe topografische ondergrond. De topografie wordt eens in de zoveel tijd (indien noodzakelijk) opnieuw ingemeten.

Het bestaande openbare parkeerterrein in zone D gaat verdwijnen. Vooral in de zomer wordt dit intensief gebruikt door bezoekers van het restaurant en door ligplaatshouders en hun gasten in de jachthaven. De kades direct naast de jachthaven staan dan namelijk vaak geheel vol.

**Vraag 4.4 – Hoe wordt gedacht die extra (niet gerelateerd aan woningen) parkeerdruk op te vangen?**

Antwoord: Voor deze parkeerplaatsen wordt een andere locatie gezocht, dit is ter verdere uitwerking.

De parkeerplaats van De Cornelis ligt voor een deel buiten het ontwikkelkavel van YouBe. Dit is recentelijk afgesloten als privéterrein inclusief een art. 461 verbodsbord. Wij lopen dus de kans dat Levago iets soortgelijks gaat doen!

**Vraag 4.5 – Op welke juridische basis is die afsluiting bij De Cornelis toegestaan?**

Antwoord: Iedere rechthebbende eigenaar van een perceel mag dat bord plaatsen.

**5 – Duidelijkheid overeenkomsten gemeente**

**Vraag 5.1 – Is de gemeente bereid om – zonder WOB-procedure – de overeenkomsten met Levago en andere partijen van juli 2007 – zonder financiële gegevens – inclusief bijlages te verstrekken?**

Antwoord: een verzoek om openbaarmaking van documenten moet worden beschouwd als een vraag om informatie in het kader van de WOB. De Gemeente is verplicht deze route te volgen.

**Vraag 5.2 – Op welke data zijn die overeenkomsten door welke partijen getekend?**

Antwoord: zie antwoord vraag 5.1

**Vraag 5.3 – Waarom worden in dit soort overeenkomsten geen realisatietermijnen gesteld? Waarom heeft de ervaring in de periode 2007 -2020 op het Werkeiland niet geleid tot concrete termijnstelling voor realisatie in de overeenkomst van juli 2020?**

Antwoord: Dit is de uitkomst van het onderhandelingsresultaat.

**6 – Verslag gesprek – antwoorden op vragen**

**Vraag 6.1 – Is de gemeente bereid tot schriftelijke beantwoording van al onze vragen?**

Antwoord: Dat zullen wij doen.