

Beantwoording vragen en verzoeken van de informatiebijeenkomst van 12 mei 2025

nr.	Vraag/opmerking of voorstel	Antwoord
1	De doorsnede H-H van de wadi zal niet voldoende zijn tegenover nummer 9. Er is veel wateroverlast, en er ligt een dikke laag kleigrond. Daarnaast gaat de Hedra /klimop dood. Bewoners willen ook duidelijkheid over de aansluiting op de riolering en vragen of een tweede oprit aangesloten kan worden op de weg.	Het wegprofiel loopt in de nieuwe situatie naar een kant af, waardoor het water van de zuidelijke naar de noordelijke kant afstroomt. Aan de noordzijde van de weg wordt een kleine greppel aangelegd. Bij de technische uitwerking van de definitieve tekening zullen wij een degelijke oplossing vinden voor de aanwezige kleilaag. De Hedera (klimop) dient periodiek gesnoeid te worden. Op dit moment groeit deze gemiddeld 40 cm over de erfgrens. Wij verzoeken de eigenaar/bewoner om de Hedera regelmatig te snoeien. Wij verwachten dat onze maatregelen en werkzaamheden niet zullen leiden tot het doodgaan van de Hedera. De huidige rioolaansluiting op de persleiding wordt vervangen door een nieuwe aansluiting op een vrijervalput. De bestaande pompinstallatie wordt daarbij ook verwijderd. Wij zullen er alles aan doen om de werkzaamheden buiten de erfgrens uit te voeren. Het is echter op dit moment moeilijk om dit met 100% zekerheid vast te stellen, omdat er geen gedetailleerde tekeningen van de bestaande aansluiting beschikbaar zijn in het archief. De exacte situatie zal pas duidelijk worden tijdens het graafwerk in de uitvoeringsfase. Bij de oude inrit wordt ook een rabatstrook aangelegd. Het is aan de eigenaar zelf om te besluiten of hij de oude inrit in de toekomst wil heropenen. Wat de infrastructuur betreft, staan onze aanpassingen een toekomstige heropening niet in de weg.
2	Plaatsing van spiegelborden ter hoogte van de kruising bij Bruine Vuurvlinder 8. Verbeteren van het overzicht op verkeer van links en rechts op de Hogeweg. Vervanging van grasstroken door boompjes of heesters. Zorg voor een betere zichtbaarheid op aankomend verkeer voor meer verkeersveiligheid. Het is moeilijk om veilig in te voegen of over te steken door slecht zicht. Het gras wordt slecht onderhouden, waardoor de omgeving rommelig oogt; duurzame beplanting is esthetischer en onderhoudsvriendelijker.	Het zicht is inderdaad beperkt op deze en andere locaties langs deze weg. Door op deze locatie een plateau aan te brengen, wordt extra benadrukt dat hier sprake is van een zijweg. Wij hanteren een terughoudend beleid ten aanzien van het plaatsen van verkeersspiegels bij kruispunten met beperkt zicht. In onze optiek bieden verkeersspiegels in de meeste gevallen geen effectieve oplossing voor zichtproblemen. Ze kunnen een vertekend beeld geven van de verkeerssituatie, waardoor weggebruikers mogelijk worden afgeleid, met name degenen die niet bekend zijn met de locatie. Bovendien zijn fietsers en voetgangers in spiegels vaak slecht zichtbaar, en is het lastig om de snelheid van naderende voertuigen goed in te schatten. Alleen in uitzonderlijke situaties, waarin het zicht volledig ontbreekt, kan het plaatsen van een spiegel bijdragen aan de verkeersveiligheid. Dergelijke situaties doen zich echter zelden voor langs Passewaaijse Hogeweg. In plaats van spiegels te plaatsen, moedigt de gemeente weggebruikers aan om met aangepaste snelheid kruispunten te benaderen en extra alert te zijn op kruisend verkeer. Helaas worden de bermen kleiner door de aanleg van twee rabatstroken, waardoor er minder ruimte overblijft om er iets moois van te maken. De gemeente streeft ernaar het gras twee keer per jaar te maaien meestal tussen 1 juni en 15 juli en opnieuw tussen 15 september en 15 oktober.
3	Voetpad aansluiting Denariusstraat naar Passewaaijseweg. Hoe breedte i.v.m. fatbikes die er nu doorheen scheuren. Waterafvoer Denariusstraat afloop van 15 cm.	Het voetpad is 1,8 meter breed. Fatbikes mogen hier niet rijden. Aan het einde wordt een nieuwe voetgangerssluis geplaatst, deze heeft lokaal een remmend effect. Gezien het gegeven dat het eerste deel van het trottoir ook gebruikt wordt door motorvoertuigen is het verder ontmoedigen van gebruik door fatbikes niet mogelijk. De waterafvoer van de riolering wordt verzekerd door voldoende afschot te geven aan de rioolbuizen, die diep in de bodem worden aangelegd. Deze afvoer is niet afhankelijk van het verloop van het maaiveld erboven. In deze situatie maken we ons dan ook geen zorgen over de afwatering.
4	Inwoners stellen voor dat bezoekers van de pakketdienst gebruikmaken van de parkeervakken bij de school, om zo de overlast op de Passewaaijse Hogeweg te verminderen.	Dit zou in theorie een goede oplossing zijn, maar de gemeente Tiel verwacht dat dit in de praktijk niet zal werken, omdat mensen vrijwel altijd kiezen voor de dichtstbijzijnde optie, namelijk parkeren bij de pakketdienst zelf.
5	Ons voorstel is om het paaltje in de strook tussen de Passewaaijse Hogeweg en de Bruine Vuurvlinder dichterbij de Passewaaijse Hogeweg te plaatsen, zodat pakketbezorgers daar niet langer keren. Dit moet de overlast van kerend verkeer verminderen.	Volgens de richtlijnen moeten deze palen circa 10 meter verderop geplaatst worden in verband met de veiligheid van fietsers. Voor het keren van de wagens van de pakketdienst realiseren we vijf haakse parkeervakken op het terrein van de pakketdienst, met een totale lengte van 11 meter, zodat de voertuigen daar kunnen keren. We maken hierover duidelijke afspraken met de pakketdienst. We monitoren de situatie na de aanleg gedurende enkele maanden, waarna we een evaluatie doen. Het kruispunt met de Bruine Vlinder lijkt ons geen logische keerplek voor pakketdiensten die naar het DHL-punt gaan; dit betreft vermoedelijk een andere groep gebruikers. Het verwijderen van de keermogelijkheid zou betekenen dat pakketdiensten over een langere afstand achteruit moeten rijden, wat een ongewenste situatie is. Om dit probleem te verminderen, hebben we recent een verzoek ingediend bij Google Maps om de navigatie naar de drie adressen die bij het Stater-gebouw horen aan te passen. Het verzoek houdt in dat de route wordt geleid via de Aardbeivlinder in plaats van via de Passewaaijse Hogeweg. De kaart van TomTom is correct en behoeft geen aanpassing. Wat betreft de kaart van Apple (iOS) verzoeken we dat Stater zelf het verzoek tot aanpassing indient. Dit kan via de iPhone als volgt: open de app 'Kaarten', zoek het betreffende adres, tik op de naam van het adres, scroll naar de optie 'Meld een probleem' en selecteer bijvoorbeeld 'als de navigatie verkeerd loopt'.
6	We stellen voor om éénrichtingsverkeer naar de pakketdienst in te stellen met een parkeerverbod op de Hoge Passewaaijseweg. Geen parkeerplaatsen voor particulieren, alleen voor de pakketdienst op het terrein van de eigenaresse. Parkeerplekken: voor wie zijn die bedoeld? Ze staan altijd leeg. Liefst een verbod op parkeerplaatsen die niet bestemd zijn voor bewoners. De nieuwe lantaarnpaal moet van locatie veranderen: verplaats deze naar de overkant, bij nummer 27, en scherm de achterkant af. Anders schijnt het licht ook in het huis bij nummer 6a. Zorg op de Hoge Passewaaijseweg voor afvalbakken en zakjes om hondenpoep te verzamelen.	De gemeente Tiel is geen voorstander van éénrichtingsverkeer, omdat dit naar verwachting in de praktijk geen oplossing biedt voor de situatie bij de pakketdienst. Bovendien zou de problematiek dan worden verspreid naar omliggende straten die hier nu geen hinder van ondervinden. Er worden zeven parkeervakken aangelegd bij de pakketdienst. Mocht blijken dat al deze maatregelen niet effectief zijn, dan kan een parkeerverbod in de toekomst een optie zijn. Langs deze zeven parkeervakken komen borden te staan met de aanduiding: "Bestemd voor BPP Pakketshop, wegsleepregeling." De lichtmast is inmiddels naar de overzijde verplaatst op de tekening. Indien aanvullende maatregelen nodig blijken, zullen wij die treffen, conform hetgeen vermeld bij punt 12 hieronder. Wij achten het aantal ingetekende afvalbakken langs de Passewaaijse Hogeweg passend voor deze omgeving. Om verkeer nog meer te informeren wordt na het pakketpunt een extra bord 'doodlopende weg' geplaatst.
7	Inwoners geven aan dat er niet voldoende lantaarnpalen op diverse plekken zijn aangegeven. Dit zorgt ervoor dat deze locaties in de nieuwe situatie onvoldoende verlicht zijn.	De gemeente Tiel is tot de conclusie gekomen dat veel van de bestaande lichtmasten die in de nieuwe situatie gehandhaafd blijven, niet volledig zichtbaar zijn op de nieuwe presentatietekeningen. Deze ontbrekende lichtmasten hebben bij veel bewoners voor verwarring en misverstanden gezorgd. Deze lichtmasten hebben we nu in de aangepaste tekeningen hersteld en van een paarse kleur voorzien, zodat u sneller kunt zien wat er daadwerkelijk veranderd is qua verlichting ten opzichte van de vorige versie van de tekeningen.
8	Wijkvereniging Passewaaij wil graag de verlichting aangepast hebben. Momenteel geen verlichting (tijdelijk geplaatst) Verlichting moet dusdanig aangepast worden dat met name de ingang van de Sater goed verlicht is tot de parkeerplaats. Plaatsen duiker in de wadi voor de Stater om toegang te creëren tot het veld voor de stater	Een duiker is nu toegevoegd aan de tekening. Zie vraag 7 voor de lantaarnpalen.
9	Hoe wordt voorkomen dat autoverkeer (sluiproute) neemt richting buurt 7, door Hogeweg over te steken en (illegaal) langs Stater afslag speeltuintje	We realiseren een fysieke afscheiding tussen het parkeerterrein van Stater en het fietspad door de wadi door te trekken. Zie de aangepaste tekening voor de exacte uitwerking. Daarnaast wordt op het fietspad een paal geplaatst, zodat dit niet langer gebruikt kan worden voor illegale doorgang richting het Kreekrugpad. Het gedeelte ten zuiden van deze paal wordt voorzien van varkensruggen om misbruik door autoverkeer te voorkomen.
10	Geen parkeerplaatsen bij afhaalpunt op nummer 4. Auto's omleiden naar parkeerplaats bij basisschool. Bij afhaalpunt geen pakketten meegeven aan automobilisten	Het laten parkeren van bezoekers van de Pakketdienst bij de school is in de praktijk niet haalbaar (zie ook punt 4). Het is daarom noodzakelijk om bij de Pakketdienst 7 parkeervakken aan te leggen. Deze parkeervakken kunnen in de toekomst eventueel worden gebruikt als zone met parkeerverbod, en dienen tevens als keerlus voor auto's ter hoogte van de vijf haaksparkeervakken op het terrein van de BPP Pakketshop. Verder kunnen wij geen beperkingen opleggen aan de BPP Pakketshop voor activiteiten die binnen de huidige bestemming zijn toegestaan.
11	Hoek Marene Oesterpad, Passewaaijse Hogeweg in de bocht is geen verlichting meer ingepland. Op de Marene is pas een eerste lichtmast bij huisnummer 22, hele hoek onverlicht. Waterhuishouding nrs 12-10-27-21-19 sloot uitdiepen tegen overstroming. Asfalteren voetgangers-sluis hoek Marene/Passewaaijse Hogeweg/Oesterpad. Er struikelen regelmatig mensen die daarna in het ziekenhuis behandeld moeten worden. Parkeerverbod aan begin van de Buismanlaan / Passewaaijse Hogeweg. De huidige stoep word gebruikt als parkeerplaats.	Zie punt 7 voor informatie over de verlichting. Het uitdiepen van de sloten nemen we mee in dit plan. De voetpaden worden niet gasfalteerd, omdat ze dan als fietspad kunnen worden gezien. In plaats daarvan worden ze aangelegd met grijze betontegels. De voetpaden worden vlak gelegd om struikelgevaar te voorkomen. Parkeren op het trottoir is niet toegestaan. Bij misbruik verzoeken we u dit direct te melden, zodat de gemeente handhavers kan inschakelen.
12	Waarom staat er geen verlichting op de kruising Passewaaijse Hogeweg / Oesterpad? Juist een kruising moet goed verlicht zijn voor de verkeerssituatie, maar ook om een hotspot qua vuurwerkgebruik te voorkomen (wat het afgelopen jaren ook is geweest helaas). Als je op de kruising dus geen straatverlichting zet, dan zijn de volgende lichtpunten wel heel erg ver. - Daarnaast zie ik een lamp ter hoogte net naast de kruising (bij het pad naar de voordeur van nr10), dan 1 lamp precies achter mijn keuken (nr 44) wat meer naar rechts, en dan pas de volgende een heel stuk verder bij de kruising met nr 42. Daartussen zit dus een heel lang stuk niks. Waarom zit daar zo'n grote ruimte tussen? Kunt u deze punten meenemen in de plannen?	Zie punt 7 voor informatie over de verlichting. De nieuwe armaturen die we gebruiken, zijn zodanig ontworpen dat het licht zoveel mogelijk wordt gericht op de openbare ruimte, om lichtoverlast in de omgeving te beperken. Mocht het toch zo zijn dat sommige inwoners hinder ervaren, dan kan de gemeente op een later moment speciale klepjes op de LED-lampen aanbrengen om het licht richting de woningen af te schermen. Na afronding van de werkzaamheden kunnen bewoners die overlast ervaren dit melden. We komen dan op een avond langs om de situatie zelf waar te nemen en in overleg de nodige maatregelen te treffen.
13	Momenteel is er al een lantaarnpaal aanwezig achter Akelei 13. Hier ervaren wij (vooral in de slaapkamer) al veel lichtoverlast van. Het 2de lichtpunt wat hiernaast nieuw geplaatst zal worden zal dit alleen maar erger maken	Het antwoord op punt 12 is eveneens van toepassing op uw verzoek/vraag.
14	Verlichting voor de Stater aan de Passewaayseweg Hogeweg er is s'avonds bij de in en uitgang te weinig licht, langs het fietspad linksom en aan de kruising en weer links is er geen verlichting langs het fietspad. Voor voetgangers en fietsers is fietspad in slechte conditie, is niet veilig. De Passewaayseweg/ Hogeweg is onveilig voor voetgangers en fietsers door overlast van auto's die bij het pakketpunt moeten zijn.	Er is voldoende verlichting getekend op de Passewaaijse Hogeweg ter hoogte van de Stater. Zie hiervoor de aangepaste tekening en het antwoord op punt 7. Door de maatregelen die wij treffen op de Passewaaijse Hogeweg en bij de pakketdienst, is de gemeente van mening dat de veiligheid van fietsers en voetgangers wordt bevorderd.
15	Wat wordt bedoeld met opschonen greppel ? Kan de greppel voorzien worden van beplanting/stekelstruiken, met een smalle doorgang aan de erfgrens voor snoeiwerkzaamheden voor onze haag i.v.m. overlast van hondenpoep nog verder ingeperkt kan worden.	Met 'opschonen' wordt bedoeld, het uitgraven van de gedeelten die in de afgelopen jaren door sommige inwoners zijn gedompt of aangevuld, en het verwijderen van beplanting en struiken. In de praktijk groeit er vanzelf weer beplanting en struikgewas in de greppels. Deze beplanting en struiken vormen echter geen belemmering voor de waterhuishouding. Wat betreft hondenpoep zullen we op een aantal plekken afvalbakken aanbrengen en zakjesdispensers plaatsen, zie de aangepaste tekening. Het is niet toegestaan dat inwoners zelf greppels op gemeentegrond dempen omdat zij hun haag niet kunnen snoeien. We zullen een smalle greppel graven. Inwoners dienen geschikte ladders te gebruiken, bijvoorbeeld een aluminium ladder die uit drie delen bestaat. Deze kan zodanig worden geplaatst dat de poten aan weerszijden van de greppel staan, zodat men de haag op een veilige manier kan onderhouden of snoeien.
16	Wij zijn aan deze weg komen wonen vanwege het landelijke en informele karakter , dat ook als zodanig is vastgelegd in het bestemmingsplan. Het plan om hier een rode fietsstraat aan te leggen strookt wat ons betreft niet met dat karakter. We vinden dit een vorm van formalisering die leidt tot een aantasting van de woonkwaliteit. De weg wordt juist gewaardeerd om de informele inrichting, de rijke bloemengroei langs de randen en de rustige, natuurlijke uitstraling. Het aanleggen van een strak vormgegeven straat, zoals nu voorgesteld, zien wij dan ook als een degradatie van de kwaliteit. Daarnaast zet de gemeente Tiel in op vergroening. Wij hadden dan ook eerder behoud van het bestaande groen én extra aanplant van bomen verwacht, in plaats van verharding. Er zijn bovendien zorgen over het comfort en de veiligheid van voetgangers. De geplande voetstroken zijn te smal, zeker met het oog op de komst van twee scholen in de omgeving, wat zal leiden tot meer drukte. In dat licht lijkt een fietspad van slechts 2,50 meter ook niet toereikend. We zien op dit moment dan ook niet de noodzaak van deze wijziging naar smallere fietspaden.	De Passewaaijse Hogeweg is ook bestemd voor fietsverkeer en het overige bestemmingsverkeer. Daarbij is het essentieel dat de veiligheid van fietsers wordt verbeterd. Daarom wordt de middenstrook voorzien van rood asfalt, omdat dit binnen de bebouwde kom wordt herkend als fietspad of fietsstraat. De rabatstroken die aan beide zijden van de weg worden aangelegd, zijn geen voetpaden maar uitwijkstroken, bedoeld voor situaties waarin een auto een andere auto of fietser tegenkomt. Uiteraard mogen voetgangers ook gebruikmaken van deze stroken, met name de rabatstrook aan de zuidzijde van de weg. De gemeente Tiel deelt niet de mening dat de veiligheid van fietsers en voetgangers achteruitgaat. Integendeel, de gemeente is van mening dat de veiligheid van deze weggebruikers met dit pakket aan maatregelen juist zal verbeteren. De door u genoemde richtlijnen zijn niet van toepassing op rabatstroken van fietsstraten. De meeste aanwezigen tijdens de informatiebijeenkomst op 12 mei jl. reageerden enthousiast op de voorgestelde maatregelen. De meeste zorgen betroffen vooral de problematiek rond de aanwezigheid van de BPP Pakketshop. De aanleiding voor dit project is het verbeteren van de waterhuishouding, zowel voor vuilwater als regenwater, en het vergroten van de veiligheid en het comfort voor fietsers en voetgangers. Daarnaast is er in dit plan gestreefd naar een verbetering van de algemene verkeersveiligheid voor alle weggebruikers. Al deze maatregelen passen binnen de huidige bestemming van de weg.
17	Het fietspad vanaf de kleine vuurvlinder naar de Passewaayse Hogeweg, is niet overzichtelijk . Aanrijdingen met fietsers en scooters. De fietspad paaltjes op het fietspad zijn verplaatst naar de zijde van de Passewaayse Hogeweg, hierdoor is het kerend autoverkeer beperkt. Het paaltje is nu halverwege het fietspad geplaatst, wij voorzien nu weer veelvuldig keren van auto's op het fietspad door drukte van afhaalpunt. Voornemen groenstrook aanleggen laatste deel fietspad zodat kruising overzichtelijker word, is dit niet meer aan de orde?. Het asfalteniveau op het huidige niveau zou blijven en de berm op de hoge zijde (wijk 7) gelijk getrokken zou worden met het asfalt, aangegeven dat dit niet kon destijds maar vraag komt niet in het verslag?	De laatste 25 meter van dit fietspad wordt verbeterd conform de CROW-richtlijnen. Volgens deze richtlijnen dienen de paaltjes in het midden van het pad geplaatst te worden, en niet aan de uiteinden. Voor meer informatie, zie het antwoord op punt 5. Er wordt geen groenstrook aangelegd. Het asfalt komt circa 35 mm hoger te liggen dan het huidige niveau en wordt doorgetrokken in de richting van de Kleine Vuurvlinder over een lengte van ongeveer 25 meter. Het resterende deel van de Kleine Vuurvlinder valt helaas buiten de scope van dit project. Er worden ook vijf haakse parkeervakken aangelegd, waarmee het aantal keren op de rijbaan zal afnemen. Deze parkeervakken bieden namelijk circa 11 meter ruimte, voldoende om een keendraai te kunnen maken.
18	De fietspadpaaltjes op het fietspad van de kleine vuurvlinder naar de Passewaaijse Hogeweg zijn kort geleden verplaatst naar de zijde van de Passewaaijse Hogeweg. Dit heeft het veelvuldig kerend autoverkeer , afkomstig van het pakket-afhaalpunt, gereduceerd tot bijna nul. Op de tekening zie ik nu dat het paaltje halverwege het fietspad is geplaatst. Wij voorzien dat er nu weer veelvuldig auto's zullen gaan keren op het fietspad gezien de regelmatig grote drukte bij het afhaalpunt. Ook waren er toen af en toe automobilisten die probeerden toch het fietspad op te gaan langs het paaltje heen. Wij zouden graag zien dat de huidige plaats van het paaltje gehandhaafd blijft.	De paaltjes dienen conform de CROW-richtlijnen in het midden van het fietspad te worden geplaatst, in verband met de veiligheid van fietsers. We verwachten dat het probleem van kerende auto's aanzienlijk zal afnemen door de aanleg van vijf haaksparkeervakken bij BPP Pakketshop, die elk 11 meter ruimte bieden om ter plaatse te kunnen keren. Na de aanleg zullen we de situatie monitoren om te beoordelen of de verkeerssituatie daadwerkelijk is verbeterd. Eventuele toekomstige maatregelen, zoals éénrichtingsverkeer of een parkeerverbod, vereisen nagenoeg geen infrastructurele aanpassingen.
19	Het fietspad vanaf de Kleine Vuurvlinder (en ook vanaf de Bruine Vuurvlinder) naar de Passewaaijse Hogeweg, is niet overzichtelijk en normaliter zouden verkeersdeelnemers (ik bedoel hier met name dan de fietsers en scooters) moeten afremmen omdat zij komende vanaf de stationskant ook voorrang moeten verlenen. Uiteraard gebeurt dit niet en bij mij zijn twee aanrijdingen bekend tussen fietsers en een fietser en een scooter. Wij hopen dat de hobbels bij de kruispunten ook fietsers/scooters dwingt om snelheid te minderen. In 2021 werd aangegeven dat het voornemen was om een groenstrook aan te leggen op het laatste deel waar nu het fietspad loopt, grenzend aan onze tuin en om zo de aansluiting op de Passewaaijse Hogeweg te verplaatsen weg van onze perceelgrens waarmee de kruising overzichtelijk werd gemaakt. Is dit niet meer aan de orde?	Voor de verkeersveiligheid is het juist beter om van deze kruispunten gelijkwaardige kruispunten te maken (dus geen voorrangskruispunten). Om dit te bevorderen worden op alle kruispunten verhoogde plateaus met drempels aangelegd, zodat fietsers en scooterrijders gedwongen worden rustiger te rijden. Bovendien benadrukken deze plateaus met drempels de gelijkwaardigheid van het kruispunt. Bij voorrangskruispunten is de impact van verkeersongevallen vaak groter, omdat fietsers en scooterrijders die voorrang hebben, geneigd zijn harder en minder oplettend te rijden. Zoals hierboven aangegeven. Er worden geen groenstroken aangelegd.
20	In 2021 werd verteld dat het asfalteniveau op het huidige niveau zou blijven en dat de berm aan de hoge zijde (wijk7) gelijk getrokken zou worden met het asfalt. Ik heb toen aangegeven dat dit niet kon omdat de ligging van de Wijk-7 woningen veel hoger is en daarmee de tuinen, meestal voorzien van L. Profielen om het hoogteverschil op te vangen ondergraven worden en daardoor dus mogelijk zullen kantelen/verzakken. Ik lees deze vraag niet terug in het verslag. Is hier in het nieuwe plan rekening mee gehouden?	Ja, bij het ontwerp is rekening gehouden met de hoogteverschillen. De bermen aan de hoge kant blijven op hun huidige niveau en worden niet gelijk getrokken.

Beantwoording vragen en verzoeken van de informatiebijeenkomst van 12 mei 2025

nr.	Vraag/opmerking of voorstel	Antwoord
21	Distributiecentrum als vestiging van kleinschalige ambachtelijke ondernemingen komt niet overheen met vergunning BPP inzake bestemmingsplan van 25 jaar geleden.	In 2021 heeft de gemeente Tiel de aanwezigheid van de BPP Pakketshop beoordeeld. De aard en omvang van het postpakketpunt werden passend geacht binnen het geldende bestemmingsplan, aangezien deze gelijkgesteld konden worden aan vergelijkbare aan huis gebonden beroepen. In 2022 is een omgevingsvergunning verleend voor het plaatsen van een uitgiftekast. In de aanvraag is vermeld dat hiermee de mogelijkheid wordt gecreëerd om pakketten ruimer af te geven en op te halen via een pakketkluis. Door de verruiming van de ophaal- en afgifketijden is de verkeersstroom meer gespreid dan bij de voorheen beperkte openingstijden. De omgevingsvergunning is inmiddels onherroepelijk geworden, waardoor bezwaar maken niet meer mogelijk is.
22	Gelet op de conditie van de rode asfaltlaag vraag ik uw aandacht voor de deplorabele staat van de fietspaden Koerierpad, Stamperpad, Benonipad, Notarissappel, Schaarsdijkweg en delen van het Ontariopad in de wijk zelf. Het Benonipad, dat ook een fietsstraat met "auto te gast" is, kan kennelijk het incidenteel zware werkverkeer niet goed hebben. En dat is nota bene een pad waar hooguit twee, drie keer per jaar iets zwaarders rijdt dan een Suzuki Alto. Het lijkt me dan ook dat vooral naar het cunet van de Passewaaijse Hogeweg gekeken moet worden, alvorens een semi-doorlatende rode toplaag zoals bij de genoemde fietspaden wordt aangebracht.	Het is bekend dat het asfalt van een aantal fietspaden in slechte staat verkeert. Dit jaar wordt het fietspad langs de Schaarsdijkweg en de Notarissappel vervangen. Uit inspectie blijkt dat voor de overige fietspaden op dit moment nog geen direct onderhoud nodig is. De schade aan de fietspaden wordt veroorzaakt door het type asfalt dat is gebruikt. Dit asfalt is gevoelig voor weersinvloeden zoals zon en vorst. Vooral de afgelopen kwakkelwinters hebben een negatieve invloed gehad op de kwaliteit ervan. Voor de Passewaaijse Hogeweg wordt daarom een ander type asfalt gebruikt, dat beter bestand is tegen deze weersomstandigheden. Dit is niet gerelateerd aan het cunet van de Passewaaijse Hogeweg.
23	Verkeershinder vanwege de aanwezigheid van het BPP . Verkeersstroom van en naar het BPP is nog steeds in twee tegengestelde richtingen. Verkeersdrempels, de optimale hoogte voor een verkeersdrempel met plateau met een snelheid van 30km /u blijkt onvoldoende. Eenrichtingsverkeer door b.v. het verkeer om te leiden van Aardbeivlinder van Grote Vuurvliinder en vertrek via de Passewaayse Hogeweg richting Jonkheer P.A. Reuchlinlaan. Een aanduiding over de afstand van het BPP vanaf de parkeerplaats kan als stille hint dienen voor het autoverkeer. Verstevigen van het talud van de oever van de B-watergang tot het BPP te verstevigen.	Zie het antwoord op punt 6. We zullen in overleg treden met Waterschap Rivierenland over de wijze van versteviging van het talud.
24	De weg van het pakketpunt is nu niet berekend op al het verkeer.	De Passewaaijse Hogeweg is een openbare weg ter hoogte van de BPP Pakketshop en de constructie van de weg is sterk genoeg om het verkeer te dragen. Ter verbetering van de verkeersveiligheid bij de Pakketshop hebben we maatregelen gepland, die terug te zien zijn in de tekeningen. De toetsing met betrekking tot de activiteiten van de BPP Pakketshop is toegelicht in punt 21.
25	Komst extra lantaarnpaal afplakken in de richting van de huizen. Extra lichtbron in de slaapkamer is niet wenselijk.	Het antwoord op punt 12 is eveneens van toepassing op uw verzoek/vraag.
26	De verkeerskundige van de gemeente Tiel baseerde zijn antwoord tijdens de informatiebijeenkomst over de vergunning voor het BPP op een bestemmingsplan van 25 à 30 jaar geleden. Er werd daarin gesproken over de vestiging van "kleinschalige, ambachtelijke ondernemingen". Het is zeer de vraag in hoeverre een distributiecentrum** onder deze noemer evengangen kan worden. Inmiddels blijkt dat het BPP noch kleinschalig, noch ambachtelijk is. Maar het BPP is nu een gegeven en ik ben de laatste om onze lieve burenen het brood uit de mond te stoten. Dus moeten we leven met deze vergunningsvergissing. <i>** Vanaf 2010 ontstond een snelle opkomst van webwinkels. Daardoor is er ook een nieuwe vorm van distributiecentra ontstaan. Distributiecentra distribueren de goederen tegenwoordig niet meer alleen van retailers, maar ook direct van klanten.</i>	Zie het antwoord op punt 6.
27	Verkeersstroom: Door diverse opmerkingen tijdens de informatieavond is duidelijk gebleken dat men weinig vertrouwen heeft in de beperking van de verkeershinder vanwege de aanwezigheid van het BPP . Aangezien de verkeersstroom van en naar het BPP nog steeds in twee tegengestelde richtingen op elkaar inwerken, blijft de manoeuvreerruimte nog altijd zeer beperkt. Dit ondanks de opoffering van een deel van hun eigen grondstuk door de eigenaren van het BPP. Mij lijkt het veel zinniger om een eenrichtingsverkeer in te stellen. Bijvoorbeeld door het verkeer om te leiden via Aardbeivlinder en Grote Vuurvliinder en vertrek via de Passewaaijse Hogeweg richting Jonkheer P.A. Reuchlinlaan. Andersom is natuurlijk ook mogelijk en heeft misschien een grotere slagingskans, omdat de nieuwsgierigheid naar het af te halen pakket al bevredigd is en een langere terugweg daardoor mogelijk als minder hinderlijk wordt ervaren. Dit biedt tevens de mogelijkheid om bij gebrek aan parkeermogelijkheid bij het BPP de auto te parkeren op de officiële parkeerplaats bij de school. Mits aangegeven dat deze mogelijkheid bestaat. En zoals een bezoeker van de informatieavond opmerkte: "Van de parkeerplaats op de Kamperfoelie naar de Primera, is net zo lang als van de parkeerplaats bij het IKO Prins Maurits naar het BPP". Een aanduiding over de afstand tot het BPP vanaf de parkeerplaats kan dan ook misschien als een stille hint dienen. Mocht deze oplossing echter op te weinig draagvlak rekenen, stel ik u voor om dan tenminste het talud van de oever van de B-watergang vanaf de Jonkheer P.A. Reuchlinlaan tot het BPP te verstevigen, al dan niet met een beschoeiing. Dit verzoek omdat Akelei 3 t/m 17, maar ook het BPP, voor hemelwaterafvoer afhankelijk zijn van deze B-watergang. Al dan niet gedeeltelijke demping door verzakkende oevers kan daardoor voor (grond)waterproblemen op deze percelen zorgen.	Zie het antwoord op punt 6. We zullen in overleg treden met Waterschap Rivierenland over de wijze van versteviging van het talud.
28	Verkeersdrempels : De theoretisch berekende optimale hoogte voor een verkeersdrempel met plateau voor een snelheid van 30 km/u blijkt in de praktijk onvoldoende te zijn voor haastige lieden. Aan de andere zijde van de Passewaaijse Hogeweg, de Akelei, is inmiddels ruimschoots gebleken dat automobilisten met haast dan wel hun spoiler graag opofferen aan de vermeende tijdswinst, dan wel met 60 km/u aan komen scheuren, remmen voor de drempel en direct weer snelheid vermeederen tot de volgende drempel. Milieutechnisch natuurlijk een draak van een gedrag. Het meest effectief zijn toch de drempels die geen plateau kennen. Voor verkeer met een snelheid < 15 km/u is dat meestal geen probleem. Voor autoverkeer, sturende scooters en roedels fatbikes (jazeker, ook die zorgen voor overlast) is een dergelijke drempel wel degelijk een aanwijzing om snelheid te minderen.	Helaas kunnen we de sinusvorm die bedoeld is voor 15 km/u niet toepassen bij een snelheid van 30 km/u. Deze afwijking van de CROW-richtlijnen is niet wenselijk en kan in de praktijk leiden tot schadeclaims, omdat de drempels dan verkeer zijn aangelegd. De gemeente verwacht van de inwoners dat zij elkaar aanspreken wanneer iemand zich niet aan de regels houdt.
29	Een aantal inwoners klaagt over het trage verloop van het project , omdat de voorbereidingen al zes jaar in beslag nemen en de beloftes telkens niet worden nagekomen. Wij wonen aan de Grote Vuurvliinder en hebben de gemeente al vaak gemaild over de problemen die hier spelen. Achter onze huizen wordt het steeds meer een troep. We hebben jarenlang geprobeerd het netjes te houden, maar het is inmiddels onmogelijk geworden. Doordat er voortdurend auto's af en aan rijden naar het pakketpunt , zijn de wielsporen inmiddels megadiepe en is het altijd smerig en modderig. Dit is simpel op te lossen door het stuk te asfalteren met afloop naar de sloot. Het pakketpunt is prima, maar als jullie dit toestaan, maak het dan ook acceptabel voor ons! Ik vind het echt niet acceptabel om steeds tegen die troep aan te moeten kijken. Willen jullie hier alstublieft echt vaart achter zetten? Als het hele project nog langer op zich laat wachten, maak dan op z'n minst als tussenoplossing het stuk achter onze huizen in orde. Dat mag toch wel na zes jaar? Overigens: het hekje dat als tijdelijke oplossing is geplaatst om parkeren op het gras te voorkomen, is inmiddels ook stuk gereden. Het blijft bovendien gevaarlijk voor fietsers, want auto's worden nog steeds overal neergezet – zelfs op het fietspad en voetpad!	We zijn het ermee eens dat het proces zeer traag verloopt, onder andere door de herhaalde wisselingen van projectleiders en de uitdagingen bij het vinden van bepaalde oplossingen, met name op het gebied van waterhuishouding. Sinds december 2024 is er een nieuwe projectleider aangesteld. Volgens de huidige planning kan dit project uiterlijk medio 2026 worden uitgevoerd. Deze planning is realistisch en moet voor de gemeente haalbaar zijn. Zoals u kunt zien, loopt de weg in de nieuwe indeling naar één kant af en voert het water af richting de watergang. De rabastroken en de versteviging van het talud van de watergang zouden deze problemen moeten verminderen. Voor wat betreft de BPP Pakketshop verwijs ik u naar de antwoorden bij punt 6 en punt 26. Gezien het feit dat we nu een grote stap hebben gezet in het definitief vastleggen van het ontwerp en de technische uitwerking, met als doel om medio volgend jaar met de uitvoering te starten, zien we op dit moment geen aanleiding om tussentijdse oplossingen te realiseren die vervolgens weer verwijderd moeten worden.
30	Wij maken ons zorgen om de veiligheid en comfort van de voetganger. We zien ter plaatse van onze woning twee smalle voetstroken van 117 en 65 cm. Er staat toegelicht dat er voldoende ruimte blijft voor de voetganger. Dit vinden wij niet overeenkomen met de maatvoering. Een modern voetpad is toch minimaal 180 cm breed, om goed naast elkaar te kunnen lopen en als twee mensen elkaar willen passeren. Op drukke voetpaden ga je meer richting de 200 tot 250 cm, bijvoorbeeld ter plaatse van scholen. Er komen straks twee scholen aan de weg te liggen. Het is daar in de ochtend druk met o.a. ook kindervagens, loopfietsjes etc. Een maat van 250 cm zou echt gepast zijn. Het voorstel dat er nu ligt gaat er voor zorgen dat voetgangers op het fietspad gaan lopen. Wat onveilige situaties oplevert en heel veel ergernissen, zoals er nu al zijn bij de Bataaf. Daarnaast is dit voor mindervaliden ook ongewenst.	Zoals we hierboven aangaven zijn de getekende rabastroken geen voetpaden maar uitwijkstroken die bij een fietsstraat horen. Om dit beeld voor de hele tracé aan te houden hebben we de rabastroken ook op het gedeelte dat fietspad is doorgetrokken. De combinatie fietsstraat met rabastroken en het toepassen van 30 km/u als maximumsnelheid wordt landelijk als niet gevaarlijk beschouwd en vaak toegepast. De richtlijnen voor breedte voetpaden zijn niet van toepassing op rabastroken die bij fietsstraten horen. Het feit dat sommige auto's die pakketten ophalen en verspreiden zo snel rijden en soms onverwachte bewegingen maken is een landelijk probleem en zelf binnen woonerven zijn deze is de praktijk. Dit soort gedrag kan helaas met infrastructurele aanpassingen niet helemaal oplossen. We hebben wel in dit ontwerp getracht om de weg veilige te maken en rekening houden met alle weggebruikers dus ook voetgangers, fietser en rolstoelgebruikers.
31	Het scheiden van stromen is logisch te doen op drukke straten waar voldoende ruimte is voor 'en een brede rijbaan, en een breed fietspad en breed trottoir'. Is die ruimte er niet, dan leidt de situatie zoals die er nu is waarschijnlijk tot meer veiligheid. Mensen letten op, ook op de fiets, omdat je weet dat er mensen lopen. Straks wordt het een fietsracebaan en komt de voetganger in het nauw . Nu laten we onze kinderen hier lopen. Straks niet meer. Verder zien we ook de noodzaak niet van deze wijziging. Het functioneert nu goed. Mensen vinden het een fijn weggetje. Voor die 5 auto's, zeker aan onze zijde, hoef je dit niet te wijzigen. Er wordt rustig gereden. Wie wel hard rijden zijn de fatbikes en die geef je nu ruim baan. We zouden graag horen welk proces wordt doorlopen voor dit wordt aangelegd. Neemt de gemeente Tiel hier een verkeersbesluit voor?	Nee, voor de inrichting als fietsstraat hoeft geen verkeersbesluit genomen te worden. Het is namelijk geen fietspad, maar een rijbaan met gemengd verkeer waar de auto te gast is. Hier zitten dus geen juridische consequenties aan vast en behalve de bewonersavond en reactie, is er geen ander proces wat nog doorlopen wordt. Dat fatbikes en elektrische fietsen hard rijden wordt niet ondersteund door deze inrichting. De gemeente deelt deze mening niet. Het hardrijden door fatbikes is een gedragprobleem en geen inrichtingsprobleem. Overigens richten we de Passewaaijse Hogeweg in met verkeersplateaus, waardoor ook de fatbikes op bepaalde punten worden afgeremd. De gemeente deelt niet de mening dat de voetganger in het nauw komt. Fietsers zullen gebruik maken van de rode asfaltloper. Daarnaast is er aan één zijde van de weg een rabastrook van 1,17 m breed waar voetgangers kunnen lopen. Voetgangers kunnen ook gebruik maken van de rode fietsstrook. Fietsers kunnen daarbij uitwijken op een smalle rabastrook aan de overzijde.
32	Ter hoogte van 8b staat nog een oude situatie op tekening. Inmiddels is onze tuin aangelegd. De werkgrens ligt nu in onze tuin . Dat gaat niet. Er staat een prikkelsruik en wadi. Het is ook onwenselijk dat er in onze niet aangelegde tuin wordt gewerkt. Snappen dat jullie werkruimte nodig hebben maar ons inziens is het niet nodig ter hoogte van onze tuin over de erfgrns te werken.	De werkgrens is aangepast ter hoogte van woning 8b. In principe wordt er hier niet gewerkt op particulier terrein.
33	Hierbij bericht ik je over mijn idee wat betreft het verkeersproblemen bij het Postdepot . Wat mij betreft wordt de Passewaaijse Hogeweg een eenrichtingsweg met als uitzondering voor de huidige bewoners, die de oprit/uitgang hebben op deze weg. Verder ben ik voor een parkeerverbod behalve voor de post en pakjesvervoerders, die twee parkeervakken krijgen langs de Passewaaijse Hogeweg zoals op de tekening van de Projectontwikkelaar. Daarop aansluitend wordt de bestaande weg, naast de boomgaard en de zijkant van de kinderopvang die nu nog door fietsers wordt gebruikt, door de postvervoerders gebruikt die hun pakjes hebben opgehaald of weggebracht bij het postdepot. Zo worden de particuliere autobezitters ontmoedigd om via de Passewaaijse Hogeweg hun pakjes op te halen of weg te brengen. Ze zullen dan eerder de volgende rotonde nemen en het grote parkeerterrein (goed voor minstens 200 auto's) gaan gebruiken om hun pakjes op te halen of weg te brengen. Dat parkeerterrein is voor iedereen goed te bereiken en ligt achter de Prins Mauritschool en de kinderopvang. Bij deze verkeersverandering hoeven er geen gevaarlijke achteruit manoeuvres worden gemaakt door particuliere- en bedrijfs autobestuurders. Verder blijft het groen merendeels behouden aan de voorkant van het depot. Slechts twee parkeerplaatsen aan de weg voor de bedrijfsauto's, die de post verzorgen. Samenvattend: een eenrichtings verkeersbord aan het begin van de Passewaaijse Hogeweg met de auto is te gast en 30 kilometer. Op deze wijze wordt iedereen in gezonde beweging gezet. Er ontstaat daarnaast weer een rustige verkeerssituatie waar iedereen uiteindelijk baat bij heeft. Een andere optie is dat de Gemeente Tiel de eigenaresse uitkoopt en er appartementen voor jongeren/ouderen voor neer zet. Op deze wijze wordt in ieder geval het rustige karakter van de Passewaaijse Hogeweg gewaarborgd.	Zie het antwoord bij punt 6 voor informatie over het parkeerverbod en de eenrichtingsweg.
34	Naar aanleiding van de informatiebijeenkomst op 12 mei 2025, wil ik hierbij terugkomen op het onderwerp afhaalpunt pakketdienst . Ik woon zelf op adres Akelei 27 en stoort mij regelmatig aan het drukke autoverkeer en de onveilige verkeerssituaties bij het afhaalpunt. Gezien de steeds verder stijging van pakketvervoer in de toekomst, verwacht ik dan ook meerdere verkeersbewegingen. De verkeersonveiligheid wordt naar mijn mening niet opgelost door een andere kleur te geven aan het wegdek. Het toenemende heen en weer rijden en keren op een doodlopende weg of straks op een fietspad, waarbij de automobilist te gast is, blijft mijns inziens gevaarlijk. Mijn voorstel is om een paal aan het begin van de Passewaaijse Hogeweg te plaatsen en alleen toegang te verlenen aan de bewoners van de Passewaaijse Hogeweg en de busjes pakketbezorgers. De automobilisten die pakketjes willen brengen of ophalen kunnen hun auto dan parkeren op de ruime, bijna lege parkeerplaats bij de school. De afstand van parkeerplaats naar het afhaalpunt is zeer beperkt, en bedraagt maar 80 meter, ofwel 135 voetstappen, ofwel 75 seconden wandeltijd. Helaas werd mijn voorstel zonder reden afgewezen. Graag verneem ik alsnog van jullie een uitleg met argumenten waarom mijn voorgestelde optie niet uitvoerbaar zou zijn. In de binnenstad van Tiel kunnen toch ook verkeersmaatregelen genomen worden om de binnenstad autoluw te maken. Waarom dan niet op een smalle doodlopende weg waar te veel verkeersbewegingen en onveilige situaties zijn. We willen toch met elkaar fietsverkeer stimuleren. Door het aanleggen van extra parkeerplaatsen bij het afhaalpunt, worden de automobilisten alleen maar gefaciliteerd, en bevestigen we hiermee de goedkeuring van het vele autoverkeer, dat hierdoor alleen maar verder toeneemt. Verder heb ik nog een vraag over de aanleg van de geplande parkeerplaatsen bij het afhaalpunt: Wie betaalt de aanleg van deze parkeerplaatsen? Is dit de eigenaresse van het afhaalpunt of vallen deze kosten in het project herinrichting? Het lijkt mij vreemd als de gemeente Tiel de kosten zou moeten betalen voor een (niet werkende) oplossing van verkeersoverlast, veroorzaakt door een onderneming die op een ongeschikte locatie zijn bedrijfsactiviteiten uitvoert.	De aanpassing naar een fietsstraat staat los van de aanwezigheid van het afhaalpunt. Om de situatie rondom het pakketpunt te verbeteren, worden enkele haakse parkeervakken aangelegd. Met de realisatie van deze parkeerplaatsen wordt de verkeersveiligheid op twee manieren verbeterd: 1- Het keren van autoverkeer op het pad en in de zijstraat is hierdoor niet langer nodig; bezoekers van het pakketpunt kunnen de parkeervakken gebruiken om te keren. 2- In de huidige situatie parkeren bezoekers van het pakketpunt (deels) op de rijbaan. Door de aanleg van de parkeervakken zal dit in de toekomst minder vaak voorkomen. Het plaatsen van een poller (inzinkbare paal) om alleen bewoners en pakketbezorgers toe te laten zoals in het centrum van Tiel is niet haalbaar. De poller is daar in de ochtenduren naar beneden ivm bevoorradingsverkeer, op de andere uren kunnen vaste bezoekers van het gebied middels een pas de poller laten zakken. De paal op vaste tijden naar beneden laten staan kan niet op deze locatie bij het pakketpunt. Andersom is er geen sprake van een vaste groep pakketbezorgers waardoor toegang middels een pas niet haalbaar is. De vijf aan te leggen haakse parkeervakken en de twee langsparkeervakken bij de BPP Pakketshop komen voor circa 60% op het perceel van de Pakketshop te liggen. De resterende parkeerruimte bevindt zich op gemeentelijke grond. De gemeente realiseert doorgaans parkeervoorzieningen op openbare grond ten behoeve van zowel bewoners als ondernemers. In dit geval is echter onvoldoende openbare ruimte beschikbaar, met name vanwege het gebrek aan ruimte om voertuigen te keren. De gemeente neemt deze investering voor haar rekening om de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de straat te verbeteren. Daarnaast beoogt zij hiermee een bijdrage te leveren aan de oplossing van de bestaande parkeerproblematiek in de omgeving.
35	Wat ik mis op de site is een planning . Wanneer gaat de weg op de schop? Ik was bij de 1e online bijeenkomst vier jaar geleden en kan niet wachten tot de weg wordt verbouwd tot fietsstraat zodat ik eindelijk weer via die route naar de stad kan fietsen. Hopelijk komt er ook een oplossing voor de overlast van de auto's die bij de pakjesboer moeten zijn en hinderlijk parkeren en keren.	Dit project wordt naar verwachting medio 2026 uitgevoerd. Zie het antwoord bij punt 34 voor de problemen met de BPP Pakketshop.
36	Mail Fietserbond Tiel: Wij hebben met onze groep gekeken naar de website www.tiel.nl/herinrichting-passewaaijse-hogeweg. Wat ons betreft zou deze fietsstraat zelfs mogen worden doorgetrokken naar het Station Tiel Passewaaij (via de Marene naar de Prof. Buismanlaan) en naar de Ophemertsedijk. Maar we begrijpen dat dit buiten de scope van dit project valt. Aandachtspunten wat ons betreft: 1.De aansluiting tussen de Marene en de Passewaaijse Hogeweg is momenteel zeer krap (twee fietsers tegelijk is niet mogelijk) en ook erg krap getekend. Die zou breder mogen zodat fietsers daar elkaar kunnen passeren. Dit is een belangrijke verbinding voor fietsers richting station Tiel Passewaaij. Bij de pakketshop op nummer 4 dient gelegenheid te zijn om auto's naast de PH te parkeren. Zoals op de tekening aangegeven. Conclusie: de Fietsersbond Tiel is voor dit project.	De gemeente Tiel heeft ervoor gekozen om de fietsroute niet via de Marene te laten lopen. Daarom is de aansluiting naar de Marene ingericht als voetpad met een voetgangssluis. Op deze manier worden fietsers gestimuleerd om door te rijden richting de Professor P.H. Buismanlaan.
37	Regelmatig breng ik een pakketje te voet naar nr. 4. Maar zie hier de gekte die zich regelmatig voordoet. Gisteren lag er al weer een hek om gereden bij de school. De bedachte oplossing gaat niet werken. Fietsen is op drukke tijden echt onveilig , en autoverkeer naar nummer 4 haalt de onderliggende behoefte voor de voorgenomen aanpassingen totaal onderuit.	De gemeente Tiel is van mening dat het plan zal bijdragen aan een verbeterde verkeersveiligheid en een vermindering van de parkeerproblematiek bij de BPP Pakketshop. Zoals hierboven vermeld, zullen we de situatie in de eerste maanden na de uitvoering van het plan actief monitoren en evalueren.