

GVVP Buren

Nota van beantwoording zienswijzen

Voor u ligt de Nota van beantwoording zienswijzen met betrekking tot het GVVP Buren dat ter inzage heeft gelegen in de periode van 5 januari tot en met 16 februari 2022. Er zijn 20 zienswijzen ontvangen.

Onderstaand overzicht bevat in tabelvorm een samenvatting van de zienswijze, een reactie hierop en de eventuele aanpassingen in het GVVP.

Z.038349 GVVP

	Samenvatting zienswijze	Reactie	Aanpassing GVVP
a	In E-spraak kwam bij Eck en Wiel een suggestie voor het doortrekken van het fietspad langs de Veerweg tussen de Blankertseweg en de Vlissingestraat. Het antwoord daarop luidt "Goede suggestie, onderzoek naar haalbaarheid", maar is niet opgenomen als maatregel in het uitvoeringsprogramma. Het verzoek is om deze maatregel voorrang te geven en op te nemen in het uitvoeringsprogramma.	Dit gaan we toevoegen aan het uitvoeringsprogramma	Toevoegen aan uitvoeringsprogramma
b	Het verzoek is om de voorziene maatregelen van "2 of 3 drempels" te wijzigen naar "2 drempels" of "1 plateau en 1 drempel" en deze bij de kruising van de Blankertseweg en net onderaan de Rijnbandijk te voorzien.	Bij het ontwerpen van de maatregelen zal rekening worden gehouden met uw zienswijzen.	Aanpassen in uitvoeringsprogramma

Z.038588 GVVP

	Samenvatting zienswijze	Reactie	Aanpassing GVVP
a	In het uitvoeringsprogramma staat niets over de situatie op de dijk en de Donkerstraat in Ravenswaai. Hier wordt hard gereden. Het verzoek om dit te onderzoeken en passende (snelheidsbeperkende) maatregelen te treffen en in het geval van de dijk ook een (tijdelijke/seizoensgebonden) afsluiting van niet bestemmingsverkeer.	De Donkerstraat binnen de bebouwde kom is reeds voorzien van snelheidsremmende maatregelen. We voegen een snelheidsmeting op de Donkerstraat toe aan de maatregelenlijst in het uitvoeringsprogramma, zodat we op basis daarvan de verkeerssituatie kunnen beoordelen. De verkeerssituatie op de dijken in de gemeente Buren gaan we monitoren zoals opgenomen in het uitvoeringsprogramma en daar voegen we aan toe dat we ook het probleem in beeld brengen en eventuele oplossingen onderzoeken.	Aanpassen in uitvoeringsprogramma

Z.039066 GVVP

	Samenvatting zienswijze	Reactie	Aanpassing GVVP
a	Er is verbazing over het feit dat wordt ingezet op monitoring terwijl de verkeersonveiligheid en -overlast een bekend probleem zijn. De reeds genomen maatregelen sorteren geen effect. Indiener is van mening dat dit met de hoogste prioriteit aangepakt moet worden. Indiener stelt meerdere oplossingen voor, waaronder een verdeling van verkeer voor gedurende (de weekenden in) het recreatieseizoen: langzaam verkeer op de dijk en snelverkeer op de N320. Indiener verzoekt de gemeente de genoemde oplossingsmogelijkheden te onderzoeken, een beroep te doen op VVN voor advies en de inzichten en maatregelen in het GVVP op te nemen.	De verkeerssituatie op de dijken in de gemeente Buren gaan we monitoren zoals opgenomen in het uitvoeringsprogramma en daar voegen we aan toe dat we ook het probleem in beeld brengen en eventuele oplossingen onderzoeken. Hierin nemen we uw zienswijze mee.	Aanpassen in uitvoeringsprogramma
b	In de Omgevingsvisie staat dat de dijk een weg is 'waar de verkeersveiligheid versterkt moet worden'. Het ontbreekt in het GVVP aan visie, analyse en maatregelen die hieraan bijdragen.	In het GVVP is reeds opgenomen: "Het is van belang dat de veiligheid ook dan gewaarborgd blijft en overlast wordt voorkomen."	Reeds opgenomen
c	Er zijn zorgen over de toenemende bijdrage van 'intensieve verblijfsrecreatie' (uit Ontwerp Omgevingsvisie) aan de veiligheid en rust op	Bij concrete ruimtelijke ontwikkelingen is het nodig de verkeerseffecten te onderzoeken. Dit is ook opgenomen	Reeds opgenomen

	straat, met name in weekenden (specifiek op zondag). De mening wordt geuit dat toegangs- en doorgaande dorpswegen overbelast zullen worden. Volgens de indiener moeten de gevolgen van de Omgevingsvisie voor verkeersbelasting en – veiligheid alsmede geluidsoverlast inzichtelijk gemaakt worden en een plaats krijgen in het GVVP. Dit betreft zowel de huidige situatie als de prognose van de verkeersbelasting.	in het GVVP: “Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (zoals woningbouwlocaties en bedrijfsvestigingen) brengen we het effect op de verkeersstromen in beeld. Daarbij kijken we naar de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid en passen we daar waar nodig de infrastructuur aan.”	
d	In figuur 6.1 op blz. 18 van het uitvoeringsprogramma wordt de Rijnbandijk niet aangemerkt als hoofdfietsroute terwijl deze wel een aantrekkelijke recreatieve route vormt. De ingetekende fietsroutes zijn luidruchtig en sfeerloos en er ontbreken voorzieningen zoals fietsenstallingen, routeinformatie en rustpunten.	Hoofdfietsroutes zijn gebaseerd op utilitair fietsverkeer (zoals woon-werk en onderwijs gerelateerd). De Rijnbandijk heeft een meer recreatieve functie. De inrichting moet passen bij de utilitaire en/of recreatieve functie.	Geen aanpassing
e	In hoofdstuk 2 van de zienswijze worden een aantal vragen gesteld over de verkeerssituatie op de dijken en toeleidende wegen	De verkeerssituatie op de dijken in de gemeente Buren gaan we monitoren zoals opgenomen in het uitvoeringsprogramma en daar voegen we aan toe dat we ook een prognose van de toekomstige verkeerssituatie hierin betrekken.	Aanpassen in uitvoeringsprogramma

Z.039089 GVVP

	Samenvatting zienswijze	Reactie	Aanpassing GVVP
a	Indiener is verheugd dat het uitvoeringsprogramma de oversteek N320 (Provinciale weg) – Ravenswaaijsesteeg noemt op de maatregelenlijst. Indiener verzoekt dit zo te houden, financiële middelen te reserveren voor een goede, structurele oplossing waarbij de verkeersveiligheid verbetert en de leefbaarheid van ons dorp niet aangetast wordt. De dorpsraad biedt aan om met de gemeente hierover in gesprek te gaan met Provincie Gelderland.	We houden de oversteek in de maatregelenlijst.	Reeds opgenomen
b	Indiener is verheugd dat de Margrietstraat in de maatregelenlijst is opgenomen en verzoekt de gemeente spoedig snelheidsbeperkende maatregelen te treffen.	We houden de Margrietstraat in de maatregelenlijst in het uitvoeringsprogramma.	Reeds opgenomen
c	Indiener is verbaasd over het gegeven dat de Donkerstraat niet is opgenomen in de maatregelenlijst. Indiener verzoekt de gemeente om de Donkerstraat op te nemen op de maatregelenlijst van het uitvoeringsprogramma en om hier te investeren in snelheidsbeperkende maatregelen en verbetering van het overzicht.	De Donkerstraat binnen de bebouwde kom is reeds voorzien van snelheidsremmende maatregelen. We voegen een snelheidsmeting op de Donkerstraat toe aan de maatregelenlijst in het uitvoeringsprogramma, zodat we op basis daarvan de verkeerssituatie kunnen beoordelen.	Toevoegen aan uitvoeringsprogramma
d	De dorpsraad Ravenswaaij pleit er voor om ook op de Lekbandijk te investeren in snelheidsbeperkende maatregelen en een betere handhaving van de snelheidslimiet.	De verkeerssituatie op de dijken in de gemeente Buren gaan we monitoren zoals opgenomen in het uitvoeringsprogramma en daar voegen we aan toe dat we ook het probleem in beeld brengen en eventuele oplossingen onderzoeken. Hierin nemen we uw zienswijze mee.	Toevoegen aan uitvoeringsprogramma

Z.039133 GVP

	Samenvatting zienswijze	Reactie	Aanpassing GVP
a	Indiener verzoekt de gemeente om de Dorpsstraat (in ieder geval het eerste deel komend vanuit Beusichem t/m het eerste plateau voor de nrs 44/46), conform de gebiedsaanduiding in "Duurzaam veilig en de inrichting van wegen" in te richten en dit op te nemen in het uitvoeringsprogramma van het GVP. Dit gaat verder dan het benoemde aanpassen van het kruispunt De Hoek Dorpsstraat. Indien dit niet kan worden gehonoreerd, de herinrichting op te nemen in het onderhoudsprogramma wegen 2023;	Ter hoogte van de Groeneweg en nabij de Schaardijkseweg bevindt zich al een verkeersdrempel. Daarom zijn geen aanvullende maatregelen opgenomen. De onderlinge afstand van de 2 maatregelen bedraagt 116 meter. Binnen wegbeheer moet eerst onderzocht worden of het plateau niet meer voldoet.	Geen

Z.039140 GVP

	Samenvatting zienswijze	Reactie	Aanpassing GVP
a	Indiener vraagt met betrekking tot het gemotoriseerd verkeer op de dijk langs de Lek verder te gaan dan monitoring van snelheden. In een bijlage stelt de indiener een aantal verdergaande maatregelen voor en verzoekt de gemeente deze op te nemen in het definitieve GVP.	De verkeerssituatie op de dijken in de gemeente Buren gaan we monitoren zoals opgenomen in het uitvoeringsprogramma en daar voegen we aan toe dat we ook het probleem in beeld brengen en eventuele oplossingen onderzoeken. Hierin nemen we uw zienswijze mee.	Toevoegen aan uitvoeringsprogramma
b	Indiener vraagt voor alle 30 km/h wegen een strengere, meer samenhangende aanpak.	Het uitvoeringsprogramma draagt met de lijst van maatregelen bij aan een uniformere inrichting van 30 km/h-gebieden op verschillende locaties in de gemeente. Daarnaast is in de bijlage van het uitvoeringsprogramma een standaard voor 30 km/h-inrichting opgenomen. In paragraaf 2.4 is een standaard aanpak bij meldingen over verkeersonveiligheid opgenomen.	Reeds opgenomen
c	Indiener vertrouwt voorlopig op de lobby-inspanningen van de gemeente om bezuinigingen op veerdiensten te voorkomen of elders financiële ondersteuning te verkrijgen, maar is ook benieuwd naar het standpunt van de gemeente als deze inspanningen onvoldoende blijken te zijn.	Wij hebben ook vertrouwen dat we met de lobby bereiken wat we willen bereiken.	Reeds opgenomen
d	Indiener dringt er op aan om in het GVP maatregelen op te nemen die doorgaand autoverkeer zoveel mogelijk richten op provinciale en autowegen en het ontmoedigen van sluiproutes.	In paragraaf 2.1 van het uitvoeringsprogramma wordt de wegcategorisering genoemd. Deze is er voor bedoeld om met de inrichting van wegen gewenst rijgedrag te stimuleren. Dit houdt ook in dat doorgaand verkeer over de juiste wegen rijdt en daarmee sluiptverkeer wordt voorkomen.	Reeds opgenomen
e	Indiener vraagt om een speciale werkgroep die zich (los van het GVP) gaat buigen over een samenhangende visie op onze elektrische toekomst, omdat het louter stimuleren van marktpartijen en burgers voor aanvragen van	De visie hierop is beschreven in de beleidsnota laadpalen van oktober 2020. De spelregels Gemeentebld 2021, 109114 Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officielebekendmakingen.nl) In de beleidsregels laadpalen van 14 juli 2021 staat de verdere uitwerking omdat het wenselijk is	Geen

	laadinfrastructuur onvoldoende zal zijn.	hiervoor kaders te stellen onder welke voorwaarden er wordt meegewerkt aan oplaadpunten/-infrastructuur voor elektrisch rijden; Gemeentebld 2021, 228733 Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officielebekendmakingen.nl)	
--	--	---	--

Z.039141 GVVP

	Samenvatting zienswijze	Reactie	Aanpassing GVVP
a	Indiener vraagt de gemeente niet alleen de verbetering van de aansluiting Ganssteeg-Molenweg te verbeteren, maar ook de rest van de Molenweg mee te nemen in het verbeteren van de verkeersveiligheid. De zienswijze is dat de Molenweg (en het totale historische lint) ontmoedigd zou moeten worden voor doorgaand autoverkeer en de ontsluiting van nieuwe woningbouw én het een aantrekkelijke groene wandel- en fietsroute wordt. Indiener ziet voor de Molenweg een aantal oplossingsrichtingen: - Inrichting van gehele 30-km/h zone - Fietsweg waar de auto te gast is - Brede stoep/groene wandelstrook en passerplaatsen voor autoverkeer - Verlichting vergroenen (LED) en 's avonds dimmen i.v.m. natuur	In het uitvoeringsprogramma is de maatregel 'Onderzoek verbinding N320 – veerpont en herinrichting wegen binnen de bebouwde kom van Beusichem' opgenomen. Dit zal helpen bij het sturen van het doorgaand verkeer in Beusichem. Ook is in het uitvoeringsprogramma 'Molenweg: verbeteren nabij Ganssteeg en komportaal, Voetpad en drempel' opgenomen. Bovendien zal in 2022 binnen het wegbeheerprogramma de Molenweg gelegen tussen de Ganssteeg en de bebouwde kom grens in onderhoud worden genomen.	Reeds opgenomen

Z.039158 GVVP

	Samenvatting zienswijze	Reactie	Aanpassing GVVP
a	In de beantwoording op de E-spraak is m.b.t. de verkeerslichten Dreef N834 gesteld dat de provincie de wegbeheerder is en de aandachtspunten (m.b.t. zichtbaarheid en aanbrengen van zigzag-hekjes) aan deze partij worden doorgegeven. De indiener verzoekt dat de gemeente inhoudelijke reactie te geven, een standpunt inneemt en dat standpunt bij de provincie bepleit. Ook is er een reactie over de ontruimingstijd deze zou te lang zijn. Zoiets kan heel eenvoudig worden nagegaan en mag niet worden afgedaan met de opmerking dat er geen klachten zijn ontvangen. Er is er immers minstens één bij de e-inspraak!	Dat er een oversteekplaats is met verkeerslichten maakt dat verkeersveiligheidsniveau voldoende gewaarborgd is. De voorgestelde verbeteringen zijn van harte welkom, maar het is aan de wegbeheerder (de provincie) om deze te beoordelen.	Geen
b	Kruising Dreef N834 met Kornedijk en Erichemsekade: In het verslag van de E-spraak wordt gesproken over kruising van de N834 met de Kornedijk. Dat is onjuist. De reacties gaan over de aansluiting van de Erichemsekade op N834. De oversteek voor fietsers is lastig. Hoe denkt de gemeente hierover, ondanks dat zij geen wegbeheerder zijn?	De gemeente onderschrijft het belang van verkeersveiligheid voor alle weggebruikers. De voorgestelde verbeteringen zijn van harte welkom, maar het is aan de wegbeheerder (de provincie) om deze te beoordelen. Het beschikbare grondperceel heeft een breedte van ca. 4 meter. Het fietspad moet geschikt moet zijn voor 2-richtingen	Geen

	Indiener doet het voorstel te overwegen een fiets-/voetpad aan te leggen aan de zuidzijde van de N834 tussen de Erichemsekade en de huidige oversteekplaats bij de verkeerslichten.	langzaam verkeer en afgescheiden zijn van de N834. De ruimte is te gering.	
c	Rotonde Erichemseweg: Er wordt in het spraakgebruik consequent gesproken over een rotonde. Maar dat is het niet. De situatie blinkt niet uit in duidelijkheid en overzichtelijkheid. De indiener doet voorstellen om de situatie te verbeteren: - Een voorrangssituatie maken, waarbij het verkeer op de Erichemseweg inclusief het fietsverkeer voorrang krijgt op de aansluitende wegen. - De verkeersgeleider beter zichtbaar te maken door de banden een witte kleur te geven.	Dit kruispunt met middeneiland functioneert prima. Er worden weinig of geen ongevallen geregistreerd. Bij het passeren van de Lange Hofstede houdt iedereen rekening met het vrachtverkeer. Door het middeneiland rijdt het vrachtverkeer langzaam de Erichemseweg op. Destijds is er voor gekozen de fietsers uit de voorrang te houden. Het kruispunt vormt de ontsluiting van het bedrijventerrein waar veel vrachtverkeer rijdt. Als fietsers voorrang nemen op vrachtverkeer heeft een moment van onachtzaamheid grote gevolgen voor de fietser, ook al heeft de fietser voorrang. De witte kleur is een goed idee.	Geen
d	Parkeren in binnenstad Buren: Er wordt verwezen naar het parkeeronderzoek uit 2017. Veel punten daarvan zijn nog onvoldoende beantwoord. De indiener pleit ervoor de slepende punten nu af te handelen.	Daarom is in het maatregelprogramma nummer 44 opgenomen: Buren Parkeerproblematiek evenementen stad Buren Tijdens grote evenementen alternatief bedenken.	Reeds opgenomen
e	Indiener ziet graag dat bij 2.3 Gedragsbeïnvloeding en verkeerseducatie het verkeersonderwijs op de basisschool hier expliciet wordt benoemd. En dan moet het ook bij 2.8 onder 2 weer terug komen.	We voegen het verkeersonderwijs op de basisschool toe.	Toevoegen aan uitvoeringsprogramma
f	Indiener ziet graag dat bij 2.8 Maatregelenlijst verkeersveiligheid de maatregelen die eerder in deze zienswijze zijn bepleit worden toegevoegd.	Zie voorgaande reacties a, b, c.	Niet van toepassing
g	Onder 44 wordt de parkeerproblematiek evenementen stad Buren genoemd en dat er bij grote evenementen een alternatief moet worden bedacht. Het is onduidelijk waar dit een alternatief voor is. Daarnaast verzoekt de indiener op korte termijn duidelijkheid over dit onderwerp en geeft aan dat de korttermijnplanning tot 2027 te lang is.	Het gaat om de alternatieven in een grotere omgeving dan het terrein wat dit moment wordt gebruikt. We gaan kijken naar een kortere uitvoeringsfase.	Reeds opgenomen
h	Indiener over het faciliteren van deelmobiliteit te kennen dat de gemeente niet het initiatief van de markt moet afwachten, maar samen met anderen de marktpartijen benaderen en nagaan onder welke condities die wel bereid zijn om naar het gebied te komen.	We staan positief tegenover deelauto's en sluiten aan op regionaal onderzoek naar de mogelijkheden. De afgelopen jaren waren er 2 initiatieven in Ingen en Buren met deelauto's in samenwerking met de provincie Gelderland. De deelname was gering. Omdat we andere verkeersvraagstukken belangrijker vinden, laten het initiatief bij de markt en willen deze ruimtelijk faciliteren.	Geen

Z.039160 GVVP

	Samenvatting zienswijze	Reactie	Aanpassing GVVP
a	De indiener herkent zich in de visie van de gemeente dat dijken een belangrijke functie vervullen voor ontsluiting en recreatie, maar dat met name de recreatie voor drukte op deze dijken in de zomermaanden zorgt. In het GVVP stelt de gemeente 'deze overlast te monitoren in regionaal verband'. Over welke concrete overlast gaat dit? Aantal klachten, ongevallen, verkeersdeelnemers? En wat is monitoren in regionaal verband? Hoe en waarop wordt gemonitord en met wie?	De verkeerssituatie op de dijken in de gemeente Buren gaan we monitoren zoals opgenomen in het uitvoeringsprogramma en daar voegen we aan toe dat we ook het probleem in beeld brengen en eventuele oplossingen onderzoeken. Hierin nemen we uw zienswijze mee.	Aanpassen in uitvoeringsprogramma
b	Hoe gaat de gemeente de infrastructuur toetsen aan de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen? En wanneer wordt welke grens overschreden?	Door middel van een onderzoek naar de verkeerseffecten van een ruimtelijk ontwikkeling worden de effecten in beeld gebracht. De gemeente toetst deze aan de balans tussen vormgeving, gebruik en functie, zoals opgenomen in de paragraaf over de wegcategorisering en bijlage 1 van het Uitvoeringsprogramma.	Geen

Z.039181 GVVP

	Samenvatting zienswijze	Reactie	Aanpassing GVVP
a	De indiener mist in het uitvoeringsprogramma de realisering van een fietspad van de Achterstraat naar de Woerd. In het plan is de mogelijkheid opgenomen voor een (stukje van het) fietspad, maar niet dat deze er komt.	Dit fietspad vormt de verbinding tussen Bestemmingsplan Teisterbant en de voetbalvelden. Het al dan niet aanleggen van dit fietspad wordt meegenomen bij de ontwikkeling van het bestemmingsplan.	Geen

Z.039184 GVVP

	Samenvatting zienswijze	Reactie	Aanpassing GVVP
a	Zie Z.039140 GVVP	Zie Z.039140 GVVP	Zie Z.039140 GVVP

Z.039187 GVVP

	Samenvatting zienswijze	Reactie	Aanpassing GVVP
a	De indiener mist een integrale aanpak en relatie met andere plannen/visies en vraagt om een nadere toelichting.	Bij het opstellen van het GVVP zijn vier stappen doorlopen (zie 'werkwijze' in het GVVP. De eerste stap is de verkenning. Daarin zijn dergelijke visies en plannen meegenomen.	Reeds opgenomen
b	Verder gaan de documenten niet in op wat er afgelopen jaren al is gemonitord en wat de leerervaringen zijn.	Bij het opstellen van het GVVP zijn vier stappen doorlopen. De eerste stap is de verkenning. Daarin is ook het huidige beleid geëvalueerd	Mobiliteitsvisie aanpassen
c	De indiener mist in de Mobiliteitsvisie onder verkeersveiligheid en fietsnetwerk de voetgangers en fietsers en vraagt de gemeente toe te voegen wat de visie is op veilig oversteken, sociale veiligheid etc.	De voetganger gaan we toevoegen. Het belang van veilige fietsinfrastructuur is benoemd in het thema fietsnetwerk en uitgewerkt in het Uitvoeringsprogramma.	Mobiliteitsvisie aanpassen
d	De indiener vraagt zich af waarom gegevens m.b.t. de snelheid bibeko uit eerdere monitoring niet worden gebruikt.	Bij het opstellen van het GVVP zijn vier stappen doorlopen. De eerste stap is de	Reeds opgenomen

		verkenning. Daarin is dit ook meegenomen.	
e	Snelheidsdisplays zijn er ook al eens geweest, bijv. aan het Einde en op de Molenweg, maar kortstondig. Dit moet je dan geregeld herhalen en blijven doen op verschillende locaties.	Dit is ook opgenomen in paragraaf 2.4 van het uitvoeringsprogramma	Reeds opgenomen
d	De indiener wijst erop dat snelheidsremmende maatregel ook nadelen hebben die niet altijd opgewogen tegen het beoogde doel.	De gemeente onderschrijft dat aanleg van drempels niet overal de beste oplossing is. Per locatie maken we hierin een afweging.	Reeds opgenomen
e	Volgens de visie zijn niet alle 60km/h-wegen juist ingericht. De indiener vraagt zich af om welke wegen dit gaat en of hier een overzicht van is. Verder mist niet alleen de juiste inrichting van 60km/h-wegen, maar speelt dit volgens de indiener ook voor 30km/h wegen en de overgang tussen beide snelheden. Het verzoek is om ook de weginrichting van 30km/h-wegen vorm te geven.	Het uitvoeringsprogramma draagt met de lijst van maatregelen bij aan een uniformere inrichting van 30 en 60 km/h-gebieden op verschillende locaties in de gemeente. Daarnaast is in de bijlage van het uitvoeringsprogramma een standaard voor 30 en 60 km/h-inrichting opgenomen. In paragraaf 2.4 is een standaard aanpak bij meldingen over verkeersonveiligheid opgenomen.	Reeds opgenomen
f	De indiener vraagt zich af wat de overlast is die ervaren wordt van landbouwverkeer en vraagt om een toelichting of dit objectieve of subjectieve overlast is.	In de E-spraak en daar op volgende bijeenkomsten is overlast van landbouwverkeer gemeld. Los van de vraag of dit objectieve of subjectieve overlast is, zet de gemeente in op geschikte landbouwroutes en een passende inrichting daarvan.	Geen
g	De indiener vraagt zich af of er gegevens zijn van ongevallen met landbouwverkeer in de gemeente en de oorzaak van de dode hoek: zowel wie slachtoffer zijn en of dit op specifieke locaties gebeurt.	Er zijn in de gemeente Buren geen locaties met hoge ongevallenconcentraties. Wel weten we dat de grote omvang van landbouwvoertuigen een verhoogd risico op ongevallen met zich meebrengt.	Geen
h	Het kostenaspect lijkt nu leidend te worden voor de algehele gebiedsontwikkeling. Moet het kostenaspect niet gewoon een criterium zijn bij plannen voor de ruimtelijke ontwikkeling en dat op basis daarvan de infrastructuur wordt aangepast in plaats van dat de infrastructuur leidend wordt voor de ruimtelijke plannen?	De investeringen in infrastructuur ten behoeve van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen staan los van de afwaardering van lokale wegen in het buitengebied om onderhoudskosten te besparen.	Geen
i	Indiener verzoekt om het delen van gegevens over sluipverkeer omdat nu niet te beoordelen is wat er aan de hand is. Daarnaast vraagt deze zich af waarom verbreding van de Rijnbrug positief is en er niet wordt gekeken naar alternatieven zoals een snelfietsroute.	De doorstroming op de A15 is van groot belang om te voorkomen dat de N320 als alternatief wordt gebruikt. Door de Rijnbrug te verbreden wordt de reistijd vanuit Buren richting Wageningen en verder kleiner. Alternatieven zoals de veerdiensten zijn ook opgenomen in het plan.	Geen
j	De indiener mist een visie op de noodzakelijke mobiliteitstransitie en vraagt zich af waarom dit niet wordt benoemd.	De mobiliteitstransitie wordt grotendeels gedreven door toenemende verstedelijking. De gemeente Buren is een landelijke gemeente en zal ook in de toekomst geen stedelijk milieu ontwikkelingen. Duurzaamheid van vervoer is wel een speerpunt in het plan.	Geen
k	Volgens de indiener moet het parkeren zich richten op de hele gemeente in plaats van op Buren. Daarnaast is er onduidelijkheid over hoe	Buiten de stad Buren spelen weinig tot geen parkeervraagstukken. Als openbare parkeerplaatsen worden gebruikt in plaats van de aanwezige parkeerplaatsen op	Reeds opgenomen

	parkeren op eigen terrein zorgt voor meer groen en ruimte voor spelen.	eigen terrein, blijven de parkeerplaatsen op eigen terrein ongebruikt en is er te veel ruimte nodig in het openbaar gebied die ook voor andere zaken gebruikt kan worden.	
l	De gemeente hoeft volgens de indiener niet zelf het parkeren bij evenementen te faciliteren, maar alleen eisen te stellen aan de evenementenorganisatie.	Daarom zetten we in de visie alleen in op het begeleiden en mogelijke locaties in beeld brengen.	Reeds opgenomen
m	Waarom kiest de gemeente ervoor om zelf geen initiatieven te nemen voor Deelmobiliteit en Wat doet de gemeente zelf op dit gebied (elektrische gemeentelijke voertuigen, mobiliteit van medewerkers etc.)?	We staan positief tegenover deelauto's en sluiten aan op regionaal onderzoek naar de mogelijkheden. Omdat we andere verkeersvraagstukken belangrijker vinden, laten het initiatief bij de markt en willen deze ruimtelijk faciliteren. De afgelopen jaren waren er 2 initiatieven in Ingen en Buren met deelauto's in samenwerking met de provincie Gelderland. De deelname was gering. De gemeente stimuleert het thuiswerken van haar werknemers.	Geen
n	De indiener mist ook het terugdringen van autoverplaatsingen, bijv. door thuiswerken meer te stimuleren of faciliteiten (bijv. flexwerkplekken) daarvoor.	De mobiliteitstransitie wordt grotendeels gedreven door toenemende verstedelijking. De gemeente Buren is een landelijke gemeente en zal ook in de toekomst geen stedelijk milieu ontwikkelingen. Het terugdringen van autoverplaatsingen is voor de gemeente Buren geen doel. Wel willen we het fietsgebruik stimuleren. Duurzaamheid van vervoer is wel een speerpunt in het plan. De gemeente stimuleert het thuiswerken van haar werknemers.	Reeds opgenomen
o	De indiener mist ook het aspect (sociale) veiligheid, zoals het veilig kunnen oversteken voor scholieren en goed verlichte fietspaden op belangrijke routes.	In het plan is aandacht voor belangrijke verbindingen per fiets, waaronder doorfiets(school)routes. Het gaat bij deze routes niet alleen om de wegvakken, maar ook oversteken.	Reeds opgenomen
p	Meer e-bikes betekent waarschijnlijk ook hogere kans op ongevallen. Hoe wordt daar mee omgegaan?	In het plan is opgenomen dat de gemeente inzet op voldoende verhardingsbreedte van fietspaden om ruimte te geven aan snelheidsverschillen op het fietspad en zo conflicten zo veel mogelijk te voorkomen.	Reeds opgenomen
q	Waarom is het beleid gericht op beperken en voorkomen? Dat is toch niet het doel voor de lange termijn?	Het uitvoeringsprogramma richt zich op het beperken en waar mogelijk oplossen van (toekomstige) verkeersproblemen. Het doel voor de lange termijn is beschreven bij de doelstelling en thema's.	Reeds opgenomen
r	Waarom is faciliteren van autogebruik een doel? Het doel is toch niet om autogebruik te stimuleren?	Zie reactie op onderdeel 'n'	Niet van toepassing
s	Kwaliteit van de leefomgeving is niet alleen natuur, landschap en milieu. Dat is ook de beleving van de inwoner (geluidsoverlast, trillingen enz. van de grote hoeveelheid verkeersdrempels)	Onder het begrip 'milieu' verstaan wij ook zaken als overlast van verkeersgeluid en -trillingen.	Reeds opgenomen
t	Leeswijzer klopt niet: er zijn 4 hoofdstukken en dan overzicht.	Dit klopt inderdaad niet en wordt aangepast.	Aanpassing in

			Uitvoerings- programma
u	De mobiliteitstransitie ontbreekt helemaal. Hoe zorgen we er voor dat er minder gebruik wordt gemaakt van de auto in de toekomst?	Zie reactie op onderdeel 'n'	Niet van toepassing
v	De maatregel zou moeten zijn om te inventariseren welke wegen allemaal niet voldoen aan Duurzaam Veilig en daar een prioritering in aan te brengen in plaats van te wachten tot groot onderhoud.	Door de combinatie met groot onderhoud te maken is het mogelijk om kostenefficiënt te werk te gaan. Ook vinden we het belangrijk om de locaties waar veel klachten over zijn met prioriteit aan te pakken.	Reeds opgenomen
w	Waarom is de Beijerdstraat in Beusichem in het streefbeeld in figuur 2.1 een gebiedsontsluitingsweg en niet een erftoegangsweg? Wat is het effect hiervan op de fietsroute voor scholieren?	De Beijerdstraat in Beusichem wordt aangemerkt als gebiedsontsluitingsweg omdat deze een intensiteit heeft van boven de 5.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit betekent dat voor fietsers goede fietsvoorzieningen nodig zijn (zie maatregel 53).	Geen
x	Er ontbreekt bij de categorisering een prioriteiten- en functiekaart. Welke routes door de kernen kunnen aangemerkt worden als hoofdroutes en welke functie hebben bepaalde routes, bijv. faciliteren landbouwverkeer, schoolroutes, enz. Dit vraagt om een goed kader vooraf en niet pas als er meldingen voor een specifieke locatie komen.	Er zijn verschillende mogelijkheden om wegcategorisering op te stellen. De gemeente Buren heeft gekozen voor de gevolgde werkwijze.	Reeds opgenomen
y	Afwaardering: Wederom, waarom pas bij groot onderhoud. Je kunt nu toch al aangeven of je dat toekomstig wel/niet wilt?	Omdat we ervoor kiezen om kostenefficiënt te werk te gaan	Reeds opgenomen
z	Inschrijver ziet weinig van voorlichting en handhaving, dus voortzetten daarvan betekent ook beperkte inzet. Kan dit concreet worden gemaakt? Wat is er afgelopen jaren concreet gedaan en wat gaat er komende jaren gedaan worden?	Ondersteuning basisscholen in leerpakketten. Theorie en Praktijk verkeersexamen. Toepassen snelheidsdisplays. In regionaal verband verkeerslessen voortgezet onderwijs.	Geen
a a	Wat wordt er gedaan om een dodelijk ongeval zoals op de veerweg te voorkomen? Er worden nu als oplossing verkeersdrempels genoemd, terwijl snelheid niet de oorzaak was van het ongeval.	Er wordt info ingewonnen bij de politie naar de oorzaak en omstandigheden en of de gemeentelijk wegbeheerder situatie kan verbeteren. Door snelheid verkeer te verminderen is er door de weggebruikers meer tijd om te reageren.	Geen
a b	Wat is de reden dat er extra aandacht is voor landbouwverkeer? Zijn daar meer of zwaardere ongevallen mee?	Zie onderdeel g	Niet van toepassing
a c	Er moet iets aan de weginrichting gedaan worden. Niet per locatie, maar volgens een integrale visie.	Daarom zijn in paragraaf 2.1 de principes voor de weginrichting opgenomen.	Reeds opgenomen
a d	Met de belanghebbenden in gesprek over infra maatregelen is de verkeerde aanpak. Je wilt structureel een bepaalde weginrichting en niet op de ene route versmallingen en de andere drempels omdat de inrichting structureel niet voldoet.	Het nemen van maatregelen doen we conform het wegcategoriseringsplan.	Reeds opgenomen
a e	Waarom wordt er alleen naar ongevallenconcentraties gekeken (die er blijkbaar niet zijn)?	We kijken niet alleen naar ongevallenconcentraties, maar ook naar lokaal locaties die als onveilig worden ervaren.	Reeds opgenomen
a f	Bij een veilige schoolomgeving horen ook veilige routes naar de school. Die verantwoordelijkheid ligt bij de gemeente.	Daarom is opgenomen dat de gemeente verantwoordelijk is voor een veilige infrastructuur.	Reeds opgenomen

a g	Waarom niet vanuit beleid het streven dat je in de directe omgeving van de school niet met de auto mag komen en dat je kinderen het laatste stuk altijd laat lopen, zodat je op het drukste punt geen autoverkeer hebt?	Dat is een goed streven, maar dat is niet overal reëel, omdat de scholen al in een bestaande omgeving liggen. Bovendien betekent dit meer parkeerdruk in de schil rondom een basisschool.	Geen
a h	Voor de dijken geldt: Hier mist vooral het landbouwverkeer en vrachtverkeer, want dat is daar een belangrijke doelgroep. Het monitoren gebeurt volgens de indiener al geruime tijd. Zo niet, waarom niet? Wat is de conclusie daaruit en wanneer wordt iets aangemerkt als overlast. Voor een uitvoeringsplan erg vaag. Graag concreter benoemen.	De verkeerssituatie op de dijken in de gemeente Buren gaan we monitoren zoals opgenomen in het uitvoeringsprogramma en daar voegen we aan toe dat we ook het probleem in beeld brengen en eventuele oplossingen onderzoeken. We beschouwen hier alle doelgroepen en modaliteiten.	Aanpassen uitvoeringsprogramma
a i	De focus ligt volgens de indiener te veel op ongevals cijfers. Deze ziet het als goed vertrekpunt, maar niet per se maatgevend, omdat het geen inzicht geeft in de bijna-ongevallen. Bovendien dient bij ongevallen onderscheid gemaakt te worden naar oorzaak. Als dat rijden onder invloed of afleiding door mobiele telefoon is dan zijn er andere maatregelen nodig dan bijv. slecht zicht of te hoge snelheid.	De ongevallencijfers dienen hier ter illustratie dat er meer ongevallen gebeuren buiten de bebouwde kom dan binnen de bebouwde kom. Bij het opstellen van de maatregelen zijn ook onveilig ervaren locaties meegenomen.	Reeds opgenomen
a j	Verzoek om eerder bestaande drempels weg te halen en te zorgen voor een fatsoenlijk wegbeeld dan dat er nog meer bijkomen.	Verkeersdrempels en - plateaus zijn de meest veilige en efficiënte snelheidsbeperkende maatregel.	Geen
a k	Op welke wijze wordt de veiligheidsregio betrokken bij het GVP?	Bij het nemen van verkeersbesluiten wordt de politie betrokken.	Geen
a l	Bij 8. Smalriemseweg: waarom weren agrarisch verkeer, want dat moet daar toch zijn?	Dit zoeken we uit in het aangegeven onderzoek.	Reeds opgenomen
a m	Bij 10. Beijerstraat: afwaardering dan ook opnemen in streefbeeld 2.1, want dit spreekt elkaar nu tegen	Dit zoeken we uit in het aangegeven onderzoek.	Reeds opgenomen
a n	Bij 12. Ganssteeg: welke woningbouw?	Woningbouw zoals aangegeven in de omgevingsvisie.	Geen
a o	Bij 13. Veerweg: waarom drempels? Snelheid is niet het probleem, maar het afsnijden van de bocht. Geeft ook extra overlast voor omwonenden als mensen de pont willen halen	Drempels zijn veilige en kostenefficiënte maatregelen om de snelheid te remmen.	Geen
a p	Bij 14. Beusichemse Broeksteeg: waarom drempels? Worden de boerenbedrijven daar blij van?	Drempels zijn veilige en kostenefficiënte maatregelen om de snelheid te remmen.	Geen
a q	Bij 15. Molenweg: de drempel bij het komportaal geeft vooral overlast en heeft eerder averechts effect. Hetzelfde geldt voor de versmalling halverwege. Er moet naar een passende totaalrichting gekeken worden. Dit is ook al meerdere malen aangegeven richting de gemeente door meerdere bewoners.	Het blijft een afweging tussen kosten en baten. Bovendien zal in 2022 binnen het wegbeheerprogramma de Molenweg gelegen tussen de Ganssteeg en de bebouwde kom grens in onderhoud worden genomen.	Geen
a r	Bij 37 Zoelmond: waarom landbouwverkeer weren, dit moet daar toch zijn? Hoeveel vrachtverkeer rijdt er door de dorpstraat dat niet in de directe omgeving moet zijn? Dit is anders geen logische route en zwaar verkeer rijdt niet voor het plezier.	De ervaring van de omwonende is dat er veel vracht- en landbouwverkeer rijdt.	Reeds opgenomen
a s	Wat betekent "De afstemming tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid is opgenomen in de wegcategorisering"? Wat zegt de wegcategorie hier dan over?	Dat op elke weg het wenselijk is dat vormgeving, gebruik en functie in balans zijn. Waarbij er dus verschillende wegtypen zijn.	Reeds opgenomen

a t	Waarom staan onder het kopje trein zaken die niets met de trein te maken hebben? De indiener mist de relaties met de treinstations in Culemborg, Geldermalsen en Tiel. Er worden geen maatregelen genoemd. Wat is dan het streven naar verbeteren van de kwaliteit concreet?	We veranderen het kopje in openbaar vervoer in regionaal verband. De gemeente heeft zelf geen zeggenschap op de lijnvoering van het openbaar vervoer. De maatregelen worden in regionaal verband uitgewerkt.	Aanpassen uitvoeringsprogramma
a u	Wat wordt bedoeld met "hoeveel parkeerplaatsen per functie nodig"? Welke functie? Van de weg of van het type woningbouw? Wat is gemiddeld de gewenste parkeernorm de komende jaren rekening houdende met de woningbouwopgave tot 2040?	Het gaat om de functie van de ruimtelijke ontwikkeling: woningen, bedrijven, maatschappelijke voorzieningen, etc. Dit wordt uitgewerkt in de parkeernota (maatregel 41).	Reeds opgenomen
a v	Volgens de indiener dient de gemeente als eis te stellen het parkeren bij evenementen goed te regelen en hoeft deze dat niet zelf te faciliteren.	Zie onderdeel I.	Niet van toepassing
a w	Hoe ga je om met laadkabels die over de stoep liggen?	Daarom streven we naar een dekkende laadinfrastructuur op aanvraag van inwoners (maatregel 48).	Niet van toepassing
a x	Wat is het effect op de energievoorziening? Kan er op de gewenste momenten (vooral 's nachts) voldoende groene stroom worden geleverd?	Voor dit vraagstuk is op landelijkniveau aandacht en daarom geen onderdeel van dit GVVP.	Niet van toepassing
a y	4.1 spreekt 4.2 tegen: Als er veel ritten worden gemaakt zou de duurzame oplossing zijn om juist deelauto's beschikbaar te maken, dus dan is het een gemiste kans! Eisen stellen bij nieuwbouw en in 4 grote kernen minimaal 2 deelauto's om te motiveren en onderzoeken wat wel/niet werkt. Is er onderzocht of er animo voor is? Vooral i.v.m. thuiswerken ook richten op bijv. zzp'ers die bereid zijn een luxere deelauto te delen.	De gemeente ziet ook kansen in deelmobiliteit. Maar ziet het niet als haar taak om dit te initiëren en te organiseren. Het onderzoek naar de kansen voor deelmobiliteit in een gemeente als Buren doen we in regionaal verband. De afgelopen jaren waren er 2 initiatieven in Ingen en Buren met deelauto's in samenwerking met de provincie Gelderland. De deelname was gering.	Geen
a z	Indiener mist kwaliteitsaspecten uit hoofdstuk 5 in de andere hoofdstukken.	In hoofdstuk 5 hebben de kwaliteitsaspecten betrekking op een specifiek netwerk. Dat geldt niet voor alle andere hoofdstukken.	Reeds opgenomen
b a	Fietsnetwerk gaat in op hoofdroutes. Voor wie zijn deze bedoeld? Woon-werk, recreatie? Deze mist vooral de scholierenroutes door de kernen die uitkomen op de hoofdroutes, want daar is extra aandacht nodig.	De routes zijn primair bedoeld voor utilitair (woon-werk en school)verkeer. Uiteraard biedt dit ook kwaliteit voor recreatieve fietsers. Om dit duidelijk te maken gaan we de routes 'verbindingen' noemen.	Aanpassen uitvoeringsprogramma
b b	Bij maatregel 52 ontbreekt vooral hoe om te gaan met de oversteek naar de Ganssteeg en de rotonde N320.	Het onderzoeken van deze oversteek is onderdeel van maatregel 53.	Reeds opgenomen
b c	Bij maatregel 53 staat realiseren fietspad. Moet er niet eerst naar de inrichting van de hele weg gekeken worden of deze maatregel daar wel in past?	Daarom is opgenomen dat een onderzoek naar de fietsvoorzieningen nodig is. Hieraan voegen we de oversteek van onderdeel 'bb' toe.	Aanpassen uitvoeringsprogramma
b d	Bij 52 staat een half miljoen voor realiseren fietsstraat van slechts 2 keer 600 meter. Staat dit in verhouding tot de verwachte meerwaarde?	Dat is aan de gemeenteraad.	Niet van toepassing
b e	Indiener mist hierin een prioritering van kosten-baten. Voor een half miljoen kunnen ook heel veel onveilige punten aangepakt worden. Op basis van welke criteria worden de budgetten voor maatregelen toegekend, er van uitgaande dat er onvoldoende budget is om alles te doen?	De prioritering is aangegeven in de kolom planning. Deze is gebaseerd op het beoogde effect en de kostenindicatie. Dit wordt nog nader uitgewerkt.	Aanpassen uitvoeringsprogramma
b f	Volgens de bijlage Duurzaam Veilig zou je erftoegangswegen bibeko inrichten met klinkers,	Er is niet begroot dat elke weg direct wordt aangepast volgens het profiel uit de	Reeds opgenomen

	maar dit komt niet terug in de begroting. En is dit ook wenselijk op de hoofdroutes door de kernen waar meer verkeer rijdt en dus ook meer geluid produceert?	bijlage Duurzaam Veilig. Dit is te kostbaar. Daarom wordt een aanpassing van de verharding bij groot onderhoud meegenomen. Dan worden uiteraard ook de akoestische effecten meegewogen.	
b g	Overgangen aangeven met een kombord is onvoldoende als de weg er voor en er na hetzelfde uitziet. De inrichting moet passen bij de gewenste snelheid zonder dat er overal versmallingen en verkeersdrempels worden toegepast. Graag een ontwerp maken hoe een hoofdroute met 30km/uur door een kern er in het ideale geval uit zou kunnen zien	Niet alleen de weginrichting, maar ook het stedenbouwkundig profiel is van grote invloed op de rijsnelheid. Daarom is de daadwerkelijke inrichting van een weg altijd maatwerk. Hierbij gebruiken we de principes zoals opgenomen in de bijlage Duurzaam Veilig en de landelijke richtlijnen voor de weginrichting van het CROW.	Geen
b h	Waarom is de Beneden Molenweg aangepast, terwijl er al geruime tijd behoefte is aan aanpassing van de Molenweg en daar ook groot onderhoud nodig is?	Binnen het wegbeheerprogramma kwam eerst de Beneden Molenweg aan bod. Beide wegen gelijktijdig uitvoeren was geen optie. In 2022 zal binnen het wegbeheerprogramma de Molenweg gelegen tussen de Ganssteeg en de bebouwde kom grens in onderhoud worden genomen.	Geen
b i	Proces ontbreekt. Hoe verhoudt dit zich met vaststelling omgevingsvisie? GVVP is in principe afhankelijk van uitkomsten daarvan en zou daarom pas vastgesteld moeten worden nadat de omgevingsvisie is vastgesteld.	Er is voor gekozen om beide documenten tegelijk en in onderlinge samenhang op te stellen en tegelijk voor te leggen aan de gemeenteraad.	Reeds opgenomen

Z.039188 GVVP

	Samenvatting zienswijze	Reactie	Aanpassing GVVP
a	Indiener verzoekt de huidige situatie duidelijk te beschrijven en de daarvoor gebruikte analyses en onderbouwingen op te nemen dan wel de daarvoor benodigde analyses uit te voeren	Het GVVP richten zich op de toekomst. In de verkenning voorafgaand aan het opstellen van het GVVP is de huidige situatie onderzocht. Dit bevat zowel de E-spraakreacties als verkeerstellingen, ongevalldata etc.	Reeds opgenomen
b	Indiener verzoekt een heldere visie te formuleren met kwalitatieve en kwantitatieve doelstellingen die gebruikt kunnen worden om de voortgang van de uitvoering te kunnen toetsen	De mobiliteitsvisie en het uitvoeringsprogramma hebben dezelfde doelen en thema's en ook de maatregelen sluiten op elkaar aan. Zo is bijvoorbeeld voor verkeersveiligheid het doel dit te verbeteren. De ambitie is om aan het aantal slachtoffers terug te brengen naar nul. Om dit te bereiken nemen we maatregelen binnen de volgende thema's: 1. Snelheid binnen bebouwde kom, 2. Landbouwverkeer, 3. Gedragsbeïnvloeding & Educatie, 4. Weginrichting 60 km/u-zones, 5. Dijken. In het uitvoeringsprogramma zijn deze maatregelen concreet uitgewerkt.	Reeds opgenomen
c	Indiener verzoekt in het GVVP tot uitdrukking te laten komen hoe en met welke beleidsdocumenten het GVVP mede tot stand is gekomen.	Dit was wel onderdeel van de verkenningsfase. Daar waar dit relevant is daarmee rekening gehouden. Zo sluit bijvoorbeeld het fietsnetwerk aan op het fietsnetwerk van de regio Rivierenland en de Provincie Gelderland. De omgevingsvisie is tegelijk met het GVVP opgesteld. De thema's uit de omgevingsvisie komen ook terug in het GVVP.	Mobiliteitsvisie aanpassen

d	Indiener verzoekt aan te geven hoe de gemeente de samenwerking met andere betrokken partijen gaat inrichten om te waarborgen dat de beoogde ambities ook daadwerkelijk waargemaakt kunnen worden	In hoofdstuk 6 van het uitvoeringsprogramma gaan we toevoegen welke rol de gemeente Buren neemt bij de maatregelen waarvoor samenwerking met andere partijen nodig is.	Uitvoeringsprogramma aanpassen
e	Indiener verzoekt de omgevingsvisie aan te grijpen om de ambities ten aanzien van duurzaamheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid om te zetten in een samenhangend pakket concrete maatregelen en deze in het verlenen van vergunningen af te dwingen. Denk onder andere aan deelauto's, laadpleinen op basis van lokaal opgewekte duurzame energie, ontmoedigingsbeleid voor parkeren van auto's op fossiele brandstof enzovoorts.	Het samenhangend pakket van concrete maatregelen is opgenomen in het uitvoeringsprogramma. De ambitie die daaruit spreekt sluit aan bij wat we uit e-spraak en de deskresearch hebben geconcludeerd en is samengevat in de mobiliteitsvisie.	Reeds opgenomen
f	Indiener verzoekt het GVVP aansluitend op de Ontwerp Omgevingsvisie te behandelen	Dit is aan de gemeenteraad.	Niet van toepassing
g	Indiener verzoekt een grondige analyse te doen naar het – toekomstige – gebruik van fietsroutes en normen te stellen die onder andere rekening houden met de diversificatie van het fiets- en soortgelijk verkeer. De fietsroutes moeten vervolgens voldoen aan die normen.	Dergelijke onderzoek worden op landelijk niveau uitgevoerd en liggen besloten in de richtlijnen en normen van het CROW. Deze passen we toe in de gemeente.	Geen
h	Indiener verzoekt een grondige analyse te doen in hoeverre en waar er discrepantie is tussen inrichting en gebruik van wegen. We verzoeken u een beleid te formuleren dat er in voorziet dat de vastgestelde discrepanties opgeheven worden.	Voor elke weg in de gemeente waar onderhoud nodig is, wordt onderzocht in hoeverre de bestaande inrichting van de nog aansluit bij het gebruik ervan en de aanliggende functies (woningen, voorzieningen, landbouw etc). Op het moment dat deze inrichting onvoldoende aansluit, wordt de weginrichting aangepast volgens het Duurzaam Veilig-principe (zie uitvoeringsprogramma par. 2.1)	Reeds opgenomen
i	Indiener verzoekt geen ruimte te bieden voor ontwikkeling van bedrijvigheid in buitengebied dat zwaar of frequent verkeer met zich meeneemt	Het al dan niet realiseren van ontwikkelingen in het buitengebied maakt geen onderdeel uit van het GVVP. Deze afweging wordt binnen de Omgevingsvisie gemaakt.	Niet van toepassing
j	Indiener verzoekt een concreet plan te maken met betrekking tot effectieve beïnvloeding van gedrag in het verkeer, namelijk de inrichting van de infrastructuur en handhaving. In dat verband verzoeken we om extra aandacht voor schoolomgevingen.	Een van de methoden om het verkeersgedrag te beïnvloeden is het aanpassen van de infrastructuur. Dit is opgenomen bij onderdeel h van de reactie op deze zienswijze. Naast weginrichting is gedragsbeïnvloeding en verkeerseducatie de andere methode zie paragraaf 2.3 van uitvoeringsprogramma. De extra aandacht voor schoolomgevingen is opgenomen in paragraaf 2.5.	Reeds opgenomen
k	Indiener verzoekt een duidelijke keuze te maken wat betreft het doel en de typering van de wegen op de dijk. We stellen voor om de dijk vooral voor recreatief – langzaam – verkeer open te stellen. Dat is goed voor zowel de dagrecreatie als het welzijn van de omwonenden. Indiener verzoekt tevens die duidelijke keuze uit te voeren en actief in te brengen in regionale	In het GVVP is gesteld dat er nader onderzoek komt naar de situatie op de dijken. Het komt tot een keuze voor welke doelgroepen deze dijk bestemd is en welke maatregelen tegemoetkomen aan deze doelgroepen wordt hierin verder uitgewerkt. Dit passen we aan in het uitvoeringsprogramma.	Aanpassen uitvoeringsprogramma

	overleggen. Tenslotte verzoeken we de voortgang van het overleg en de uitvoering aan de inwoners van de gemeente periodiek terug te koppelen.		
l	Indiener verzoekt een samenhangend beleid te ontwikkelen dat meer gericht is op stimulering van duurzaam vervoer waarbij rekening gehouden wordt met: - De elektrische fiets - Openbaar vervoer dat op toegankelijke wijze aansluiting geeft met regionale verbindingen. Denk bijvoorbeeld met de NS stations. - Regionaal beleid	In hoofdstuk 5 van het uitvoeringsprogramma is een reeks maatregelen opgenomen om het fietsnetwerk te verbeteren en daarmee fietsgebruik te stimuleren. Wat betreft het openbaar vervoer zijn we een landelijke gemeente waarin het OV vooral faciliterend is. Door middel van het fietsnetwerk zijn de stations goed te bereiken. De stations zijn ook voorzien van P+R plaatsen. In regionaal verband wordt er aan gewerkt om de voorzieningen op deze stations verder te verbeteren.	Reeds opgenomen
m	Indiener verzoekt bij de aanbesteding van concessies hoge eisen te stellen die gericht zijn op duurzame bereikbaarheid	De gemeente is niet de concessie verlener dit is de provincie. Vanuit de regionale samenwerking hebben we invloed op de provincie om de juiste keuzes te maken.	Geen
n	Indiener verzoekt de forens nadrukkelijk met het duurzame openbaar vervoer te faciliteren	Het openbaar vervoer draagt ook bij aan een leefbare gemeente. Wat betreft het verduurzamen van woonwerk verkeer is in een landelijke gemeente zoals Buren het meest te bereiken met fietsstimulering en elektrisch rijden.	Geen
o	Indiener verzoekt in het GVVP een concreet parkeerbeleid te formuleren dat samenhangt met de Ontwerp omgevingsvisie. Met name de aspecten duurzaamheid en doelmatigheid dienen aan de orde te komen in dat beleid	In de op te stellen parkeernota nemen we dit mee (paragraaf 3.4 van het uitvoeringsprogramma).	Reeds opgenomen
p	Indiener verzoekt om een actieve en planmatige aanpak als onderdeel van het GVVP met betrekking tot de laadinfrastructuur. In dit plan dienen aan de orde te komen: - Zo snel mogelijk een dekkende infrastructuur - Bij voorkeur te voeden met - lokaal - duurzaam opgewekte energie - De plaatselijke energie coöperatie eCoBuren hierbij te betrekken	De visie hierop is beschreven in de beleidsnota laadpalen van oktober 2020. Gemeentebblad 2021, 109114 Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officiëlebekendmakingen.nl) In de beleidsregels laadpalen van 14 juli 2021 staat de verdere uitwerking omdat het wenselijk is kaders te stellen onder welke voorwaarden er wordt meegewerkt aan oplaadpunten/-infrastructuur voor elektrisch rijden; Gemeentebblad 2021, 228733 Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officiëlebekendmakingen.nl)	Geen
q	Indiener verzoekt een analyse te doen naar de mogelijkheid van deelauto's en op grond van die analyse een sturend beleid te formuleren.	Zoals aangegeven willen we kiezen voor een faciliterende rol. De potentie voor deelauto's in een landelijke gemeente is laag. De afgelopen jaren waren er 2 initiatieven in Ingen en Buren met deelauto's in samenwerking met de provincie Gelderland. De deelname was gering. Daarom zetten we bijvoorbeeld in op het verbeteren van het fietsnetwerk waar meer mee te bereiken is.	Reeds opgenomen
r	Indiener verzoekt een plan met gekwantificeerde en gekwalificeerde doelen te ontwikkelen met betrekking tot een fietsnet dat onder andere voorziet in: - Meer fietspaden, met name op belangrijke routes	In het uitvoeringsprogramma is dit concreet gemaakt door maatregel 50: Het aandeel van verplaatsingen per fiets verhogen door in te zetten op de optimalisatie van het fietsnetwerk (zie hoofdstuk 5) en het uitvoeren van gedragscampagnes in samenwerking met omliggende gemeenten en de provincie.	Reeds opgenomen

	- Fietspaden die qua inrichting aansluiten bij de gevarieerde aard van het gebruik - Veilige oversteekplaatsen - Het dusdanig inrichten van Erftoegangswegen (binnen en buiten de bebouwde kom) dat deze veilig gebruikt kunnen worden door langzaam verkeer - Veilige stalling - Voorzieningen zoals rustpunten en laadfaciliteiten - Aansluiting op parkeerplaatsen ten behoeve van fietsende dagtoeristen - Aansluiting op NS stations	Daarnaast is het voorstel opgenomen 1,9 miljoen in het fietsnetwerk te investeren.	
--	---	--	--

Z.039209 GVVP

	Samenvatting zienswijze	Reactie	Aanpassing GVVP
a	Indiener verzoekt meer - samenhang tussen het GVVP en andere belangrijke beleidsdocumenten en dergelijke, aan te brengen . Bijvoorbeeld met de vigerende Visie voor een Bereikbaar Gelderland, Nota Economie, Uitvoeringsplan Mobiliteit Regio Rivierenland, Stappenplan snel-laden provincie Gelderland, Regionaal Mobiliteitsplan en Regionaal Economisch Ambitiedocument.	Dit was wel onderdeel van de verkenningfase. Daar waar dit relevant is daarmee rekening gehouden. Zo sluit bijvoorbeeld het fietsnetwerk aan op het fietsnetwerk van de regio Rivierenland en de Provincie Gelderland.	Mobiliteitsvisie aanpassen
b	De indiener mist de samenhang tussen het GVVP en het Ontwerp Omgevingsvisie.	Er is voor gekozen om beide documenten tegelijk en in onderlinge samenhang op te stellen en tegelijk voor te leggen aan de gemeenteraad. De omgevingsvisie is tegelijk met het GVVP opgesteld. De thema's uit de omgevingsvisie komen ook terug in het GVVP.	Geen
c	In het GVVP wordt nauwelijks gerefereerd aan onderzoek en analyses die volop beschikbaar zijn. De E-spraak lijkt maatgevend te zijn geweest. Hierdoor mist het concept GVVP uitvoeringsprogramma onzes inziens de koppeling naar de landelijke trends op het gebied van verkeers- en vervoersbeleid	Het GVVP richten zich op de toekomst. In de verkenning voorafgaand aan het opstellen van het GVVP is de huidige situatie onderzocht. Dit bevat zowel de E-spraakreacties als verkeerstellingen, ongevalldata etc.	Reeds opgenomen
d	Het concept GVVP uitvoeringsprogramma beschrijft een aantal plannen en maatregelen voor de komende jaren. Hieraan zouden kwantitatieve en kwalitatieve doelen vastgesteld moeten worden waaraan vervolgens gedurende de duur van GVVP de effectiviteit van de maatregelen getoetst worden. Wij missen dit aspect.	De mobiliteitsvisie en het uitvoeringsprogramma hebben dezelfde doelen en thema's en ook de maatregelen sluiten op elkaar aan. Zo is bijvoorbeeld voor verkeersveiligheid het doel dit te verbeteren. De ambitie is om aan het aantal slachtoffers terug te brengen naar nul. Om dit te bereiken nemen we maatregelen binnen de volgende thema's: 1. Snelheid binnen bebouwde kom, 2. Landbouwverkeer, 3. Gedragsbeïnvloeding & Educatie, 4. Weginrichting 60 km/u-zones, 5. Dijken. In het uitvoeringsprogramma zijn deze maatregelen concreet uitgewerkt.	Reeds opgenomen
e	Het concept GVVP uitvoeringsprogramma meldt regelmatig monitoring en onderzoek.	Daar waar nodig is dit opgenomen in het uitvoeringsprogramma.	Reeds opgenomen

	Dit wordt echter onvoldoende geconcretiseerd.		
f	Volgens de indiener gaat het GVVP niet in op de benodigde infrastructurele maatregelen die nodig zijn voor de bouw van de 1.400 woningen uit het Ontwerp Omgevingsvisie.	In het GVVP is opgenomen dat voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen de verkeerseffecten inzichtelijk moeten worden gemaakt. (3.1 uitvoeringsprogramma)	Reeds opgenomen
g	De indiener constateert dat er geen beleid is geformuleerd met betrekking tot het inrichten van waterstof infrastructuur, autonoom rijden en zaken als opladen/smart charging etc.	Voor waterstof en autonoom rijden verwachten we niet dat in de komende jaren dit zal leiden tot grote ruimtelijke veranderingen en is daarom niet opgenomen. Voor deelmobiliteit en laadinfrastructuur is wel beleid opgenomen.	Reeds opgenomen
h	Diverse opmerkingen ten aanzien van laadinfra EV's	De visie hierop is beschreven in de beleidsnota laadpalen van oktober 2020. Gemeentebblad 2021, 109114 Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officielebekendmakingen.nl) In de beleidsregels laadpalen van 14 juli 2021 staat de verdere uitwerking omdat het wenselijk is kaders te stellen onder welke voorwaarden er wordt meegewerkt aan oplaadpunten/-infrastructuur voor elektrisch rijden; Gemeentebblad 2021, 228733 Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officielebekendmakingen.nl)	Geen
i	Diverse opmerkingen ten aanzien van deelvervoer	Zoals aangegeven willen we kiezen voor een faciliterende rol. De potentie voor deelauto's in een landelijke gemeente is laag. De afgelopen jaren waren er 2 initiatieven in Ingen en Buren met deelauto's in samenwerking met de provincie Gelderland. De deelname was gering. Daarom zetten we bijvoorbeeld in op het verbeteren van het fietsnetwerk waar meer mee te bereiken is.	Reeds opgenomen
j	De indiener mist proactief beleid voor laadvoorzieningen van elektrische fietsen en scooters en de realisatie van 'snelfietsroutes'.	De gemeente onderschrijft het belang van goede fietsvoorzieningen, zowel op netwerkniveau als bij stallingen. De inzet van laadvoorzieningen voor e-fietsen en e-scooters zien we als taak van de ondernemer/bewoners zelf. Deze kunnen ook beter inschatten wat de vraag is voor deze laadpunten voor hun locatie. Voor wat betreft de snelfietsroutes: in het uitvoeringsprogramma zijn voorstellen opgenomen om het fietsnetwerk te verbeteren.	Reeds opgenomen
k	Indiener verzoekt om in het GVVP een actief en planmatig plan op te nemen met betrekking tot de laadinfrastructuur. In dit plan dienen aan de orde te komen: - Zo snel mogelijk een dekkende infrastructuur - Bij voorkeur te voeden met - lokaal - duurzaam opgewekte energie - De plaatselijke energie coöperatie eCoBuren hierbij te betrekken - Passend vergunningenbeleid en eisen te aanzien van de nieuwbouw van woningen	De visie hierop is beschreven in de beleidsnota laadpalen van oktober 2020. Gemeentebblad 2021, 109114 Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officielebekendmakingen.nl) In de beleidsregels laadpalen van 14 juli 2021 staat de verdere uitwerking omdat het wenselijk is kaders te stellen onder welke voorwaarden er wordt meegewerkt aan oplaadpunten/-infrastructuur voor elektrisch rijden;	Geen

		Gemeenteblad 2021, 228733 Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officielebekendmakingen.nl)	
I	Indiener verzoekt op grond van een grondige analyse een sturend beleid te formuleren naar de mogelijkheid van deelauto's	Zoals aangegeven willen we kiezen voor een faciliterende rol. De potentie voor deelauto's in een landelijke gemeente is laag. De afgelopen jaren waren er 2 initiatieven in Ingen en Buren met deelauto's in samenwerking met de provincie Gelderland. De deelname was gering. Daarom zetten we bijvoorbeeld in op het verbeteren van het fietsnetwerk waar meer mee te bereiken is.	Geen
m	We verzoeken een plan met gekwantificeerde en gekwalificeerde doelen te ontwikkelen met betrekking tot een fietsnet dat onder andere voorziet in: - Meer fietspaden, met name op belangrijke routes - Fietspaden die qua inrichting aansluiten bij de gevarieerde aard van het gebruik - Veilige oversteekplaatsen - Het dusdanig inrichten van Erftoegangswegen (binnen en buiten de bebouwde kom) dat deze veilig gebruikt kunnen worden door langzaam verkeer - Veilige stalling - Voorzieningen zoals rustpunten en laadfaciliteiten - Aansluiting op parkeerplaatsen ten behoeve van fietsende dagtoeristen - Aansluiting op NS stations	In het uitvoeringsprogramma is dit concreet gemaakt door maatregel 50: Het aandeel van verplaatsingen per fiets verhogen door in te zetten op de optimalisatie van het fietsnetwerk (zie hoofdstuk 5) en het uitvoeren van gedragscampagnes in samenwerking met omliggende gemeenten en de provincie. Daarnaast is het voorstel opgenomen 1,9 miljoen in het fietsnetwerk te investeren.	Reeds opgenomen
n	Indiener verzoekt een samenhangend beleid te ontwikkelen dat meer gericht is op stimulering van duurzaam vervoer waarbij rekening gehouden wordt met: - De elektrische fiets - Openbaar vervoer dat op toegankelijke wijze aansluiting geeft met regionale verbindingen. Denk bijvoorbeeld met de NS stations. - Regionaal beleid	In hoofdstuk 5 van het uitvoeringsprogramma is een reeks maatregelen opgenomen om het fietsnetwerk te verbeteren en daarmee fietsgebruik te stimuleren. Wat betreft het openbaar vervoer zijn we een landelijke gemeente waarin het OV vooral faciliterend is. Door middel van het fietsnetwerk zijn de stations goed te bereiken. De stations zijn ook voorzien van P+R plaatsen. In regionaal verband wordt er aan gewerkt om de voorzieningen op deze stations verder te verbeteren.	Reeds opgenomen
o	Indiener verzoekt bij de aanbesteding van concessies hoge eisen te stellen die gericht zijn op duurzame bereikbaarheid	De gemeente is niet de concessie verlener dit is de provincie. Vanuit de regionale samenwerking hebben we invloed op de provincie om de juiste keuzes te maken.	Geen
p	Indiener verzoekt de forens nadrukkelijk met het duurzame openbaar vervoer te faciliteren	Het openbaar vervoer draagt ook bij aan een leefbare gemeente. Wat betreft het verduurzamen van woonwerk verkeer is in een landelijke gemeente zoals Buren het meest te bereiken met fietsstimulering en elektrisch rijden.	Geen
q	Indiener verzoekt in het GVVP een concreet parkeerbeleid te formuleren dat samenhangt met de Ontwerp omgevingsvisie. Met name de aspecten	In de op te stellen parkeernota nemen we dit mee (paragraaf 3.4 van het uitvoeringsprogramma)	Reeds opgenomen

	duurzaamheid en doelmatigheid dienen aan de orde te komen in dat beleid		
--	---	--	--

Z.039215 GVVP

	Samenvatting zienswijze	Reactie	Aanpassing GVVP
a	Wij onderschrijven de dringende wens (visie) om verkeer te weren in de kern van Beusichem (de Markt). In het uitvoeringsprogramma GVVP zien wij echter geen maatregelen terug die dit zouden kunnen realiseren.	In het uitvoeringsprogramma is de maatregel 'Onderzoek verbinding N320 – veerpont en herinrichting wegen binnen de bebouwde kom van Beusichem' opgenomen. De uitkomsten van dit onderzoek gebruiken we om te zien of maatregelen nodig zijn voor de bredere verkeerscirculatie in Beusichem (waaronder de Mark).	Reeds opgenomen
b	Wij onderschrijven de wens om de route N320, Beijerdstraat, Smalriemseweg, Veerweg v.v. veiliger te maken. Buiten het afschermen van fietsers van deze route, zien wij in het uitvoeringsprogramma GVVP enkel verkeersbeperkende maatregelen. Gezien de gewenste groeiontwikkelingen, is de verwachting dat de verkeersintensiteit op deze route sterk zal verhogen. Wij zien in het uitvoeringsprogramma echter geen maatregelen die dergelijke verhoging mogelijk maken.	Onderzoek naar de verkeerseffecten van groeiontwikkelingen moet uitwijzen of hiervoor maatregelen nodig zijn.	Geen
c	In het uitvoeringsprogramma worden enkele (verkeersbeperkende) maatregelen aangegeven om verkeersveiligheid van de Ganssteeg te verhogen. Hier wordt niet gesproken over maatregelen voor de Heuvel, terwijl het feitelijk gaat om één route tussen het dorp en de N320. Graag zouden wij zien dat het uitvoeringsprogramma expliciet aangeeft welke maatregelen op de Heuvel getroffen gaan worden voor verbetering van de veiligheid, maar ook het mogelijk maken van een intensiteitsverhoging en het voorkomen van overlast.	Het gaat inderdaad om een route die we in samenhang moeten beoordelen.	Maatregel 12 wordt aangevuld met De Heuvel
d	Wat de indiener zorgen baart is de aansluiting van de veilige fietsroute Pietersteeg met de Heuvel. Gezien het ontbreken van maatregelen voor de Heuvel vraagt de indiener zich af hoe hier de veiligheid van fietsers (en wandelaars) wordt gerealiseerd en welke maatregelen daarvoor ingesteld gaan worden.	Zie c	Niet van toepassing

Z.039216 GVVP

	Samenvatting zienswijze	Reactie	Aanpassing GVVP
a	Indiener verzoekt aan te sluiten op uitgangspunten en doelstellingen van eerdere GVVP en deze ook zo te benoemen en verandering in visie/uitgangspunten ook zo te benoemen;	Het GVVP richten zich op de toekomst. In de verkenning voorafgaand aan het opstellen van het GVVP is ook het GVVP uit 2005 en 2012 betrokken.	Geen
b	Indiener verzoekt de huidige situatie duidelijk te beschrijven en deze als nulmeting te benoemen, gebaseerd op de daarvoor gebruikelijke metingen, analyses en onderbouwingen,	Het GVVP richten zich op de toekomst. In de verkenning voorafgaand aan het opstellen van het GVVP is de huidige situatie onderzocht. Dit bevat zowel de E-	Reeds opgenomen

	daar waar deze ontbreken wel de daarvoor benodigde metingen en analyses uit te voeren;	spraakreacties als verkeerstellingen, ongevalldata etc.	
c	Indiener verzoekt om een duidelijke inschatting/berekening van de consequenties van verschillende ontwikkelingen binnen de gemeente buren en haar kernen per thema in kaart te brengen;	De relevante ontwikkelingen zijn opgenomen in het GVVP.	Reeds opgenomen
d	Indiener verzoekt tot het formuleren van een heldere visie met kwalitatieve en kwantitatieve doelstellingen, die gebruikt kunnen worden om de voortgang van de ontwikkeling van en de uitvoering van plannen te kunnen toetsen;	Het GVVP voorziet in een heldere visie met kwalitatieve en kwantitatieve doelstellingen. Zo is bijvoorbeeld voor verkeersveiligheid het doel dit te verbeteren. De ambitie is om aan het aantal slachtoffers terug te brengen naar nul. Om dit te bereiken nemen we maatregelen binnen de volgende thema's: 1. Snelheid binnen bebouwde kom, 2. Landbouwverkeer, 3. Gedragsbeïnvloeding & Educatie, 4. Weginrichting 60 km/u-zones, 5. Dijken. In het uitvoeringsprogramma zijn deze maatregelen concreet uitgewerkt.	Reeds opgenomen
e	Indiener verzoekt in het GWP duidelijk aan te geven op met welke beleidsdocumenten (NVVP, PVVP etc) het GVVP aansluit en welke keuzes er gemaakt zijn en waarom;	Dit was wel onderdeel van de verkenningsfase. Daar waar dit relevant is daarmee rekening gehouden. Zo sluit bijvoorbeeld het fietsnetwerk aan op het fietsnetwerk van de regio Rivierenland en de Provincie Gelderland.	Mobiliteitsvisie aanpassen
f	Indiener verzoekt om toe te lichten welke ambitie de gemeente heeft ten aanzien van de mobiliteitstransitie en hoe de gemeente denkt dit te bewerkstelligen;	De mobiliteitstransitie wordt grotendeels gedreven door toenemende verstedelijking. De gemeente Buren is een landelijke gemeente en zal ook in de toekomst geen stedelijk milieu ontwikkelingen. Duurzaamheid van vervoer is wel een speerpunt in het plan.	Reeds opgenomen
g	Indiener verzoekt een duidelijke handelingsstrategie hoe het gestelde ambitieniveau en hoofddoel(en) wordt gerealiseerd en de (mogelijke/ noodzakelijke) keuze/volgorde zal worden bepaald;	Het GVVP voorziet in een uitvoeringsprogramma waarin de concrete maatregelen zijn opgenomen.	Reeds opgenomen
h	Indiener verzoekt aan te geven hoe de gemeente de samenwerking met andere betrokken partijen gaat inrichten, om te waarborgen dat de beoogde ambities ook daadwerkelijk waargemaakt kunnen worden;	In hoofdstuk 6 van het uitvoeringsprogramma gaan we toevoegen welke rol de gemeente Buren neemt bij de maatregelen waarvoor samenwerking met andere partijen nodig is.	Uitvoeringsprogramma aanpassen
i	Indiener verzoekt de Omgevingsvisie aan te grijpen om de ambities ten aanzien van duurzaamheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid om te zetten in een samenhangend pakket concrete maatregelen en deze in het verlenen van vergunningen af te dwingen. Denk onder andere aan deelauto's, laadpleinen op basis van lokaal opgewekte duurzame energie, ontmoedigingsbeleid voor parkeren van autos op fossiele brandstof enzovoorts;	Het samenhangend pakket van concrete maatregelen is opgenomen in het uitvoeringsprogramma. De ambitie die daaruit spreekt sluit aan bij wat we uit e-spraak en de deskresearch hebben geconcludeerd en is samengevat in de mobiliteitsvisie.	Reeds opgenomen
j	Indiener verzoekt het GWP aansluitend op de Ontwerp Omgevingsvisie te behandelen,	Dit is aan de gemeenteraad.	Niet van toepassing
k	Indiener verzoekt inzicht te geven in hoe de financiële dekking van de beoogde	Dit wordt duidelijk als het GVVP wordt voorgelegd aan de gemeenteraad.	Niet van toepassing

	maatregelen zich verhoud ten aanzien van de gemeentelijke (jaar)begroting		
l	Indiener verzoekt in het GVVP en het (concept) Uitvoeringsprogramma duidelijk aan te geven welke methodes en metingen zijn gebruikt voor het meten van de Verkeers- en Vervoersgegevens op de verschillende wegcategorieën en duidelijk inzichtelijk te maken wat de toe- en/of afname van de verkeersintensiteit is.	De verkeersintensiteiten worden gemeten door middel van verkeerstellingen. Het is niet nodig deze op te nemen in het GVVP.	Geen
m	Indiener verzoekt duidelijke en overzichtelijke wegcategorieën op zowel de overzichtskaart als deelkaarten per kern te opnemen zodat de juiste wegcategorie kan worden aangegeven.	Figuur 2.1 geeft inzicht in de wegcategorieën. Er zijn geen wijzigingen van de komgrens voorzien.	Reeds opgenomen
n	Indiener verzoekt in het overzicht van wegcategorieën om de 50 km/uur wegen in de gemeente expliciet aan te geven, omdat vrijwel elke kern 50 km/uur wegen heeft, hier is het verstandig aan te geven bij welke wegcategorie deze wegen horen;	Dit is opgenomen op figuur 2.1.	Reeds opgenomen
o	Indiener verzoekt bij alle wegen naast de wegcategorie ook de functie op basis van het (gewenste) gebruik toe te voegen, dus wat zijn de hoofdroutes door de kernen en voor wie (voetgangers, fietsers, auto, vrachtlandbouw en recreatie	De weergegeven indeling in gebiedsontsluitingswegen, erftoegangswegen en het hoofdfietsnetwerk voorziet hierin.	Reeds opgenomen
p	De mobiliteitsvisie en (concept) Uitvoeringsprogramma sluiten niet goed op elkaar aan, buiten sommige omissies is het aan te bevelen de herkomst van informatie en analyses te vermelden bij conclusies die in beide documenten worden getrokken;	De mobiliteitsvisie en het uitvoeringsprogramma hebben dezelfde doelen en thema's en ook de maatregelen sluiten op elkaar aan. Zo is bijvoorbeeld voor verkeersveiligheid het doel dit te verbeteren. De ambitie is om aan het aantal slachtoffers terug te brengen naar nul. Om dit te bereiken nemen we maatregelen binnen de volgende thema's: 1. Snelheid binnen bebouwde kom, 2. Landbouwverkeer, 3. Gedragsbeïnvloeding & Educatie, 4. Weginrichting 60 km/u-zones, 5. Dijken. In het uitvoeringsprogramma zijn deze maatregelen concreet uitgewerkt.	Reeds opgenomen
q	Indiener verzoekt overzichtskaart van het push en pull beleid van de gemeente voor de wegen in het buitengebied met een onderbouwing/afwegingen per locatie betreffende de genomen/te nemen keuzes. Op dit moment wordt dit geheel niet duidelijk;	Er bestaat geen kaart met de push en pull maatregelen. Bij groot onderhoud bekijken we de weg de weginrichting kritisch en toetsen we of er mogelijkheden zijn om wegen in het buitengebied af te waarderen.	Geen
r	Indiener verzoekt de gemeente na te denken om pro-actieve middelen in te zetten zoals aangegeven met snelheidsborden om het gedrag te beïnvloeden:	In paragraaf 2.3 van het uitvoeringsprogramma is beschreven op welke wijze we inzetten op gedragsbeïnvloeding en verkeerseducatie	Reeds opgenomen
s	Indiener verzoekt de gemeente om op basis van de metingen en informatie die deze middelen kunnen opleveren, gericht te handhaven na de plaatsingsperiode van deze middelen. Dit appelleert aan het feit dat het fenomeen "waarschuwen en direct daarna handhaven" direct gevolg heeft;	In paragraaf 2.4 van het uitvoeringsprogramma is beschreven wat we doen ten aanzien van snelheidsmonitoring bij meldingen.	Reeds opgenomen

t	Educatie kan bij jonge verkeersgebruikers, echter hierdoor bereikt men niet de oudere jongeren en volwassen verkeersdeelnemers, waar er sprake is van ingesloten gedrag;	Ook oudere jongeren en volwassen verkeersdeelnemers zijn doormiddel van gedragsbeïnvloeding en verkeerseducatie te bereiken.	Geen
u	Indiener verzoekt de gemeente de balans van maatregelen rondom schoolomgevingen te heroverwegen, het gedrag van ouders en kinderen is door scholen slechts beperkt te beïnvloeden. De scholen zijn geen politie of handhavers. Natuurlijk kunnen scholen de gemeente helpen de juiste vorm te vinden van de inrichting van de openbare omgeving en het gedrag te positief te beïnvloeden;	Maatregelen rondom scholen hebben het meeste effect als scholen, gemeente en andere betrokkenen samen optrekken. Zoals in paragraaf 2.5 van het uitvoeringsprogramma is aangegeven is de gemeente verantwoordelijk voor een veilige openbare infrastructuur.	Geen
v	Indiener verzoekt een duidelijke keuze te maken wat betreft het doel en de typering van de wegen op de dijk. Gezien het verkeer op de zijn er verschillende gebruikers groepen op verschil/ende tijdstippen op de dag. Graag gaan wij met de gemeente, bewoners in gesprek om te kijken naar een passende oplossing voor deze toch complexe situatie. Als er een oplossing uit dit overleg komt, vragen wij de gemeente deze actief in te brengen in regionale overleggen. Tenslotte verzoeken we de voortgang van het overleg en de uitvoering aan de inwoners van de gemeente periodiek terug te koppelen;	De verkeerssituatie op de dijken in de gemeente Buren gaan we monitoren zoals opgenomen in het uitvoeringsprogramma en daar voegen we aan toe dat we ook het probleem in beeld brengen en eventuele oplossingen onderzoeken. Hierin nemen we uw zienswijze mee.	Aanpassen in uitvoeringsprogramma
w	Indiener verzoekt de maatregelenlijst verkeersveiligheid te baseren op meldingen, monitoring en analyse. Op basis daarvan de mogelijke maatregelen bespreken met de directe omwonende. Naast de maatregelen ook de financiële consequenties mee nemen in het totale beleid en het totale budget per jaar. Dit kan een prioriteitenlijst opleveren waarin nog keuzes gemaakt worden betreffende de volgorde van de verschillende maatregelen.	De maatregelenlijst verkeersveiligheid in het uitvoeringsprogramma is reeds gebaseerd op meldingen (zoals bekend bij de gemeente en aangevuld met de uitkomsten van e-spraak), monitoring (verkeerstellingen en ongevals cijfers) en analyse (beoordeling van de meldingen deze gegevens). Ook de prioriteit is opgenomen in het Uitvoeringsprogramma.	Reeds opgenomen
x	Indiener verzoekt het hoofdstuk Bereikbaarheid verder aan te vullen en uit te werken tot een compleet beleid en uitwerking en de aansluiting op het Nationaal en Regionaal beleid;	In het uitvoeringsprogramma zijn de maatregelen uitgewerkt. Het beleid is opgenomen in het mobiliteitsvisie deel.	Reeds opgenomen
y	Indiener verzoekt om daarbij specifiek aandacht te besteden aan de bereikbaarheid en aanrijtijden van de hulpdiensten.	De bereikbaarheid en aanrijtijden van de hulpdiensten maken geen onderdeel uit van het GVVP	Geen
z	Indiener verzoekt betreffende het OV meer aandacht voor de doelgroepen die gebruik maken van dit type vervoer en visie/beleid en speerpunten verder uitwerken.	Wat betreft het openbaar vervoer zijn we een landelijke gemeente waarin het OV vooral faciliterend is. De gemeente ziet ook kansen in een fijnmaziger openbaar vervoernetwerk. Tegelijk weten we dat we ook realistisch moeten zijn: een rendabele dienstregeling voeren in een landelijke gemeente is al een hele opgave. Hier komt bij dat de gemeente geen concessieverlener is, maar de provincie.	Geen
aa	Indiener verzoekt in relatie tot het hoofdstuk Bereikbaarheid meer aspecten uitwerken die in onze mening beleid zouden moeten zijn de uitwerkingen daarvan, die passen bij het thema Duurzaamheid;	In de mobiliteitsvisie is het beleid opgenomen in het uitvoeringsprogramma zijn de maatregelen opgenomen.	Reeds opgenomen

ab	Indiener verzoekt het hoofdstukken compleet te maken met paragrafen betreffende Auto- en Fietsverkeer;	De maatregelen om de bereikbaarheid van het autoverkeer te verbeteren zijn opgenomen in de maatregelenlijst in het uitvoeringsprogramma. Voor de bereikbaarheid met de fiets is hoofdstuk 5 opgenomen.	Reeds opgenomen
ac	Indiener verzoekt een visie beleid te ontwikkelen voor parkeervoorzieningen voor fiets(dag)toeristen:	De gemeente heeft geen specifieke parkeervoorzieningen voor fiets(dag)toeristen.	Geen
ad	Indiener verzoekt het beleid en de uitwerking daarvan verder aan te vullen met een visie/beleid ten aanzien van nieuwe aspecten betreffende Bereikbaarheid: - Deelmobiliteit - Laadinfrastructuur voor het stimuleren van autoverkeer/fietsverkeer	Zoals aangegeven willen we kiezen voor een faciliterende rol ten aanzien van deelmobiliteit. De potentie voor deelauto's in een landelijke gemeente is laag. De afgelopen jaren waren er 2 initiatieven in Ingen en Buren met deelauto's in samenwerking met de provincie Gelderland. De deelname was gering. Daarom zetten we bijvoorbeeld in op het verbeteren van het fietsnetwerk waar meer mee te bereiken is. De visie op laadinfrastructuur is beschreven in de beleidsnota laadpalen van oktober 2020. Gemeentebblad 2021, 109114 Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officiëlebekendmakingen.nl) In de beleidsregels laadpalen van 14 juli 2021 staat de verdere uitwerking omdat het wenselijk is kaders te stellen onder welke voorwaarden er wordt meegewerkt aan oplaadpunten/-infrastructuur voor elektrisch rijden; Gemeentebblad 2021, 228733 Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officiëlebekendmakingen.nl)	Geen
ae	Indiener verzoekt een meer actieve en planmatige aanpak ten aanzien van duurzaamheid van de gemeente vast te leggen in het GWP en het uitvoeringsprogramma;	Dit is vastgelegd in bijvoorbeeld: de Klimaatvisie Buren (https://www.buren.nl/wp-content/uploads/2021/01/Duurzaamheid-BUR20-Beleidsnota-Klimaatvisie_DEF.pdf) en in de Warmtetransitie Buren 2022-2024 (https://www.buren.nl/wp-content/uploads/2021/12/Warmtetransitie-Buren-2022-2024-inclusief-bijlagen.pdf)	Niet van toepassing
af	Indiener verzoekt de relatie met de mobiliteitstransitie te benoemen;	De mobiliteitstransitie is geen doel op zich en wordt grotendeels gedreven door toenemende verstedelijking. De gemeente Buren is een landelijke gemeente en zal ook in de toekomst geen stedelijk milieu ontwikkelingen. Het terugdringen van autoverplaatsingen is voor de gemeente Buren geen doel. Wel willen we het fietsgebruik stimuleren. Duurzaamheid van vervoer is wel een speerpunt in het plan.	Geen
ag	Indiener verzoekt een meer integrale visie te ontwikkelen betreffende de laadinfrastructuur	De visie hierop is beschreven in de beleidsnota laadpalen van oktober 2020.	Geen

	voor het auto- en fietsverkeer in samenwerking met niet alleen marktpartijen, maar ook met partijen als eCoBuren of gelijkwaardige lokale en landelijke partijen;	Gemeentebblad 2021, 109114 Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officiëlebekendmakingen.nl) In de beleidsregels laadpalen van 14 juli 2021 staat de verdere uitwerking omdat het wenselijk is kaders te stellen onder welke voorwaarden er wordt meegewerkt aan oplaadpunten/-infrastructuur voor elektrisch rijden; Gemeentebblad 2021, 228733 Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officiëlebekendmakingen.nl)	
ah	Indiener verzoekt geen vraag gestuurd beleid te voeren, maar een actief, vanuit beleid en visie doelen verwerken in het uitvoeringsprogramma en hier heldere en meetbare tijdstrajecten aan te verbinden;	Zie reactie onderdeel ag	Niet van toepassing
ai	Indiener verzoekt een beleid te ontwikkelen zodat het autoverkeer voor korte afstanden minder gebruikt gaat worden. Binnen kernen kan dat met het realiseren geschikte fiets- en wandelroutes;	Het terugdringen van autoverplaatsingen is voor de gemeente Buren geen doel. Wel willen we het fietsgebruik stimuleren. In hoofdstuk 5 is opgenomen op welke maatregelen we hiervoor nemen.	Reeds opgenomen
aj	Indiener verzoekt in het beleid rondom duurzame vervoersvormen ook de aspecten mee te nemen als veilige stallingen, rustplaatsen bij recreatie- en toeristische hotspots;	Zoals opgenomen in paragraaf 4.3 zijn naast het fietsnetwerk ook de overige fietsvoorzieningen belangrijk, zoals het bieden van goede en voldoende fietsenstallingen, routeinformatie en rustpunten voor recreatieve fietsers.	Reeds opgenomen
ak	Indiener verzoekt bij het uitwerken van het Fietsnetwerk voldoende onderbouwing en onderzoek te gebruiken bij het opstellen van het Fietsnetwerk, met daarbij het onderscheid van de (verschillende) wensen uitgangspunten behorende bij de verschillende gebruikers van het fietsnetwerk;	Het fietsnetwerk zoals opgenomen in het GVVP is vooral gericht op de utilitaire gebruikers (zoals woon-werk en woon-school). Het recreatieve netwerk is niet opgenomen in het GVVP. Dit zou een plek kunnen krijgen in een eventueel recreatiebeleid.	Geen
al	Indiener verzoekt de Laadinfrastructuur voor het Auto- en Fietsverkeer niet als losstaande voorzieningen te zien, maar te zoeken naar samenhang die aantrekkelijk kan zijn voor het gebruik en de exploitatie voor marktpartijen (bijvoorbeeld parkeerplaats voor fiets(dag)recreatie met laadinfrastructuur voor zowel voor Auto als Fiets in combinatie met toeristische plekken)	Openbare laadinfrastructuur voor fietsen wordt in Nederland nauwelijks meer gerealiseerd. Enerzijds omdat fietsers daar weinig gebruik van maken, omdat het bereik van de accu's tegenwoordig voldoende is. Anderzijds omdat horeca voldoende voorziet in deze voorzieningen.	Geen

Z.039235 GVVP

	Samenvatting zienswijze	Reactie	Aanpassing GVVP
a	Participatie is niet afgemaakt.	De participatie voor specifiek het GVVP bestaat uit E-spraak, de verkeerstafels bij de kernenronde, een bijeenkomst met diverse stakeholders en deze terinzagelegging. Daarnaast zijn ook de bij de bijeenkomst en voor de omgevingsvisie benoemde aandachtspunten voor het GVVP meegenomen	Reeds opgenomen

b	“..ook de weggebruiker zelf is verantwoordelijk voor een veilige en duurzaam verkeer- en vervoerssysteem: Deze benadering levert niet een werkend systeem op.	Deze zin is opgenomen met het doel bewustwording te creëren dat elke individuele weggebruiker een bijdrage kan leveren aan een veiliger verkeer- en vervoerssysteem.	Reeds opgenomen
c	In de visie en het pakket aan maatregelen is nauwelijks een probleemanalyse terug te vinden, die een conclusie rechtvaardigen, dat ‘het lek nu boven water boven water moet zijn’ en dat we weten waaraan gewerkt moet worden.	In de eerste fase van het proces om te komen tot een nieuw GVVP (de verkenning) zijn de ongevallen en de toedracht daarvan geanalyseerd ook de e-spraak met de beleefde onveiligheid geven een indicatie van het probleem. Op basis daarvan is tot de benoemde 5 aspecten gekomen die zijn opgenomen in de visie onder verkeersveiligheid.	Geen
d	Volgens de indiener is het raadzaam om het gebied in de Linge zone en Lingemeren integraal aan te duiden als recreatiegebied, waar recreatieve gebruikers, de primaire gebruikers zijn van de wegen. Er zal dan een ‘gast-gebruik’ voor auto’s zijn.	Bij de inrichting van wegen is een geloofwaardige snelheidslimiet van groot belang. Het landelijke karakter van de Linge-zone en Lingemeren maken een maximumsnelheid van 30-km/h ongeloofwaardig. In dit gebied zijn naast recreanten ook andere gebruikers zoals bewoners en agrarische bedrijven met hun eigen belangen.	Geen
e	Volgens de indiener betekent de aandacht voor landbouwverkeer dat voor het recreatie kerngebied Lingemeren en de Linge zone alleen land- en tuinbouw bestemmingsverkeer toegestaan wordt en dat landbouwroutes niet door het recreatiegebied rijden, indien de route loopt naar een perceel, dat buiten het recreatiegebied gelegen is.	Helaas is het niet zo zwartwit. Een verbod op doorgaand vrachtverkeer in het buitengebied is in de praktijk niet haalbaar en niet te handhaven. Het gaat er om dat we willen stimuleren dat het vrachtverkeer als het mogelijk is kiest voor routes die daarvoor geschikt zijn.	Geen
f	“...dat de meeste verkeersongevallen ontstaan door een menselijke fout” Het lijkt hier op een blame-game. Het zou niet aan de inrichting van de wegen kunnen liggen. Het zou beter zijn om het lerend vermogen van overheden te vergroten, zoals dat in Scandinavische landen gedaan wordt. Per ongeval wordt een analyse gemaakt, welke oorzaken meegespeeld kunnen hebben en welke ingrepen nodig zijn om dit type van ongevallen in de toekomst te voorkomen.	Omdat de meeste verkeersongevallen ontstaan door een menselijke fout is het dus belangrijk om zowel de infrastructuur veiliger te maken als veilig verkeersgedrag te stimuleren. De suggestie dat hier een keuze wordt gemaakt is onjuist.	Geen
g	Op veel 60 km/u wegen is deze maximumsnelheid te hoog in vergelijking tot de snelheid van andere weggebruikers.	We streven er naar de 60 km/h wegen zo in te richten dat een maximumsnelheid van 60 km/h uur realistisch is en verkeersveilig ook voor de andere weggebruikers.	Geen
h	Indiener mist een visie en strategie voor de dijken en wil de dijken veranderen in langzaam verkeer hoofdroutes.	Hoofdfietsroutes zijn gebaseerd op utilitair fietsverkeer (zoals woon-werk en onderwijs gerelateerd). De Rijnbanddijk heeft een meer recreatieve functie. De inrichting moet passen bij de utilitaire en/of recreatieve functie. In het onderzoek naar de dijken wordt dit verder uitgewerkt (maatregel 5)	Reeds opgenomen
i	Indiener geeft aan dat lijkt te worden ingestoken op tijd en snelheid en dat dat een eenzijdige benadering voor bereikbaarheid.	Dit is niet juist. Het gaat er ook om dat verkeer geen onnodig oponthoud ondervindt en bestemmingen goed bereikbaar zijn voor alle vervoersmiddelen.	Reeds opgenomen

j	De indiener doet het voorstel een deel van de 'kruipdoor'-verbindingen te herstellen, zodat mensen worden aangemoedigd om lopend of fietsend te gaan.	Hoewel we weten dat de auto van groot belang is gaan we ook inzetten op het verbeteren van de fietsverbindingen zoals opgenomen in het uitvoeringsprogramma	Reeds opgenomen
k	De indiener wil meer aandacht voor het openbaar vervoer naar recreatieve bestemmingen	De gemeente ziet ook kansen in een fijnmaziger openbaar vervoernetwerk. Tegelijk weten we dat we ook realistisch moeten zijn: een rendabele dienstregeling voeren in een landelijke gemeente is al een hele opgave. Hier komt bij dat de gemeente geen concessieverlener is, maar de provincie.	Geen
l	In de Corona crisis zagen we dat Gemeenschappelijke Regeling Uiterwaarde als eerste in Nederland, besloot om de pontjes, niet meer te laten varen. Dit terwijl mensen meer dan ooit de buitenlucht met fietsen en wandelen nodig hadden.	Daarom vinden we het ook belangrijk dat de veerdiensten en de kwaliteit daarvan behouden blijft.	Reeds opgenomen
m	Indiener stelt een beleid voor waarin autogebruik wordt ontmoedigd door autobereikbaarheid van recreatief/toeristisch bestemmingen te verslechteren.	Een goede autobereikbaarheid voor recreatief/toeristisch bestemmingen is naast de bereikbaarheid met bijvoorbeeld ook belangrijk. Woon- en werklocaties en andere bestemmingen moeten goed bereikbaar zijn voor alle vervoersmiddelen.	Geen
n	Er is nog meer winst te behalen, met de conversie naar OV en fiets. De duurzaamheidswinst van elektrische auto's blijkt beperkt.	De gemeente kiest er bewust voor om op beide in te zetten: zowel verduurzaming van het wagenpark als inzet op gebruik van de fiets en behoud van openbaar vervoer.	Reeds opgenomen
o	Het zou helpen, als de gemeente wel een positie neemt in het systeemdenken van deelaautosystemen.	De positie van de gemeente is dat het positief staat tegenover deelaautosystemen. We willen initiatieven vanuit de markt steunen en die ook ruimtelijk faciliteren, maar voeren daarin niet het voortouw: dit is aan de markt. De afgelopen jaren waren er 2 initiatieven in Ingen en Buren met deelauto's in samenwerking met de provincie Gelderland. De deelname was gering.	Reeds opgenomen
p	Wat hier meegenomen zou moeten worden is de afstanden vanuit verschillende delen van gemeente Buren van en naar belangrijke OV hubs/stations in de regio. Kaartjes met "fiets-minuten-afstanden-zones" per station Culemborg, Geldermalsen, Tiel, Kesteren, Rhenen) met voorbeelden van snelle en autoluwe routes zou kunnen inspireren.	Het fietsnetwerk van de gemeente Buren sluit aan bij de routes uit het Regionaal Fietsplan van de regio Rivierenland. Hierbij takken we als gemeente aan bij de verkenning van de snelle fietsroute Geldermalsen – Tiel - Kesteren en verder oostwaarts. Deze vormt een belangrijke ontsluiting van stations/OV-hubs per fiets.	Geen
q	Indiener geeft aan dat niet alleen bestemmingen binnen de gemeente Buren maar ook buiten de gemeente Buren met de fiets bereikbaar zijn.	Dat is juist en wordt aangepast.	Aanpassen mobiliteits-visie
r	Gezien de elektrificatie van (school)fietsen kan het laaghangend fruit van de Gastvrije Dijken worden overwogen.	De verbinding parallel aan de N320 is voor meer bestemmingen een snellere route dan de dijk.	Geen
s	"De fiets is overigens niet alleen een duurzaam vervoermiddel" Daarom mag verwacht worden, dat de maatschappelijke kosten en baten meegewogen worden in het beschikbaar	Vanuit de visie dat bestemmingen in de gemeente Buren voor alle vervoerwijzen bereikbaar zijn, wordt er in het GVVP en het Uitvoeringsprogramma zowel ingezet op de auto als op de fiets. Tegelijk hebben we te	Geen

	stellen van ruimte aan vervoersmiddelen. Nu is het nog zo, dat het 95 procent dominant de auto is met hier en daar een fietspad. Er zijn steden als Houten, die het omdraaien en kiezen om fietsverbindingen als hoofdstructuur te zien en vervolgens de auto een schil (rondweg) aan te bieden en een korte verbindingen naar de wijken. Allerlei tussendoor verbindingen voor de auto, worden ontmoedigd.	maken met veel bestaande structuren. Hierdoor is een volledige omdraaiing van autohoofdstructuur naar fietshoofdstructuur niet realistisch. We kiezen er voor om met kleinere ingrepen het fietsen in de gemeente Buren aantrekkelijker te maken.	
t	De gemeente moet zich afvragen of het faciliteren van het autogebruik de juiste weg is.	Voor de inwoners en bezoekers van de gemeente Buren is de auto een belangrijk vervoermiddel.	Geen
u	Het participatieproces is te beperkt	Zie onderdeel a	Reeds opgenomen
v	Voor veel 60 km/h wegen zou een maximumsnelheid van 40 km/h beter zijn	We houden ons aan de landelijke richtlijnen en indeling van wegen waarmee we bijdrage aan de herkenbaarheid. Een maximumsnelheid van 40km/h is daar geen onderdeel van	Geen
w	Indiener vraagt zich af of de conclusie van het rapport over het afwaarderen van lokale wegen in het buitengebied wel juist is, maar geeft ook aan dit rapport niet te kennen.	In dat rapport is dit nader uitgewerkt.	Reeds opgenomen
x	Indiener onderschrijft het belang van educatie, campagnes en handhaving	De gemeente Buren is het daar mee eens.	Reeds opgenomen
y	Indiener geeft aan dat er in het traject Grotebrug over de Linge/Mauriksestraat/Zoelense Zandweg/Kanaalweg Oost de afgelopen 3 jaren meer dan 6 geregisteerde ongevallen hebben plaatsgevonden.	Uit de database met daarin de geregisteerde ongevallen blijkt dat er geen ongevallenconcentraties (6 geregisteerde ongevallen binnen 3 jaar) in de gemeente Buren zijn	Reeds opgenomen
z	Indiener stelt dat door het grondstoffenbedrijf in de Linge Zone jaarlijks onnodige ongevallen veroorzaakt.	Dit beeld komt niet overeen met de ongevallen gegevens	Geen
aa	Indiener vraagt meer aandacht voor de verkeerssituatie op de dijken	De verkeerssituatie op de dijken in de gemeente Buren gaan we monitoren zoals opgenomen in het uitvoeringsprogramma en daar voegen we aan toe dat we ook het probleem in beeld brengen en eventuele oplossingen onderzoeken.	Aanpassen in uitvoeringsprogramma
ab	Indiener geeft aan dat het een vereisten is om met een systeemanalyse te komen en vervolgens een programma te ontwikkelen dat op onderdelen van het systeem verbeteringen gaat aanbrengen, zodat het geheel beter gaat functioneren. Nu lijkt het alsof we ieder keer op basis van signalen brandjes gaan blussen, zonder oog te houden voor de samenhang-der-dingen.	De mobiliteitsvisie geeft de samenhang van de verschillende aspecten van het mobiliteitsbeleid van gemeente Buren. In het uitvoeringsprogramma zijn de maatregelen uitgewerkt.	Reeds opgenomen
ac	De indiener wil meer aandacht voor het openbaar vervoer naar recreatieve bestemmingen	De gemeente ziet ook kansen in een fijnmaziger openbaar vervoernetwerk. Tegelijk weten we dat we ook realistisch moeten zijn: een rendabele dienstregeling voeren in een landelijke gemeente is al een hele opgave. Hier komt bij dat de gemeente geen concessieverlener is, maar de provincie.	Geen

ad	Wat hier meegenomen zou moeten worden is de afstanden vanuit verschillende delen van gemeente Buren van en naar belangrijke OV hubs/stations in de regio. Kaartjes met “fiets-minuten-afstanden-zones” per station Culemborg, Geldermalsen, Tiel, Kesteren, Rhenen) met voorbeelden van snelle en autoluwe routes zou kunnen inspireren.	Zie onderdeel p	Geen
----	--	-----------------	------

Z.038902 GVVP

	Samenvatting zienswijze	Reactie	Aanpassing GVVP
a	De indiener doet het voorstel in het GVVP een vijfde doelstelling toe te voegen: “Ruimte voor Lopen; faciliteren en stimuleren van wandelmogelijkheden”.	We onderschrijven het belang van lopen in de gemeente Buren. Daarom passen we de doelstelling aan. In het onderdeel “Verhogen van de kwaliteit van de leefomgeving” voegen we het belang van lopen toe.	Aanpassen mobiliteits-visie
b	De indiener geeft het advies om het STOMP-principe te hanteren voor het GVVP en in de uitwerking van het uitvoeringsprogramma.	We zijn bekend met het STOMP-principe (Stappen, Trappen, OV, MaaS, Privé auto), maar hebben er in deze visie voor gekozen dit niet te hanteren. Dit omdat het STOMP-principe uitgaat van een rangorde in het belang van modaliteiten. De gemeente vindt deze prioritering niet passen bij de gemeente Buren. Voorbeeld: vanwege de lage dichtheden in de gemeente is inzet op de fiets effectiever dan inzet op de voetganger.	Geen
c	De indiener geeft het voorbeeld in het GVVP een extra kaartje toe te voegen van het gebied van de gemeente Buren met daarin opgenomen de hoofdinfrastructuur voor voetgangers met daarin herkenbaar alle bestaande lokale, regionale en nationale recreatieve wandelroutes in uw gemeente.	We nemen geen recreatieve routes op in het plan, zoals we ook geen recreatieve fietsroutes opnemen.	Geen
d	Er kan in de visie uitgesproken worden dat u kansen wilt benutten om in de bermen een voetpad te maken als er langs fiets- of autoroutes gewandeld moet worden. Dit geldt ook voor de dijken.	In de mobiliteitsvisie voegen we bij bereikbaarheid een kopje lopen toe waarin we het belang van loopverbindingen benadrukken	Aanpassen mobiliteits-visie
e	De indiener vraagt of het een mogelijkheid is om aan de bermzijde van fietspaden een witte streep aan te brengen.	Bij het nadere ontwerp van maatregelen uit het uitvoeringsprogramma nemen we deze suggestie mee.	Geen

Z.039707 GVVP

	Samenvatting zienswijze	Reactie	Aanpassing GVVP
a	De indiener vraagt aandacht voor de verkeersveiligheid op de Terweistraat en Uiterdijk. Hier wordt op delen het voetpad gemist en oversteken wordt als onveilig ervaren.	Op basis van tellingen uit 2016, 2015 en 2006 blijkt dat de intensiteit dermate laag is (<1500 motorvoertuigen per etmaal) dat een voetpad niet nodig is. Hier komt bij dat grote delen van de genoemde straten zich buiten de bebouwde kom bevinden en dus per voet slechts een beperkt aantal bestemmingen bediend.	Geen (Terweistraat wordt binnen wegbeheer opgepakt nadat Scharenburg is afgerond.)

Z.038594 GVP

	Samenvatting zienswijze	Reactie	Aanpassing GVP
a	Er wordt te hard gereden binnen de bebouwde o.a. op de Donkerstraat te Ravenswaai. Dit is ook voor paardrijders gevaarlijk. Bovendien is er een gevaarlijke bocht.	De Donkerstraat binnen de bebouwde kom is reeds voorzien van snelheidsremmende maatregelen. We voegen een snelheidsmeting op de Donkerstraat toe aan de maatregelenlijst in het uitvoeringsprogramma, zodat we op basis daarvan de verkeerssituatie kunnen beoordelen.	Aanpassen in uitvoeringsprogramma
b	Daarnaast zijn er zorgen over de overlast van recreanten die van en naar de dijk gaan en de beperkte ruimte voor passeren van weggebruikers.	De verkeerssituatie op de dijken in de gemeente Buren gaan we monitoren zoals opgenomen in het uitvoeringsprogramma en daar voegen we aan toe dat we ook het probleem in beeld brengen en eventuele oplossingen onderzoeken.	Aanpassen in uitvoeringsprogramma
c	De indiener maakt zich zorgen over de veiligheid op de ventweg lang de N320 naar Beusichem en draagt afsluiting voor sluipverkeer aan als maatregel.	In het uitvoeringsplan is opgenomen om een fietsstraat te onderzoeken.	Reeds opgenomen
d	De indiener vraagt aandacht om veiligheid bij schoolomgevingen en merkt op dat tijdens start en sluiting van schooltijden grote (landbouw)voertuigen een gevaar vormen.	In paragraaf 2.5 van het uitvoeringsprogramma is opgenomen dat, als daar aanleiding voor is, samen met scholen een plan kan worden opgesteld om de veiligheid in de schoolomgeving te verbeteren.	Reeds opgenomen