

Reactienota herinrichting Rooseveltstraat in Barneveld

d.d. 23 januari 2025, versie 1.0

Reacties zijn gebaseerd op het Voorlopig Ontwerp, zoals gepresenteerd op 11 september 2024 en gepubliceerd op website barneveld.nl/rooseveltstraat.

Persoonlijke informatie (namen, adressen enz.) zijn verwijderd.

ID	Uw ideeën, wensen of zorgen	Reactie gemeente Barneveld
Categorie wegen / verkeer		
1	Geen trottoir banden die te overrijden zijn.	Overrijdbare trottoirbanden worden aangelegd op basis van de fietsveiligheid. Er is gebleken dat fietsers ten val kunnen komen bij niet overrijdbare trottoirbanden. Door de trottoirbanden overrijdbaar te maken kan worden voorkomen dat fietsers ten val komen, waarmee de inrichting veiliger wordt voor de fietsers.
2	Oversteek Valkhof, geen voorrang fietser bij Slangenburg,	De fietsers bij Slangenburg krijgen geen voorrang. Dit wordt gedaan omdat dit geen doorgaande fietsroute is en wordt. De fietsroute stopt in Slangenburg. Daarnaast worden fietsers pas laat gezien waardoor er gevaarlijk situatie ontstaan. Door de fietsers uit de voorrang te halen wordt de situatie overzichtelijker en daardoor ook veiliger.
3	Haal de snelheid zo veel mogelijk uit dit ontwerp. Hoek Churchillstraat-Rooseveltstraat in bocht te haaks.	Het haaks aanbrengen van de bocht leidt er juist toe dat de snelheid niet te hoog wordt. Er is dus geen reden om dit aan te passen.
4	Kan uitrit, die dicht is gegaan voor bushalte weer open, bus rijd al jaren niet meer.	Dit betreft de doorgang tussen Slangenburg 89 en 91. Het openstellen van de doorgang is verwerkt in het VO en DO.
5	Graag veiligheid en eenduidigheid voor voorrang van fietsers.	Bij de doorgaande fietsroute hebben fietsers voorrang als dit veilig kan. Bij de Slangenburg hebben fietsers geen voorrang. Dit wordt gedaan omdat dit geen doorgaande fietsroute is. De fietsroute stopt in de Slangenburg. Daarnaast worden fietsers pas laat gezien waardoor er gevaarlijk situatie ontstaan. Door de fietsers uit de voorrang te halen wordt de situatie overzichtelijker en daardoor ook veiliger. Bij de fietsoversteek Valkhof-Jan Seppenplein is er meer overzicht doordat het fietspad haaks op de weg wordt aangelegd. Hier wordt gekozen voor comfort voor de fietsers door de voorrang te behouden, omdat het een doorgaande fietsroute is. Dit is conform gemeentelijk beleid.
6	Geen voorrang fietsers bij Valkhof naar het Jan Seppenplein.	Bij deze oversteek wordt gekozen voor fietsers in de voorrang omdat dit een doorgaande fietsroute is en we daar gemeente breed kiezen voor het faciliteren van de fietser. Mits het op een veilige manier kan. Daarom wordt oversteek veiliger ingericht. De oversteek komt haakser dan in de huidige situatie op de Rooseveltstraat te liggen. Er is voldoende overzicht om fietsers tijdig op te merken en er wordt een middengeleider gerealiseerd.
7	Geen voorrang fietsers bij Molencaten/Slangenburg	De fietsers bij Slangenburg krijgen geen voorrang. Dit wordt gedaan omdat dit geen doorgaande fietsroute is en wordt. De fietsroute stopt in Slangenburg. Daarnaast worden fietsers pas laat gezien waardoor er gevaarlijk situatie ontstaan. Door de fietsers uit de voorrang te halen wordt de situatie overzichtelijker en daardoor ook veiliger.
8	Eind Woudseweg een middengeleider om fietsverkeer te begeleiden met voorsorteren	Een middengeleider zorgt ervoor dat het kruispunt met de Woudseweg erg groot wordt. Door hier een kruispunt volgens landelijke richtlijnen aan te leggen wordt de snelheid hier verlaagd. Deze lagere snelheid is positief voor de verkeersveiligheid van fietsers. Het aanbrengen van een middengeleider heeft geen effect.
9	Hoe voorkom je hard rijden naar rotonde Lunterseweg, trekken hard op , wie gaat zich houden aan 30 km?	Door een versmald profiel worden weggebruikers gedwongen zich aan de maximumsnelheid van 30 km/h te houden. Met de huidige situatie zou 30 km/h niet realistisch zijn. Juist door de aanpassingen die gedaan worden wordt de weg ingericht als een 30 km/h weg.
10	In plaats van drempels graag betonnen bloembakken, hiermee gaat de snelheid ook naar beneden.	Wegversmallingen door middel van bloembakken hebben niet hetzelfde effect als drempels. Een wegversmalling heeft alleen effect als er een tegenligger aan komt. Bij rustig verkeer, bijvoorbeeld in de nacht, kan een wegversmalling juist hard rijden aanmoedigen. Daarnaast bestaat er een kans dat de fietsers in de verdrukking komen bij wegversmallingen.
11	Uitrit bij Molecaten belemmere de geparkeerde auto's het zicht. Tegenover uitrit geen parkeren mogelijk maken.	De parkeervakken worden op gerulme afstand van de uitweg aangelegd. Dit zorgt ervoor dat er geen zicht belemmerd wordt. In de huidige situatie wordt er vaak half op het trottoir geparkeerd dat belemmert het zicht meer dan wanneer wij het faciliteren met parkeervakken.
12	Schuine stoepranden naar wegdek, kinderen verzwikken hun enkels met stoep op en afl	Overrijdbare trottoirbanden worden aangelegd op basis van de fietsveiligheid. Er is gebleken dat fietsers ten val kunnen komen bij niet overrijdbare trottoirbanden. Door de trottoirbanden overrijdbaar te maken kan worden voorkomen dat fietsers ten val komen.
13	Drempels niet wenselijk, denk hierbij aan ambulance. Liever bloembakken!	Wegversmallingen door middel van bloembakken hebben niet hetzelfde effect als drempels. Een wegversmalling heeft alleen effect als er een tegenligger aan komt. Bij rustig verkeer tot geen verkeer, bijvoorbeeld in de nacht, kan een wegversmalling juist hard rijden aanmoedigen. Daarnaast bestaat er een kans dat de fietsers in de verdrukking komen bij wegversmallingen. De hulpdiensten worden betrokken in het ontwerp.
14	Rechts voorrang op Woudseweg naar Rooseveltstraat moet voorrangsweg zijn.	Doordat de Rooseveltstraat wordt afgewaardeerd naar 30 km/h verdwijnt de voorrangssituatie. Hierdoor moet er voorrang verleent worden aan verkeer van rechts. In combinatie met het kruispunt plateau zal hier een lagere snelheid worden gereden dan wanneer de Rooseveltstraat in de voorrang is. Dit draagt dus bij aan de verkeersveiligheid.
15	Geen schuine stoep banden , makkelijk voor auto's om erop te rijden. Voor fietsers en zeker kinderen zullen sneller vallen.	Overrijdbare trottoirbanden worden aangelegd op basis van de fietsveiligheid. Er is gebleken dat fietsers ten val kunnen komen bij niet overrijdbare trottoirbanden. Door de trottoirbanden overrijdbaar te maken kan worden voorkomen dat fietsers ten val komen.
16	Beide fietsoversteeken gelijk maken. Op de Schothorststraat heeft fietser voorrang.	Bij de doorgaande fietsroute hebben fietsers voorrang mits dit veilig kan, bij de Slangenburg hebben fietsers geen voorrang. Dit wordt gedaan omdat dit geen doorgaande fietsroute is. De fietsroute stopt in de Slangenburg. Daarnaast worden fietsers pas laat gezien waardoor er gevaarlijk situatie ontstaan. Door de fietsers uit de voorrang te halen wordt de situatie overzichtelijker en daardoor ook veiliger. Bij de andere oversteek is er meer overzicht doordat het fietspad haaks op de weg wordt aangelegd. Hier wordt gekozen voor comfort voor de fietsers door de voorrang te behouden. Dit is conform gemeentelijk beleid.
17	Consequent beleid aanhouden bij voorrang fietser, overal of nergens. Onduidelijk voor fiets- en autoverkeer.	Bij de doorgaande fietsroute hebben fietsers voorrang mits dit veilig kan, bij de Slangenburg hebben fietsers geen voorrang. Dit wordt gedaan omdat dit geen doorgaande fietsroute is. De fietsroute stopt in de Slangenburg. Daarnaast worden fietsers pas laat gezien waardoor er gevaarlijk situatie ontstaan. Door de fietsers uit de voorrang te halen wordt de situatie overzichtelijker en daardoor ook veiliger. Bij de andere oversteek is er meer overzicht doordat het fietspad haaks op de weg wordt aangelegd. Hier wordt gekozen voor comfort voor de fietsers door de voorrang te behouden. Dit is conform gemeentelijk beleid.
18	Geen klinkerweg, slechte aansluiting naar Churchillstraat voor fietser die links af wilen slaan.	De aansluiting Churchillstraat maakt geen onderdeel uit van dit project. Binnen de 30 km/h zones passen we open bestrating (klinkers) toe.
19	Snelheidsverlagende maatregelen missen, beide zijde parkeren?	Er worden diverse kruispuntplateau's aangelegd op de Rooseveltstraat, extra snelheidsremmende maatregelen zijn niet noodzakelijk omdat de rijbaan ook versmald wordt. Er is geen ruimte voor dubbelzijdig parkeren in het huidige ontwerp.
20	Autolichten vanuit de woonwijk de Enk schijnen als ze over de brug rijden in.	De afstand van de brug naar de woningen toe is ca. 75 meter. Deze afstand is dusdanig groot dat het licht van de autolampen ontoereikend is om de woning in te schijnen. Daarnaast valt de brug naar de Enk (Staverden) buiten de scope van dit project.
21	Weg lijkt te snel te worden. Werk aan de winkel!	Juist wordt de snelheid in Rooseveltstraat verlaagd door verkeersplateau en de versmalling van de rijbaan.
22	Geen klinkers of bij gladheid strooi beleid prioriteit, minder drempels. 30 km weg!	Door het aanbrengen van klinkers, drempels en een smaller profiel wordt de 30 km/h juist gestimuleerd. Bij de keuze voor het type klinkers wordt rekening gehouden met voldoende stroefheid.
23	Klinkers goed om water beter af te voeren. Bewoners gooien steeds meer tegels in tuinen, dit is een aandachtspunt.	Dank voor de input
24	Rooseveltstraat graag goede klinkers of asfalt i.v.m. geluidsoverlast en veiligheid in de winter periode.	Er wordt gekozen voor een klinkerverharding omdat dit beter aansluit bij een 30 km/h inrichting. Er is bij deze keuze rekening gehouden met het aspect geluid. Door het verlagen van de snelheid wordt het door verkeer gegenereerde bandengeluid niet significant meer ten opzichte van 50 km/h en asfalt.
25	Klinkers geeft geluidsoverlast.	Er wordt gekozen voor een klinkerverharding omdat dit beter aansluit bij een 30 km/h inrichting. Door het verlagen van de snelheid wordt het door verkeer gegenereerde lawaai niet significant meer ten opzichte van 50 km/h en asfalt.

26	Geen klinkers maar asfalt. Waarom een fietsoversteek geen voorrang en andere wet?	Door het aanbrengen van klinkers, drempels en een smaller profiel wordt de 30 km/h juist gestimuleerd. Bij de doorgaande fietsroute hebben fietsers voorrang mits dit veilig kan, bij de Slangenburg hebben fietsers geen voorrang. Dit wordt gedaan omdat dit geen doorgaande fietsroute is. De fietsroute stopt in de Slangenburg. Daarnaast worden fietsers pas laat gezien waardoor er gevaarlijk situatie ontstaan. Door de fietsers uit de voorrang te halen wordt de situatie overzichtelijker en daardoor ook veiliger. Bij de andere oversteek is er meer overzicht doordat het fietspad haaks op de weg wordt aangelegd. Hier wordt gekozen voor comfort voor de fietsers door de voorrang te behouden. Dit is conform gemeentelijk beleid.
27	Asfalt met meer parkeren langs de weg.	Door het aanbrengen van klinkers, drempels en een smaller profiel wordt de 30 km/h juist gestimuleerd. Er worden niet meer parkeervakken aangelegd dan op de tekening staan. Er zijn ten opzichte van de huidige situatie al diverse extra parkeerplaatsen ingetekend.
28	Drempel naast Doornenburg 26, hier is nu al veel geluid door vrachtverkeer en aanhangers.	In feite veranderd er niet veel aan de situatie. De huidige drempel verdwijnt en wordt iets verderop neergelegd als een kruispunt plateau. Door de drempels met een juiste helling aan te leggen wordt er zoveel mogelijk voorkomen dat er geluidsoverlast ontstaat. Helemaal voorkomen doen wij dit niet. De drempels zijn noodzakelijk om een veilige weginrichting te voorzien. Andere alternatieven zoals wegversmallingen hebben onvoldoende effect en geven andere verkeersveiligheidsrisico's
29	Weg smaller maken gevaarlijk voor peuters en schoolverkeer.	Het versmallen van de weg heeft juist een positief effect op de verkeersveiligheid doordat er minder makkelijk hard gereden kan worden.
30	Oversteek plaats voorrang gelijk houden voor fietsers.	Bij de doorgaande fietsroute hebben fietsers voorrang mits dit veilig kan, bij de Slangenburg hebben fietsers geen voorrang. Dit wordt gedaan omdat dit geen doorgaande fietsroute is. De fietsroute stopt in de Slangenburg. Daarnaast worden fietsers pas laat gezien waardoor er gevaarlijk situatie ontstaan. Door de fietsers uit de voorrang te halen wordt de situatie overzichtelijker en daardoor ook veiliger. Bij de andere oversteek is er meer overzicht doordat het fietspad haaks op de weg wordt aangelegd. Hier wordt gekozen voor comfort voor de fietsers door de voorrang te behouden. Dit is conform gemeentelijk beleid.
31	Meer drempels, Rooseveltstraat nummer 14 wordt richting de bocht flink gas gegeven. Inrichten als 30 km zone!	Er zijn voldoende verkeersplateau gestueerd op de Rooseveltstraat i.c.m. het versmallen van de rijbaan. Meer verkeersplateau kunnen het rijcomfort hinderen.
32	Asfalt en 30 km inrichting, minder geluidsoverlast.	Er wordt gekozen voor een klinkerverharding omdat dit beter aansluit bij een 30 km/h inrichting. Door het verlagen van de snelheid wordt het door verkeer gegenereerde lawaai niet significant meer ten opzichte van 50 km/h en asfalt.
33	Asfalt evt verspringen erin maken of meer versmallingen toepassen, blij met 30 km inrichting	Er wordt gekozen voor een klinkerverharding omdat dit beter aansluit bij een 30 km/h inrichting. Door het verlagen van de snelheid wordt het door verkeer gegenereerde lawaai niet significant meer ten opzichte van 50 km/h en asfalt. Wegversmallingen hebben niet hetzelfde effect als drempels. Een wegversmalling heeft alleen effect als er een tegenligger aan komt. Bij rustig verkeer, bijvoorbeeld in de nacht, kan een wegversmalling juist hard rijden aanmoedigen. Daarnaast bestaat er een kans dat de fietsers in de verdrukking komen bij wegversmallingen.
34	Geen snelheidsremmende maatregelen tussen rotonde en fietsoversteek Slangenburg	Er zijn geen snelheidsremmende maatregelen tussen de rotonde en de fietsoversteek bij de Slangenburg. Op een weg met een zekere gebiedsontsluitende functie zoals de Rooseveltstraat is het niet wenselijk om teveel drempels te plaatsen. Dit komt met name doordat de vuilniswagens en hulpdiensten nog gebruik moeten kunnen maken van deze weg. Er zijn diverse snelheidsremmende maatregelen getroffen zoals het versmallen van het profiel en het toepassen van drempels op kruispunten en fietsoversteeken. Meer drempels zijn daarom niet noodzakelijk.
35	Stoepranden die bijna vlak zijn, worden gebruikt door auto's om sneller te gaan, levensgevaarlijk	Overrijdbare trottoirbanden worden aangelegd op basis van de fietsveiligheid. Er is gebleken dat fietsers ten val kunnen komen bij niet overrijdbare trottoirbanden. Door de trottoirbanden overrijdbaar te maken kan worden voorkomen dat fietsers ten val komen.
36	Fietsstroken verdwijnen en hoe draagt dit bij aan bescherming voor fietsers?	Fietsstroken passen niet binnen het principe van een 30 km/h-zone. Op basis van herkenbaarheid wordt gekozen voor een smallere rijbaan waardoor de 30 km/h wordt gestimuleerd. Bij een 30 km/h inrichting is het gebruikelijk dat de fietsers de rijbaan delen met het gemotoriseerde verkeer. Het toepassen van fietsstroken past daar niet bij.
37	Fietspad voor fietser houd ze weg van het autoverkeer.	Er is geen ruimte voor een vrijliggend fietspad en dit past niet binnen de richtlijn om fietsers te mengen met het wegverkeer bij een 30 km/h weg. Het toepassen van fietsstroken wordt niet gedaan omdat dit ervoor zorgt dat de weg dermate breed is dat er geen geloofwaardige 30 km/h zone van gemaakt kan worden. Het versmallen van het profiel is een essentieel onderdeel van een geloofwaardige 30 km/h zone.
38	Ingang vanaf Rooseveltstraat tussen Slangenburg 89/91 paaltje geen auto's toelaten spelende kinderen gaan voor	Er is nu ook al de mogelijkheid om met de auto op de Slangenburg te rijden. Het toegankelijk maken van de Slangenburg tussen 89 en 91 zorgt er juist voor dat voertuigen het erf vlot en veilig kunnen verlaten. Ze hoeven dan niet de hele Slangenburg door te rijden. Er zal geen doorgaand verkeer op de Slangenburg komen te rijden.
39	Trottoir bij rotonde Rooseveltstraat is stuk neem dit gelijk mee met inrichting	We geven dit door aan onze beheer afdeling en die gaat het voetpad daar herstellen.
40	Trottoir niet gelijk doortoopt naar Churchillstraat aan beide kanten handig voor rolstoelgebruik, nu zigzaggend om auto	In het nieuwe ontwerp is bijna op het gehele traject een trottoir aan beide zijden ingetekend. Op het stuk tussen de Churchillstraat en de fietsoversteek bij het Jan Seppenplein wordt er geen dubbel trottoir aangelegd omdat hier aan de kan van het Jan Seppenplein geen woningen staan. Een dubbel trottoir is daarmee overbodig.
Categorie parkeren		
41	Parkeervakken ter hoogte Goudenstein naar de overkant te verplaatsen.	Over de gehele Rooseveltstraat staan de parkeerplaatsen aan de oostzijde van de straat. Hier is meer ruimte beschikbaar om parkeerplaatsen aan te leggen.
42	Langsparkeervakken Rooseveltstraat 2 t/m 12 aan de voorzijde wordt het uitzicht belemmerd op de Rooseveltstraat. Bij vermeerdering kijken naar plaatsen waar de achtertuin grenst aan de Rooseveltstraat	Op basis van geconstateerde parkeeroverlast op de Rooseveltstraat blijkt er behoefte te zijn aan meer parkeerplaatsen. Deze kunnen niet alleen maar bij achtertuinen worden aangelegd.
43	Parkeerplaatsen ter hoogte Cannenburg 46 graag naar links opschuiven.	In verband met eigendomsgrenzen en het trottoir wat om de vakken heen moet lopen is het niet mogelijk om deze parkeerplaatsen op te schuiven.
44	Geen parkeerstroken vlakbij een uitrit.	Er worden geen parkeerplaatsen vlakbij een uitrit neergelegd. In verband met het vrije zicht wordt hier minimaal 5 meter tussen gelaten.
45	Carports worden gebruikt voor opslag, zou ook veel parkeerplekken opleveren.	Mensen mogen zelf bepalen of ze de carports gebruiken voor het parkeren van een voertuig of voor de opslag van goederen. Het zou inderdaad helpen als meer mensen de auto op de oprit parkeren. Dit is alleen niet altijd mogelijk. Als gemeente kunnen wij hier niet op sturen.
46	Jammer dat langparkeerplekken niet op grasveld naast Cannenburg 5 (Woudseweg 1) gezet kunnen worden.	Dit ligt buiten de projectscope
47	De parkeerplaatsen bij de eerste uitrit Molencaten zijn niet handig totaal geen overzicht.	Doordat de weg hier in een bocht loopt is er voldoende overzicht om langs de geparkeerde voertuigen te kijken. De voertuigen die hier nu wel eens staan, staan half op de weg.
48	Parkeren tegenover uitrit Slangenburg is niet wenselijk. Uitrit wordt met vrachtaut's die parkeren onoverzichtelijk.	De parkeerplaatsen worden naast de rijbaan aangelegd waardoor er geen onoverzichtelijke situatie wordt gecreëerd.
49	Parkeervakken wenselijk, parkeerplekken maken bij Woudseweg en Cannenburg.	Dit ligt buiten de projectscope.
50	Meer parkeervakken op straat. Geen parkeren bij inrit of uitrit, hofjes open houden.	Alle inritten naar de hofjes zijn overzichtelijk en goed bereikbaar. De parkeerplaatsen zijn dusdanig vorm gegeven dat er geen onoverzichtelijke situaties ontstaan. Het aantal nieuwe parkeerplaatsen is naar ons mening voldoende. Het gros van de auto's wordt dicht bij huis geparkeerd in de hofjes.
51	Parkeervakken voor Cannenburg 46&48 naar links verplaatsen.	In verband met eigendomsgrenzen en het trottoir wat om de vakken heen moet lopen is het niet mogelijk om deze parkeerplaatsen op te schuiven.
52	Parkeerbehoefte Cannenburg eerste hofje. En waarom 30 km ?	De toegang van het eerste hofje ligt buiten de projectscope. 30 km/h wordt ingesteld om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te vergroten.
53	Overlast werkbusjes van komen en gaan en belemmeren mijn uitzicht	Voertuigen langer dan 6 meter en hoger dan 2,4 meter mogen conform de APV niet op de openbare weg worden geparkeerd met uitzondering van industrieterreinen. Heeft u het idee dat dit toch gebeurt dan kunt u dit via de site van de gemeente melden bij handhaving.
54	Meer parkeerplekken realiseren	Het aantal nieuwe parkeerplaatsen is meer dan het aantal voertuigen die nu op de rijbaan worden geparkeerd en is goed in te passen in de omgeving.
55	Zorgen om fietsverkeer vooral jongeren (basisscholen).	Wij begrijpen de zorgen. Door de verlaagde snelheid van 30 km/h wordt de verkeersveiligheid vergroot. Dit sluit aan bij zowel gemeentelijk beleid als het landelijke beleid.
56	Nieuwe parkeren nodigt uit om hard te rijden	Er is geen verband tussen het parkeren van voertuigen en het uitnodigen tot hard rijden. Er mag niet meer op de rijbaan worden geparkeerd, maar de rijbaan wordt wel versmald.
Categorie groen		
57	Slechte duidelijkheid waar welke heesters en bomen komen.	De verklaring van verschillende elementen, groen, bomen etc. staat duidelijk beschreven in de legenda
58	Koelplekken op papier mooi, door hangjongeren krijgen we overlast	Bij de inrichting van de koelteplekken wordt bij de inrichting (plaatsen bankjes) rekening gehouden met het voorkomen van mogelijke overlast door hangjongeren.

59	Bomen die door de jaren heen zijn verdwenen, terugplaatsen	Er geldt een herplantplicht van de weggehaalde bomen. Daar waar kan planten we deze terug in de directe omgeving. Anders worden de bomen elders in de gemeente Barneveld geplant.
60	Meer bomen tegen Molecaten .	i.v.m. de parkeerplaatsen is hier minder ruimte om bomen te planten.
61	Meer, veel meer groen bomen en heesters, bestaande gezonde bomen behouden	Daar waar de bomen vitaal zijn halen we deze niet weg. Enkel zieke en/of einde levensduur bomen worden verwijderd. Daar waar mogelijk is wordt het groen versterkt in de Rooseveltstraat.
62	Op de kop achter Slangeburch 81 meer bomen i.v.m.inkijk	Achter Slangeburch 81 aan overzijde Rooseveltstraat komt een boom terug.
63	Heg tussen singel van het Jan Seppenplein en de Rooseveltstaat lager maken.	Zit geen uitrit daar en belemert niet het zicht. Er is geen reden om dit te verlagen.
64	Bomen aan begin kant Molencaten kappen, te groot en vooral met storm een gevaar	Aan de oostzijde zijde van Rooseveltstraat ter hoogte van de Molecaten worden de bomen gekapt.
65	i.v.m. hittestress meer bomen	Er worden daar waar mogelijk bomen geplant.
66	Waar komen de nieuwe bomen en heesters?	Dit is op tekening aangegeven. In de legenda ziet u welke bomen en heesters aangebracht worden.
67	Bosjes Rooseveltstraat achter nr 95-104 weghalen	Dit is buiten de scope van het project en wordt tijdens dit project niet opgepakt.
68	Geen grote of hoge bomen strak naast woningen	Er wordt rekening gehouden met de grote van de boom ten opzichte van de bebouwing/grenzen
69	Jarenlang last van te grote boom achter mijn tuin, schaduw , bladoverlast etc. Geen bomen achter een tuin graag aan de Molencaten 121.	Daar waar de bomen vitaal zijn halen we deze niet weg. Enkel zieke en/of einde levensduur bomen worden verwijderd. Er wordt een vanwege de vitaliteit van de bestaande bomen een kleinere soort boom terug gebracht achter Molecaten nr 123.
Categorie verlichting		
70	Goede verlichting bij fietsoversteek vanaf Churchillstraat. In het donker slecht zichtbaar nu	Dit wordt middels een verlichtingsplan gescheckt, zodat de hele Rooseveltstraat goed wordt belicht.
Categorie overig		
71	Paaltje op drempel Slangeburch; tussen nr 69 en 71 voor spelende kinderen (veiligheid) .	Dit ligt buiten de scope, wel wordt het doorgegeven aan beheer.
72	Doorgang voor auto's nr 91-89 nu fietsdoorgang, Paaltje bij speeltuin bij 68/66.	Het openstellen van de doorgang is verwerkt in het VO en DO. De speeltuin ligt buiten de scope, wel wordt het doorgegeven aan beheer.
73	Omkaderen loslooppveld voor honden aan de koelplek bij de rotonde.	Het loslooppveld voor honden wordt middels haag in combinatie met een staafmathekwerk omheind.
74	Meer bloemenperkjies en banken voor mensen die slecht ter been zijn om de 30 km bijvoorbeeld.	Bloemperkjies worden niet toegepast, wel worden er diverse groenvakken (her)ingericht. Er zullen een aantal bankjes geplaatst worden. De locaties ervan worden nog bepaald maar hierbij wordt rekening gehouden met de onderlinge afstand (als rustplek), een combinatie met een koelplek en het voorkomen van mogelijke overlast door hangjongeren.
75	Opening Slangeburch bij de Lunterseweg dicht laten i.v.m. spelende kinderen en de veiligheid daarvan.	Op woonerven moeten automobilisten rekening houden met spelende kinderen. Door deze toegang (weer) te openen hoeven automobilisten minder over het woonef te rijden om op de Rooseveltstraat of bij hun woning te komen.
76	Waar komen de container opstelplaatsen.	De aanwijzing van de containersopstelplaatsen is weggevalen op tekening. Dit is het DO hersteld
77	Meer elektrische oplaadpunten aub.	De plaatsing van laadpalen voor elektrisch laden wordt gedaan op basis van aanvragen. De nieuwe parkeervakken langs de Rooseveltstraat zijn geschikt om een laadpaal bij te plaatsen. Mocht er een aanvraag komen dan wordt de beste locatie beoordeeld en een laadpaal geplaatst.
78	De derde uitrit op Slangeburch! Graag een paaltje bij de speeltuin, er wordt hard gereden.	Ligt buiten de scope van het project. Onze beheer afdeling wordt hiervan op de hoogte gesteld.
79	Riolering helemaal vernieuwen?	Riolering voldoet nog aan de eisen en wordt niet meegenomen bij deze herinrichting.
80	Vrachtauto's verbod voor parkeren , parkeervergunning voor bewoners afgeven.	Voertuigen langer dan 6 meter en hoger dan 2,4 meter mogen conform de APV niet op de openbare weg worden geparkeerd met uitzondering van industrieterreinen. Heeft u het idee dat dit toch gebeurt dan kunt u dit via de site van de gemeente melden bij handhaving. Er is wordt geen parkeerregime ingesteld, waardoor er een vergunning niet nodig is.
81	Speelterrein Slangeburch (bij r 69) updaten, duikeltangen en schommels zal fijn zijn, glijbaan is stuk.	Dit valt buiten de scope van het project. Onze beheer afdeling wordt hiervan op de hoogte gesteld.
82	Komt het fietspad aan een kant van de weg?	Rooseveltstraat wordt een 30 km/h zone en wordt het verkeer (fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer) gemengd op de rijbaan.
83	Bankjes toevoegen in de wijk ontbreken nu, ook bij de singel.	Er zullen een aantal bankjes geplaatst worden. De locaties ervan worden nog bepaald maar hierbij wordt rekening gehouden met de onderlinge afstand (als rustplek), een combinatie met een koelplek en het voorkomen van mogelijke overlast door hangjongeren.
84	Graag klinkers aanbrengen in de Jan Sepiaan.	Dit wordt meegenomen, de weggedeelte wat van asfalt is voorzien wordt vervangen door klinkers.