

NOTITIE

Onderwerp	Advies sociale veiligheid en verkeersveiligheid
Project	Advieswerkzaamheden inrichting openbare ruimte omgeving turnhal Pim Mulierlaan
Opdrachtgever	Gemeente Haarlem
Projectcode	131364
Status	Definitief
Datum	8 juli 2022
Referentie	131364/22-010.199
Auteur(s)	F.S. Vessies MSc, G.M. Kofman BSc

Gecontroleerd door	T. Woldendorp RCE, ing. M.P. van de Graaff
Goedgekeurd door	A. Vellekoop MSc
Paraaf	

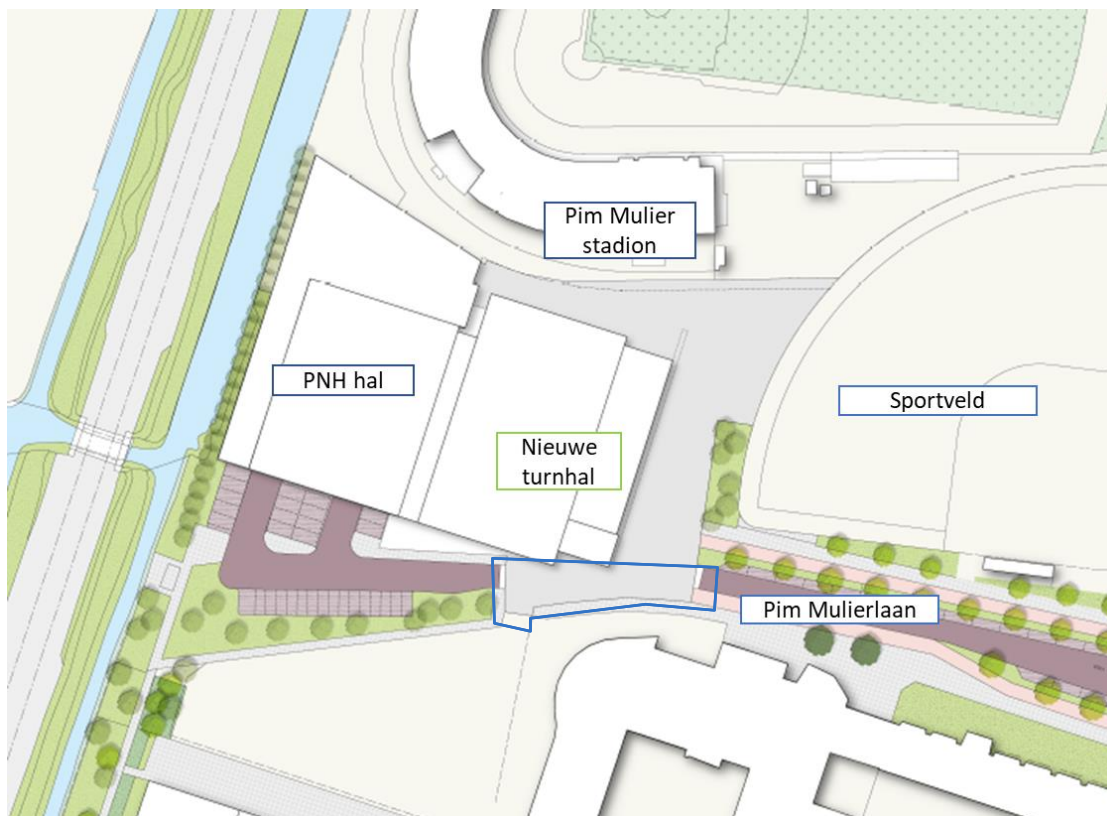
Bijlage(n)	Genodigden stakeholdersessies Inpassing turnhal inclusief afstanden Kostenraming scenario 1
------------	---

Aan	Gemeente Haarlem	M. Lems, S. van Schagen
-----	------------------	-------------------------

1 INLEIDING

Stichting Hercules wil voor de sportclub HLC aan de Pim Mulierlaan een nieuwe multifunctionele sporthal realiseren. Met deze sportspecifieke turnhal, die tevens multifunctioneel gebruikt kan worden, kan HLC betere lessen geven en haar activiteiten verder uitbreiden. De gemeente Haarlem steunt deze plannen en heeft hiervoor reeds krediet afgegeven en besloten garant te staan voor de lening die HLC aangaat. Op 24 maart 2022 is er een extra kredietaanvraag ingediend en toegekend. Hierbij is ook de Motie Onafhankelijk Advies Verkeer en Veiligheid [ref. 1] aangenomen waarin wordt verzocht nader onderzoek te doen naar de inrichting van de omliggende ruimte van de turnhal op het gebied van sociale veiligheid en verkeersveiligheid. Ook werd er gevraagd onderzoek te doen naar een dubbelzijdig fietspad aan de zuidzijde van de Pim Mulierlaan om de verkeersveiligheid te verbeteren. Witteveen+Bos is gevraagd om invulling te geven aan de motie. Afbeelding 1.1 bevat de ligging van de nieuwe turnhal in de omgeving.

Afbeelding 1.1 Situatietekening nieuwe turnhal



1.1 Scope notitie

In deze notitie wordt de haalbaarheid van de inpassing van de turnhal en het effect daarvan op de sociale veiligheid en verkeersveiligheid geëvalueerd. Hiertoe worden inpassingsschetsen en maatregelen aangeleverd. Het maken van gedetailleerde ontwerpen is geen onderdeel van deze opdracht.

Onderstaande uitgangspunten zijn hierbij gehanteerd:

- het VO van de Turnhal met referentie 2057TURN_VO-Turnhal HLC (d.d. 28-02-2022) is leidend voor het onderzoek. Er is geen onderzoek gedaan naar alternatieve concepten, nut en noodzaak van het huidige ontwerp en planologische inpassing van de turnhal;
- de voorgestelde maatregelen voor de sociale veiligheid en verkeersveiligheid moeten de implementatie van de langetermijnvisies 'Ontwikkelvisie Orionzone' en de 'SOR 2040' niet geheel onmogelijk maken;
- de studie focust zich op het dagelijkse gebruik van het gebied. De inpassing van de Haarlemse Honkbalweek en andere grote sportevenementen moet in overleg met de gemeente Haarlem plaatsvinden.

Belangrijke maatregelen om de sociale veiligheid in het gebied te verbeteren die buiten de scope van het project liggen zijn handhaving en communicatie. Het ontwerp van de openbare ruimte kan slechts gedeeltelijk zorgen voor een sociaal veilige omgeving; het aanpassen van gedrag en handhaving is minstens zo belangrijk.

Naast het effect op de sociale veiligheid en verkeersveiligheid heeft Witteveen+Bos ook een second opinion uitgevoerd op de parkeerbalans die in januari 2021 is opgesteld door Goudappel Coffeng. Uit deze second opinion is gebleken dat een aantal gekozen uitgangspunten niet klopt. Witteveen+Bos heeft daarom een nieuwe parkeerbalans opgesteld. Conclusie van de parkeerbalans is dat het aantal parkeerplekken in de nieuwe situatie voldoende is om ook aan de parkeerbehoefte van de turnhal te voorzien (zie de notitie

‘Parkeerbalans Pim Mulierlaan en Pim Mulier sportpark’ d.d. 7 juli 2022). In deze nieuwe situatie moeten ook de parkeerplekken in de garage onder de turnhal worden gebruikt. De garage is nu standaard gesloten.

1.2 Aanpak tot notitie

De volgende stappen zijn genomen in het opzetten van deze notitie:

- 1 ter voorbereiding op de eerste stakeholdersessie zijn er een aantal concept-oplossingsrichtingen opgesteld ter verbetering van de sociale veiligheid en verkeersveiligheid. Het doel was om deze met de stakeholders te bespreken en aan te scherpen tijdens de eerste stakeholdersessie;
- 2 op 25 april 2022 heeft de eerste stakeholdersessie plaatsgevonden. Voor beide stakeholdersessies waren onder andere HLC, de omliggende sportverenigingen, het Mendelcollege, Wijkraad de Krim en overige omwonenden uitgenodigd. Tijdens deze sessie is aanvullende informatie over de huidige situatie opgehaald en zijn de concept-oplossingsrichtingen besproken die door Witteveen+Bos waren opgesteld. Ook is er gebrainstormd over aanvullende maatregelen om de sociale veiligheid en verkeersveiligheid te verbeteren. Een overzicht met uitgenodigde stakeholders is te vinden in bijlage I;
- 3 Witteveen+Bos heeft de opgehaalde input uit de stakeholdersessie verder uitgewerkt en aangevuld op basis van expertkennis. Hieruit is een shortlist van maatregelen ontstaan en zijn een aantal scenario's geformuleerd;
- 4 op 18 mei 2022 heeft de tweede stakeholdersessie plaatsgevonden. Witteveen+Bos heeft tijdens deze sessie de voor- en nadelen van de scenario's verder toegelicht. Aanvullende wensen en aandachtspunten van stakeholders zijn tijdens deze sessie opgehaald;
- 5 Witteveen+Bos heeft drie scenario's en bijbehorende maatregelen afgewogen op basis van expertkennis. Voor deze scenario's hebben we in kaart gebracht wat de impact is op de sociale veiligheid en verkeersveiligheid in het gebied.

De conceptnotitie is reeds voorgelegd aan de gemeente Haarlem en diverse stakeholders. Deze definitieve notitie is het resultaat van de verwerking van de geleverde input van de stakeholders.

1.3 Leeswijzer

Deze notitie is als volgt gestructureerd:

- hoofdstuk 2 beschrijft hoe sociale veiligheid en verkeersveiligheid gemeten worden;
- hoofdstuk 3 beschrijft de huidige situatie;
- hoofdstuk 4 beschrijft de situatie met inpassing van de turnhal, zonder aanvullende maatregelen;
- hoofdstuk 5 bevat een onderbouwing van de adviesmaatregelen ter verbetering van sociale veiligheid en verkeersveiligheid en beschrijft scenario's om deze inrichting te verbeteren;
- hoofdstuk 6 bevat het eindadvies inclusief kosteninschatting van de te nemen aanvullende maatregelen.

1.4 Bronnen en referenties

Tabel 1.1 bevat de gebruikte bronnen en referenties.

Tabel 1.1 Bronnen en referenties

Referentie-nummer	Document	Auteur	Datum
[ref. 1]	Motie Onafhankelijk advies verkeer en veiligheid	gemeenteraad Haarlem	d.d. 24-03-2022
[ref. 2]	VO van de Turnhal met referentie 2057TURN_VO-Turnhal HLC	AG Architecten	d.d. 28-02-2022
[ref. 3]	Memo Sociale Veiligheid Pim Mulierlaan	gemeente Haarlem	d.d. 17-05-2022

Referentie-nummer	Document	Auteur	Datum
[ref. 4]	Concept Voorstel buitenruimte nieuwe turnhal	Honk- en softbalvereniging Kinheim	d.d. 25-03-2022
[ref. 5]	Briefnotitie verkeerssituatie Kinheim Haarlem	Royal HaskoningDHV	d.d. 24-03-2022
[ref. 6]	De Startnotitie Jaap Edenlaan, realiseren nieuwe turnhal HLC	gemeente Haarlem	d.d. 11-03-2020
[ref. 7]	Startnotitie fietsroute, realisatie Lodewijk van Deyssellaan en Pim Mulierlaan	gemeente Haarlem	d.d. 25-10-2021
[ref. 8]	Parkeerbalans Sportclub HLC	Goudappel Coffeng	d.d. 15-01-2021
[ref. 9]	Handboek Veilig Ontwerp en Beheer	I. Luten e.a.	2008
[ref. 10]	Politiekeurmerk Veilig Wonen (PKVW)	het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid	2021
[ref. 11]	Ontwerpwijzer fietsverkeer van de CROW	CROW	2016
[ref. 12]	Richtlijnen en aanbevelingen looproutesegmenten	CROW	2019

2 BESCHRIJVING SOCIALE VEILIGHEID EN VERKEERSVEILIGHEID

2.1 Sociale veiligheid

Om sociale veiligheid te duiden volgt Witteveen+Bos de definitie van Rijkswaterstaat (RWS):
‘Onder sociale veiligheid wordt verstaan de mate waarin mensen beschermd zijn en zich beschermd voelen tegen persoonlijk leed door criminaliteit, overtredingen en overlast door anderen.’

Conform [ref. 9] zijn er vier belangrijke factoren die effect hebben op een sociaal veilig ontwerp:

- **zichtbaarheid** - Door voldoende zicht te hebben op een gebied ontstaat maatschappelijke (informele) controle. Dit kan gerealiseerd worden door:
 - sociale ogen, zichtlijnen, gelijkmatigheid verlichting en het voorkomen van schijnveiligheid;
- **eenduidigheid** - Door duidelijke grenzen te bieden krijgt de gebruiker de mogelijkheid de omgeving te begrijpen, wat zorgt voor een veilig gevoel. Dit kan gerealiseerd worden door:
 - zonering, markering, betrokkenheid (eigenaarschap) en duidelijke overgangen tussen openbaar/privé/voorzieningen;
- **toegankelijkheid** - Gebruikers moeten een bepaalde locatie kunnen gebruiken en verlaten zoals dat volgens de bestemming zou moeten kunnen. Dit kan gerealiseerd worden door:
 - goede bereikbaarheid, duidelijk materiaalgebruik en de aanwezigheid van vluchtwegen en toegangswegen voor surveillance;
- **aantrekkelijkheid** - Een omgeving waar zorg en aandacht aan besteed is, straalt een bepaalde gedragsnorm uit. Dit kan gerealiseerd worden door:
 - een schone openbare ruimte, waarin niets kapot is en die gebruiksvriendelijk is ingedeeld, met goed beheer.

2.2 Verkeersveiligheid

Een verkeersveilige weg houdt in dat de verkeersomgeving zo is ingericht dat er zo min mogelijk conflicten ontstaan en geen ernstige ongevallen plaatsvinden. Om een weg verkeersveilig in te richten zijn principes van Duurzaam Veilig opgesteld. De principes van Duurzaam Veilig zijn een landelijk gedachtegoed om de verkeersveiligheid te vergroten en het aantal ongevallen te minimaliseren.

De principes van Duurzaam Veilig zijn:

- **benoemen van de functionaliteit van een weg.** Een weg kan drie type functies hebben:
 - een stroomfunctie om snel te verplaatsen;
 - een verkeersfunctie om woonstraten te ontsluiten;
 - een verblijffunctie waar wordt geparkeerd, naar de woning wordt gelopen en gefietst, daarnaast wordt er (soms) gespeeld door kinderen;
- **homogeniteit van massa en/of snelheid en richting.** Het homogeniteitsprincipe streeft naar zo klein mogelijke verschillen in massa, snelheid en richting tussen voertuigen die van dezelfde verkeersruimte gebruikmaken. In de praktijk betekent dit:
 - aanpassen van de wegomgeving om snelheidsverschillen tussen verkeersdeelnemers te minimaliseren (30 km per uur bij veel verschillende stromen);
 - wanneer bovenstaande niet mogelijk is wordt een voorziening getroffen om de verschillende verkeersdeelnemers van elkaar te scheiden zoals bijvoorbeeld fietsers van auto's bij een 50 km/uur weg;
- **herkenbaarheid van de vormgeving.** Dit zorgt ervoor dat de weggebruiker door de vormgeving snapt welk gedrag verwacht wordt;
- **onderkenning van de status van de weggebruiker.** Het principe van statusonderkenning houdt in dat een verkeersdeelnemer in staat is zijn eigen taakbekwaamheid goed in te schatten, oftewel: het inzicht heeft in de mate waarin hij/zij de verkeerstaak goed kan uitvoeren;
- **vergevingsgezindheid van de omgeving.** Een vergevingsgezinde omgeving zorgt ervoor dat de fysieke gevolgen van gemaakte fouten beperkt blijven. Sociale vergevingsgezindheid gaat om het ruimte bieden aan anderen om een fout te kunnen herstellen. Denk bij fysieke vergevingsgezindheid aan:
 - onverharde bermen;
 - obstakelvrije zones;
 - botsvriendelijk afschermen van obstakels.

3 HUIDIGE SITUATIE

Dit hoofdstuk bevat de beoordeling van de sociale veiligheid en verkeerveiligheid van de huidige situatie van het gebied, zonder de inpassing van de turnhal.

3.1 Sociale veiligheid in de huidige situatie

In maart 2022 zijn twee schouwen uitgevoerd waarin belanghebbenden hebben aangegeven wat zij als knelpunten ervaren op het gebied van parkeren, verkeer en sociale veiligheid. Tijdens deze schouw benoemden de stakeholders dat er op de parkeerplaats ten zuiden van de PNH hal groepen begin twintigers hangen die veel overlast veroorzaken. Zo gaven stakeholders aan dat er vaak auto's stationair staan te draaien, er intimiderend gedrag wordt vertoond en er veel geluidsoverlast is, meer dan eens tot midden in de nacht.

Op het gebied van sociale veiligheid zijn hier een aantal aandachtspunten:

- er is weinig toezicht of informele controle op onbevoegden;
- er is sprake van een donkere, stille hoek tussen de parkeergarage en het Mendelcollege;
- de straat loopt dood, waardoor er weinig doorstroming is in het gebied;
- er is sprake van een 'klankasteffect' dat zorgt voor geluidsoverlast en een onveilig gevoel geeft aan de omwonenden;
- de PNH hal wordt relatief weinig gebruikt, waardoor er weinig reuring is;
- geen van de omliggende partijen is eigenaar van het gebied, waardoor eigenaarschap ontbreekt.

Daarnaast is er een aantal positieve punten op het gebied van sociale veiligheid gesteld:

- er heldere afscheidingen tussen verschillende gebieden zowel met groene hagen als hekwerken (eenduidigheid);

- het raamwerk vanuit de school zorgt voor zicht op het gebied (zichtbaarheid). Doordat de school echter alleen overdag gebruikt wordt, heeft dit geen effect tijdens de uren dat er overlast plaatsvindt.

Conclusie

De sociale veiligheid van de huidige situatie is niet optimaal. Door een gebrek aan informele controle is er veel overlast. Ook de zichtbaarheid op het gebied is voor verbetering vatbaar.

3.2 Verkeersveiligheid in de huidige situatie

De Pim Mulierlaan is gecategoriseerd als een erftoegangsweg die de sportverenigingen en een appartementencomplex ontsluit en grenst aan het Mendelcollege. De Pim Mulierlaan is een doodlopende straat waar verkeer eindigt bij het terrein van de PNH-hal en Kinheim. De straat is ingericht als een woonstraat 30 km/u met parkeervakken aan beide zijden van de weg. Ook ligt aan beide zijden van de weg een vrijliggend éénrichtingsfietspad. Dit is niet gebruikelijk voor een erftoegangsweg.

De Pim Mulierlaan begint bij de Orionbrug met twee rijbanen en gaat ter plaatse van het kruispunt met de Jaap Edenlaan over in één rijbaan. Ter plaatse van het terrein rondom de PNH-hal en Kinheim wordt de Pim Mulierlaan een shared space gebied en is er geen duidelijke afscheiding meer tussen de verschillende verkeersstromen.

Vanuit de Principes van Duurzaam Veilig is het uitgangspunt dat een erftoegangsweg beschikt over een gemengde verkeersstroom, waarbij zowel fietsers als automobilisten gebruik maken van de rijbaan. In 2010 is er besloten om de vrij liggende fietspaden aan te leggen voor de fietsers naar het Mendelcollege en de sportvoorzieningen, waardoor er in de huidige situatie sprake is van scheiding van verkeersstromen.

In de huidige situatie zijn de volgende aandachtspunten gesignaleerd:

- de grote stroom aan fietsende scholieren van het Mendelcollege arriveren en vertrekken zowel via de zuidkant als de noordkant van de Pim Mulierlaan. Zij fietsen daarbij ook regelmatig tegen het verkeer in op de éénrichtingsfietspaden. Ter hoogte van de PNH hal eindigen de fietspaden, waarna de fietsers vanaf de noordkant de weg oversteken naar de fietsenstalling van het Mendelcollege. Op dit punt komen de verschillende verkeersstromen samen, met zowel auto's van ouders die kinderen naar de school brengen als overstekende fietsers. Dit kan tot onveilige situaties leiden. Bij de herinrichting van de omgeving is het van belang om deze stromen minder te laten conflicteren.

In de huidige situatie is er sprake van de volgende positieve aspecten op het gebied van verkeersveiligheid:

- ondanks de verkeersveiligheidsknelpunten die zijn geconstateerd, blijkt uit de ongevalgegevens dat er in de periode 2014-2022 geen ongevallen hebben plaatsgevonden op de Pim Mulierlaan;
- er treden geen conflicten op tussen verkeersstromen voor het Mendelcollege en de sportverenigingen omdat deze niet/nauwelijks op hetzelfde moment in gebruik zijn.

Conclusie

De inrichting van de Pim Mulierlaan sluit niet aan bij het daadwerkelijke gebruik. Dit levert op piekmomenten onveilige situaties op.

4 ONTWERP TURNHAL

Dit hoofdstuk bevat de beoordeling van de sociale veiligheid en verkeerveiligheid van het huidige ontwerp van de turnhal conform [ref. 2].

4.1 Sociale veiligheid

4.1.1 Sociale veiligheid in het huidige ontwerp

Ten aanzien van het huidige ontwerp zijn de volgende aandachtspuntenesignaleerd:

- er is onvoldoende zicht op de openbare ruimte tussen de nieuwe turnhal en het stadion van Kinheim. Hierdoor is het gebied aantrekkelijk voor onwenselijke louche activiteiten;
- de diepe nis bij ingang Kinheim is onwenselijk (afbeelding 4.1, A). Er is onvoldoende zicht op de plek, de plek is donker en afval kan zich ophopen. Ook dient zich verstopgelegenheid aan;
- een inham/verspringende rooilijn zoals aan de zuidzijde van de turnhal is ongewenst door de mogelijke ophoping van afval en de kans dat mensen zich in de hoek gaan verschuilen (afbeelding 4.1, B);
- er zijn alleen ramen aanwezig in de kantine van de turnhal (afbeelding 4.2, A), maar ramen aan de zuidzijde de turnhal en/of PNH hal ontbreken waardoor het zicht op het 'hanggebied' niet optimaal is;
- zonnepanelen in groene gevel van de turnhal zijn gevoelig voor vandalisme (afbeelding 4.2, AB). Tevens reflecteren de zonnepanelen geluid, wat voor extra overlast kan zorgen bij bewoners (vergroot het 'klankasteffect');
- er wordt een onveilige entree gecreëerd voor de PNH hal, in plaats van een ontwerp 'wat rekening houdt met de zichtbaarheid en bereikbaarheid van de entree van de huidige PNH hal', zoals benoemd in de startnotitie [ref. 5].

Uit de parkeerbalans van Goudappel Coffeng [ref. 8] blijkt dat de parkeerbehoefte voor fietsers voor de turnhal tussen de 62 en 96 plekken bedraagt. Goudappel adviseert om op trainingsdagen fietsparkeren te laten plaatsvinden naast de nieuwe turnhal. Op wedstrijddagen (piekmomenten) en na schooltijd (16:00) kan er gebruik worden gemaakt van de fietsenstalling van Mendelcollege. Met betrekking tot fietsparkeren en sociale veiligheid zijn er de volgende aandachtspunten:

- er is kans dat sporters fietsen gaan parkeren voor de ingang van de sportverenigingen, wat een onverzorgd beeld geeft en daarmee de aantrekkelijkheid van het gebied verlaagd;
- op wedstrijddagen zullen sporters en bezoekers gebruik maken van de fietsenstalling bij het Mendelcollege. Deze fietsenstalling zal dus vaker open zijn. Er moet voorkomen worden dat dit een nieuwe locatie wordt voor hangjeugd. Het toegangshek zal worden aangepast op de turnhal en de PNH hal.

Ten opzichte van de huidige situatie worden de volgende positieve aspecten in het kader van sociale veiligheid aan het gebied toegevoegd:

- de ontwikkeling van de turnhal zorgt voor meer activiteit in het gebied, waardoor informele controle en de zichtbaarheid van het gebied vergroot;
- in de huidige situatie bevindt zich een 'dode plint' op de locatie (geen zicht vanuit het gebouw op de openbare ruimte). Deze wordt vervangen met een (levendige) plint met ingang en ramen op de begane grond waardoor het zicht, en de levendigheid in het gebied verbetert (afbeelding 4.2);
- aanvullend wordt er ook een tweede verdieping geplaatst met ramen waardoor het zicht op het gebied verbetert;
- conform [ref. 2] wordt er verticale vergroening toegepast langs de zuidelijke muur. Dit groen absorbeert geluid en zorgt voor een verzorgd uiterlijk van de turnhal, waardoor er eigenaarschap wordt gecreëerd.

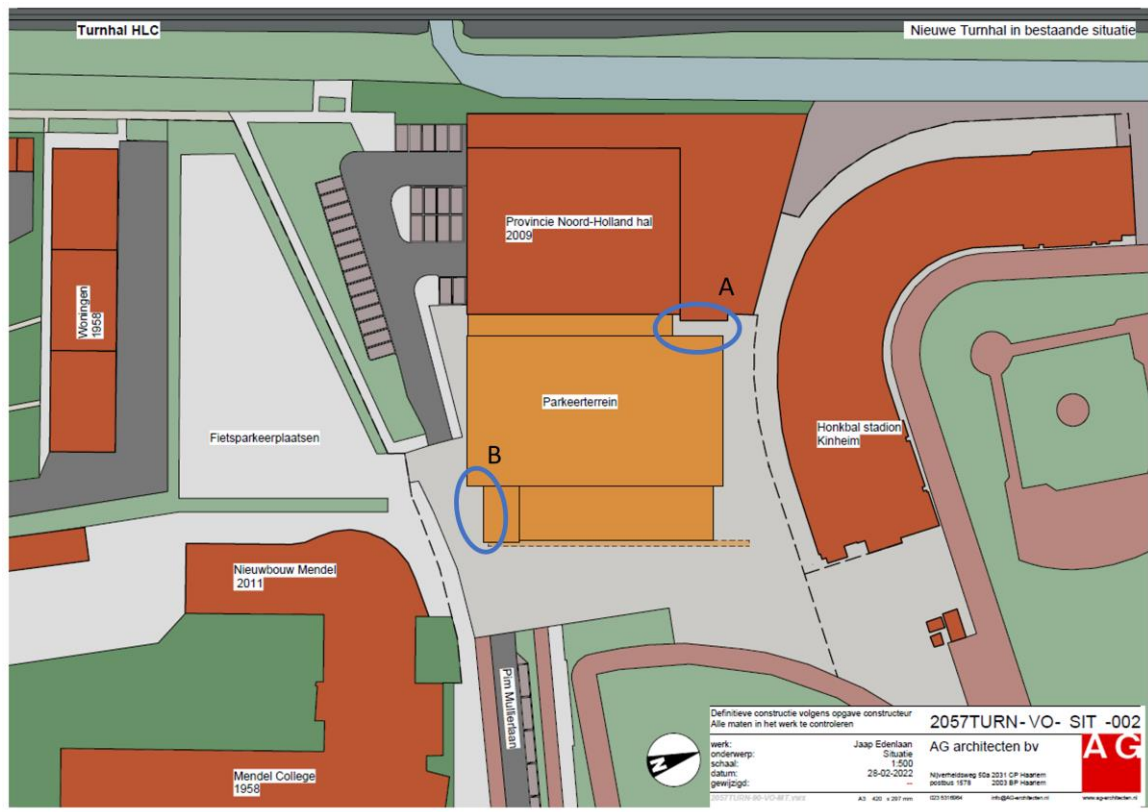
4.1.2 Conclusie huidige ontwerp in het kader van sociale veiligheid

Het huidig ontwerp van de turnhal conform [ref. 2] is momenteel nog onvoldoende sociaal veilig. Vooral de onttrekking van het gebied tussen de nieuwe turnhal en het stadion van Kinheim aan het zicht vanaf de openbare ruimte is een onwenselijke situatie.

Om het huidige ontwerp voldoende sociaal veilig te maken zullen aanvullende maatregelen moeten worden getroffen.

Aandachtspunt hierbij is dat de Pim Mulierlaan (zowel met als zonder de turnhal) een doodlopende straat is en blijft zonder aanliggende woningen, waardoor het aan zicht en doorstroming ontbreekt. Hierdoor blijft het een aantrekkelijk gebied voor louche praktijken. Door de ontwikkeling van de turnhal komt er meer activiteit in het gebied en hierdoor neemt de sociale controle toe. Door verdere ontwikkeling van het gebied, zoals het aanbrengen van de beoogde rechte fietstunnel onder het spoor (zoals benoemd in de SOR 2040 van de gemeente Haarlem) kan de sociale veiligheid verder verbeterd worden. Deze verdere ontwikkeling is momenteel geen onderdeel van de opgave.

Afbeelding 4.1 Inpassing van de turnhal in de bestaande situatie [ref. 2], met in A de verdiepte nis en in B de verspringende rooilijn



Afbeelding 4.2 Schets van de oostzijde (boven) en zuidzijde (onder) van de turnhal



4.2 Verkeersveiligheid

4.2.1 Verkeersveiligheid profiel Pim Mulierlaan

Zoals beschreven in paragraaf 3.2 is de Pim Mulierlaan gecategoriseerd als erftoegangsweg in een verblijfsgebied. Conform [ref. 11] betekent dit dat het verkeer idealiter gemengd wordt op de rijbaan om de snelheid gelijk te krijgen en de veiligheid te verhogen. Afbeelding 4.1 bevat een overzicht van de huidige situatie en de nieuwe situatie met turnhal. Om te bepalen of de toekomstige ruimte tussen de turnhal en het Mendelcollege voldoende verkeersveilig is of eventueel verbeterd kan worden, heeft Witteveen+Bos een analyse uitgevoerd op basis van verkeerscijfers.

Onderstaande verkeersaantallen zijn aangeleverd door de gemeente Haarlem en opgevraagd bij het Mendelcollege:

- aantal kinderen + leraren met de fiets richting school $\approx$ 1.100 fietsers/uur;
- aantal kinderen dat wordt afgezet $\approx$ 60 leerlingen/uur;
- aantal medewerkers met de auto $\approx$ 30/uur.

Aanvullend op bovenstaande verkeerskundige analyse op basis van de inschatting van het Mendelcollege, worden van 27 mei tot 24 juni 2022 verkeerstellingen uitgevoerd op de Pim Mulierlaan. De inschatting van het Mendelcollege kan hiermee geverifieerd en waar nodig bijgesteld worden. Hierbij wordt ook rekening gehouden met het ontbrekende aantal leerlingen door de eindexamens (+250 leerlingen).

Afbeelding 4.3 Huidige situatie en de toekomstige situatie met turnhal



Ruimtelijke inpassing fietsstraat

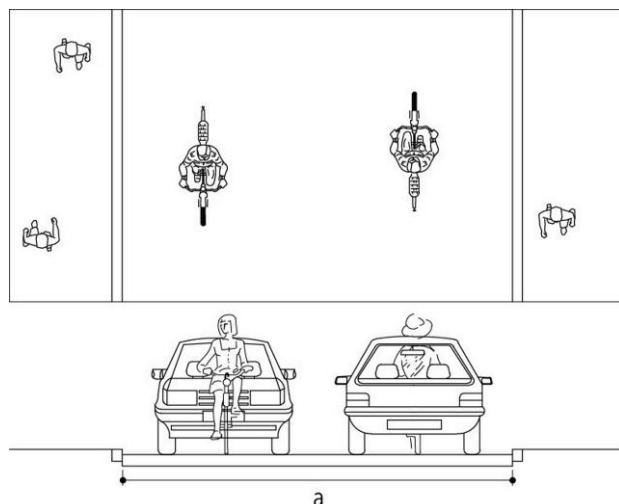
Aangezien het aantal fietsers vele male groter is dan het aantal auto's ligt het voor de hand om een fietsstraat aan te leggen. Fietsers zijn hierdoor meer gecentraliseerd op 1 wegvak waardoor de voorspelbaarheid en veiligheid toeneemt. Daarnaast is gemotoriseerd verkeer hier te gast en hebben fietsers voorrang. Ook heeft een fietsstraat een herkenbaar karakter, door duidelijke wegmarkeringen. Al deze aspecten zorgen voor een veiligere verkeerssituatie op de Pim Mulierlaan.

Conform voorzieningenblad 12 uit de Ontwerpwijzer fietsverkeer van de CROW [ref. 11] kan een straat gerealiseerd worden als fietsstraat als het voldoet aan de volgende eisen:

- er sprake is van een erftoegangsweg (geldt zowel binnen als buiten de bebouwde kom);
- de maximale snelheid 30 km/u is (geldt zowel binnen als buiten de bebouwde kom);
- er sprake is van eenrichtings- of tweerichtingsverkeer voor motorvoertuigen;
- de weg komt in aanmerking als de intensiteit aan fietsers groter of gelijk is aan de intensiteit aan auto's, als de intensiteit aan fietsers groter is dan of gelijk is aan 1.000 fietsers per etmaal en/of als de intensiteit aan auto's kleiner is dan 2.500 voertuigen per etmaal;
- als de intensiteit aan fietsers twee keer zo groot is als de intensiteit van auto's, dan moet de intensiteit aan auto's kleiner zijn dan 2.500 voertuigen per etmaal.

Het is daarmee mogelijk om de Pim Mulierlaan in te richten als fietsstraat. Een fietsstraat heeft een breedte van ten minste 4,5 m (afbeelding 4.4, afstand a). De huidige breedte op het smalste gedeelte van de Pim Mulierlaan (ten hoogte van de turnhal) is 9,2 m (zie bijlage II). Een fietsstraat is dus inpasbaar over de hele lengte van de Pim Mulierlaan.

Afbeelding 4.4 Fietsstraat met gemengd profiel



Voor voetgangers is de basisbreedte van de loopruimte gelijk aan of groter dan 1,5 m, exclusief trottoirband (Richtlijnen en aanbevelingen looproutesegmenten, [ref. 12]. Op puntvernauwingen, zoals ter hoogte van de turnhal, moet ten minste een breedte van 1,2 m gerealiseerd worden.

Met de 1.100 fietsers/uur op piekuren kan het ontwerp van de turnhal niet gerealiseerd worden zonder een ontwerp van de openbare ruimte. Een gedegen ontwerp van de openbare ruimte is essentieel om de verkeersveiligheid in het gebied te garanderen.

Conclusie

Het is mogelijk om tussen de Pim Mulierlaan en de nieuwe turnhal een fietsstraat te realiseren met trottoirs met een basisbreedte aan beide zijden van de weg (totale breedte = 7,5 m + trottoirbanden).

Een andere mogelijkheid is om een tweerichtingsverkeer fietspad aan te leggen aan de zuidzijde van de Pim Mulierlaan. In verband met de verkeersintensiteiten aan auto- en fietsverkeer en de kans op afslaan fietsers van en naar de sportvelden aan de noord- en noordoostzijde van de Pim Mulierlaan, zorgt dit ten opzichte van de fietsstraat niet voor een verbetering van de verkeersveiligheid. Fietsers zijn in dat geval minder prominent aanwezig en er is sprake van kruisende fietsstromen van het fietspad naar de Jaap Edenlaan. Wanneer fietsers en gemotoriseerd verkeer gebruik maken van dezelfde rijbaan komt dat probleem niet voor. Verwacht wordt dat automobilisten hun gedrag aanpassen als ze op een fietsstraat rijden, terwijl automobilisten minder gefocust zijn op fietsers bij een gewone rijbaan met een apart fietspad. Er wordt daarom geadviseerd om de fietsstraat te realiseren.

4.2.2 Voertuigen

Aan de oostzijde van de tribune van Kinheim bevindt de opslag van SRO welke bereikbaar dient te zijn voor vrachtwagens. SRO benoemde dat zij onder het stadion door kunnen rijden, en dat vrachtwagens maximaal 16,5 meter lang zijn. Daarnaast is besproken dat er gekeert wordt op het pleintje achter het honkbalveld.

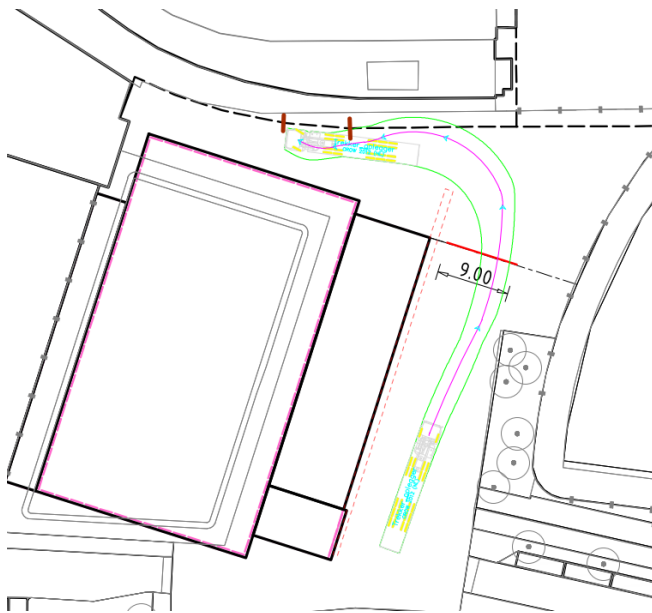
Om te verifiëren of de vrachtwagens van SRO in het huidige ontwerp bij de opslag kunnen komen is een rijcurve ingetekend met Autocads Autoturn. De rijcurve is opgenomen in afbeelding 4.5. uit de afbeelding is op te maken dat de vrachtwagens met de huidige indeling van het hekwerk rondom het stadion van Kinheim en de houten poort geen (of moeilijk) doorgang kunnen vinden naar de opslag.

Afbeelding 5.5 en 5.6 bevatten de rijcurve door het huidige hekwerk als de uitstekende muur/poort van het huidige ontwerp van de turnhal verwijderd wordt. Bij het pleintje aangekomen moet de vrachtwagen steken

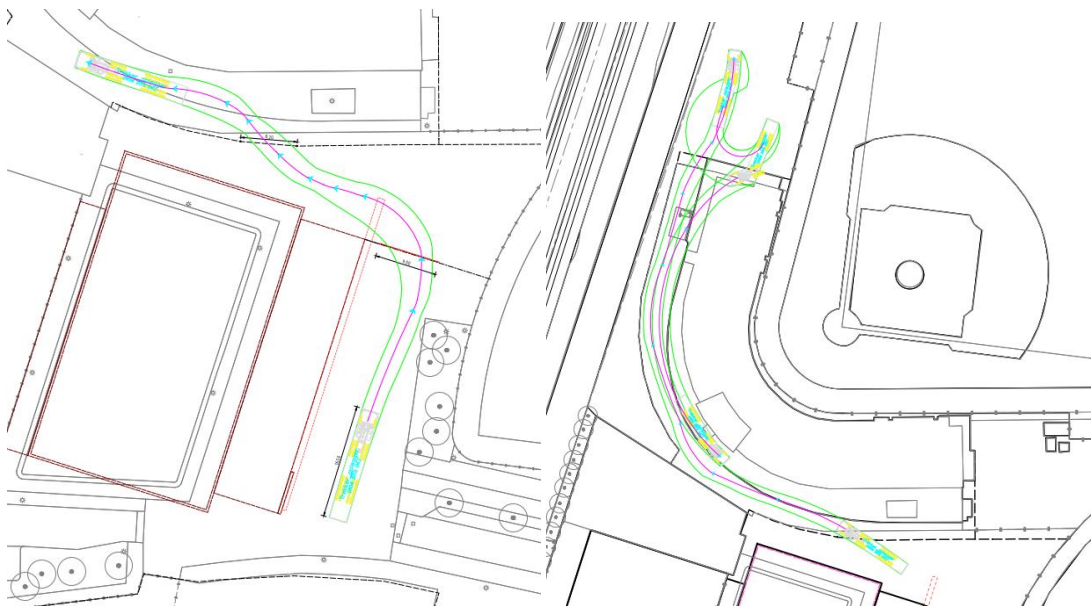
om te keren. Dit is in de huidige situatie ook het geval. Uit afbeelding 5.5 kan worden opgemaakt dat er voldoende doorgang is voor de maatgevende vrachtwagens als de uitstekende muur/poort wordt verwijderd.

Een brandweerauto en ambulance zijn kleiner dan het gebruikte voertuig van SRO. Doordat doorgang met het SRO voertuig geverifieerd is kan worden geconcludeerd dat doorgang met een brandweerauto ook mogelijk is.

Afbeelding 4.5 Rijcurves standaard vrachtverkeer SRO



Afbeelding 4.5 Rijcurve zonder uitstekende poort/muur van VO turnhal, Afbeelding 4.6 rijcurve van keermogelijkheid naast stadion



5 ADVIES INRICHTING OPENBARE RUIMTE

Dit hoofdstuk bevat een onderbouwing van de adviesmaatregelen ter verbetering van sociale veiligheid en verkeersveiligheid. Op basis van de stakeholdersessies zijn er drie scenario's geformuleerd, waarbij de toegang voor sporters, de afsluiting van het gebied van het terrein van Kinheim en de doorstroming centraal staan. Deze worden toegelicht in paragraaf 5.1. In paragraaf 5.2 worden alle scenario's afgewogen en een voorkeursscenario gedefinieerd. Paragraaf 5.3 bevat de maatregelen die Witteveen+Bos adviseert uit te voeren, ongeacht de uitkomst van de scenariostudie.

5.1 Drie inrichtingsscenario's

Witteveen+Bos heeft drie 'hoofd' scenario's geformuleerd ter verbetering van de sociale veiligheid en de verkeersveiligheid van het gebied. Onderdeel van deze hoofdscenario's zijn onderstaande maatregelen:

- **speedgate parkeergarage PNH hal (met zicht van binnen en buiten)**
In het verleden is de garage een aantal keer gebruikt als hangplek voor begin twintigers. Ten behoeve van de parkeervraag moet deze garage weer opengesteld worden. Om oneigenlijk gebruik van de garage in de toekomst tegen te gaan adviseert Witteveen+Bos de realisatie van een speedgate. Met behulp van 'slimme' speedgates kunnen de juiste mensen op het juiste moment binnenkomen. Door gebruik te maken van een combinatie van pasjes en codes kunnen vaste gasten en tijdelijke gasten naar binnen en houden we onbevoegden buiten. Advies is om de code regelmatig te wisselen zodat 'uitzwermen' van de toegankelijkheid wordt voorkomen. Aanvullend zijn er altijd mensen nodig die eigenaarschap vertonen over de locatie, zoals in deze situatie Kinheim en SRO. Goede controle van handhaving draagt ook bij.
Een nadeel van de speedgate is dat er twee parkeerplekken aan de binnenkant van de garage onbruikbaar worden. De parkeerplekken aan de buitenzijde zijn reeds onbruikbaar. De westelijke poort van de parkeergarage kan worden aangepast naar een voetgangerspoort waar gebruikers van het Mendelcollege of de turnhal gebruik van kunnen maken;
- **plaatsen nieuw hekwerk en toegangspoort Kinheim en PNH hal ter hoogte van de rooilijn van de turnhal**
Door de komst van de turnhal is er onvoldoende zicht op de ruimte ten noorden van de turnhal en ten zuiden van het stadion van Kinheim. Witteveen+Bos adviseert daarom om een nieuw hekwerk te plaatsen om het gebied 's avonds af te kunnen sluiten. Daarnaast creëert het hek een gevoel van eigenaarschap wat de sociale veiligheid verbetert. In dit hekwerk moet een grote toegangspoort komen voor Kinheim die tevens groot genoeg is voor de SRO voertuigen. Kinheim zet de poort 's ochtends open en sluit de poort om 20:00. Op deze manier kunnen er in de avond geen onbevoegden komen in het gebied;
- **plaatsen voetgangerspoort**
De PNH hal heeft ook na acht uur 's avonds bezoekers. Om toegang tot de hal te verschaffen voor fietsers en voetgangers adviseert Witteveen+Bos een beveiligde voetgangerspoort te realiseren. Als de Kinheim/PNH-poort dicht is kunnen huurders van de sporthal door middel van codes toegang krijgen tot de hal. Op deze manier voorkomen we onbevoegden op het terrein;
- **inrichten Pim Mulierlaan als fietsstraat**
Door het grote aantal fietsers dat gebruik maakt van de Pim Mulierlaan adviseert Witteveen+Bos van de Pim Mulierlaan een fietsstraat te maken.

Met behulp van bovenstaande maatregelen heeft Witteveen+Bos onderstaande scenario's opgesteld. Ongeacht het scenario adviseert Witteveen+Bos bovendien om een aparte kiss & ride aan te leggen voor het Mendelcollege. Op dit moment maken ouders gebruik van de plek waar de turnhal zal komen. Om te voorkomen dat er onveilige situaties ontstaan op het gebied van verkeer, adviseren wij om in het project Herinrichting Lodewijk van Deyssellaan inclusief Pim Mulierlaan [ref. 7] deze kiss & ride op te nemen.

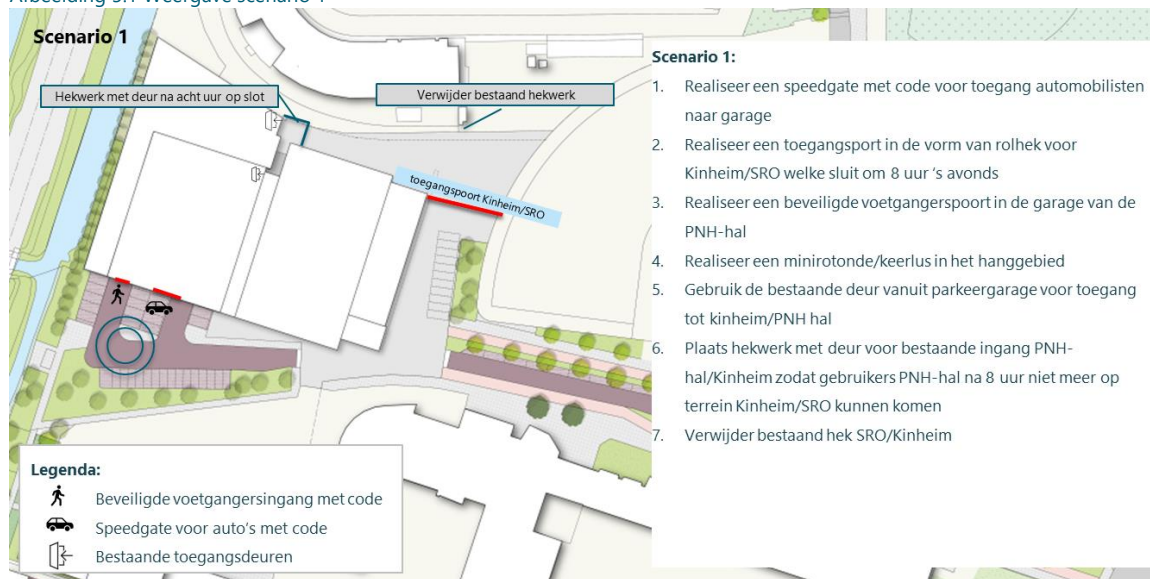
De afweging van deze scenario's worden toegelicht in paragraaf 5.2.

5.1.1 Scenario 1: hoofdingang PNH hal bij garage

Afbeelding 5.1 bevat een weergave van scenario 1. In dit scenario plaatsen we de beveiligde voetgangerspoort naast de speedgate in de parkeergarage om meer activiteit in het 'hanggebied' te creëren na 8 uur 's avonds. Aanvullend leggen we hier een minirotonde/keerlus aan voor halende/brengende automobilisten die kinderen naar sport brengen. Dit scenario gaat uit van zoveel mogelijk reuring aan het einde van de Pim Mulierlaan.

Aanvullend verwijderen we in dit scenario het huidige hek van Kinheim/SRO en plaatsen een klein hekwerk die om 8 uur op slot gaat voor de ingang van de PNH hal/Kinheim. Vertrekkende en arriverende gebruikers van de PNH hal gebruiken de beveiligde poorten aan de zuidzijde van de parkeergarage.

Afbeelding 5.1 Weergave scenario 1



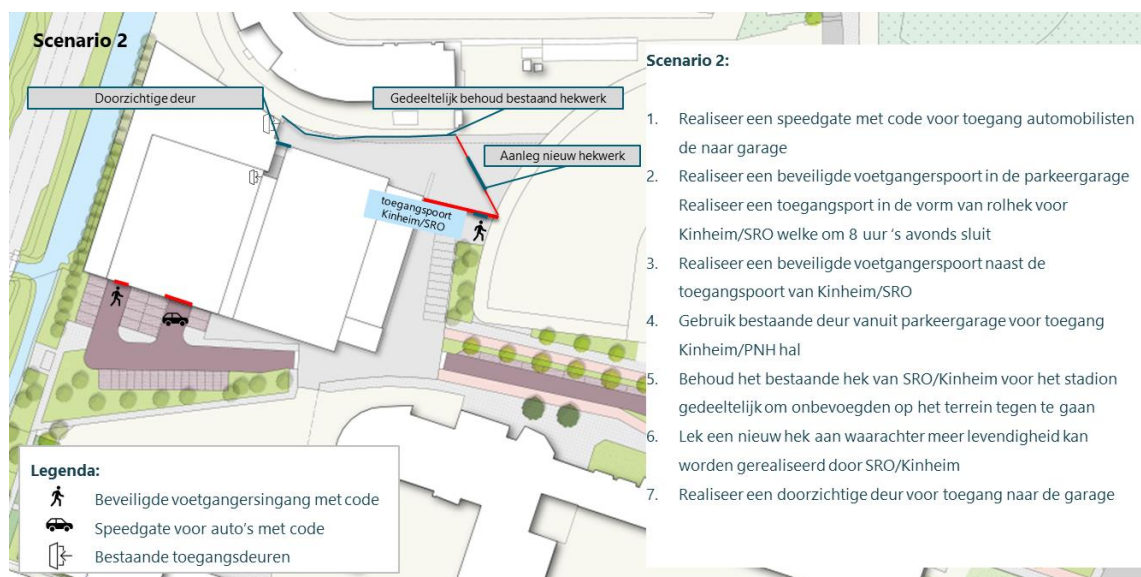
5.1.2 Scenario 2: voetgangersingang bij poort Kinheim/SRO

Afbeelding 5.2 bevat scenario 2. In scenario 2 plaatsen we de beveiligde voetgangerspoort naast de nieuwe toegangspoort van Kinheim/SRO in het nieuwe hekwerk om een veilig gevoel te geven aan de sporters die na acht uur 's avonds gebruik maken van de PNH hal. Om onbevoegden op het terrein van Kinheim/SRO tegen te gaan laten we het huidige hekwerk grotendeels staan en laten we vanaf het stadion een nieuw hekwerk aanleggen ter hoogte van de toegangspoort. Op deze manier kan op het terrein achter dit nieuwe hekwerk meer levendigheid worden gerealiseerd door Kinheim of SRO, wat voor meer reuring zorgt.

Afbeelding 5.3 bevat de rijcurve van een vrachtwagen die door beide poorten gaat. Hierdoor tonen we aan dat doorgang met een vrachtwagen door beide hekken mogelijk is. De nieuwe poort moet hierbij wel breder worden dan de huidige poort om de hoek met vrachtverkeer te kunnen maken. Aanvullend advies is om het nieuwe hek demontabel te maken zodat er bij gebruik van grotere vrachtwagens geen knelpunten ontstaan.

Aanvullend plaatsen we doorzichtig hekwerk met deur (zie afbeelding 5.2) ter afsluiting van het nisje om eigenaarschap te creëren tussen de garage uitgang en de rooilijn van de turnhal. Door eigenaarschap wordt het gebied minder aantrekkelijk om te betreden. Om 8 uur gaat de poort van Kinheim/SRO dicht en kunnen gebruikers van de hal op de fiets of te voet alleen nog via de beveiligde voetgangerspoort het gebied binnenkomen. Ook zorgt de aanleg van de extra poort voor een vergrootte de eenduidigheid van het gebied. Aan te brengen verlichting bij de poort zorgt voor een betere zichtbaarheid. Een unheimisch gevoel wordt hiermee voorkomen. Tussen het Pim Mulier stadion en de turnhal ontstaat een donkere hoek. Met behulp van aan te leggen verlichting wordt ook hier de zichtbaarheid vergroot. De locaties van fietsenrekken moeten worden meegenomen in het ontwerp van de openbare ruimte conform [ref. 7].

Afbeelding 5.2 Weergave scenario 2



5.1.3 Scenario 3: verbouwen PNH hal/Kinheim

Tijdens de sessie is tevens een ander scenario besproken: Het aanpassen van de ingang van de PNH hal zodat deze in de garage komt te liggen. De kosten van dit scenario staan echter niet in verhouding tot het effect dat deze maatregel en is daarom niet verder uitgewerkt.

5.2 Afweging

De scenario's zoals beschreven in paragraaf 5.1 zijn beoordeeld op het effect op sociale veiligheid, verkeersveiligheid en parkeren. Het effect van het scenario op deze criteria is op een vijfpuntschaal beoordeeld (zie tabel 5.1). Een 😊 betekent dat het scenario een zeer positief effect heeft op het criterium ten opzichte van het huidige ontwerp. Bij een 😞 heeft het scenario een zeer negatief effect op het criterium en wordt er slechter gescoord dan bij de realisatie van het huidige ontwerp van de turnhal en omliggende openbare ruimte.

De kosten van de maatregelen zijn niet meegenomen in de afweging. Wel zijn de totale kosten van de scenario's opgenomen in tabel 6.1 en bijlage III.

Tabel 5.1 Beoordelingsschaal scenario's ten opzichte van het huidige ontwerp

Score	
😊	de maatregel heeft een zeer positief effect op het criterium
🙂	de maatregel heeft een positief effect op het criterium
😐	de maatregel heeft geen, of een neutraal effect op het criterium
😞	de maatregel heeft een negatief effect op het criterium
😡	de maatregel heeft een zeer negatief effect op het criterium

5.2.1 Scenario 1: Voetgangersingang bij parkeergarage en keerlus

Tabel 5.2 bevat de beoordeling van scenario 1 op de drie criteria.

Tabel 5.2 Beoordeling scenario 1 ten opzichte van het huidige ontwerp

Criterium	Score	Onderbouwing
sociale veiligheid		door de plaatsing van de voetgangersingang van de PNH-hal naast de speedgate en de aanleg van een minirotonde/keerlus ontstaat er meer reuring in het gebied. Sporters gebruiken de toegangspoort maar ook ouders komen hier hun kinderen halen en brengen voor sportactiviteiten. Het valt echter te betwijfelen of deze maatregelen een enorm effect hebben op de levendigheid op het gebied naast de PNH-hal. Alleen na 20.00 uur zal de voetgangersingang gebruikt worden omdat de toegangspoort van Kinheim/SRO overdag open staat. Ook vindt het halen/brengen vooral plaats op de vroegere avond (oudere sporters komen eerder zelf op de fiets). Doordat de ingang voor fietsers en voetgangers vóór en na 20.00 uur op een andere locatie is verminderd de duidelijkheid van het gebied. Dit zorgt ervoor dat de gebruiker de omgeving minder goed kan begrijpen, wat weer het gevoel van sociale veiligheid verminderd. Conform [ref. 9] Handboek veilig ontwerp en beheer moeten gebruikers een bepaalde locatie kunnen gebruiken en verlaten zoals dat volgens de bestemming zou moeten kunnen. Een in- en uitgang voor voetgangers van een sporthal via de garage is niet gebruikelijk en de ingang is ook niet zo ontworpen. Daarnaast is er weinig zicht op de parkeergarage door de plaatsing van de turnhal aan de kant van de garage. Hierdoor vermindert het gevoel van sociale veiligheid. Hoewel de speedgate met een code de bezoekers van de garage zal reguleren, bestaat de mogelijkheid dat er ongewenste personen mee naar binnen komen door de gate. Dit zijn zeer ongewenste situaties.
verkeersveiligheid		door de inrichting van de Pim Mulierlaan als fietsstraat verbetert de verkeersveiligheid ter plaatse. De aanleg van de minirotonde/keerlus zal een verwaarloosbaar effect hebben op de verkeersveiligheid. Zoals benoemd in paragraaf 5.1 wordt er geadviseerd om een kiss & ride voor het Mendelcollege op een andere locatie te realiseren. Wanneer er toch veel ouders of verzorgers gebruik gaan maken van de keerlus/minirotonde kan dit tijdens piekmomenten van scholieren voor onveilige situaties zorgen. Het is belangrijk dat dit wordt voorkomen. Wel ontstaan er nu drie plekken met ingangen naar sportfaciliteiten: bij de turnhal, bij het nieuwe hekwerk van SRO/Kinheim vóór 20.00 uur en aan de zuidzijde bij de voetgangersingang na 20.00 uur. Hierdoor is de situatie minder goed herkenbaar, wat conform de principes van Duurzaam Veilig zorgt voor vermindering van de verkeersveiligheid. Deze optie is door de onduidelijke verkeersveiligheid minder aantrekkelijk dan scenario 2.
parkeren		door de toevoeging van de minirotonde/keerlus zal de ruimte voor parkeren afnemen. Ook zal de toevoeging van de voetgangerspoort in de garage de ruimte voor parkeren beperken.

5.2.2 Scenario 2: Voetgangersingang bij poort Kinheim (met verwijdering hek honkbalveld)

Tabel 5.3 bevat de beoordeling van scenario 2 op de drie criteria.

Tabel 5.3 Beoordeling scenario 2 ten opzichte van het huidige ontwerp

Criterium	Score	Onderbouwing
sociale veiligheid		de beveiligde voetgangersingang van de PNH hal bevindt zich op een andere locatie dan het 'hanggebied'. Hierdoor is er na acht uur 's avonds minder levendigheid in het 'hanggebied' dan bij scenario 1. Anderzijds is er wel voldoende zicht op de ingang van de PNH-hal en hoeven jonge sporters niet na 20.00 uur langs de 'hangplek'. Dit zorgt voor een sterker gevoel van sociale veiligheid. Aanvullend is er ook meer eenduidigheid met betrekking tot de ingang van de PNH hal/Kinheim doordat de ingang voor fietsers en voetgangers vóór en na 20.00 uur op dezelfde locatie is. Dit zorgt ervoor dat de gebruiker de omgeving beter begrijpt wat zorgt voor een veilig gevoel. Conform [ref. 9] Handboek veilig ontwerp en beheer moeten gebruikers een bepaalde locatie kunnen gebruiken en verlaten zoals dat volgens de bestemming zou moeten kunnen. Een in- en uitgang van een sporthal via een voetgangerspoort in een hek is vrij gangbaar en is in lijn met de oorspronkelijke in- en uitgang van het gebouw.
verkeersveiligheid		door de inrichting van de Pim Mulierlaan als fietsstraat verbetert de verkeersveiligheid ter plaatse. Daarnaast is er eenduidigheid met betrekking tot de locatie van ingang. Als er normaal gedrag wordt vertoond en een gedegen ontwerp wordt gemaakt van de openbare ruimte hoeven er geen verkeersongevallen te ontstaan.
parkeren		de nieuwe inrichting eist geen aanvullende parkeerplekken op, maar zorgt ook niet voor extra parkeerplekken.

5.2.3 Conclusie

Zoals beschreven in paragraaf 4.1.2 is de inpassing van de turnhal in het huidige ontwerp onvoldoende sociaal veilig. Ook zijn aanpassingen nodig om de Pim Mulierlaan in te richten als fietsstraat en is een ontwerp nodig van de omgeving rondom de turnhal om de verkeersveiligheid te garanderen.

In paragraaf 5.1.1 en 5.1.2 zijn verschillende scenario's afgewogen. Uit de afweging blijkt dat met de scenario's er verbeteringen mogelijk zijn op het gebied van sociale veiligheid en verkeersveiligheid. Het gelijktijdig optimaliseren van beide aspecten is lastig, omdat het positieve effect op het één kan zorgen voor een negatief effect op het ander. Zo is extra doorstroming van verkeer (en daarmee extra reuring) gewenst om het hanggedrag naast de PNH hal tegen te gaan. Vanuit een verkeersveiligheidsgeachte is het echter juist wenselijk weinig verkeer aan te trekken in smalle gebieden. Hierdoor heeft geen van de scenario's de hoogste score. Wel zijn er verbeteringen mogelijk ten opzichte van de huidige situatie.

Scenario 1 scoort neutraal op sociale veiligheid en verkeersveiligheid, maar negatief op parkeren. Scenario 2 scoort positief op sociale veiligheid, positief op verkeersveiligheid en neutraal op parkeren. De komst van de fietsstraat zorgt in beide scenario's voor een verbetering van de verkeersveiligheid. Door de onduidelijke verkeerssituatie bij scenario 1 scoort deze lager op verkeersveiligheid. Een vergelijking is weergegeven in tabel 5.4.

Witteveen+Bos adviseert daarom scenario 2 uit te voeren inclusief de aanvullende maatregelen die worden toegelicht in paragraaf 5.3. Door een goede combinatie van het scenario en de aanvullende maatregelen zal met de komst van de turnhal de situatie op het gebied van sociale veiligheid en verkeersveiligheid verbeteren.

Tabel 5.4 Vergelijking scenario's

Criterium	Scenario 1	Scenario 2
sociale veiligheid		
verkeersveiligheid		
parkeren		

5.3 Aanvullende maatregelen

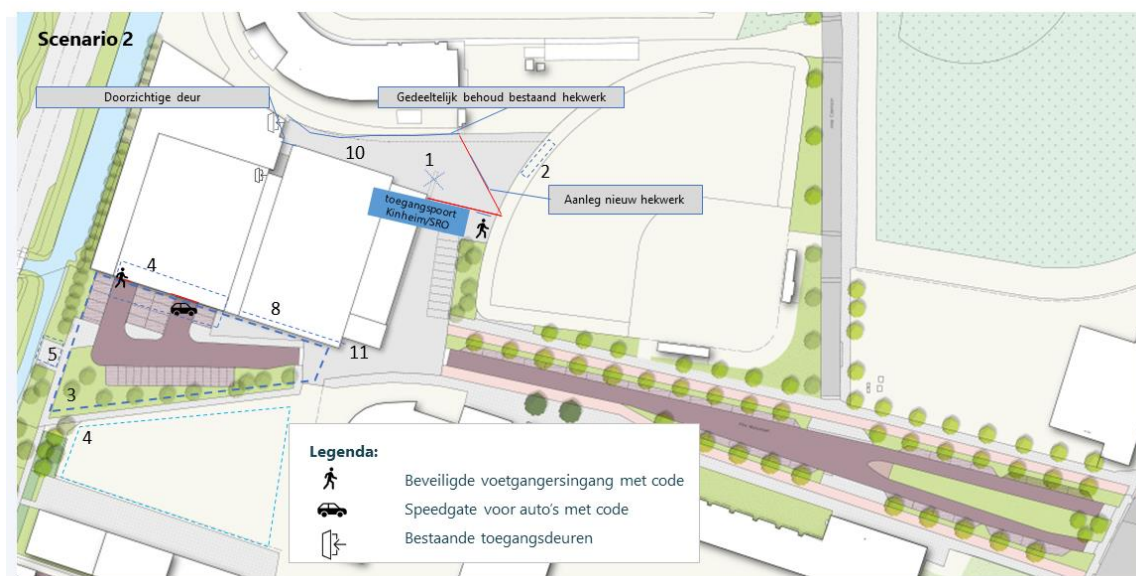
Tabel 5.3 bevat een advies inclusief onderbouwing van de aanvullende maatregelen die toegepast moeten worden op scenario 2. De maatregelen zijn besproken tijdens de verschillende stakeholdersessies en aangescherpt op basis van expert judgement. Waar mogelijk zijn de ruimtelijke maatregelen met nummering ingetekend in afbeelding 5.3.

Tabel 5.5 Aanvullende maatregelen ter verbetering van de sociale veiligheid en verkeersveiligheid

Nr.	Naam
1	verwijderen uitstekende muur/poort noordzijde nieuwe turnhal In het ontwerp is uitgegaan van een poort aan de noordzijde van de turnhal (zie [ref. 2] p. 29). Hierdoor kan onderhoudsverkeer de bocht naar de velden niet goed maken. Geadviseerd wordt om deze poort uit het ontwerp te halen. Update: HLC heeft als reactie op de conceptversie van deze notitie (referentienummer 131364-22-088.716) bevestigd dat dit verwerkt wordt in het DO.
2	nieuwe opening sportveld t.b.v. de slagkooi Om onderhoudsverkeer toegang te geven tot de sportvelden moet hier een nieuwe toegang worden gerealiseerd
3	aanleg gelijkmatige verlichting op het openbare gebied ten zuiden van de turnhal wat momenteel de hangplek is Verlichting op de observatie- en verificatiezone bij de parkeergarage vergroot de zichtbaarheid in het gebied
4	aanleg verlichting op bewegingssensor bij parkeergarage en fietsenstalling Mendelcollege Door verlichting aan te brengen die aangaat bij beweging, wordt de zichtbaarheid vergroot en worden onbevoegden eerder gesignaleerd. Deze verlichting op bewegingssensor wordt toegepast als aanvulling op de gelijkmatige verlichting (nr. 3)
5	verwijdering bankje (en vlonder) Volgens stakeholders wordt het bankje veel gebruikt om te 'hangen'. Witteveen+Bos adviseert daarom om het bankje te verwijderen om overlast tegen te gaan
6	realiseren van groen in de omgeving en op de turnhal Het is belangrijk om groen te realiseren in de omgeving en op de turnhal (zoals de groene gevels in het VO) om het gebied aantrekkelijk te maken en houden. Dit draagt bij aan het eigenaarschap de sociale veiligheid in het gebied. Afhankelijk van het aantal te realiseren parkeerplaatsen moet deze mogelijkheid verder onderzocht worden
7	kiss & ride ten behoeve van het Mendelcollege Witteveen+Bos adviseert om de haalbaarheid van een kiss & ride of keerlus te onderzoeken voor het Mendelcollege in de Pim Mulierlaan of Lodewijk van Deyssellaan. Door het realiseren van een kiss & ride of keerlus wordt het grote aantal fietsers gesplitst van het autoverkeer met ouders die hun kinderen afzetten bij de school
8	aanpassen positie zonnepanelen turnhal Voorstel is om zonnepanelen anders te positioneren zodat er minder kans is op vandalisme (denk aan: hoger horizontaal, op het dak). Wanneer zonnepanelen kapot worden gemaakt, zorgt dit voor een mindering van eigenaarschap in de omgeving, wat de sociale onveiligheid in de hand werkt. Bovendien zorgt vandalisme ervoor dat mensen zich eerder onveilig voelen. Update: HLC heeft als reactie op de conceptversie van deze notitie (referentienummer 131364-22-088.716) bevestigd dat dit verwerkt wordt in het DO.
9	maak een passend technisch ontwerp voor de openbare ruimte rondom de turnhal In deze notitie is de haalbaarheid van een fietsstraat op de Pim Mulierlaan toegelicht, maar er is geen SO, VO of DO opgesteld van het openbare gebied rondom de turnhal en van de Pim Mulierlaan. Om de verkeersveiligheid te borgen,

Nr.	Naam
	dient er een passend ontwerp gemaakt te worden waarin een afweging wordt gemaakt voor de benodigde ruimte per functie (fietsers, voetgangers, SRO vrachtwagens, fietsparkeren, parkeren etc.). De technische detaillering moet verder worden uitgewerkt door een landschapsarchitect en verkeerskundige. Daarbij zijn er ook diverse wensen voor het gebied vanuit de stakeholders
10	Aanbrengen verlichting tussen stadion Kinheim en de turnhal Verlichting op de het gebied tussen het stadion en de turnhal vergroot de zichtbaarheid in het gebied
11	Aanbrengen extra verlichting op bewegingssensor bij hoek turnhal Door verlichting aan te brengen die aangaat bij beweging, wordt de zichtbaarheid vergroot en worden onbevoegden eerder gesignaleerd. Zo voorkomen we dat er gehangen wordt in de hoek bij de turnhal

Afbeelding 5.3 Aanvullende maatregelen t.b.v. de sociale veiligheid en verkeersveiligheid, ingetekend in scenario 2



6 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Dit rapport concludeert dat het huidige plan voor de turnhal onvoldoende sociaal veilig is en dat de verkeersveiligheid verbeterd kan worden. Om het plan voldoende sociaal- en verkeersveilig te maken, dienen de aanvullende maatregelen van tabel 6.1 ten minste te worden gerealiseerd.

Tabel 6.1 bevat de set aan maatregelen toe te passen op de huidige plannen van de turnhal inclusief een kosteninschatting op basis van expert judgement. Indien de gemeente deze maatregelen toepast zijn de plannen naar inzicht van Witteveen+Bos voldoende sociaal- en verkeersveilig.

Maatregel A tot en met D zijn verder toegelicht in paragraaf 5.1. Maatregel 1 tot en met 11 zijn verder uitgeschreven in paragraaf 5.3.

De geschatte kosten van scenario 1 zijn ter inzicht bijgevoegd in bijlage III.

Tabel 6.1 Eindadvies te treffen maatregelen ter verbetering van de Sociale - en verkeersveiligheid van het huidige ontwerp van de nieuwe turnhal aan de Pim Mulierlaan

Nr.	Maatregel	Kosteninschatting in EUR		Opmerkingen	Uitgangspunten
		minimum	maximum		
				-	
A-1	speedgate parkeergarage PNH hal (met zicht van binnen en buiten)	40.000	60.000		op basis van offerte
A-2	plaatsen voetgangerspoort parkeergarage	10.000	30.000		
B	plaatsen nieuw hekwerk en toegangspoort Kinheim en PNH hal	32.500	50.000		op basis van eerder project
C	plaatsen voetgangerspoort	10.000	30.000		
D	plaatsen van doorzichtige hekwerk met poort om nisje af te sluiten	3.250	6.000		
1	verwijderen uitstekende muur/poort noordzijde nieuwe turnhal				onderdeel ontwerpogave architect
2	nieuwe toegang sportveld			n.t.b.	
3	aanleg verlichting op bewegingssensor bij parkeergarage	7.800	12.000		4 stuks, totaalbedrag
4	aanleg gelijkmatige verlichting op het plein	32.500	50.000		uitgaande van 10 stuks, totaalbedrag
5	verwijdering bankje (en vlonder)	500	1.000		hergebruik
6	realiseren van groen in de omgeving en op de turnhal (10 bomen en 200 m2 groen)	16.250	25.000		10 bomen a EUR 250 en 200 m2 groen a 50 euro/m2 en ten minste 30% indirecte bouwkosten (bijv. uitvoering en winst aannemer)
7	onderzoeken mogelijkheid kiss and ride/keerlus voor het Mendelcollege				onderdeel ontwerpogave project Pim Mulierlaan
8	aanpassen positie zonnepanelen turnhal				onderdeel ontwerpogave architect
9	ontwerp een passende inrichting voor de openbare ruimte rondom de turnhal	13.000	90.000		tussen de 10% en 30% van de bouwkosten openbare ruimte
10	Aanbrengen verlichting tussen stadion Kinheim en de turnhal	32.500	50.000		uitgaande van 10 stuks, totaalbedrag
11	extra verlichting op bewegingssensor bij hoek turnhal	1.950	3.000		1 stuk
12	bouwkosten openbare ruimte	130.000	300.000		circa 1000 m2 tussen de 100-150 euro/m2 en ten minste 30% indirecte bouwkosten (bijv. uitvoering en winst aannemer)
13	Inrichting Pim Mulierlaan als fietsstraat				Advies aan project herinrichting 'Herinrichting Lodewijk van Deyssellaan inclusief Pim Mulierlaan'
	totaal	330.250	707.000		

BIJLAGE: GENODIGDEN STAKEHOLDERSESSIES

Genodigden stakeholderessies
Gemeente Haarlem
Sportclub HLC
Honk- en softbalvereniging Kinheim Haarlem
SRO Haarlem
AG architecten
Mendelcollege
Wijkraad de Krim
Atletiekvereniging Haarlem & KAV Holland
rkvv DSS Haarlem
DSS Honk- & softbal
Tennis en Padelvereniging Pim Mulier
Nova College Haarlem
Honkbalweek Haarlem
Triple Threat basketbal
SportSupport
enkele bewoners 'the Umpire'
enkele bewoners VVE flats/woningen Laurens Reaellaan



BIJLAGE: INPASSING TURNHAL INCLUSIEF AFSTANDEN

Turnhal HLC

Bestaande situatie
Projectie nieuwe Turnhal

Provincie Noord-Holland hal
2009

Woningen
1958

Fietsparkeerplaatsen

Nieuwe turnhal

Honkbal stadion
Kinheim

Nieuwbouw Mendel
2011

Mendel College
1958

Pim Mulierlaan



Definitieve constructie volgens opgave constructeur
Alle maten in het werk te controleren

werk: Jaap Edenlaan
onderwerp: Situatie
schaal: 1:500
datum: 17-02-2022
gewijzigd: --

2057TURN-82-VO-MT.vwx

A3 420 x 297 mm

2057TURN- VO- SIT -002

AG architecten bv

Nijverheidsweg 50a 2031 CP Haarlem
postbus 1578 2003 BP Haarlem

023 5316964

info@AG-architecten.nl



www.ag-architecten.nl



BIJLAGE: KOSTENRAMING SCENARIO 1

projectcode 131364
datum opmaak 9 Juni 2022

titel Geschatte kosten scenario 1

Nr.	Maatregel	Kosteninschatting in EUR		Opmerkingen	Uitgangspunten
		minimum	maximum		
A-1	speedgate parkeergarage PNH hal (met zicht van binnen en buiten)	€ 40.000	€ 60.000	-	op basis van offerte
A-2	plaatsen voetgangerspoort parkeergarage	€ 10.000	€ 30.000		
B	plaatsen nieuw hekwerk en toegangspoort Kinheim en PNH hal	€ 32.500	€ 50.000	-	op basis van eerder project
C	plaatsen voetgangerspoort	€ 10.000	€ 30.000	-	
D	plaatsen van doorzichtige deur of hekwerk om nisje af te sluiten	€ 1.000	€ 10.000	-	
1	verwijderen uitstekende muur/poort noordzijde nieuwe turnhal			-	onderdeel ontwerpogave architect
2	nieuwe toegang sportveld			n.t.b.	
3	aanleg verlichting op bewegingssensor bij parkeergarage	€ 7.800	€ 12.000	-	4 stuks, totaalbedrag
4	aanleg gelijkmatige verlichting op het plein	€ 32.500	€ 50.000	-	uitgaande van 10 stuks, totaalbedrag
5	verwijdering bankje (en vlinder)	€ 500	€ 1.000	-	hergebruik
6	realiseren van groen in de omgeving en op de turnhal (10 bomen en 200 m2 groen)	€ 16.250	€ 25.000	-	10 bomen a EUR 250 en 200 m2 groen a 50 euro/m2
7	kiss and ride/keerlus voor het Mendelcollege	-	-	-	Advies aan project herinrichting 'Herinrichting Lodewijk van Deysellaan inclusief Pim Mulierlaan'
8	aanpassen positie zonnepanelen turnhal	-	-	-	onderdeel ontwerpogave architect
9	ontwerp een passende inrichting voor de openbare ruimte rondom de turnhal	€ 10.000	€ 30.000	-	engineeringskosten
10	Verwijderen huidig hekwerk Kinheim	€ 500	€ 1.000	-	15m verwijderen 250 - 500
11	aanleg nieuw hekwerk Kinheim (zie afbeelding 5.1)	€ 3.250	€ 7.500	-	25 m hekwerk 2m hoog 100 - 150 e/m en ten minste 30% indirecte bouwkosten (bijv. uitvoering en winst aannemer)
12	Aanbrengen verlichting tussen stadion Kinheim en de turnhal	€ 32.500	€ 50.000		uitgaande van 10 stuks, totaalbedrag
13	extra verlichting op bewegingssensor bij hoek turnhal	€ 1.950	€ 3.000		1 stuk
14	Inrichting Pim Mulierlaan als fietsstraat	-	-	-	Advies aan project herinrichting 'Herinrichting Lodewijk van Deysellaan inclusief Pim Mulierlaan'
E1	Engineeringskosten inpassen minirotonde/keerlus	€ 39.000	€ 270.000	-	tussen de 10% en 30% van de bouwkosten openbare ruimte
E2	Bouwkosten ontwerp minirotonde/keerlus en openbare ruimte	€ 390.000	€ 900.000	-	1000 m2 van scenario 2 + 2000m2 = 3000m2 tussen de 100-150 euro/m2 en ten minste 30% indirecte bouwkosten (bijv. uitvoering en winst aannemer)
	totaal	€ 627.750	€ 1.529.500	-	