

MEMO: naar aanleiding van raadsinformatiebijeenkomst Merwedekanaalzone d.d. 18 mei 2021
Aan: Gemeenteraad Utrecht
Van: [REDACTED]

Als eerste dank voor de uitnodiging naar aanleiding van onze brief aan u d.d. 23-04-2021 (b0/981/001 - Gemeentelijk Beleid, Bewegen Ontmoeten, Spelen en Sport).

Ik ken het plan niet en het doornemen van de Agendabundel (2239 pagina's) bij deze bijeenkomst kan op deze korte termijn slechts aan de hand van het zoeken op steekwoorden en het hier en daar doornemen van teksten en tekeningen. In dit memo vindt u een weergave van mijn bijdrage in de discussie, alsmede nog wat punten die bij het opnieuw bekijken van het materiaal zijn opgekomen.

Mobiliteit

Mijn eerste opmerking gaat over het thema "Mobiliteit" (kernwaarde: kwaliteit van Leven | kerndoel: Duurzame mobiliteit, laag autogebruik). Om te beginnen ik sta achter deze kernwaarde en -doel. In de visie wordt dit uitgewerkt de paragraaf **Netwerken voetgangers en fietsers** onder meer met de zin:

"... We willen een veiliger en gezonder alternatief bieden om daarmee het fietsen en wandelen in de stad te stimuleren. Door de groei van de stad neemt het aantal fietsers flink toe. Daarom willen we de komende jaren investeren in een fijnmaziger netwerk voor langzaam verkeer in Utrecht Zuidwest om het verkeer meer te spreiden. ..."

In de "Omgevingsvisie Merwedekanaalzone-Déel 2: Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda" wordt dit in woorden op pagina 44 ⁽²⁾ verder omschreven in §3.1.6 Stedelijk netwerk langzaam verkeer:

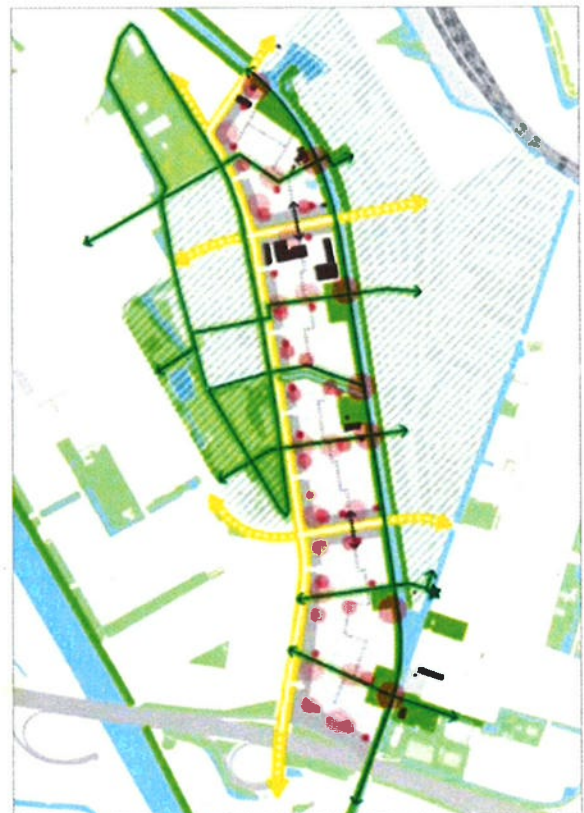
"... Nieuwe routes lopen juist niet met de hoofdinfrastructuur mee, maar zijn (bij voorkeur autoluwe) verbindingen door en tussen de wijken. Daarmee bieden we voetgangers en fietsers een gezonder alternatief. Zij staan daar minder bloot aan lawaai en luchtvervuiling en worden minder vaak geconfronteerd met verkeersonveilige situaties..."

Bijgaand kaartje geeft daar een weergave van. Op zich een heel goed principe en ook herkenbaar als één van de "Almere principes". Dit principe uit de jaren '70 gaat uit van een scheiding van al het verkeer in drie soorten:

1. Openbaar vervoer,
2. auto's en
3. langzaam verkeer zijnde fietsers en voetgangers.

Dat het fietspad ook gebruikt werd door licht motorisch verkeer (brommers) werd in die jaren op de koop toegenomen, immers die maken lawaai en kun je van verre horen aankomen.

Een jaar of tien geleden heb ik met enkele onderbrekingen een week of 4-5 door een 7-tal



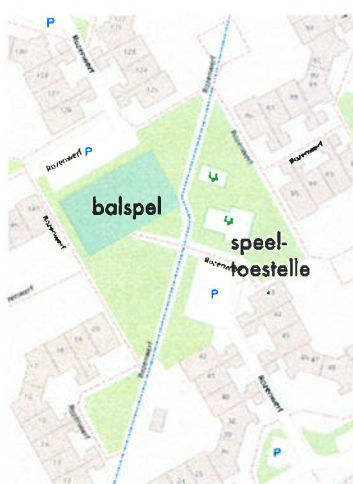
Uit: Kerndoel: Raamwerk op stedelijk niveau (§3.1)

referentiewijken van Almere gefietst en gelopen. Samen met mijn dochter deed ik veldwerk naar de inrichting van de informele en de formele speelruimte. Daarbij maakten wij ook veel gebruik van de langzaam verkeersroutes door de wijken van Almere. Er vielen een aantal zaken op:

1. deze routes worden met heel verschillende voertuigen gebruikt:
 - a. van ouderwetse fiets met terugtraprem tot moderne snelle ligfietsen rijdt over deze wegen;
 - b. gewone fietsen, elektrisch ondersteunde fietsen en volledig (stille) e-scooters);
 - c. met een variatie in kruissnelheden van 12,5km/u tot 35km/u;
2. Tijdens de ochtend- en avondspits was er veel verkeer op deze routes. En op routes langs en naar scholen zie je ook veel verkeer rond lunchtijd en het moment dat de school sluit (meestal 15:30u).
3. Er wordt dan min of meer in scholen (zoals vissen) gereden: de voorste is bepalend voor richting en snelheid; deelnemers in de scholen rijden dicht op elkaar, hebben als groep hun eigen dynamiek en houden weinig rekening met onverwachte gebeurtenissen.
4. **Je ziet bijna geen buiten spelende kinderen op of rond deze routes.**



Langzaamverkeersroute Almere



Almerehaven: fietsroute dwars door recreatieve groenruimte

Onafhankelijk van elkaar hebben we regelmatig **bijna-ongelukken** zien gebeuren en ook zelf meegemaakt. Bijna-ongelukken lopen altijd goed af, maar als ze ook op langzaam verkeersroutes vaak voor komen leidt dat tot gevoelens van onveiligheid. Op en langs deze routes hebben we dan ook weinig spelende kinderen gezien. De conclusie in dit onderzoek was dan ook dat deze routes vaak als onoverkomelijke barrières in de openbare ruimte de speelruimte van (jonge) kinderen belemmeren en de ontwikkeling van hun zelfstandige mobiliteit remmen.

Op een aantal plaatsen in Almere lopen deze routes dwars door recreatieve groene ruimtes (zie kaartje hier linksboven). Ook daar leiden bijna-ongelukken **tot gevoelens van verkeersonveiligheid**, en zo wordt de recreatieve speelwaarde negatief beïnvloedt.

Als ik naar het principe-kaartje uit de "Omgevingsvisie Merwedekanaalzone" kijk zie ik een aantal vergelijkbare risico's. Hiernaast rood omcirkeld.

In deel 2 van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone staat in §6.1.2 ⁽³⁾ de zin: "... Omdat vrijwel de gehele wijk autoluw is, is vrijwel de gehele openbare ruimte overigens als (informele) speelruimte te gebruiken. ...". Die uitspraak staat op gespannen voet met de segmentering van het hele gebied door de langzaam verkeer routes. De auto, weliswaar verbannen, wordt, als er geen aandacht voor is, vervangen



scooters op langzaamverkeersroute Almere

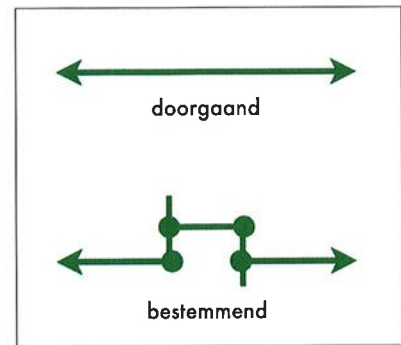


In rood: vergelijkbare risico's

door de e-bike, e-scooter en allerlei nog te ontwikkelen 'smart' stedelijk transportspul van de toekomst.

Bij de volgende stappen voor de Merwedekanaalzone en de verdere uitwerking en detaillering is daarom aandacht nodig voor:

- voorkomen bijna-ongelukken op kruispunten
- voorkomen doorsnijden recreatieve groene ruimtes
- daar waar de nadruk ligt op (speel-/) verblijfskwaliteit grote verschillen in snelheid temperen
- en indien mogelijk vooraf per route aangeven welk karakter prioriteert : doorgaand OF bestemmend (zie schetsje =>).
- zie ook: <https://speelruimte.nl/buitenspelen/index.php?id=3893698183485086511>



Zelfstandige mobiliteit

Waar mijn vorige opmerking gaat over de 'andere' verkeersdeelnemers, gaat dit kopje over de mobiliteit van kinderen. Zelfstandige mobiliteit gaat over de leer- en ervaringsweg die kinderen vanaf hun vroege jeugd doormaken bij het leren oriënteren en verplaatsen in de publieke ruimte van stad en platteland. Mijn vakgenoten stedenbouwkundigen denken veelal dat de moderne mens voldoende heeft aan een smartphone voor zijn richtingsgevoel bij mobiliteit. Maar de huidige beweging naar natuurspeelplaatsen en meer contact met de natuur in de stad stelt dat we met de smartphone juist alle contact met de natuur om ons heen kwijtraken. Het antwoord op dit kwijtraken van het contact met de natuur in de stad is in de woorden van stadsvogelaar David Lindo (<https://theurbanbirder.com/>) heel simpel: "Look up!" oftewel: **Kijk omhoog!** En als het gaat om groene natuur: **Kijk om je heen!** Ook architectuur, afwisseling en vormgeving van de stad leer je zo veel beter te zien, te herkennen en te waarderen. En juist in de stad is het omgaan met verkeer een leertraject dat kinderen vanaf vroeg moeten kunnen leren door het ervaren daarvan.

In de agendabundel is dit begrip nergens gemunt of uitgewerkt. Terwijl Utrecht best wat ervaring heeft met dit onderwerp. Zelf gebruik ik vaak de wijk Lunetten⁴ als een voorbeeld waar kinderen al op relatief jonge leeftijd zelfstandig zonder begeleiding naar de bouwspeeltuin kunnen komen. Als je ergens bij de Chathams woont is het oversteken van de Simplonbaan een dingetje, maar daarna kun je de 1,3 km naar de speeltuin zelf lopen of fietsen zonder gevaarlijke oversteekpunten. Woon je op de Etna dan is het een tochtje van ruim 0,9km zonder gevaarlijke oversteek.

We weten van onderzoek uit de jaren 60-70 van de vorige eeuw dat het stapelen van woningen invloed heeft op de mate van buitenspelen van kinderen. Tot 4 bouwlagen was dat effect beperkt. Met dien verstande de een galerij-ontsluiting al gauw tot minder buitenspelen leidde. Vanaf de vijfde woonlaag zagen we een aanmerkelijke afname van buitenspelen. Soms gingen kinderen pas vanaf 9 à 10 jaar zelf naar buiten. Wat ondermeer een rol speelde was:

- enge winderige galerij met zware toegangsdeur naar de hal met trappen en/of lift;
- de knopjes voor de lift en de bediening in de lift op onbereikbare hoogte;
- zware deuren beneden, die enkel door een volwassene kan worden geopend;
- voor meisjes: te weinig sociale controle onderweg in het gebouw;
- eenmaal buiten is ook de hoeveelheid ruimte dichtbij de deur van belang (ff kijken, ff proberen, ff wat hier spelen voordat we verder durven gaan);
- de weg terug naar huis lastig te vinden (alle verdiepingen lijken op elkaar).

Zo bekeken gaat zelfstandige mobiliteit niet alleen over verkeer in het publieke domein, maar over de hele weg vanaf de voordeur van je appartement op de 12e verdieping naar de speelruimte hemelsbreed slechts 180 meter verderop. Dat kinderen in hun drang naar exploratie van hun omgeving/de stad zo weinig mogelijk in de weg gelegd wordt en dat gewoon omhoog kijken bij het buitengaan gewoon mogelijk is. Daarvoor hanteren we bij Speelruimte sinds jaar en dag het criterium dat de maaswijdte van barrières voor kinderen niet kleiner mag zijn dan 400x400m'. Voor de goede orde 400m' is iets van 4 tot 8 à 10 minuten lopen. Deze referentiemaat staat op gespannen voet met de vorige paragraaf. Met een zorgvuldige uitwerking kunnen beide wel bij elkaar gebracht worden.

Het toevoegen van zelfstandige mobiliteit is niet zo moeilijk of tegengesteld aan de geformuleerde uitgangspunten. Het past bij het kerndoel "Gezond gedrag in een groene omgeving" (zie: §6.1.1. Omgevingsvisie deel2) ⁽⁵⁾ en kan daar eenvoudig worden toegevoegd.

Groote speelplekken

Dit onderdeel heb ik niet in het gesprek ingebracht. Het komt naar boven na verdere bestudering van de agendabundel. In deel 2 van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone ⁽⁶⁾ wordt in §6.1.2 Spelen (zie blz 115 Omgevingsvisie deel2) ⁽⁷⁾ een schema gegeven van de planniveau's per leeftijdsgroep. Dit schema heeft de Raad van Utrecht in 1989 vastgesteld (zie: voetnoot 1):



Typ hier om tekst in te voeren

Het schema geeft niet alleen aan dat met het ouder worden van spelende kinderen het bereik toeneemt, maar ook dat het speelgedrag met de leeftijd kan verschuiven naar recreatief sportgedrag (basket, voetbal, skate, urban sports) en dus ook naar een groter wordend ruimtegebruik. Het schema zelf doet echter geen uitspraak over benodigd oppervlak en ik kan zo iets niet vinden in deel 2 van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone.

Op bladzijde 19 van het FO-IP Merwede ⁽⁸⁾ vindt u de paragraaf "Spelen Sporten En Bewegen" met daarin het volgende schema met wel de benodigde oppervlakten:

FORMEEL SPELEN IN BEPAALDE GEBIEDEN

- Geen speelgebied (doorvoer van auto's, fietsen, LEV)
- Informeel speelgebied
- Multifunctionele ruimte (3000m²)

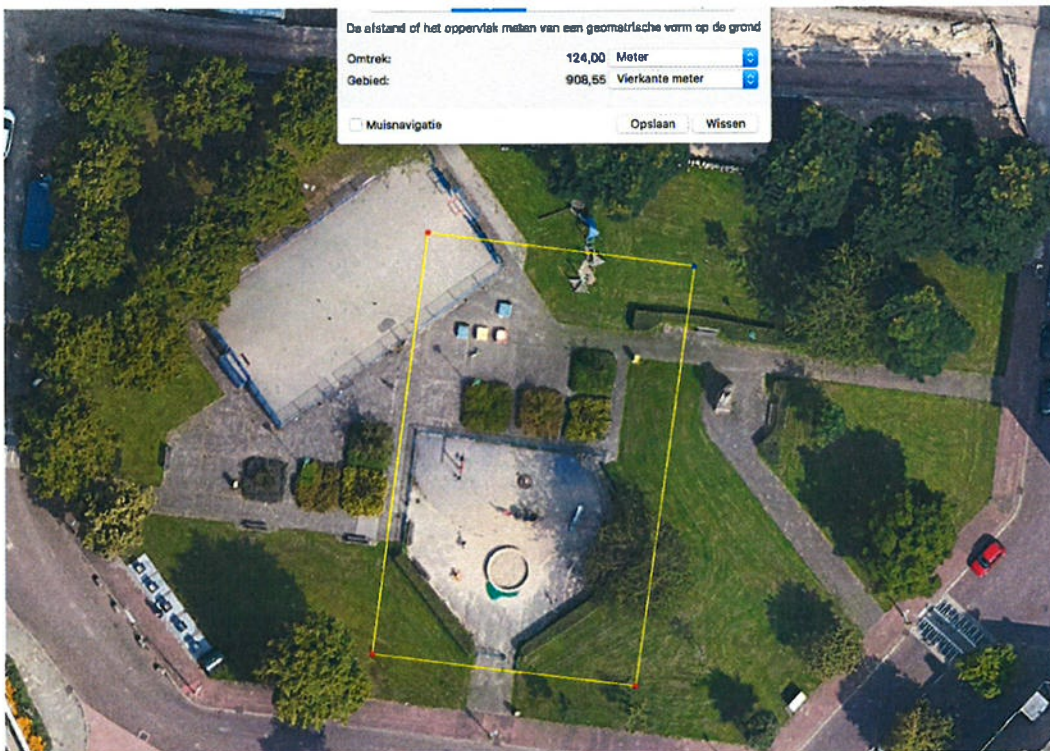
Formeel speelgebied

- Formeel spelen (900 m²)
- Formeel spelen - Pleinen (900 m²) 0-18 jaar
- Schoolplein (850 m²) 0-18 jaar
- Collectief spelen (binnentuin) 0-6 jaar
- Formeel spelen (500 m²) 0-12 jaar



Het schema geeft aan dat een grootte van 900m² zou volstaan voor een locatie op wijkniveau. In onze ervaring is dit veel te klein. Een locatie op wijkniveau functioneert goed als hier een combi wordt gevonden tussen bewegen, ontmoeten, spelen en sport. In dat laatste geval gaat het om breedtesport. Uitgaand van maten voor pleintjesvoetbal en basket en rekening houdend met vrije uitloop adviseren wij sinds jaar en dag een basismaat van 26x30 m'. Deze basismaat is ook heel geschikt voor streetstyle-skate, bmx en ook iets als een groepsworkout. Vaste doeltjes en/of baskets zijn niet echt nodig die kun je ook mobiel plaatsen voor een buurtsportevenement. Deze basismaat beslaat op zich al 26 x 30 = 780m² en bestaat in principe uit multifunctionele "open ruimte". Dan blijft er bij 900m² nog maar 120m² over voor overig "ingerichte ruimte".

Ter vergelijking: bij onze cursus speelruimtebeleid gaan wij met de cursisten regelmatig door de naast het hotel gelegen wijk Lombok (Utrecht). Een mooi voorbeeld van een voorziening op wijkniveau met sport naast spelen en ontmoeten hier is het Cremerplein. Op de volgende afbeelding ziet u dit plein (brutto ca. 3600 tot 4000m²) met daarop aangegeven een vlak 900m²:



luchtfoto Cremerplein Utrecht met vlak van ca. 900m² (Google Earth)

Met dit plaatje kunt u zien dat een vergelijkbaar programma voor een grote buurt-wijkspiegelplaats in het plan voor de Merwedekanaalzone lastig is te realiseren binnen de huidige randvoorwaarden en eisen. Ook kunt u op deze luchtfoto zien dat de locatie Cremerplein vrij is van doorgaande routes.

Een tweede punt van zorg bij de overige uitwerkingen in het FO-IP Merwede, naast de beperkte grootte van buurt- en wijkvoorzieningen, is het bijna geheel ontbreken van ideeën over het optreden en beperken/voorkomen van geluidsoverlast door het beweeg-, ontmoet, speel- en sportgeluid. Je zou enige afstand verwachten of eisen aan de gevelbekleding tegen rondkaatsen en versterken van geluid of het asymmetrisch plaatsen van de omringende gevels of vertanden hiervan (tegen rondzingen), naast de wel aanwezige ideeën over dempende bodemmateriële. Voor je het weet krijg je een situatie als bij het speelveldje in Nijmegen (zie: <https://www.binnenlandsbestuur.nl/bestuur-en-organisatie/nieuws/nijmegen-zit-klem-om-trapveld.11352980.lynkx>).

Groote schoolspeelplaats

Ook dit onderdeel komt pas na bestudering van de bundel naar boven. In het FO-IP Merwede zijn de schoolpleinen ca. 600 tot 850m². Er wordt van uit gegaan dat er 3m²/leerling verharding nodig is. Dat op zich is overigens minder dan vrije uitloopkippen hebben (<https://speelruimte.nl/buitenspelen/index.php?id=4967246743930293917/vrijeuitloopkippen-krijgen-meer-ruimte>).

Bij een leerlingaantal van meer 200 tot 300 leerlingen (afhankelijk van de pleingrootte) is spelen in shifts een voorwaarde om ongelukken op het plein te voorkomen. Dat moet ook iets betekenen voor de schoolgebouwen. Immers bij 300 leerlingen moeten er tijdens de shift 150 leerlingen naar binnen en tegelijkertijd 150 naar buiten:

- zijn de deuren en gangen breed genoeg?
- zijn er meerdere deuren? Zodat de stromen naar buiten en binnen gescheiden kunnen worden?
- en is er gedacht aan gedeeld gebruik na schooltijd?
- en kan tijdens lesgeven het openbaar gebruik van het plein door de school worden beperkt? (ivm met afleiden van de les). De school moet er wat over te zeggen hebben tijdens lesgeven.
- en wat betekent een te klein plein voor de naschoolse opvang? Blijven dan niet teveel kinderen binnen uit vrees voor de drukte op het plein?

Sociale veiligheid binnenterreinen

Zowel bij de presentatie op 18 mei als op diverse plaatsen in de agendabundel is sprake van een gedeeltelijke openbare functie van de binnenterreinen. Hoe de gedeeltelijke toegang wordt gerealiseerd (overdag toegang - avond en nacht gesloten) is mij niet duidelijk. Utrecht heeft ervaringen met al dan niet toegankelijk maken van binnenterreinen (Lunetten, Witte Vrouwen etc.) en zou die ervaringen in dit geval moeten evalueren en hier toepassen. In Lunetten zijn in de loop van de jaren 90 achteraf na de oplevering nog behoorlijk wat (kostbare) beheersmaatregelen genomen met betrekking tot de scheidingen voor en achter. Ook zijn er uiteindelijk schuttingen toegestaan, op plekken waar ze eerst waren verboden, om inbraken via achterkanten verder te voorkomen⁹.

Procedure belangenbehartiging van BOSS tijdens het proces.

Tot slot een pleidooi om gedurende het gehele ontwikkelingsproces een persoon of instantie de rol van master/regisseur/ te geven op het gebied van Bewegen, Ontmoeten, Spelen en Sport. Deze regie-rol zou niet alleen beperkt moeten zijn tot enkel het openbaar domein, maar juist ook daar waar het private over gaat in gemeenschappelijke ruimtes en het semi-openbare. Denk bijvoorbeeld aan de routing van buiten terug naar binnen, terug naar huis. Hoe maak je dat herkenbaar voor kinderen? En kun je ook zonder hulp van je ouders naar buiten en straks weer naar binnen? Krijg je de deur van de galerij open? En kun je bij het knopje van de lift. En waar kun je straks een hut bouwen? En waar kun je voetballen of waar ga je met vriendinnen zitten kletsen? Daar moet je voortdurend aandacht voor vragen op alle niveaus van de uitvoering gedurende de hele rit van het ontwikkelproces. Want uiteindelijk bepalen de kinderen zelf waar en wat ze spelen.

Namens Stichting Speelruimte
en OBB-Ingenieurs,

juli 2021



Eindnoten:

- 1  werkte in 1986 als stedenbouwkundige voor Stichting Ruimte (Bouwcentrum Rotterdam) mee aan: Naar een speelruimteplan Utrecht ; Beleidsrapportage van het onderzoek naar de speelruimte in de buurten en wijken /  ; in opdracht DOW, Afd. Openluchtrecreatie & Groenvoorzieningen, Stichting Ruimte ; Rotterdam, juni 1987
- 2 in de agendabundel is dit blz 87
- 3 in de agendabundel is dit blz 158
- 4 door mij rondgeleide leden van <https://ipaworld.org/> vonden deze wijk een Child-friendly neighbourhood. Een Unesco-prijs-waardig.
- 5 in de agendabundel is dit blz 155
- 6 in de agendabundel begint dit op blz. 44
- 7 in de agendabundel is dit blz. 158
- 8 in de agendabundel is dit blz. 1582
- 9 Creating Defensible Space / Oscar Newman, New York, 1966 - zie ook: https://en.wikipedia.org/wiki/Defensible_space_theory