

Axioma's

Oude mensen zwakste schakel in woonomgeving

MAAIKE GALLE EN MARIJN VAN DER WAGT

Zo lang mogelijk zelfstandig blijven wonen, het is al jaren een sacrosanct uitgangspunt van het ouderenbeleid. Zorgvoorzieningen en huisvesting worden er op afgestemd. Maar wat de lokale overheid te vaak over het hoofd ziet is de fysieke gesteldheid van de woonomgeving. Is de doorsnee woonomgeving wel geschikt voor oude mensen, die nog op hoge leeftijd willen deelnemen aan het dagelijkse leven? Hoe begaanbaar is de omgeving, hoe bereikbaar de voorzieningen, met de sociale veiligheid voor ouderen? Onderzoek in vier uiteenlopende woonwijken laat zien op welke kenmerken van de woonomgeving gelet moet. Goed ontwerp, goed onderhoud en kleinschaligheid, daar gaat het om.

Meneer de Vries is 82 jaar en woont in de eengezinswoning waar hij ooit met zijn gezin woonde. Nu is hij weduwnaar en al jaren met pensioen. Sommige van zijn vrienden heeft hij nog, andere zijn overleden. Autorijden doet meneer de Vries zelden. Fietsen is te gevaarlijk. Als hij de deur uit gaat is dat meestal te voet. Meneer de Vries heeft een slechte heup en loopt met een stok. Voor een kop koffie met kennissen, voor een potje klaverjassen en om de boodschappen te doen blijft hij daarom het liefst dicht bij huis.

Naarmate mensen ouder worden neemt de betekenis van de woonomgeving in hun leven toe. Ze werken niet meer, hun sociale netwerk wordt kleiner doordat generatiegenoten sterven, ze zijn niet meer zo mobiel, autorijden, fietsen en lopen worden

moeilijker, hun energie en gezondheid neemt af, hun actieradius wordt kleiner en hun wereld krimpt in *1. Maar bijna negentig procent van de ouderen woont net als meneer de Vries nog steeds zelfstandig *2 en voor deze mensen is de woonomgeving het toneel waar hun dagelijkse leven zich afspeelt. Daar doen ze de boodschappen, daar hebben ze hun sociale contacten en daar verpozen ze. Die woonomgeving moet dan wel begaanbaar zijn en de voorzieningen bereikbaar en toegankelijk, ook voor hen wier tred onzeker is geworden.

Juist bewoners die een wandelstok, rollator, rolstoel of scootmobiel gebruiken om ergens te komen vormen een goede maatstaf om een woonomgeving te testen op geschiktheid voor oude mensen. Zij zijn immers de zwakste schakel; als de woonom-

geving fysieke tekorten vertoont zijn zij de eersten die er last van hebben.

WOONZORGZONE

Steeds meer gemeenten geven zich rekenschap van de komende vergrijzing *3 en gaan aan de slag, ook op het terrein van de woonomgeving. Het meest vergaande traject is het inrichten van een woonzorgzone, waarin zorgcentra, seniorenwoningen en medische voorzieningen voor ouderen in samenhang worden gepland, meestal in een wijk die al flink is vergrijsd. Natuurlijk zijn dit goede initiatieven. Maar daarmee wordt maar een klein deel van de doelgroep van zelfstandig wonende ouderen bereikt; het is niet waarschijnlijk dat grote aantallen oude mensen speciaal naar zo'n zone zullen verhuizen *4. Vandaar dat gemeenten beter al hun wijken aan

een kritisch onderzoek kunnen onderwerpen. Wij onderzochten vier woonwijken op de fysieke staat van de woonomgeving en de afstand tot dagelijkse voorzieningen. Daarvoor kozen we woonwijken die van elkaar verschillen in bebouwing en bouwperiode en in ligging binnen de stad. We hebben de wijken ter plekke geobserveerd, gesproken met plaatselijke beleidsmakers en vertegenwoordigers van oudere bewoners, en gebruik gemaakt van lokale onderzoeksgegevens en de RuimteMonitor van het Ruimtelijk Planbureau (RPB). Bestudeerd werden het historische stadscentrum van Purmerend, de suburbane naoorlogse buitenwijk IJpelaar in Breda, de naoorlogse hoogbouwwijk Oostgaarde-Noord in Capelle aan den IJssel en het landelijk gelegen dorp Voorst *6.

Als de woonomgeving het toneel wordt waar zich het dagelijkse leven gaat afspelen is een eerste vereiste dat oude mensen zich daar kunnen bewegen zonder te struikelen of te vallen. En zonder dat het al te veel energie kost om ergens te komen en het liefst ook zonder de hulp van anderen. In alle vier bestudeerde wijken is er voor gezorgd dat de mensen niet stoep of stoep af hoeven met de rollator of de rolstoel. Meestal is de stoeprand her en der verlaagd of voorzien van een hellingbaantje. Eleganter is de oplossing van een verhoogd wegdek zodat er helemaal geen hoogteverschil meer is. Ook waren overal de stoepen breed genoeg om er met de rollator of rolstoel langs te kunnen. De mooiste bestrating lag in het historische centrum van Purmerend waar een vlakke klinker is gebruikt, maar in

datzelfde centrum zijn ook delen geplaveid met kinderhoofdjes en die zijn een ramp voor de rollator, evenals de schuine stoepen die we daar aantreffen. In het Capelse Oostgaarde-Noord was de bestrating vooral oud en slecht onderhouden. De tegels zijn op sommige plaatsen verzakt, liggen los en er groeit onkruid tussen dat bij regen glad wordt. Dit was ook de enige wijk waar we zwerfvuil aantreffen rondom de vuilnisbakken die pal naast de hellingbaan naar de supermarkt waren geplaatst, een obstakel voor rollatoren en rolstoelen. In de IJpelaar in Breda is juist speciaal aandacht geschonken aan begaanbaarheid, verlichting en veiligheid. Ouderen hebben daar in samenwerking met de gemeente ouderenroutes uitgezet, bijvoorbeeld tussen ouderenwoningen en de supermarkt. Deze routes zijn op regelmatige afstand gemarkeerd met een speciale stoeptegels waarop een gele voetstap staat afgebeeld. In

diezelfde wijk hebben actieve ouderen de winkels in het winkelcentrum beoordeeld op toegankelijkheid voor de rolstoel. Goedgekeurde winkels zijn van duidelijk zichtbare stickers voorzien. Daarbij bleek dat winkels die bij een keten horen van hun hoofdkantoor weinig speelruimte krijgen om een verkeerde inrichting aan te passen. Zelfstandige winkeliers konden gemakkelijker gehoor geven aan de wensen van ouderen. Ook elders spannen bewoners zich in voor hun woonomgeving. Bewoners in Oostgaarde-Noord, de wijk met de meeste gebreken, organiseren jaarlijks een 'Opgaardendag' waarop zij de hele wijk een opknabbeurt geven aan gespoord door muziek en lekker eten. En de sleetse openbare ruimte in Oostgaarde-Noord contrasteerde opvallend met de keurig verzorgde voortuinen waardoor de wijk toch aangenaam oogde. Bij collectieve zelfredzaamheid moet wel worden aangetekend dat het initiatief

meestal van een kleine groep relatief jongere ouderen komt. Kortom, een goede begaanbaarheid vraagt inzet van zowel ontwerpers van de openbare ruimte als de gemeentelijke diensten. Ontwerpers moeten zorgen voor brede stoepen, zo min mogelijk hoogteverschil, vlakke klinkers voor de bestrating en goede verlichting. De gemeente moet zorgen voor reparatie en onderhoud: onkruid verwijderen, verzakkingen en losse tegels repareren en de straat vrijwaren van zwerfvuil. Ook kan de gemeente initiatieven van bewoners om de woonomgeving te verbeteren ondersteunen en stimuleren.

SUPERMARKT EN APOTHEEK

Bij het dagelijkse leven horen ook dagelijkse voorzieningen als supermarkt, bakker en apotheek waar bewoners zonder al te veel moeite naar toe kunnen gaan. Bij bereikbaarheid denken we aan de afstand tot voorzieningen, aan barrières onderweg

en aan de moeite die het kost om voorzieningen binnen te komen. De afstand tot dagelijkse voorzieningen zou voor oude mensen die daar te voet of met rollend materieel heen moeten niet meer dan 300 meter moeten zijn *7. In de bestudeerde wijken lag inderdaad het merendeel van de woningen binnen een straal van 300 meter *8 van winkels, huisarts, apotheek of gezondheidscentrum. In Breda is het zelfs bewust beleid om winkelcentra als uitgangspunt te nemen voor de planning van woningen voor ouderen *9. Twee van de drie hoogbouwflats in Oostgaarde-Noord liggen echter buiten de straal van 300 meter en juist één van die flats wil de gemeente speciaal voor ouderen inrichten. Oostgaarde-Noord heeft al niet zo veel voorzieningen en wat er is, dreigt te verdwijnen. Een paar winkels waren al dicht getimmerd en vervangers voor de binnenkort gepensioneerd huisartsen zijn ook moeilijk te vinden. In de toekomst

kunnen oude mensen daar dus problemen mee krijgen. In het dorp Voorst gaat men het plaatselijke verzorgings-tehuis de Benring deels ombouwen tot bejaardenwoningen die dan ook net buiten de straat van 300 meter liggen. Maar Voorst heeft een veel groter probleem met bereikbaarheid. De N345 van Zutphen naar Deventer loopt door het hart van het dorp en oude mensen ervaren deze drukke weg als een enorme barrière. Er is over de hele lengte van het dorp slechts één zebrapad en dat heeft geen stoplicht. De meeste voorzieningen liggen aan de weg,

maar hebben nauwelijks parkeergelegenheid of manoeuvreerruimte. Dat betekent dat een deel van de voorzieningen voor oude mensen moeilijk te bereiken is. De supermarkt bijvoorbeeld ligt voor de bewoners van de Benring aan de verkeerde kant van de weg.

BANKJES

Bereikbaarheid hangt samen met actieradius en die kan worden vergroot wanneer er onderweg bankjes zijn om uit te rusten. Dat is minder eenvoudig dan het lijkt. Bankjes zijn vaak ook aantrekkelijk voor jongeren en hun gedrag wordt door de omgeving al gauw als a-sociaal ervaren met tot gevolg dat ouderen de bankjes mijden en omwonenden actie gaan voeren om de bankjes te laten verwijderen. De ouderenroute in Breda had om deze reden minder bankjes dan oorspronkelijk de bedoeling was. Bij het winkelcentrum in Capelle waren sommige bankjes de vaste plek voor rondhangende alcoholisten, waar oude

mensen ook niet tussen gaan zitten. Ouderen met een rollator zijn minder afhankelijk van bankjes want zij kunnen op hun rollator zitten. Bankjes in overdekte winkelcentra zijn voor oude mensen ideaal, niet alleen om uit te rusten, maar ook om eens even gratis onder de mensen te zijn. De drie stadse wijken hebben alle drie een overdekt winkelcentrum waarvan de geschiktheid voor oude mensen echter sterk verschilt. In Breda en Purmerend zijn ze goed te bereiken met liften en roltrappen, terwijl het winkelcentrum uit de jaren vijftig in Oostgaarde-Noord eigenlijk niet berekend is op mensen die geen trappen kunnen lopen. De hellingbanen zijn omslachtige omwegen en de ingang tot de lift en de roltrap bevinden zich midden in de slecht verlichte, verwaarloosde en vuile parkeergarage onder het gebouw. Kortom: bereikbare dagelijkse voorzieningen zijn cruciaal voor zelfstandig wonende ouderen. Oude mensen zijn geen bewoners van

de netwerkstad. Prachtige winkelmalls aan de rand van de stad liggen buiten hun bereik. Dat maakt oude mensen kwetsbaar voor ruimtelijke ontwikkelingen die leiden tot het verdwijnen van voorzieningen uit de woonwijk. Hier ligt misschien wel de lastigste opgave voor de vergrijzing. Gemeenten zullen in elk geval hun ouderenwoningen moeten plannen binnen 300 meter van goedlopende winkels voor de dagelijkse voorzieningen. Andersom, het plannen van winkels bij ouderenwoningen, is een stuk lastiger omdat winkels meer klanten nodig hebben dan alleen

ouderen. Bij drukke wegen zijn veilige oversteekplaatsen naar voorzieningen wel het minste waar een gemeente voor zou moeten zorgen. Ontwerpers moeten goed opletten bij het maken van rustpunten voor ouderen in de openbare ruimte omdat die vaak ook hangjongeren of zwervers aantrekken. In de veilige omgeving van een winkelcentrum met bewakingspersoneel zijn de bankjes voor ouderen juist een potentieel ontmoetingspunt.

VERKEERSVEILIGHEID EN VERVOER

Oude vrouwen achter de rollator of bij de bushal-

te zijn zo langzamerhand een vertrouwd straatbeeld geworden. Dit zou wel eens typerend kunnen zijn voor deze generatie waarvan veel vrouwen nooit een rijbewijs hebben gehaald. Bij volgende generaties zijn ook de meeste vrouwen ervaren automobilisten die wellicht vaker zullen overstappen op een elektrisch voortgedreven scootmobiel wanneer autorijden niet meer gaat.

Hoe dan ook, oude mensen blijven deelnemen aan het verkeer en zijn daar de kwetsbaarste groep*10. In de vier bestudeerde wijken was de openbare weg meestal rustig, ruim en overzichtelijk ingedeeld. Drukke wegen hadden gescheiden fietspaden en stoplichten. In de smalle straten van het historische centrum van Purmerend was weinig ruimte voor fietsers, maar dit werd toch niet als gevaarlijk ervaren*11. De meeste veiligheid bood het wandelgebied in het centrum van Purmerend. Oude mensen zijn niet meer zo snel en hun reactievermogen gaat achteruit. De andere

verkeerdeelnemers moeten daarop bedacht zijn. In de IJpelaar is het stoplicht voor de supermarkt waar veel bejaarden oversteken om die reden extra beveiligd met een bewegingsmelder die automobilisten tijdig waarschuwt. Kwalijke uitzondering is de verkeerssituatie in het centrum van Voorst. De N345 dwars door het dorp is niet alleen gevaarlijke om over te steken, maar bij het ontwerp van het wegprofiel is ook duidelijk geen voorrang gegeven aan de veiligheid van oudere fietsers en voetgangers. Op grote stukken ontbreekt het trottoir. Voetgangers lopen noodgedwongen op het fietspad. De scheiding tussen het fietspad en de rijbaan bestaat uit zogeheten 'varkensruggen' die voor bejaarde fietsers in het donker verraderlijk zijn. Voor oude mensen die niet meer kunnen fietsen of autorijden is het OV meestal ook niks. De haltes zijn te ver, ze hebben moeite met in- en uitstappen of de frequentie is te laag. Andere vormen van collectief vervoer

zijn veel geschikter. Uit de interviews blijkt dat ouderen gebruik maken van de boodschappen-taxi, de ouderentaxi of de regiotaxi. Ouderen die nog wel auto rijden (of gereden worden) klagen over te weinig parkeerplaatsen voor invaliden en dat ze toch nog ver moeten lopen naar de ingang. De openbare ruimte zal vooral overzicht moeten bieden, zoals een duidelijke afscheiding tussen fietspad, stoep en rijbaan. Verder kunnen gemeenten erop letten dat oversteekplaatsen tijdig zichtbaar zijn voor de automobilist. Maatregelen tegen on-

gewenst parkeren, zoals paaltjes en andere lage obstakels zullen moeten worden getoetst op veiligheid voor fietsende ouderen.

ONTMOETING EN SOCIALE VEILIGHEID

De wereld van oude mensen krimpt in. Hun sociale netwerk wordt kleiner evenals hun actieradius. Het gevolg is dat ze ook voor hun sociale contacten meer aangewezen raken op hun woonomgeving, want veel verder komen ze niet meer. De tea-room in winkelcentrum De Eggert in Purmerend leek wel een verzamel-

punt voor oppasoma's met kinderwagens en om elf uur 's ochtends zat het café er ook al vol met oude mensen. Overdekte winkelcentra zijn kennelijk geliefd bij oude mensen. Het is er nooit slecht weer, er is altijd vertier, er is sociale controle en men komt er lotgenoten tegen. De markt, autovrije winkelstraten, het cafetaria, de lunchroom en het dorps huis blijken ook bij uitstek geschikte ontmoetingsplaatsen. Bij winkelcentrum De Terp in de Capelse wijk werkten de buitenpleintjes niet als zodanig. Ze lagen niet genoeg in de loop,

maakten een verwaarloosde indruk en lagen er verlaten bij, terwijl het binnen gezellig was. Parken en plantsoenen bleken ook weinig geschikt voor oude mensen om te verpozen. Er is te weinig beschutting, er zijn te weinig bankjes, of ze zijn onvoldoende zichtbaar vanaf de

openbare weg waardoor men zich niet veilig voelt, of de bankjes zijn in beslaggenomen door jongeren waarbij oude mensen zich niet op hun gemak voelen.

Ouderen voelen zich al gauw niet veilig, waardoor hun leefwereld soms nog verder inkrimpt *12. Ze mijden hangplekken van jongeren en zo ontstaan er stukken woonomgeving waar ze niet meer komen. De hoogbouw in de hoogstedelijke wijk vonden oude mensen eveneens om veiligheidsredenen geen aantrekkelijke plek om te wonen, hoewel deze flats speciaal voor ouderen werden opgeknapt. Maar de bewoners hadden een slechte naam, er is kleine criminaliteit en in de krant stond dat er bewakingscamera's zouden worden opgehangen. Dan haken oude mensen al snel af. Terwijl vergelijkbare hoogbouw in de sub-urbane wijk juist zeer geliefd was bij de lokale bejaarden, omdat er geen trappen zijn, maar vooral ook omdat ze er bijna iedereen kenden, wat een vertrouwd gevoel geeft.

Ouderen hebben kortom behoefte aan sociaal contact maar wel in een veilige omgeving. Dat is te bereiken met sociale controle en een goed ontwerp. Ontmoetingsplekken in de openbare ruimte moeten aangenaam beschut zijn maar niet *unheimlich* afgezonderd, ze moeten vertier bieden, maar niet de drukte van hangjongeren. Agenten, stadswachten en bewakingsdiensten

kunnen conflicten tussen gebruikers van de openbare ruimte voorkomen en het gevoel van veiligheid versterken. Ouderen voelen zich gauw bedreigd door het onbekende. De gemeente zou daarom ook moeten investeren in vertrouwde tussen oude bewoners en overige buurtbewoners.

NOTEN

- *1 van der Meer 2006; van Dugteren 1999;
- *2 In 2003 woonde 11,9 % van de ouderen boven de 75 jaar niet zelfstandig (Brouwer 2004).
- *3 Op dit moment is 6,5% van de bevolking boven de 75 jaar. In 2025 zal dit 9,3% zijn. Maar de vergrijzing is ongelijk verdeeld. Met name de plattelands gemeenten zullen in de toekomst het percentage 75 plussers bovengemiddeld zien stijgen. Zie www.ruimtelijkplanbureau.nl/Pearl 2006.
- *4 VROM-raad 2005; Kullberg & Ras 2004
- *5 Het onderzoek is verricht in de zomer van 2006 in het kader van onderzoek naar de woonomgeving van ouderen door het Ruimtelijk Planbureau
- *6 Voorst bij Apeldoorn
- *7 Sluijs e.a. 1992 en 1994; Neeskens 1994; de Bree 2003; Voogd 2005
- *8 hemelsbreed, dus de reële afstand kan langer zijn
- *9 Gemeente Breda 2002
- *10 kans per miljard km binnen bebouwde kom

	75+	55-75	totale bevolking	
dood		5,45	0,88	0,71
ziekenhuis		31,84	10,12	12,11
licht gewond		55,91	27,49	45,75

 Obv ovg en ongevalcijfers 1997-2002
- *11 Wellicht dat hier de shared space theorie van H. Monderman van toepassing is dat gedeelde ruimte vanzelf leidt tot voorzichtiger verkeersgedrag. Volgens recent onderzoek voelen jongeren zich overigens in het algemeen vaker onveilig dan ouderen. De plekken die zowel bij ouderen als bij jongeren het vaakst als onveilig wordt ingeschat zijn die met hangjongeren (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2006). Zie ook Kullberg en Ras 2004 en Maas-de Waal.