

de
OPPLUSKARAVAN

*Op naar een veilige en aantrekkelijke woonomgeving
die ouderen in staat stelt
langer zelfstandig te blijven wonen*

MENSenSTRAAT

Voor veilige en uitnodigende ruimte voor mensen op straat
www.mensenstraat.nl

INTRODUCTIE

Het is gewenst dat ouderen zo lang mogelijk zelfstandig kunnen blijven wonen. Dat is goed en gezond voor de betrokkenen. Bovendien vermindert het de hoeveelheid zorgbehoefte, met de bijbehorende kosten voor de overheid en de burgers. Hierover bestaat brede consensus.

Langer thuis wonen vraagt aanpassingen in de zorg en in de huisvesting. Maar niet alleen op die terreinen. Er is ook aandacht nodig voor de woonomgeving. Een voorwaarde voor ouderen om langer in beweging te blijven, sociale contacten te onderhouden en je eigen huishouding te voeren, is dat ook zij de woonomgeving als begaanbaar, veilig en aantrekkelijk ervaren.

Op veel plaatsen in het land zijn al initiatieven genomen ter verbetering van de veiligheid en bewoonbaarheid binnenshuis om daardoor meer woningen beschikbaar te krijgen waar ouderen zelfstandig kunnen blijven wonen. Daarbij wordt de term 'opplussen' gebruikt. De maatregelen houden echter op bij de voordeur. Ook voor de woonomgeving is 'opplussen' noodzakelijk. MENSenSTRAAT presenteert hier een voorstel om dat systematisch aan te pakken: de 'Oppluskaravaan'. De eerdere notitie van MENSenSTRAAT 'Ouder worden in je eigen buurt' heeft hiervoor als basis gediend (zie bijlage).

EEN VEILIGE EN AANTREKKELIJKE WOONOMGEVING

Vriendelijke straten maken de woonomgeving aantrekkelijker.

Om ouderen in beweging te houden en zelf boodschappen te laten doen is het belangrijk dat straten vriendelijk zijn en dat men zich er 'thuis' voelt. Dat vraagt, onder andere, voldoende ruimte voor voetgangers en fietsers, goede verzorging van het openbaar groen en ruimte voor privé elementen (zoals gevelbeplanting en bankjes). Bovendien moet men zoveel mogelijk voorkomen dat foutgeparkeerde auto's en her en der geplaatste fietsen de doorgang bemoeilijken.

Verkeersveiligheid

Wat betreft verkeersveiligheid is het oversteken van wegen met druk en/of snel rijdend verkeer het grootste probleem. Oversteken op dertig km straten is niet veilig genoeg, bij een aanrijding door een auto is de kans op overlijden al 5 a 10%. Soms zijn bescheiden maatregelen voldoende om de oversteekmogelijkheden te verbeteren (bijvoorbeeld door halverwege de oversteek een rustpunt te maken waardoor je het verkeer makkelijker overziet en je sneller een veilig punt bereikt).

Valongevallen

Er is de afgelopen decennia vrij veel gebeurd om de verkeersveiligheid te verbeteren, maar de 'eenzijdige' valongevallen zijn daarbij grotendeels buiten beeld gebleven. Bij senioren bestaat een grotere kans op complicaties na een valongeval. Uit cijfers van VeiligheidNL blijkt dat jaarlijks 11.000 voetgangers van 65+ voor spoedeisende hulp bij het ziekenhuis belanden als gevolg van een val en dat er 3.300 worden opgenomen in het ziekenhuis. Hierbij zijn de valongevallen die behandeld worden door huisartsen en fysiotherapeuten nog niet meegerekend. Dat dit soort ongevallen tot nu toe onderbelicht is gebleven, komt onder meer doordat ze niet meegeteld worden in de verkeersongevallenstatistiek wanneer er geen rijdend verkeer bij betrokken is. Zeker nu we willen dat ouderen langer zelfstandig in de eigen buurt blijven wonen – en het percentage oudere voetgangers dus sterker toeneemt dan het percentage ouderen binnen de bevolking als geheel – wordt het tijd om meer aandacht aan dit probleem te besteden.

Kostenreductie

Gemeenten hebben direct baat bij een kostenreductie ten gevolge van minder ongevallen.

Behalve directe kosten (behandeling op SEH of in ziekenhuis) zijn er kosten voor de nazorg (kortlopende of langdurige thuiszorg, huishoudelijke hulp, aanpassingen in huis etc.). Deze laatste kosten komen vanaf 2015 voor een belangrijk deel voor rekening van gemeenten (VeiligheidNL, 2014).

Bij de gemeenten ligt een sleutelrol

Door de verschuiving van bestuurlijke verantwoordelijkheden op het terrein van de zorg dreigen we uit het oog te verliezen dat de regie op het gebied van huisvesting al langer bij de gemeenten ligt en dat de verzorging van de woonomgeving - met name ontwerp, aanleg en onderhoud van straten en openbaar groen - al vanouds een kerntaak is van het lokale bestuur.

De 'OPPLUSKARAVAAN'

Het doel

Het doel van de 'Oppluskaravaan' is het zodanig aanpakken van de woonomgeving dat de aanwonenden - met name de ouderen - deze ervaren als begaanbaar, veilig en aantrekkelijk. Systematisch wordt een buurt met relatief veel zelfstandig wonende ouderen en/of de route van zo'n buurt naar centra met dagelijkse voorzieningen (zoals winkels, huisartsen, halte van openbaar vervoer) aangepakt.

Rol MENSenSTRAAT

MENSenSTRAAT heeft in de aanloop de rol van expert en inspirator en mogelijk ondersteuner en landelijke coördinatie. Later in de pilot verschuift de rol naar borging van de opgedane kennis bijvoorbeeld in de vorm van een publicatie.

Te zetten stappen in de gemeente

Fase 0 Raadsbesluit

Goedkeuring van de aanpak door de raad. Hierbij wordt bepaald, welke straten/routes het eerst aan de beurt komen, welke budgetten beschikbaar zijn voor eenvoudige maatregelen en welke wethouder aanspreekbaar is (in de pilot neemt ons contact in de desbetreffende gemeente het initiatief voor het raadsvoorstel).

Fase 1. Inventarisatie, uitvoering eenvoudige maatregelen

Straat voor straat worden problemen en suggesties van aanwonenden, andere straatgebruikers en geïnteresseerde lokale groepen verzameld. Die worden meegenomen in een schouw door vaklieden van de gemeente (bestrating, groen, wijkagent) samen met enkele buurtbewoners. In overleg met de verantwoordelijke wethouder wordt dan bepaald welke zaken snel uitvoerbaar zijn. Die zaken worden vervolgens zo snel mogelijk uitgevoerd. Voor sommige zaken (zoals snoeien en bomen planten) wordt uiteraard rekening gehouden met de daarvoor geschikte seizoenen.

Fase 2. Verdergaande maatregelen

Sommige suggesties die, vanwege extra budgetten en/of uitgebreide inspraak en besluitvorming, meer tijd vergen worden uitgevoerd in een tweede fase. Zie achteraan de uitwerking van fase 1 en 2.

Effecten

Als initiatiefnemers vanuit MENSenSTRAAT zijn wij van mening dat hierdoor op een snelle en effectieve manier een belangrijke bijdrage kan worden geleverd aan de dubbele doelstelling:

- bevordering van de kwaliteit van leven van vele ouderen en

- vermindering van de druk op de zorguitgaven.

Dat maakt het opstarten van een dergelijke aanpak belangrijk en urgent. Bovendien hebben gemeenten hierbij alle belang nu er zoveel nieuwe zorgtaken/uitgaven op hun schouders komen te rusten.

Kernpunten:

- Scherpe begrenzing naar buurt en/of route en in tijd (straat voor straat, korte doorlooptijd).
- Beperking tot de aanpak van de woonomgeving.
- Gebundelde aanpak van de inventarisatie en de uitvoering: groen, gevelgroen, kleine reiniging, bestrating, palen en verkeersborden, bankjes, verlichting, fietsparkeren, e.d., bijvoorbeeld middels een omgevingsmanager.
- Kortere lijnen bij inspraak en uitvoering.
- Meer betrokkenheid en verantwoordelijkheid op uitvoerend niveau.
- Afstemming op de planning van aanverwante projecten, zoals het opplussen van huisvesting en aanpassingen in zorgvoorzieningen. Begin bij alreeds opgepluste wooncomplexen, binnenkort op te plussen woningen, omgeving voorzieningen, verbindingen met centra. Routes kunnen met elkaar verbonden worden tot 'pluslinten'.
- Mogelijkheden voor wethouder en andere bekende prominenten om als ambassadeur naar voren te komen.
- Aanknopingspunten voor kortlopende buurtactiviteiten als 'Opzoomerdag', 'Burendag', Straatspeeldag, 'Geveltuinendag', 'BuurtBarbeque', informatie over de WMO e.d.
- Start in 2015

PILOT PROJECT

Om te testen hoe zo'n aanpak het beste kan worden uitgevoerd en georganiseerd lijkt een Pilot Project in een beperkt aantal gemeenten de aangewezen weg. Op basis van de resultaten en de evaluatie van de werkwijze, kosten/baten etc. kan dan wellicht een langer durende Programma Oppluskaravaan worden ontwikkeld en uitgevoerd, waarbij ook de rol van gemeente, Rijk, evt. provincie en maatschappelijke partners beter kan worden gedefinieerd.

Het pilotproject moet een daarbij een flitsende impuls geven: een snelle herinrichting op een of twee sleutellocaties per gemeente geeft een referentiekader dat daarna kan dienen als inspiratie. Het concept kindlint kan hier als voorbeeld dienen.

Op basis van bestaande en onderzochte contacten wordt voorgesteld voor zo'n Pilot Project een keus te maken uit de volgende gemeenten / locaties:

- Stichtse Vecht (Loenen)
- Delft
- Schiedam
- Rotterdam
- Eindhoven (zorgcomplex Doornakkers)
- Haarlem
- Utrecht

FINANCIEN EN START

Uitgangspunt is dat de kosten van herstel en het uitvoeren van standaard maatregelen (zoals verlaging/afschuiving van trottoirbanden, verlichting, fietsenrekken, zitplekken, geveltuintjes en afvalbakken) komen uit de normale gemeentelijke budgetten, de lopende begroting voor met name het onderhoud van bestrating, groen en straatmeubilair.

Bovendien wordt ervan uitgegaan dat het opplussen van de woonomgeving op niveau wordt gehouden en geborgd in de gemeentelijke meerjarenbegroting.

Om het project aan te jagen wordt van de Rijksoverheid een bijdrage gevraagd voor de iets verdergaande verbeteringen in fase 2. Gedacht wordt aan een verhouding 50%: 50% voor rijk:gemeenten van de uitvoeringskosten. Gemeenten hebben momenteel weinig ruimte voor investeringen, aangezien zij op grondposities flink (hebben) moeten afboeken.

Landelijke projectleiding en projectsecretariaat

Voorts wordt van het Rijk een bijdrage verwacht in de landelijke ondersteuning van de gemeentelijke initiatieven, vanaf het opstarten van het project tot en met de kosten van het verzamelen van gegevens en het informeren over de effecten van de gezamenlijke projecten. Concreet betekent dit kosten voor project leiding, verslaglegging en communicatie (gedurende het gehele project). MENSenSTRAAT dient hierbij te worden toegerust om haar kennis in te zetten en over te dragen.

Met deze uitgangspunten moet het mogelijk zijn om reeds in de loop van 2015 te starten met de projecten.

DE OPPLUSKARAVAN, uitwerking fase 1

Problemen en suggesties zijn de insteek

Te vaak worden projecten voor het aanpakken van de woonomgeving vanachter het bureau opgesteld. Beter is een schouw ter plaatse waarbij vaklieden en bewoners gezamenlijk de problemen en mogelijkheden bezien. Dat vraagt om een systematische aanpak waarbij straat voor straat aan de beurt komt.

Voorkom dat zaken onnodig worden opgehouden door teveel werkterreinen aan elkaar te koppelen in één totaalplan dat veel overleg kost met onzekere realisatiekansen.

Een aanpak met een korte doorlooptijd per straat biedt een goede gelegenheid om, naast de schouw, ook suggesties te vragen aan de andere mensen die in de betreffende straat wonen en werken en aan geïnteresseerde lokale groepen (denk aan buurtorganisaties en winkeliersverenigingen, maar ook aan lokale afdelingen van belangengroepen, zoals ouderenbonden, de Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland en organisaties van mensen met een lichamelijke handicap).

Gezamenlijke aanpak vaklieden

Een groepje vaklieden op de terreinen:

- *bestrating,*
- *groen,*
- *openbare verlichting,*
- *verkeersborden en*
- *reiniging*

krijgt de taak om straat voor straat de woonomgeving op te knappen door kleine reparaties en kleine verbeteringen, zoals een extra boom, een bankje, een fietsenrek, extra verlichting en ruimte voor geveltuintjes. Via de schouw leren zij te kijken met het oog van de kwetsbare voetganger. Desgewenst is coaching door MENSenSTRAAT en VeiligheidNL mogelijk.

De groep werkt binnen bestaand beleid en door het gemeentebestuur in fase 0 gestelde kaders:

- *welk soort straten/buurten/routes eerst,*
- *wat zijn de budgetten en beschikbare uren,*
- *wie is de projectwethouder,*
- *wie is de omgevingsmanager*

Regelmatig contact met de projectwethouder is nuttig om de vaart erin te houden. Bovendien biedt het goede gelegenheid om eventuele verdergaande voorstellen (fase 2.) aan het gemeentebestuur voor te leggen. De projectwethouder is hierbij bestuurlijk verantwoordelijk voor het project, de omgevingsmanager de ambtelijk trekker.

Parallel activiteiten

Het Opplussen van de woonomgeving kan goed aanhaken bij het opplussen van woonruimte. Niet alleen door de directe omgeving op te knappen, maar ook door een of twee routes naar voorzieningen (zoals winkels, huisartsen en haltes van het openbaar vervoer) aan te pakken als 'pluslint', die voorbeeld is voor volgende routes; al vast één radiaal van een heel stel spaken.

VeiligheidNL kan, samen met ouderenorganisaties, aanhaken met activiteiten gericht op preventie van valongevallen en training om de gevolgen van dergelijke ongevallen te beperken.

Bovendien is het project een goede aanleiding voor het organiseren van buurtactiviteiten, zoals 'Opzoomerdag', Straatspeeldag, Geveltuintendag of Buurtbarbeque.

DE OPPLUSKARAVAN, uitwerking fase 2 (verdergaande maatregelen)

In fase 1. gaat het om maatregelen die betrekkelijk snel uitgevoerd kunnen worden. Maar vaak is het gewenst ook verdergaande maatregelen te overwegen om de straat/route veilig en aantrekkelijk te maken. Denk daarbij aan:

- *Verbetering van de oversteek van een drukke weg (bij voorbeeld door het aanbrengen van 'vluchtheuvel' in het midden van de weg);*
- *Verbreiding van te smalle trottoirs*
- *Verbetering van het fiets parkeren, om te voorkomen dat her en der staande fietsen de doorloop belemmeren en om fietsen beter te kunnen vastbinden;*
- *Andere verkeerscirculatie in de wijk;*
- *Meer bomen en/of extra zitgelegenheid om even uit te rusten en een praatje te maken;*
- *Een terrasje bij het winkelcentrum*
- *.....*

Zulke maatregelen zullen veelal meer tijd vergen, vanwege extra budgetten en/of uitgebreide inspraak en besluitvorming. Dergelijke suggesties kunnen in fase 2 afgewogen worden.