

Rapportage project 1.4 Beleidsmatige dilemma's

23 mei 2017



Inhoudsopgave

Rapportage project 1.4 Beleidsmatige dilemma's	1
1. Rapportage	3
1.2 Opdracht	3
1.3 Verkenning	3
1.4 Opbouw rapportage	4
2. Methode	5
2.1 Procedurebeschrijving	5
2.2 Theorie data interpretatie	6
3.Resultaten	8
3.1 Dagelijkse behoeften	10
3.2 Mobiliteit	11
3.3 Vervoersmiddelen	14
3.4 Verbetering buurt en mobiliteit	15
3.5 Argumentenkaart	15
3.6 Conclusie	16
4.Bibliografie	17
5.1 Bijlage 1 Interview Maaïke, SOOP	18
5.2 Bijlage 2. Interview Chris Vonk, Rover	19
5.3 Bijlage 3 Interview Marlies Steverink, buurtsprek uur Plantagebuurt	20
5.4 Bijlage 4 Beate Sisenop & Moniek Brok	21
5.5 Bijlage 5 Tabellen	22
5.6 Bijlage Interview Rover – Transcript	29

1. Rapportage

Voor u ligt het eindrapportage van het project 1.4 'uitvoering publieke domeinen', uitgevoerd door studenten van de opleiding bestuurskunde op de HvA. Dit rapportage geeft de resultaten van het eindrapportage weer, een argumentenkaart en een conclusie. In de bijlagen kunt u de interviews doorlezen.

Amsterdam heeft zich in 2015 aangesloten bij het project van de World Health Organization (WHO) genaamd Age-Friendly Cities. Dit is een project dat draait om steden die bij de inrichting van hun publieke ruimte aandacht besteden aan kwetsbare bewoners, zoals ouderen. Deze steden streven ernaar een ouderenvriendelijke stad te ontwikkelen voor alle groepen ouderen. De ouderen worden soms zelf ook betrokken in het proces, zodat zij uiteindelijk goed kunnen functioneren in ook de grote en drukke steden, waar Amsterdam er dus een van is. In opdracht van de Ouderen Adviesraad Amsterdam (OAR), zijn wij de afgelopen weken ook bezig geweest met dit project. De OAR komt op voor de belangen van ouderen in Amsterdam en heeft zelf ook in een aantal buurten al onderzoek gedaan door middel van een buurtschouw.

In het vorige blok gaf de OAR ons de opdracht om 150 enquêtes onder ouderen van 70+ af te nemen. De enquêtes die wij gebruikten voor ons onderzoek werden geleverd door de OAR. Ook stelde de OAR ons onderzoeksgebied vast (Plantage- en Weesperbuurt) en gaven zij aan welke doelgroep er precies ondervraagd moest worden. Door middel van de enquêtes kan gemeten worden hoe ouderenvriendelijk o.a. de Plantagebuurt in Amsterdam Centrum is en waar de belemmeringen liggen voor de ouderen.

1.2 Opdracht

In dit blok (1.4) wordt de data van blok 3 verwerkt. Van de belangrijkste resultaten van blok 3 worden verschillende grafieken gemaakt, zodat het duidelijk wordt wat er uit het onderzoek van blok 3 is gekomen. Op basis van de resultaten worden er stellingen geformuleerd. Deze stellingen worden in een argumentenkaart onderbouwd met voor –en tegen stellingen

De argumenten voor de stelling zijn onderbouwd door vier verschillende interviews die zijn afgenomen. Het eerste interview was met Maaïke van den Burg. Maaïke is een oudere vrouw, 81 jaar, die al 25 jaar in de Plantagebuurt woont. Zij heeft ons veel verteld over de belemmeringen die zij ervaart in de Plantagebuurt en mogelijke oplossingen. Het tweede interview werd gehouden met de belangenorganisatie Rover. Meneer Vink werkt bij het adviesbureau Rover en weet veel af over het openbaar vervoer in Amsterdam. Het derde interview werd gehouden met een oudere dame die in de Plantagebuurt woont en het laatste interview werd gehouden met Beate Sisenop, die ons veel heeft verteld over de huisvesting van ouderen in Amsterdam.

De interviews die zijn afgenomen worden gebruikt voor de onderbouwing van de argumenten. De interviews zorgen voor een kwalitatief onderzoek, want er wordt veel diepgaande informatie vrijgegeven. Door de interviews zijn we meer te weten gekomen over de achterliggende gedachten van bijvoorbeeld de afschaffing van tramlijnen en de huisvesting van ouderen.

1.3 Verkenning

Uit onderzoek is gebleken dat ouderen langer in hun eigen buurt blijven wonen, naarmate ze ouder worden. De buurt blijft belangrijk voor diverse vormen van sociale verbondenheid. Buurtgerichte relaties vormen vaak een alternatief voor individuen die weinig of geen toegang hebben tot sociale netwerken buiten de buurt. Daarnaast zijn ouderen die over minder economische hulpbronnen beschikken afhankelijker van de cohesie in de buurt.

Daarnaast blijven ouderen meer in de buurt, omdat ze een emotionele band hebben met de buurt. Ouder worden wordt vaak geassocieerd met een toenemende intensiteit van gevoelens ten aanzien van de buurt. Deskundigen noemen dit 'plaatsgevoel en buurthechting'. Het is een positieve, affectieve link tussen een individu en een specifieke plaats die geassocieerd wordt met individuele ervaringen of met een gemeenschappelijk gevoel. De plaats waarmee men zich verbonden voelt, wordt dan een component van de persoonlijke identiteit. (Buffel, Demeere, De Donder, & Verté, 2011)

De vergrijzing in de grote steden kan leiden tot isolement en eenzaamheid van ouderen omdat de openbare ruimte ingericht is op de behoeften van de jongere gebruikers en niet op de ouderen (OECD, 2015). Zo ook in de Plantage- en Weesperbuurt, waar eigenlijk vooral veel studenten te vinden zijn, met een aantal gevolgen voor de inrichting van de openbare ruimte. Het aantal fietsen op de stoep zouden bijvoorbeeld voor ouderen een belemmering in de openbare ruimte kunnen vormen. Het uiteindelijke doel van het project is dan ook het creëren van een stad waarin oudere bewoners het fijn vinden om in te leven en gezond en actief ouder kunnen worden.

1.4 Opbouw rapportage

In dit rapportage komt als eerste de procedurebeschrijving aan bod. Vervolgens wordt er door middel van wetenschappelijke bronnen uitgelegd waar dit onderzoek over gaat. Tenslotte worden de resultaten weergegeven, aan de hand van grafieken en box plotten. In de bijlagen kunt u de interviews vinden die zijn gebruikt voor dit onderzoek.

2. Methode

2.1 Procedurebeschrijving

Voor dit project moesten wij 150 enquêtes verkrijgen in de wijk Plantage –en Weesperbuurt. Het verkrijgen van de hoeveelheid enquêtes verliep moeizaam. Er zijn namelijk nauwelijks zorginstellingen voor ouderen in de buurt. Wel is er een verzorgingstehuis voor dementerende en psychiatrische ouderen. Na een paar telefoongesprekken en mailverkeer hebben wij bij het Sarphatihuis een afspraak kunnen maken. Joke van Unen, de opdrachtgever, heeft hiervoor gezorgd. Het Sarphatihuis wilde eerst niet dat wij daar enquêtes zouden afnemen, omdat heel veel ouderen instabiel zijn en niet meer of weinig naar buiten komen. Door haar telefoontjes heeft ze de juiste contactpersoon bereikt en daarmee hebben we een afspraak kunnen maken. Hier hebben we in totaal maar 6 enquêtes kunnen afnemen, omdat veel ouderen niet meer mobiel zijn.

Ook was er een ouderenontmoetingsplek, de SOOP. De SOOP is een organisatie die draaiende wordt gehouden door vrijwilligers uit de buurt. Ze geven daar cursussen voor ouderen in de buurt en je kan er ook een kopje koffie komen drinken. Nadat we een afspraak hadden gemaakt konden we ook hier enquêtes afnemen. Het afnemen van de enquêtes verliep zeer soepel waardoor we ongeveer 20 enquêtes hebben kunnen afnemen in een korte tijd. De mensen bij SOOP waren zeer behulpzaam, maar uiteindelijk hebben ze onze wekelijkse komst geweigerd. Er zijn voor dit project al andere onderzoeken geweest die ook enquêtes hebben afgenomen bij de ouderen in SOOP. De leiding van SOOP vond dat het te druk werd voor de ouderen die vaak naar SOOP gaan. We zijn daarom niet meer naar SOOP gegaan voor enquêtes.

Onze trekker Carien Stephan heeft onze projectgroep goed begeleid. Zo heeft ze meerdere malen contactgegevens doorgegeven van mensen die we konden contacteren. Bij de meeste mensen zijn we persoonlijk langs geweest. Hierdoor hebben we meerdere enquêtes verzameld van mensen die we niet snel op straat tegen zouden komen. Dit is zeer positief voor de resultaten van het onderzoek. Ook zijn we door Carien in contact gekomen met het Occohofje. Nadat we een afspraak hadden gemaakt met de contactpersoon van het Occohofje, hebben we ongeveer 20 enquêtes kunnen afnemen.

De overige enquêtes hebben we afgenomen door passanten in de wijk aan te spreken. We hebben bij de Albert Heijn gestaan, de Plantage-Middenlaan, waar Artis is te vinden en de lokale apotheek. Dit proces is erg moeizaam verlopen. Zo zijn we meerdere malen de buurt in geweest met relatief tegenvallend resultaat. Veel ouderen mensen zijn moeilijk te vinden op straat en niet iedereen wil meewerken. Mensen die wel willen meewerken moeten ook nog eens 70 plus zijn. Hierdoor wordt de doelgroep steeds kleiner. Ook is het lastig te peilen op wat voor tijdstippen ouderen op straat te vinden zijn en moet je geluk hebben met het weer. Toch hebben we de meeste enquêtes verkregen via passanten. Zo hebben we nog een totaal van 105 enquêtes weten te behalen.

Het afnemen zelf liep in het begin een beetje stroef, maar hoe meer enquêtes je afneemt hoe handiger je erin wordt. Door een goede 'band' te creëren vertellen de respondenten meer en krijg je daardoor ook betere antwoorden. Een goede band creëren kan niet echt in zo'n korte tijd maar door een grap te maken breek je wel het ijs. Ook kan je het gevoel overbrengen aan de respondent dat je echt benieuwd bent naar zijn mening en ervaringen. Daardoor krijg je ook betere antwoorden en dat is vooral te merken bij de open vragen.

In het begin begonnen wij steeds de gesprekken met de vraag 'mag ik u iets vragen? '. Dat bleek al snel geen goed idee. Door deze vraag bied je mensen een 'uitweg', zonder dat zij weten wat je wilt

vragen. Na de constatering besloten wij om meteen het gesprek te starten door meteen met de deur in huis te vallen. Wij stelden geen vraag meer, maar stelden ons voor als studenten van de HvA die onderzoek doen naar de mobiliteit van ouderen. Na deze aanpassing is het aantal mensen die 'nee' flink geslonken. Ook waren er sommige mensen die zeiden dat zij te weinig tijd hadden. Bij zulke weigeringen hebben wij altijd benadrukt dat wij er snel doorheen kunnen gaan en dat wij dit doen om mobiliteit te verbeteren van ouderen waar zij ook bij horen.

2.2 Theorie data interpretatie

Voor het project hebben wij kwantitatieve data verzameld door enquêtes af te nemen bij onze doelgroep. Kwantitatieve data zijn numerieke gegevens. Dat kunnen getallen zijn met eigen betekenis zoals een bedrag in euro's of een numerieke score zoals een stelling met een antwoordschaal van 1 t/m 5. Bij ons is dat beide het geval. De analyse van kwantitatieve data kan op twee manieren gebeuren: theorie gestuurd of data gestuurd. Theorie gestuurde analyses zijn gericht op het statistisch toetsen van vooraf opgestelde hypothesen. Bij data gestuurde analyse is er sprake van het 'uitnuttten' van een dataset, waarbij tal van analyses worden uitgevoerd op zoek naar alle mogelijke patronen en verbanden tussen variabelen die tot nieuwe theoretische inzichten kunnen leiden (Thiel, 2015).

Onze analyse is data gestuurd, omdat wij vanuit onze data verbanden gaan zoeken tussen verschillende variabelen. Onze data hebben wij ingevoerd in het computerprogramma SPSS. SPSS bevat tal van statistische analysetechnieken en kan grote aantallen data van grote aantal respondenten aan. Voordat wij de data hebben ingevoerd hebben wij eerst een codeboek gemaakt waar alle scoremogelijkheden vastgelegd zijn. Het codeboek geeft een overzicht van alle variabelen in een onderzoek, met de bijbehorende waarden. In figuur 1 is een deel van het codeboek te zien. Vervolgens hebben wij de data ingevoerd in een datamatrix. Een datamatrix is matrix waarin de kwantitatieve data respectievelijk per variabele(kolom) en eenheid(rij) worden ingevoerd. De datamatrix gaan wij eerst inspecteren om fouten eruit te filteren. Ook gaan wij kijken of er extreem afwijkende variabelen zijn die ook wel 'outliner' genoemd worden. Eventueel gaan wij die eruit filteren. In figuur 2 is een deel van onze data matrix weergegeven (Thiel, 2015).

De data die wij hebben verzameld analyseren wij door gebruik te maken van gemiddelden, normaalverdelingen en kruistabellen. Door middel van kruistabellen proberen wij verbanden te zoeken tussen verschillende variabelen, waar wij de correlatie uit kunnen vaststellen tussen twee variabelen. De correlatie is een maat voor de samenhang tussen twee variabelen. De correlatiecoëfficiënt varieert van 0 tot 1, en hoe hoger de correlatie des te sterker de samenhang. Met behulp van het gemiddelde en de spreiding kan worden gecontroleerd of de gegevens normaal verdeeld zijn, daar wordt dan een normale verdeling van gemaakt. Daarnaast gaan wij een vergelijking maken tussen de steekproef en de populatie op relevante kenmerken zoals leeftijd en geslacht om de representativiteit van de steekproef te achterhalen. Op die manier kan worden vastgesteld op welke punten de steekproef afwijkt (Thiel, 2015).

Ook hebben we kwalitatieve data verzameld door middel van vier diepte-interviews. Deze interviews waren semigestructureerd, wat inhoudt dat ervan tevoren een topiclist of vragenlijst was opgesteld (Thiel, 2015). In de diepte-interviews zijn we verder ingegaan op de resultaten die uit ons enquête-onderzoek zijn gekomen om deze resultaten te verantwoorden en verduidelijken. Om onze resultaten verder te verantwoorden hebben wij gebruik gemaakt van aanvullende wetenschappelijke bronnen.

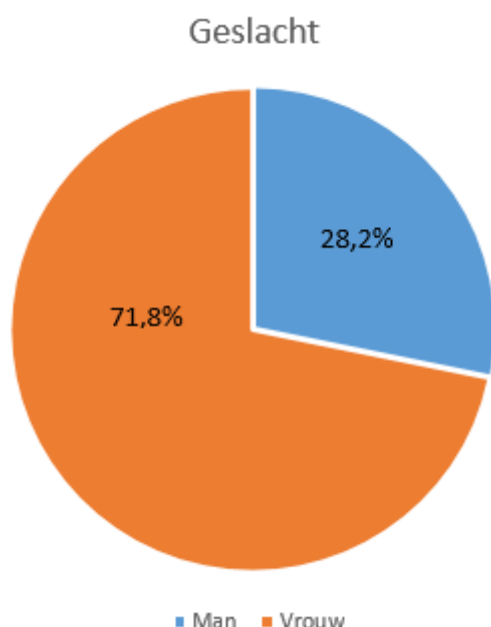
Figuur 1 Codeboek

Variable	Variable Information:
☒ Naam [Naam]	Tevredenheid_woning
☒ Respondentn...	Label: Ik ben tevreden met mijn huidige woning
☒ Postcode [Pos...	Type: F8
☒ Wat is uw gesl...	Missing Values: none
☒ Wat is uw leeft...	Measurement Level: Ordinal
☒ Burgelijke sta...	Value Labels:
☒ Woontype [Wo...	1 Helemaal mee eens
☒ Geboorteland ...	2 Mee eens
☒ In deze buurt k...	3 Mee eens noch oneens
☒ Ik ben tevrede...	4 Mee oneens
☒ Ik kan zelfstan...	5 Helemaal mee oneens
☒ Ik kan zelfstan...	

Figuur 2 Datamatrix

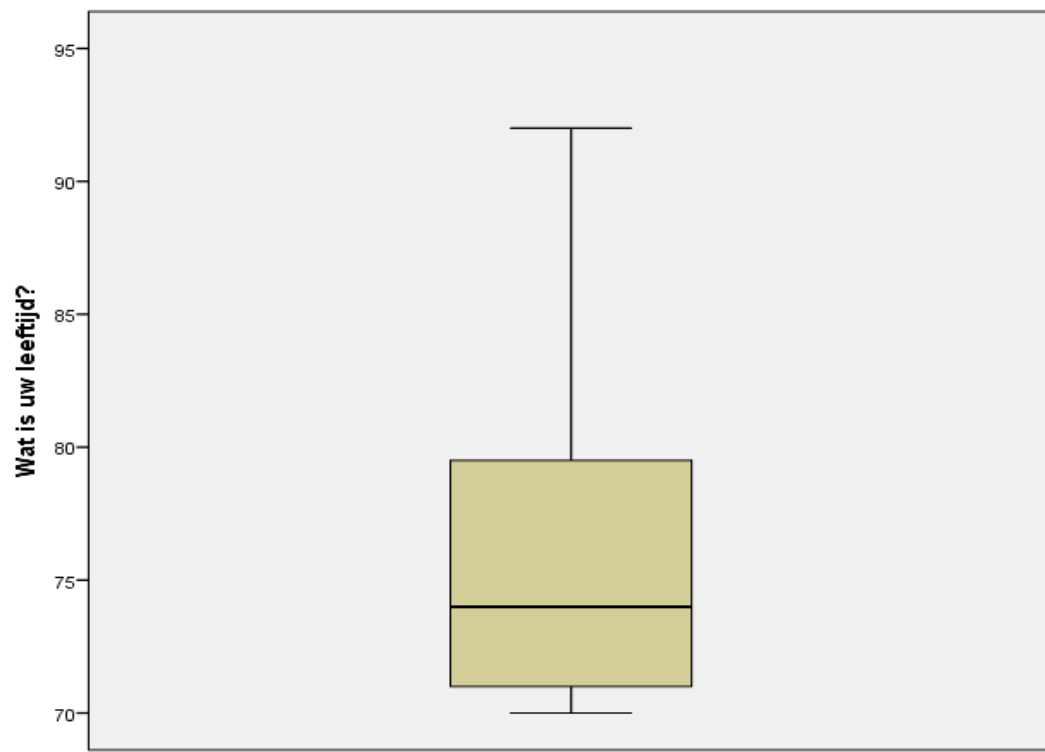
	Naam	Respondentn ummer	Postcode	Geslacht	Leeftijd
1	Anoniem	1	1065VE	2	72
2	Anoniem	2	1019BB	2	73
3	A.Haak	3	1018VG	2	89
4	van Driel	4	1051AW	2	74
5	Lok	5	1018CX	2	84
6	Kramer	6	1018WG	2	76
7	Vermeulen	7	1018	2	74
8	S. Jonges	8	1018PZ	2	73
9	Anoniem	9	1072EW	1	80

3.Resultaten



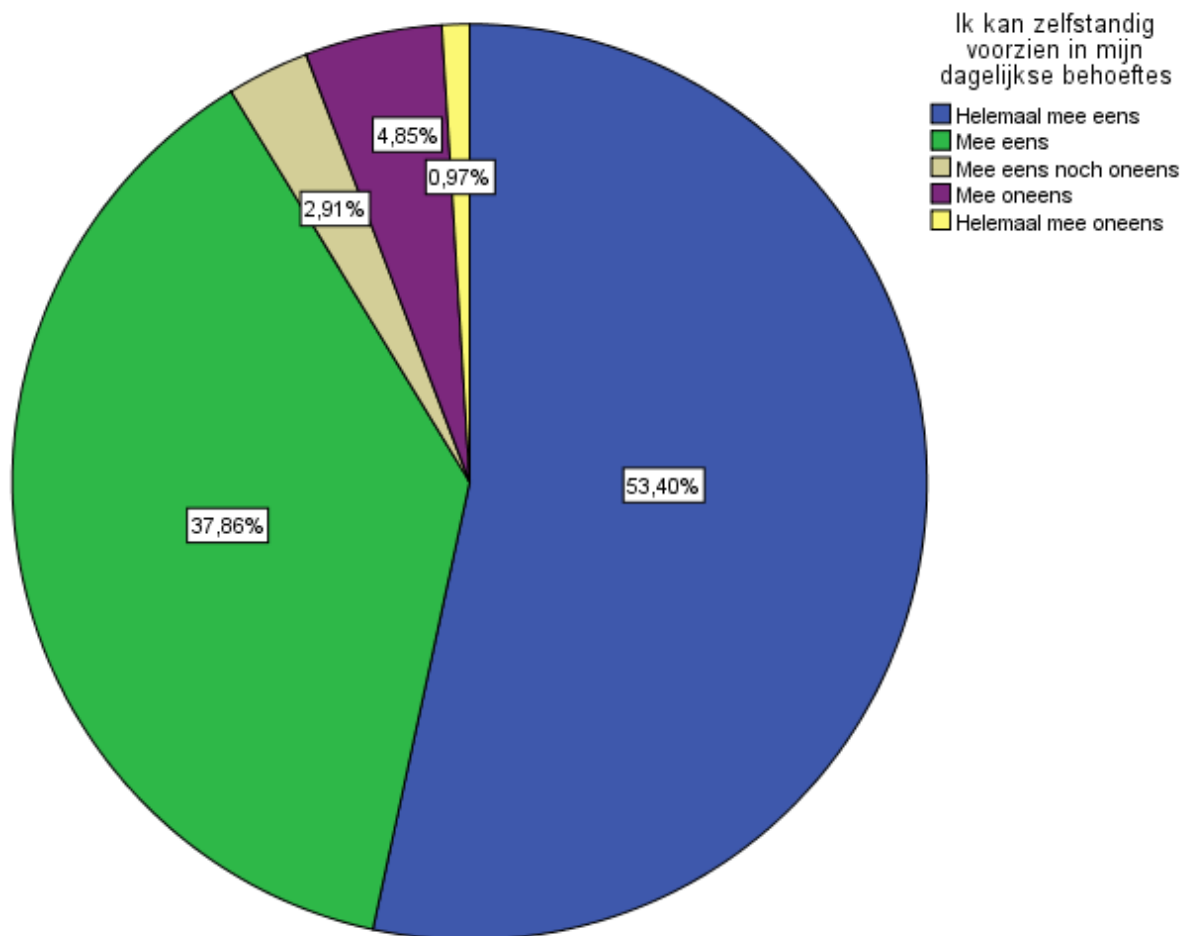
Zoals in de bovenstaande cirkeldiagram en tabel worden weergegeven hebben wij in totaal 103 ouderen kunnen enquêteren. Van deze 103 ouderen zijn 29 mannen en 74 vrouwen. Vrouwen zijn bij ons onderzoek dan ook oververtegenwoordigd. De leeftijd van deelnemers ligt tussen de 70 en 92 jaar, hiervan is de leeftijd groep van 70 ver weg de grootste. Zoals te zien in bijlage 5 figuur 5.7.

In de onderstaande box grafiek is de gehele verdeling van de leeftijd weergegeven. Elke box staat voor 25% van de ondervraagden. Hierin is te zien dat de helft van de ondervraagden onder de 75 jaar is en dat 25% van de ondervraagden tussen de 80 en 92 jaar zijn. Door deze verdeling te maken kan in een oogopslag gezien worden welke leeftijdsgroepen oververtegenwoordigd zijn binnen het onderzoek. Ook kunnen wij de antwoorden per vraag vergeleken met de leeftijden van de respondenten om verbanden te achterhalen.



3.1 Dagelijkse behoeften

In de onderstaande taartdiagram is te zien dat de meeste bewoners van de Plantagebuurt zich nog prima kunnen redden. Maar liefst 53,40% van de ondervraagden kan zich helemaal in de dagelijkse behoeftes voorzien. En 91,26% kan zich redelijk goed voorzien in de dagelijkse behoeftes.

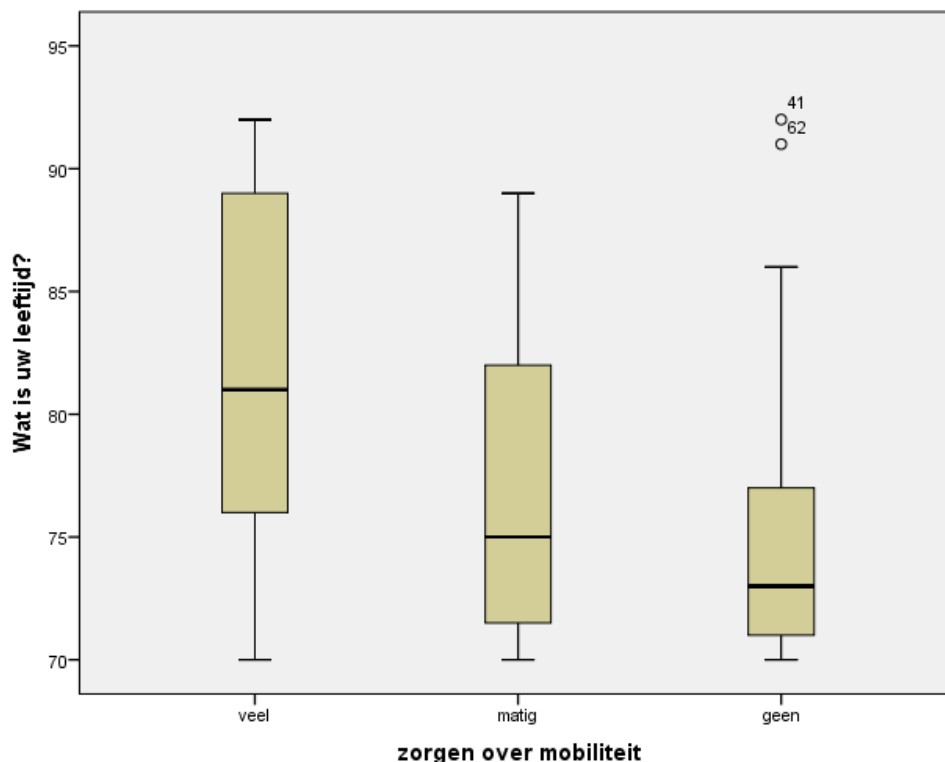


De grote meerderheid van de respondenten voelen zich dus nog zelfredzaam en kunnen voorzien in hun dagelijkse behoeften. Ingrid Doorten en Pauline Meurs (2015) verklaren deze bevindingen in 'Ruimte voor redzaamheid'. Doordat ouderen steeds langer thuis kunnen blijven wonen, moet ook de omgeving hierop worden aangepast, waardoor ouderen nog langer zelfstandig thuis kunnen blijven wonen (Doorten & Meurs, 2015). Ook beweren Doorten en Meurs dat ouderen zich op een hogere leeftijd nog goed en zelfredzaam voelen. De publieke ruimte moet daarom aangepast waardoor nog mobiel kunnen blijven zodat zij langer zelfstandig blijven (Doorten & Meurs, 2015). Sisenop en Brok (2017) gaven aan dat het aanpassen van woningen in het Centrum best lastig is, omdat er veel monumentale panden staan. Zelfs het plaatsen van een lift aan de buitenkant van de woning levert veel problemen doordat er dan met verschillende partijen gesproken moet worden die allemaal andere belangen hebben. Hierdoor wordt het een lang proces van onderhandelen (Sisenop & Brok, 2017).

3.2 Mobiliteit

Zorgen over mobiliteit					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
vali d	veel	6	5,8	5,8	5,8
	matig	27	26,2	26,2	32,0
	geen	70	68,0	68,0	100,0
	Total	103	100,0	100,0	

In de bovenstaande tabel zijn de zorgen van de ondervraagden over hun mobiliteit weergegeven. Hierin is duidelijk te zien dat meer dan de helft van de ondervraagden zich geen zorgen maakt over hun mobiliteit. Slechts 5,8% van de ondervraagden maakt zich zorgen over de mobiliteit. In de onderstaande box grafiek zijn de zorgen per groep verdeeld naar leeftijd. Hier is te zien dat mensen op een oudere leeftijd zich meer zorgen maken over hun mobiliteit dan mensen met een lagere leeftijd. Naarmate mensen ouder worden nemen de zorgen over hun mobiliteit toe, terwijl ook de groep 70-jarigen in elk antwoord vertegenwoordigd is. Toch kan dit door middel van bovenstaande tabel enigszins gerelativeerd worden, omdat er maar zes mensen zijn die zich echt zorgen maken over hun mobiliteit.



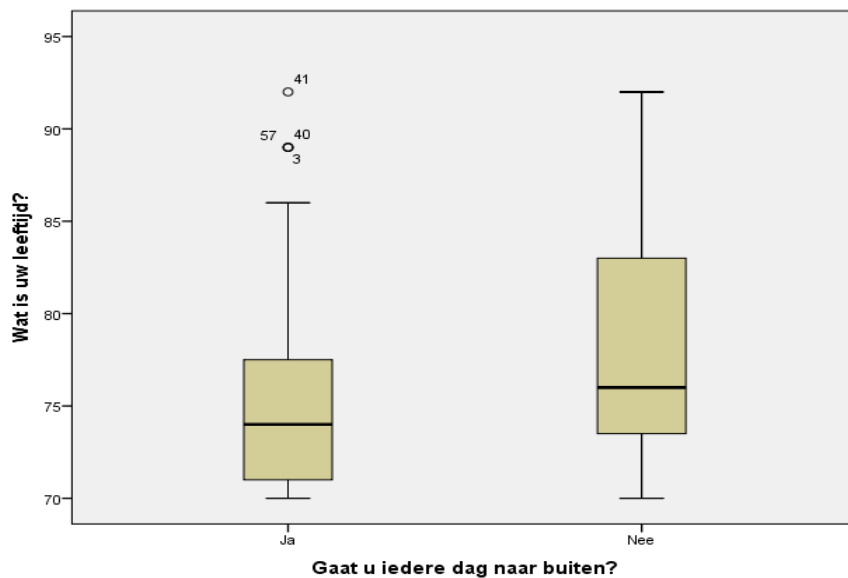
In de bovenstaande grafiek zijn ook enkele uitzonderingsgevallen weergegeven. In dit geval zijn het respondent 41 en 62.

Uit het diepte-interview met Marlies Steverink is gebleken dat de mobiliteit van de ouderen in de plantage buurt redelijk goed is. Wel zou de gemeente wat betreft het vrijhouden van het trottoir beter kunnen optreden. Zo zouden er minder fietsen gestald moeten worden en zouden de terrassen niet te groot worden. Dit is beide het geval in de Roeterstraat waardoor deze straat zeer slechte bewandelen is voor oudere mensen. Ook ligt er tenslotte een verzorgingstehuis aan de Roeterstraat (Steverink, 2017).

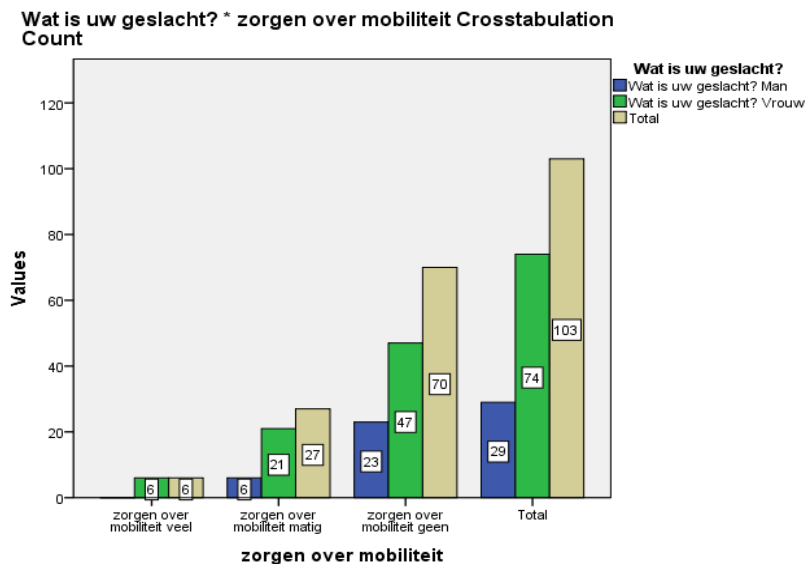
Case Processing Summary

Gaaf u iedere dag naar buiten?	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
Ja	87	100,0%	0	0,0%	87	100,0%
Nee	16	100,0%	0	0,0%	16	100,0%

In de bovenstaande tabel staat weergegeven hoeveel van de bevroagden iedere dag nog naar buiten gaan. Hierbij is duidelijk dat de grootste groep nog iedere dag naar buiten gaat. Namelijk 87 van de 103 ondervraagden. In de onderstaande box grafiek is dit weergegeven naar leeftijd. Hierbij is een duidelijk verschil te zien, de mensen die nee beantwoord zijn, zijn gemiddeld ouder dan de ouderen die ja hebben beantwoord. Er is een duidelijke samenhang te zien tussen leeftijd en het feit dat mensen niet meer elke dag naar buiten gaan. Voor het onderzoek is dit erg interessant en hangt dit samen met de zorgen over de mobiliteit. In beide gevallen is er een duidelijke samenhang naar voren gekomen tussen leeftijd en mobiliteit. Hierdoor zou je kunnen stellen dat mensen van hogere leeftijd minder mobiel zijn en zich daar ook daadwerkelijk zorgen over maken.



In de onderstaande grafiek staat aangegeven hoe mannen en vrouwen hebben geantwoord op de vraag hoeveel zorgen ze zich maken over de mobiliteit. Hierin is duidelijk te zien dat vrouwen zich verreweg meer zorgen maken over hun mobiliteit. Er kunnen 2 conclusies aan getrokken worden. Aan de ene kant kan er gezegd worden dat vrouwen sneller minder mobiel zijn dan mannen en aan de andere kant kan het ook zijn dat mannen minder snel zullen toegeven zich zorgen te maken over hun mobiliteit, of minder zorgen hebben omdat ze het accepteren. Dit is iets wat uit het onderzoek niet naar voren is gekomen.



3.3 Vervoersmiddelen

In welke mate is de fiets belangrijk? * Wat is uw leeftijd? Crosstabulation

Count		Wat is uw leeftijd?																				Tot al
		70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	88	91	92	
In welke mate is de fiets belangrijk?	minder belangrijk	6	2	3	1	3	1	6	3	1	1	3	3	1	3	2	2	3	2	1	2	49
	beetje belangrijk	2	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
	heel belangrijk	13	5	7	7	3	4	4	2	0	1	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	49
Total		21	7	10	8	6	6	11	5	1	2	5	3	1	4	2	2	3	3	1	2	103

Zoals in de bovenstaande tabel is weergegeven is er een grote tweedeling tussen het gebruik van fiets. Over het algemeen is de fiets of heel belangrijk of juist minder belangrijk. Een duidelijke trend die in de tabel naar voren komt is dat oudere mensen naarmate hun leeftijd stijgt steeds minder de fiets gaan gebruiken. Des te ouder de mensen worden wordt er ook steeds vaker aangegeven dat de fiets geen belangrijk vervoersmiddel is. Dit hangt waarschijnlijk samen met de fysieke gesteldheid van de ouderen. Autorijden is niet heel belangrijk voor de ouderen. Het meerijden met anderen is echter wel belangrijk voor de ouderen. Zie bijlage 5 voor meer informatie.

Voor het openbaar vervoer is dus een belangrijk vervoersmiddel. Verder gaan veel ouderen te voet op stap. Ouderen verplaatsen ze zich niet heel vaak meer over grote afstanden. Dit betekent dat de directe omgeving steeds belangrijker wordt voor ouderen. Dit kan komen door een beperkte fysieke staat, maar ook doordat er buiten obstakels te vinden zijn waardoor het voor ouderen moeilijk wordt om zich te verplaatsen.

Dit bleek ook uit het rapport 'Vergrijzing en ruimte' van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). De meeste ouderen blijven voor het gemak toch binnen de grenzen van hun nabije woonomgeving. (van Dam, Daalhuizen, de Groot, van Middelkoop, & Peeters, 2013). Dit heeft vaak te maken met de fysieke conditie die de ouderen hebben. Hierdoor kunnen ze minder grote afstanden overbruggen en minder lang onderweg zijn, waardoor ze ook minder vaak buiten komen. Uit ons onderzoek is ook gebleken dat de meeste ouderen elke dag wel een keer buiten komen. In het rapport 'Vergrijzing en ruimte'(2013) wordt hierover geschreven dat ouderen van 55 tot 65 jaar zich ongeveer 3,5 per dag naar buiten gaan en dat het aantal verplaatsingen buitenshuis per jaar met 5% afneemt bij ouderen boven de 70 jaar. Ouderen boven de 85 jaar komen nog maar 1 tot 1,5 keer per dag buiten (van Dam, Daalhuizen, de Groot, van Middelkoop, & Peeters, 2013).

Ook wordt in het rapport 'Vergrijzing en ruimte' vastgesteld dat ouderen minder zelfstandig gebruikmaken van de auto. Naarmate ouderen ouder worden, verplaatsen zij zich steeds meer te voet. De fiets wordt niet meer door heel veel ouderen gebruikt naarmate zij ouder worden. Dit bleek ook uit onze data (van Dam, Daalhuizen, de Groot, van Middelkoop, & Peeters, 2013).

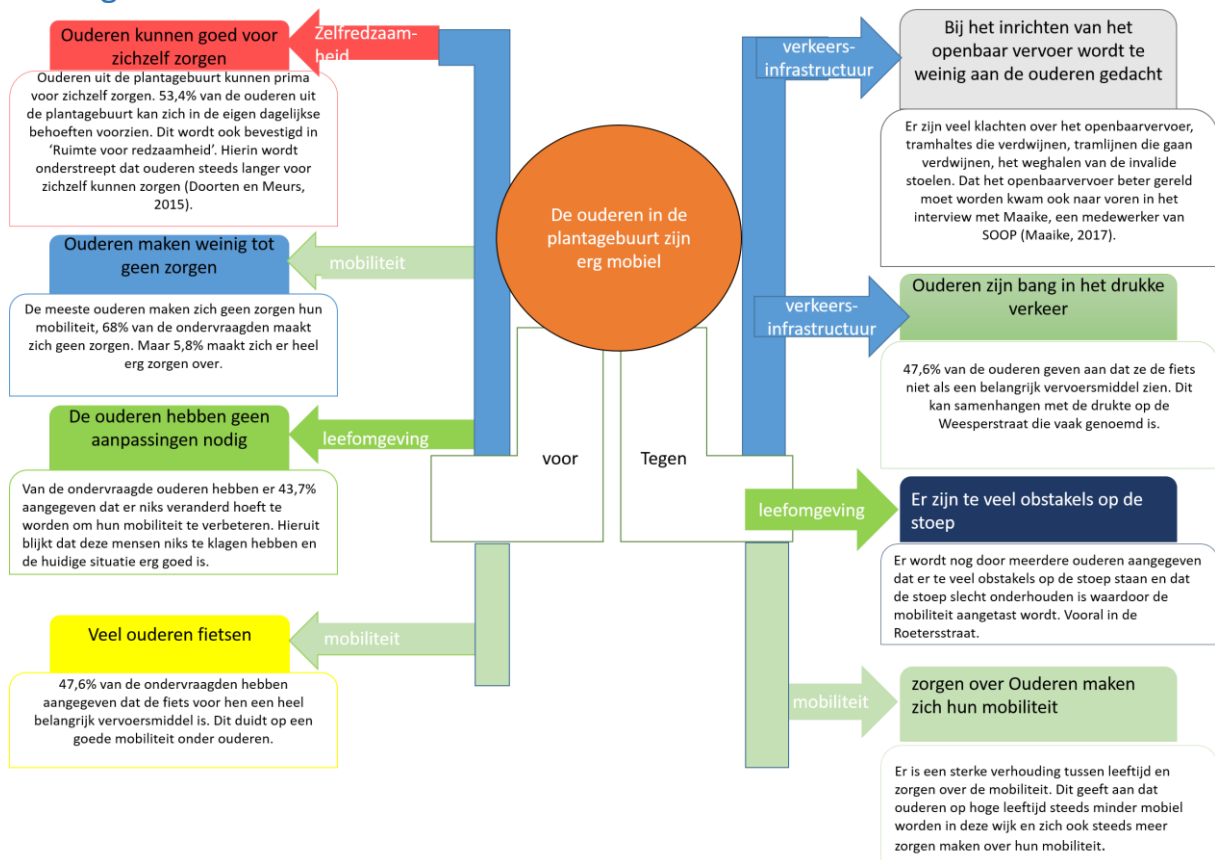
3.4 Verbetering buurt en mobiliteit

Als ouderen iets aan hun buurt zouden mogen veranderen komen er veel verschillende dingen naar voren die ze graag zouden willen aanpakken. Veel van de gegeven antwoorden gaan richting het openbaar vervoer, de drukte op de Weesperstraat en dat veel kleine ondernemingen uit de buurt zijn getrokken. Voor de volledige lijst van aanpassingen in de buurt kunt u kijken in bijlage 5 figuur 5.5.

In het interview met een medewerkster van de ouderen ontmoetingsplaats 'SOOP', vertelde ze ons dat ze het openbaar vervoer niet zo goed geregeld vindt (Maaïke, 2017). "Vroeger had je tramlijn 6, maar die is weggefallen. Dit was een hele goede verbinding die onder andere op de Roetersstraat, een centraal punt in de buurt stopte. Ondanks vele protesten is de lijn toch opgeheven." (Maaïke, 2017). Juist voor ouderen was dit jammer, want het openbaar vervoer is voor de meeste ouderen een belangrijk vervoersmiddel (Maaïke, 2017).

Ouderen uit de Plantagebuurt hebben aangegeven dat ze het openbaar vervoer erg belangrijk vinden. Op de vraag wat ouderen bij hun mobiliteit zou kunnen helpen wordt er erg vaak iets genoemd in verband met het openbaar vervoer. De antwoorden rondom het openbaar vervoer lopen echter ver uit elkaar. Zo zijn er verschillende mensen die de invalide stoelen terug willen, sommigen willen oude haltes terug, sommigen willen verhoogde tramhaltes om makkelijk in en uit de tram te kunnen, of goed werkende liften bij de metro. Hieruit kan opgevat worden dat voor ouderen het openbaar vervoer van groot belang is. Toch zijn er ook 45 ouderen die aangeven dat er niets is wat hun mobiliteit zou kunnen verbeteren.

3.5 Argumentenkaart



3.6 Conclusie

Al met al kan er gesteld worden dat het met de mobiliteit in de Plantagebuurt erg goed gesteld is. Mensen maken zich nauwelijks zorgen over de mobiliteit en de meeste mensen gaan elke dag nog wel naar buiten. Toch is er een duidelijk trend te zien dat mensen op hogere leeftijd minder mobiel worden en minder vaak naar buiten gaan. Om de mobiliteit van de ouderen in de Plantagebuurt te verbeteren zal er voornamelijk naar deze oudere groep gekeken moeten worden. Ook kwam naar voren dat de bewoners tram 9 en 14 willen behouden. Daarnaast vinden zij dat de Roetersstraat moeilijk begaanbaar is door alle fietsen en terrassen die in de weg staan. Als dat aangepakt wordt, kan de Plantagebuurt ouderenvriendelijk genoemd worden.

4. Bibliografie

- Buffel, T., Demeere, S., De Donder, L., & Verté, D. (2011). Fysieke, sociale en psychologische dimensies van de woonomgeving: Ouderen aan het woord over hun verbondenheid met de buurt. *Tijdschrift voor Sociologie*, 40-46.
- Doorten, I., & Meurs, P. (2015). *Ruimte voor redzaamheid*. Den Haag: Raad voor de Volksgezondheid en Zorg.
- Maaïke. (2017, 5 19). Interview met bewoner Maaïke in SOOP. (K. Hassan, & P. van der Kolk, Interviewers)
- OECD. (2015). *Isolement en eenzaamheid*. Amsterdam .
- Sisenop, B., & Brok, M. (2017, 5 16). Interview met Moniek Brok & Beate Sisenop. (Hassan, Schipper, v. Hunen, & Nanninga, Interviewers)
- Steverink, M. (2017, 5 16). Mobiliteit Plantagebuurt . (B. d. Jong, Interviewer)
- van Dam, F., Daalhuizen, F., de Groot, C., van Middelkoop, M., & Peeters, P. (2013). *Vergrijzing en ruimte*. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- van Thiel, S. (2015). *Bestuurskundig onderzoek*. Bussum: Uitgeverij Coutinho.
- Vonk, C. (2017, 5 17). Interview met Vonk. (v. d. Kolk, Interviewer)

Bijlagen

5.1 Bijlage 1 Interview Maaïke, SOOP

Interview met Maaïke, medewerker van SOOP, op maandag 15 mei.

Maaïke woont sinds 1984 in de Plantage-Weesperbuurt en is 81 jaar. Volgens Maaïke is de buurt sinds 1984 is er niet veel veranderd, het is alleen iets drukker geworden. Over haar mobiliteit heeft Maaïke eigenlijk niet veel zorgen, en ze is een van de weinige ouderen die nog wel vaak de fiets pakt. Ze heeft een groot netwerk, waaronder een paar kennissen die met een rollator lopen. Zij kunnen niet meer goed zelf over straat, omdat ze maar kleine afstanden te voet af kunnen leggen. Voor hen is er het busje van connexxion. Met dit busje kunnen ze naar onder andere de SOOP gebracht worden. Van dit busje wordt veel gebruik gemaakt, omdat deze op locaties voor de deur stopt. Het openbaar vervoer is namelijk niet echt dichtbij de SOOP. Het openbaar vervoer moet volgens Maaïke dan ook beter geregeld worden. Vroeger had je tramlijn 6, maar die is weggefallen. Volgens Maaïke was dat was een hele goede verbinding, maar ondanks vele protesten is opgeheven. Juist voor ouderen was dit jammer, want het openbaar vervoer is voor de meeste ouderen een belangrijk vervoersmiddel.

Maaïke vindt het geen probleem dat het iets drukker is geworden. Er zijn volgens haar weinig toeristen, vooral op de plekken zoals het Leidse plein zijn heel erg druk en ze kan zich voorstellen dat anderen daar last van kunnen hebben. Zelf durft ze gewoon overal te fietsen, maar autorijden doet ze niet zo veel meer.

Maaïke vindt zichzelf nog erg mobiel, ze is nog met veel mensen in contact. Maar als de SOOP er niet was zou ze een veel minder groot netwerk hebben. Hoewel de SOOP oorspronkelijk bedoeld was als ontmoetingsplaats met de mogelijkheid voor mensen in de buurt om elkaar te ontmoeten en koffie te drinken, werkt het niet zo. De bezoekers van SOOP komen vooral voor de cursussen en activiteiten, ze komen niet spontaan binnenlopen. De activiteiten en cursussen worden wel heel goed bezocht en vaak blijven de meeste bezoekers hierna nog even iets drinken. Helaas kunnen er maar ongeveer zes mensen bij cursus en komen vaak dezelfde mensen.

Ik denk ook dat veel mensen tevreden zijn over deze buurt, en zich niet veel zorgen maken. Specifiek voor ouderen een fijne buurt, omdat het toch behoorlijk rustig is. Het enige is dan misschien het openbaar vervoer, wat de tram betreft. (Maaïke, 2017)

5.2 Bijlage 2. Interview Chris Vonk, Rover

Chris Vonk werkt bij Rover een reizigersvereniging die opkomt voor de belangen van reizigers. Ook geeft het advies aan het GVB en de gemeente Amsterdam advies geeft over het openbaar vervoer in Amsterdam, zij krijgen tevens aanvragen van de vervoerbedrijven. Het openbaar vervoer is drastisch aan het veranderen. In juli 2018 komt de Noord-Zuid lijn in Amsterdam. Deze metrolijn verbindt noord -en zuid Amsterdam met elkaar, waardoor er minder tramverkeer nodig is in de rest van Amsterdam. Doordat minder mensen met de tram, gaan er meer mensen met de metro reizen. Het grote nadeel van de nieuwe metrolijn, is dat het ervoor zorgt dat meer mensen moeten overstappen.

In de Plantagebuurt gaat er ook veel veranderen in het openbaar vervoer. Men maakt zich in de buurt vooral druk om de lijnen 14 en 9. Deze lijnen dreigen te vervallen. Een kwart van al het tramverkeer verdwijnt in Amsterdam en dat gebeurt ook in de Plantagebuurt. Lijn 14 blijft in de Plantagebuurt rijden, maar lijn 9 gaat verdwijnen. Lijn 14 krijgt echter een hogere frequentie, omdat lijn 9 wegvalt. Deze lijn is namelijk heel belangrijk voor toeristen en voor Nederlanders.

De bewoners van de Plantagebuurt zijn ook goed geïnformeerd. Er is in café Eik en Linde speciaal voor de bewoners van de wijk een bijeenkomst georganiseerd, waarin ze vertelt is wat er gaat veranderen voor hen in het openbaar vervoer.

Daarnaast maken (vooral oudere) bewoners zich veel zorgen over het verdwijnen van de rode stoeltjes in de trams. Die stoeltjes zijn er voor minder valide mensen en voor oudere mensen die niet lang meer kunnen staan. Volgens Rover gaan deze stoeltjes verdwijnen, omdat er dan meer plek is voor andere mensen in de metro. Maar, dit is een tijdelijke maatregel. Uiteindelijk, als het rustiger in de trams wordt, komen de stoeltjes terug in de tram. (Vonc, 2017)

5.3 Bijlage 3 Interview Marlies Steverink, buurtspreekuur Plantagebuurt

Marlies Steverink is een betrokkenbewoonster in de Plantagebuurt en woont al 48 jaar in de buurt. De Plantagebuurt heeft een buurtspreekuur iedere woensdag ochtend van 11.00 tot 12.00. Hierin wordt over nieuw beleid van de gemeente gediscussieerd. Het buurtspreekuur geeft haar bevindingen door aan de gemeente van Amsterdam die op haar beurt iets voor de Plantagebuurt kan betekenen.

De mobiliteit in de Plantagebuurt is over het algemeen goed. Alleen de Roeterstraat en Sarphatistraat zijn een groot probleem. Dit komt door de centralisatie van de UvA en de HvA. Door het aantal toenemende studenten neemt de drukte in de wijk enorm toe maar ook het aantal fietsers. Gestalde fietsen op het trottoir is met name een probleem. Hierdoor wordt het trottoir smaller waardoor het moeilijk wordt voor ouderen met een rollator. Ook is Marlies van mening dat de gemeente te veel terrasvergunningen verleend waardoor ook de trottoirs smaller worden.

Ook de huizemarkt is voor ouderen in Amsterdam moeilijk. In de enquêtes kwam geen specifiek probleem in verband met huisvesting, Marlies onder vond wel een probleem. Zij is van mening dat ouderen mensen niet gaan verhuizen omdat het simpel weg te duur wordt voor ouderen. Huur- en kooprijzen stijgen in Amsterdam en de afnamen van verzorgingscentra zorgt ervoor dat ouderen langer in hun huis en hun buurt blijven wonen.

5.4 Bijlage 4 Beate Sisenop & Moniek Brok

De geïnterviewden waren Beate Sisenop en Monique Brok. Beate Sisenop is de contactpersoon binnen stadsdeel Centrum voor de OAR en het aanjaagteam. Monique Brok werkt bij de afdeling sociale domein met de expertise ouderenhuisvesting.

In het gesprek werd aangegeven dat ouderen langer thuis willen blijven wonen en dat ouderenhuisvesting hoge prioriteit is, niet alleen openbare ruimte maar ook winkels, liften en buurthuizen zijn belangrijk bij het inrichten van een ouderenvriendelijke buurt.

Stadsdeel Centrum is grotendeels beschermd omdat er veel monumentale panden staan dus verbouwen en slopen mag niet zomaar. De grond is ook heel duur waardoor er weinig nieuwbouw bijkomt. Doordat er veel monumentale woningen zijn duurt het heel lang om aanpassingen in woningen te doen zoals het plaatsen van liften. Ook zijn er veel partijen bij betrokken waardoor het creëren van seniorenwoningen een heel ingewikkeld proces is. Woningen moeten in eerste instantie gelabeld worden als seniorenwoningen anders wordt het later verhuurd aan jongeren. Daarom worden er principe afspraken gemaakt met woningcorporaties over het aantal te bouwen seniorenwoningen. Alleen zijn deze afspraken niet bindend. Stedelijk worden er daarnaast om de paar jaar afspraken gemaakt voor welke doelgroepen gebouwd gaat worden.

Er wordt veel geïnvesteerd om starters te trekken naar de stad omdat daar meer geld in zit voor de projectontwikkelaars. Het bejaardenhuis Sint Jacob is bijvoorbeeld ook verkocht aan een projectontwikkelaar waardoor er nu maar een verzorgingshuis is in de plantagebuurt.

Leeftijdsbestendig wonen heeft meerdere aspecten. Het sociale aspect is ook heel belangrijk zoals eerder benoemd willen ouderen blijven wonen in een vertrouwde omgeving. Hierdoor is er ook een grote behoefte aan mantelzorgers. Brok was bezig met een project waarbij er een lift werd gebouwd zodat ouderen er konden blijven wonen onder de voorwaarde dat er ook jongeren gaan wonen die elkaar kunnen helpen (slim wonen). Zelfs het bouwen van een simpele lift vergt een heel lang periode omdat die toevallig gebouwd werd op de metrobuus en de waterkering, dus is waternet ook een partij. Age friendly city is niet iets nieuws, 15 jaar geleden waren er woon service wijken waarbij ouderen langer thuis gingen wonen. De manier waarop is veranderd. Er wordt meer met de burgers i.p.v. over de burgers gesproken. Burgers zijn ook eigenwijzer geworden. De bevolking wordt ook steeds ouder dus is daar ook meer aandacht voor. Mensen regelen samen meer er zijn bijvoorbeeld stadsdorpen in de stad. Waarbij minder kwetsbare mensen opkomen voor de meer kwetsbare mensen. Er worden ook vaak buurtavonden gehouden waarbij enquêtes worden afgenomen. Het stadsdeel reageert ook best snel op klachten van bewoners zoals het plaatsen van een op een burg waar te veel fietsen geparkeerd stonden waardoor ouderen er niet meer langs konden met hun looprek daar wordt nu ook meer gehandhaafd. Vroeger had je wetmaatschappelijke ondersteuning nu is de klussendienst (centram) beschikbaar. Die je kan bellen wanneer je bijvoorbeeld een handgreep nodig hebt. Dit wordt niet meer vergoed door de gemeente. Door aanpassingen van het rijk is er ook veel veranderd zoals de klussendienst hiervoor genoemd. Door de aanpassingen wordt er ook meer verwacht van de burger. Regelingen die niet werken worden ook snel aangepast zodat de burger daar geen last van heeft. Bij het openbaar vervoer wordt er meer gekeken naar stromen van gebruikers en niet per se ouderen (Sisenop & Brok, 2017).

5.5 Bijlage 5 Tabellen

Figuur 5.1

In welke mate is het meerijden met iemand belangrijk? * Wat is uw leeftijd? Crosstabulation

Count		Wat is uw leeftijd?																				T o t a l
		7 0	7 1	7 2	7 3	7 4	7 5	7 6	7 7	7 8	7 9	8 0	8 1	8 2	8 3	8 4	8 5	8 6	8 9	9 1	9 2	
In welke mate is het meerijden met iemand belangrijk?	Minder belangrijk	1 2	3	3	5	3	3	5	2	1	1	3	1	0	1	1	0	0	0	0	1	4 5
	Beetje belangrijk	6	4	5	3	3	2	5	3	0	0	1	0	0	1	1	1	3	2	0	0	4 0
	Heel belangrijk	3	0	2	0	0	1	1	0	0	1	1	2	1	2	0	1	0	1	1	1	1 8
Total		2 1	7	1 0	8	6	6	1 1	5	1	2	5	3	1	4	2	2	3	3	1	2	1 0 3

Figuur 5.2

In welke mate is de auto belangrijk? * Wat is uw leeftijd? Crosstabulation

Count		Wat is uw leeftijd?																				T o t a l
		7 0	7 1	7 2	7 3	7 4	7 5	7 6	7 7	7 8	7 9	8 0	8 1	8 2	8 3	8 4	8 5	8 6	8 9	9 1	9 2	
In welke mate is de auto belangrijk?	Minder belangrijk	1 4	4	6	6	5	3	6	4	0	1	4	2	1	3	1	2	3	2	0	1	6 8
	Beetje belangrijk	2	0	2	1	0	1	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1 0
	Heel belangrijk	5	3	2	1	1	2	4	1	1	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	2 5
Total		2 1	7	1 0	8	6	6	1 1	5	1	2	5	3	1	4	2	2	3	3	1	2	1 0 3

Figuur 5.3

In welke mate is het openbaar vervoer belangrijk? * Wat is uw leeftijd? Crosstabulation

Count		Wat is uw leeftijd?																				T o t a l
		7 0	7 1	7 2	7 3	7 4	7 5	7 6	7 7	7 8	7 9	8 0	8 1	8 2	8 3	8 4	8 5	8 6	8 9	9 1	9 2	
In welke mate is het openbaar vervoer belangrijk?	Minder belangrijk	2	1	1	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	10
	Beetje belangrijk	4	3	1	0	1	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	12
	Heel belangrijk	15	3	8	6	5	4	11	4	1	2	4	2	1	3	2	2	3	3	0	2	81
Total		21	7	10	8	6	6	11	5	1	2	5	3	1	4	2	2	3	3	1	2	103

Figuur 5.4

In welke mate is de stadsmobiel belangrijk? * Wat is uw leeftijd? Crosstabulation

Count		Wat is uw leeftijd?																				Tot al
		7 0	7 1	7 2	7 3	7 4	7 5	7 6	7 7	7 8	7 9	8 0	8 1	8 2	8 3	8 4	8 5	8 6	8 9	9 1	9 2	
In welke mate is de stadsmobiel belangrijk?	Minder belangrijk	16	6	8	8	2	6	4	3	1	1	2	1	0	2	2	2	1	0	1	1	67
	Beetje belangrijk	0	0	2	0	0	0	4	1	0	0	2	0	0	1	0	0	0	1	0	1	12
	Heel belangrijk	5	1	0	0	4	0	3	1	0	1	1	2	1	1	0	0	2	2	0	0	24
Total		21	7	10	8	6	6	11	5	1	2	5	3	1	4	2	2	3	3	1	2	103

Figuur 5.5

Als u iets in de buurt zou mogen veranderen dan kiest u voor

	Freque ncy	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	1,0	1,0	1,0
Betalbare, gezellige aanleunwoningen	1	1,0	1,0	1,9
Beter onderhoud aan de straat	1	1,0	1,0	2,9
Betere bereikbaarheid ov	1	1,0	1,0	3,9
Betere handhaving voor overlast, er is veel rommel en veel hangjongeren	2	1,9	1,9	5,8
Betere handhaving, toezicht tourisme	1	1,0	1,0	6,8
De trams moeten blijven	1	1,0	1,0	7,8
De trams moeten blijven!! In de metro zit ook geen lift	1	1,0	1,0	8,7
De trams moeten blijven!! In de metro zit ook geen lift.				
Ook wilt ze een vuilcontainer in de buurt en 24/7 zorg van een toezichthouder	1	1,0	1,0	9,7
De veranderingen van ov afschaffen, tram moet blijven!	1	1,0	1,0	10,7
De Wittenberg moet er voor ouderen zijn. Er zijn al genoeg hotels	1	1,0	1,0	11,7
Drukke	1	1,0	1,0	12,6
Een dames mode zaak	1	1,0	1,0	13,6
Een schone lucht, geen hotels/hostels meer. Liever aangepaste woningen voor ouderen zoals Witteberg	1	1,0	1,0	14,6
Geen hotels, meer winkels in de buurt	1	1,0	1,0	15,5
Geen woningen voor ouderen op de brgaande grond, verhuizen is geen optie i.v.m. mantelzorgers	1	1,0	1,0	16,5
Gemeente luistert prima naar de bewoner	1	1,0	1,0	17,5
Meer bankjes naar Stopera, zonder stok is het te ver. Site seeing bus moet weg	1	1,0	1,0	18,4
Meer buitenruimte	1	1,0	1,0	19,4
Meer Groen	1	1,0	1,0	20,4
Meer groen, boot om te varen bij het sarphatihuis	1	1,0	1,0	21,4
Meer kleine ondernemingen	3	2,9	2,9	24,3
Meer orde, minder fietsen	1	1,0	1,0	25,2
Meer parkeerbetaal mogelijkheden, oude tramhaltes terug halen	1	1,0	1,0	26,2
Meer seniorenwoningen	1	1,0	1,0	27,2
Meer stalling voor fietsen	4	3,9	3,9	31,1

Meer verkeersluwheid in Plantagebuurt	1	1,0	1,0	32,0
Men moet ophouden over het gezeur van de Weesperstraat	1	1,0	1,0	33,0
Minder bouwprojecten	1	1,0	1,0	34,0
Minder doorgaand verkeer op de Weesperstraat	3	2,9	2,9	36,9
Minder drukte in het verkeer	1	1,0	1,0	37,9
Minder expats	1	1,0	1,0	38,8
Minder fietsen op de stoep	6	5,8	5,8	44,7
Minder hotels en touritische voorzieningen	2	1,9	1,9	46,6
Minder jongeren die troep geven	1	1,0	1,0	47,6
Minder planten en bomen langs de kade i.v.m. allergie	1	1,0	1,0	48,5
Minder terrassen, lagere drempels	1	1,0	1,0	49,5
Minder terrassen, minder fietsers	1	1,0	1,0	50,5
Minder toeristen	2	1,9	1,9	52,4
Niets	31	30,1	30,1	82,5
Openbaar vervoer dichterbij	2	1,9	1,9	84,5
Opknapping van Weesperstraat, erg vervuilend	1	1,0	1,0	85,4
Paaltjes weg bij sarphatihuiskade	1	1,0	1,0	86,4
Rolstoelvriendelijker	3	2,9	2,9	89,3
Schoner, want het wordt niet schoongemaakt	1	1,0	1,0	90,3
Schonere buurt	1	1,0	1,0	91,3
Sociale cohesie terugbrengen	1	1,0	1,0	92,2
Te oud om nog veel te veranderen	1	1,0	1,0	93,2
Te veel opstapjes i.v.m. rollator	1	1,0	1,0	94,2
Terassen minder breed	1	1,0	1,0	95,1
Wat meer winkels	1	1,0	1,0	96,1
Weesperstaat minder druk	1	1,0	1,0	97,1
Weesperstraat minder belasten. Minder hotels, meer woningen. Er zijn weinig kleine winkels meer en minder fietsen op stoepen	1	1,0	1,0	98,1
Weesperstraat minder druk	1	1,0	1,0	99,0
Weesperstraat terugdraaien naar vroeger	1	1,0	1,0	100,0
Total	103	100,0	100,0	

Figuur 5.6

Wat zou behulpzaam zijn bij het verbeteren van u mobiliteit?

	Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	1,0	1,0	1,0
Alles is prima	1	1,0	1,0	1,9
Betere fiets	1	1,0	1,0	2,9
Betere verbindeing naar OLVF, bus 22 naar de oude route	1	1,0	1,0	3,9
Bomen en paaltjes weg, Brievenbus bij sarphatihuis lager, geen fietsen op plekken waar het verboden is.	1	1,0	1,0	4,9
Correct gedrag in de zorg	1	1,0	1,0	5,8
De tram moet blijven	6	5,8	5,8	11,7
Drempels lager, mensen vriendelijker	1	1,0	1,0	12,6
Drukke verminderen, minder bouwprojecten	1	1,0	1,0	13,6
Een rolstoel en vrijwilliger die duwt	1	1,0	1,0	14,6
Fietsen niet meer zo breed op de stoep	1	1,0	1,0	15,5
Geen hotels, tram 9 moet blijven, terrassen te groot waardoor de stoepen te smal worden	1	1,0	1,0	16,5
Goede lichamelijke conditie	1	1,0	1,0	17,5
Goedwerkende liften bij de metro	2	1,9	1,9	19,4
Haltes openbaar vervoer dichterbij, en een scootmobiel indien mogelijk	1	1,0	1,0	20,4
Het is al prima	1	1,0	1,0	21,4
Invalide stoelen tram terug	2	1,9	1,9	23,3
Met een stok lopen	1	1,0	1,0	24,3
Minder fietsers/scooters op het trottoir	2	1,9	1,9	26,2
Minder hoge stoepranden	1	1,0	1,0	27,2
Minder lichamelijke klachten	1	1,0	1,0	28,2
Minder tourisme	1	1,0	1,0	29,1
Netwerk openbaar vervoer moet zo blijven	3	2,9	2,9	32,0
Niet tijdens spitsuren met het openbaar vervoer	1	1,0	1,0	33,0
Niets	44	42,7	42,7	75,7
Niets, geen problemen	1	1,0	1,0	76,7
Ongelijke stoepen, te veel tramhaltes worden opgeheven	1	1,0	1,0	77,7
Op sommige plaatsen	1	1,0	1,0	78,6

meer orde				
Openbaar vervoer en trams moeten blijven	1	1,0	1,0	79,6
Openbaar vervoer goedkoper, meer haltes	1	1,0	1,0	80,6
Openbaar vervoer moet beter	1	1,0	1,0	81,6
Openbaar vervoer te druk	1	1,0	1,0	82,5
Opgeheven haltes openbaar vervoer terug	1	1,0	1,0	83,5
Oude tram 7 moet terug	1	1,0	1,0	84,5
Rolstoelvriendelijker	2	1,9	1,9	86,4
Silodam geen verbinding met Jordaan. Ik kan maximaal 100 meter lopen.	1	1,0	1,0	87,4
Stadmobiel moet optijd komen	1	1,0	1,0	88,3
Stoepen beter onderhouden	2	1,9	1,9	90,3
Stoepen verbeteren	1	1,0	1,0	91,3
Stoplichten staan te kort op groen	1	1,0	1,0	92,2
Te grote terrassen en te veel gestalde fietsen op de stoep	1	1,0	1,0	93,2
Te vaak moeten oversteken	1	1,0	1,0	94,2
Te weinig zitplaatsen in de tram, Kleine Comedy kent alleen maar trappen	1	1,0	1,0	95,1
Tevreden, ervaar alleen hinder van gestalde fietsen op de stoep	1	1,0	1,0	96,1
Tramhalte hoogte aanpassen	4	3,9	3,9	100,0
Total	103	100,0	100,0	

Figuur 5.7

Wat is uw leeftijd?					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	70	21	20,4	20,4	20,4
	71	7	6,8	6,8	27,2
	72	10	9,7	9,7	36,9
	73	8	7,8	7,8	44,7
	74	6	5,8	5,8	50,5
	75	6	5,8	5,8	56,3
	76	11	10,7	10,7	67,0
	77	5	4,9	4,9	71,8
	78	1	1,0	1,0	72,8
	79	2	1,9	1,9	74,8
	80	5	4,9	4,9	79,6
	81	3	2,9	2,9	82,5
	82	1	1,0	1,0	83,5

83	4	3,9	3,9	87,4
84	2	1,9	1,9	89,3
85	2	1,9	1,9	91,3
86	3	2,9	2,9	94,2
89	3	2,9	2,9	97,1
91	1	1,0	1,0	98,1
92	2	1,9	1,9	100,0
Total	103	100,0	100,0	

5.6 Bijlage Interview Rover – Transcript

Gaan dus niet over het openbaar vervoer in Amsterdam, maar dat is de vervoerregio. Die heette eerst de stadsregio, maar sinds 1 januari is dat de vervoerregio. De vervoerregio krijgt ook geld van het rijk, Door uitkering? Die krijgen ook geld van het rijk om subsidies te verlenen aan de vervoersbedrijven, maar ook voor de aanleg van de infrastructuur en voor wegen en fietspaden en dergelijke. Dus die gaan over de centjes, die nemen ook uiteindelijk beslissingen daarover. Het is een getrapt systeem, want de regio raad bestaat uit leden van de vijftien gemeentes die samen de vervoerregio zijn en uiteindelijk bepalen zelfs zij niet wat er met het vervoer gebeurt, maar bepaald de portefeuillehouder verkeer en vervoer dat, ze hebben het namelijk uit handen gegeven, het vervoer van de vervoerregio, dat is Pieter likkers, die hebben zij gemandateerd, om uiteindelijk daar een beslissing over te nemen, en of dat wel of niet goedgekeurd wordt. Pieter Likker is ook de wethouder voor verkeer en vervoer van de gemeente Amsterdam, dat maakt het een beetje ingewikkeld. Hoe gaat het nou eigenlijk met de beslissingen? De beslissingen over hoe het beleid is, die wordt gevormd door de vervoerregio, GVB is net als EPS en Connexxion voor de omliggende gemeente, degene die het vervoer uitvoert.

Dus die hebben eigenlijk niks te zeggen over hoe het beleid zou worden uitgevoerd?

Kijk het blijkt bij de opening van de Noord-Zuidlijn, dat was en is nog steeds van de vervoerregio, het tramverkeer naar de Vijzelstraat moet gehalveerd worden. Door de Leidsestraat moet minstens een derde van het tramverkeer eruit. Vanaf de kant van het Rembrandtplein moet er een kwart minder trams die in de stad mogen rijden. Allemaal door de komst van de Noord-Zuidlijn. En vanuit Noord gaan er vanaf het stadsvervoer helemaal geen bussen meer naar het centraal station toe. Die mensen moeten allemaal overstappen in Noord, omwille van de noord zuid lijn. Dat is het beleid en dat is vast gelegd in vervoervisie van de vervoer regio's moet nog steeds wennen aan de vervoerregio, vervoerregio Amsterdam. Het GVB heeft daarnaast wel alle vrijheid om zelf het lijnennet te bepalen maar moeten dus wel rekening mee houden met wat in de vervoervisie staat. Nou toen is er dus een nieuw lijnennet uitgekomen, dat lijnennet wordt voorgelegd aan betrokkenen. En dat zijn de stadsdelen, de gemeente Amsterdam, want die is ook een van de partijen, dat zijn allemaal adviserende partijen, en de reizigers uit de kiesraad, dat is een groep van mensen die uit diverse consumentenorganisaties, daar zit Rover in en daar zit stadsvervoerbelang in, daar zit de Ouderenbonden in, daar zitten studenten in, daar zit de fietsersbond in. En die adviseren op het vervoerplatform van het GVB, en die overleggen daarover met het GVB en hebben daar ook met het GVB overlegd over het vervoerplan, want het vervoerplan moet door het GVB samengesteld worden. Dan mogen wij dus nog niks naar buiten brengen als dat vervoerplan er is. Pas op het moment dat de portefeuillehouder een oké gegeven heeft mag het naar buitenwereld. Maar dan hebben ze al die adviezen van die diverse organisaties binnen gekregen.

Dus wat u doet heeft wel veel nut, en er wordt ook wel veel rekening met anderen gehouden?

Ja, wij zitten in de reizigersadviesraad, wij hebben het daarover ook in diverse gesprekken met het GVB over gehad.

En hoe gaan die gesprekken dan? Gaat het stug of word er wel echt naar de mensen geluisterd?

Over het algemeen wordt er daar wel op de inhoud ingegaan. Maar zitten wel in dat keurslijf natuurlijk. Los daarvan, en dat maakt het allemaal wat ingewikkelder, de infrastructuur in de gemeente Amsterdam, dus de rails die er liggen, die zijn van de gemeente Amsterdam en

daar gaat de gemeente Amsterdam over. Een voorbeeld is de 'de witstraat' daar rijdt nu tramlijn 7 door, die moet gelegd worden door de hoofdweg en dat is niet omdat de vervoerregio dat wil, dat is niet omdat het GVB het wil, maar dat is omdat de gemeente Amsterdam dat wil. En de gemeente Amsterdam is de baas over de infrastructuur.

Dus het maakt eigenlijk niet zoveel uit of omwonende of consumenten daar klachten of bezwaren tegen hebben. Dat verandert niets?

Nee, de regioraad is er jammer genoeg akkoord mee gegaan, althans de regioraad niet, ik heb nog ingesproken bij de regioraad, maar het is de portefeuillehouder die daar toch akkoord mee is gegaan. En het is zo dat het GVB eigenlijk ook niet voor was, maar dat zijn andere belangen. Het is een beetje een hele rare constructie natuurlijk, dat gaat eigenlijk tussen twee partijen, maar er zit nog een derde partij naast, en dat komt omdat zij de eigenaar zijn, ze zijn overal de eigenaar van. Er zou ooit een keer een andere vervoerder komen. Er gelden voor grote steden met een eigen railvervoerbedrijf, heel afwijkende Europese regels, dat hebben we nog te danken aan een oud raadslid van de gemeente Amsterdam die dat bedongen heeft op Europees gebied. Steden met een eigen rail openbaar vervoer bedrijf hoeven niet aan te besteden. Voor de rest is er wel aanbestedingsplicht, waar ook niet elk land zich aan houdt. De fransen en Duitsers houden zich daar ook absoluut niet aan, maar hier in Nederland is op het allerlaatste moment gelukkig besloten dat, Amsterdam, Rotterdam en Den Haag, hoeven hun openbaar vervoer niet aan te besteden, die mogen het inbesteden. Maar het betekent wel dat alle eigendommen, de rails, de garages en zoals alle trams en bussen zijn eigendom van de gemeentes.

Dus trams en bussen zijn ook eigendom van...?

Eigendom van de gemeente, niet van het GVB. Ze worden aangekocht door de vervoerregio en die draagt ze over aan de gemeente Amsterdam. Mocht namelijk ooit een keertje het GVB failliet gaan, of mocht er toch een andere vervoerder komen, dan zijn die verplicht om met dat aanwezige materieel te gaan rijden. Want het is een behoorlijke investering geweest van een paar miljoen euro, en dat is de reden dat dat gedaan is.

Laatst hebben we ook in het nieuws gezien dat het GVB besloten heeft dat er een aantal zitplaatsen in de tram weg zijn, rondom de conducteur, die waren eigenlijk bedoeld voor mensen die slecht ter been zijn, wat weet u daar van?

Ja de zogeheten rode stoelen. Daar zijn we wel betrokken bij geweest en hebben we gezegd van wij zijn tegen het weghalen van die stoeltjes. Het is een lang verhaal eigenlijk, maar de reden is dat het steeds drukker wordt in het openbaar vervoer. GVB stijgt gemiddeld per jaar zo'n vijf procent in het aantal reizigers. En er zijn nog geen nieuwe trams dus er zijn nu 200 trams in Amsterdam en het wordt steeds drukker. Dus sommige lijnen moeten frequenter rijden en dat moet je met bestaande trams doen. Om nou al die mensen er toch in te krijgen, dan creëer je gewoon wat meer staanplaatsen, want voor een staanplaats heb je minder ruimte nodig dan voor een zitplek. Een extra stoel is drie extra staanplaatsen.

Theoretisch hoor, een tram kan rond de 200 mensen bevatten, maar als het drukker is dan 150 mensen, dan gaat het zichzelf in de weg zitten, want dan duurt het in- en uitstappen veel te lang. Dus eigenlijk is het tot 150 mensen en niet meer. Het is dus een noodmaatregel totdat er nieuwe trams komen, en er zijn er 63 besteld. En die komen in 2019 binnen, de eerste trams, en dat gaat door tot 2021. Het is een tijdelijke maatregel. Zodra die nieuwe trams binnnen komen, komen die stoeltjes er weer terug.

Wij horen ouderen ook zeggen dat ze van te voren al weerhouden worden om met de tram te

gaan, omdat zij weten dat ze toch niet kunnen zitten.

Het heeft ook een beetje te maken met de mentaliteit van de mensen natuurlijk, bijvoorbeeld als er een kind zit, dan laat de moeder dat kind gewoon zitten, terwijl er een oudere bij staat. Dat ik denk: waarom doe je dat nou? Maar bij de reizigersadviesraad dat is een landelijk ingestelde situatie, je hebt in Nederland vijftien organisaties, zo is het georganiseerd in de twaalf provincies, die gaan over het openbaar vervoer. De twee vervoerregio's, je hebt vervoerregio metropoolregio Amsterdam en je hebt de vervoerregio Haaglanden en Rotterdam die samen zijn gegaan. Vroeger had je zeven vervoer/stadsregio's, maar die zijn eigenlijk teruggebracht tot twee. En je hebt nog de landelijke overheid, het ministerie van I&M die gaan over de spoorwegen, tenzij het een regionaal spoornetwerk is dan gaat de provincie er weer over. Die hebben allemaal hun vaste adviestaak, die organisaties, dat noemen ze officieel de lokale organisaties openbaar vervoer, je hebt lokaal dus het landelijk overleg over openbaar vervoer, en je hebt consumentenorganisaties openbaar vervoer, dat is natuurlijk bij wet geregeld. Je hebt sinds 2000 de wet personenvervoer 2000 en daarin staat in artikel 31 en 32 wat de rol van de adviesorganisatie is. Dus op die manier is de inspraak eigenlijk geregeld. Het blijft altijd een adviserende rol, maar ze het zijn altijd wel gekwalificeerde adviezen, die moet de overheid, of de vervoerbedrijven want de vervoerbedrijven zijn dat, die hebben recht op inspraak over de tarieven, de dienstregelingen, de vervoerplannen, en ook de sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Dat zijn de vaste onderwerpen waar je inspraak op hebt, en die moeten zij ook aanvragen. Wij krijgen ook altijd een aanvraag van de vervoerbedrijven, dan adviseren wij daarover, dat gaat dan naar de vervoerbedrijven toe. En dan moeten de vervoerbedrijven het vervoerplan plus de bijbehorende adviezen voorleggen aan de vervoerregio. Het zit heel ingewikkeld in elkaar, sommige dingen kan ik zelf ook niet volgen.

Als het dus gaat over de infrastructuur, dan hoort dat bij de gemeente Amsterdam, maar wat gebeurt er in de praktijk met dat geld, dat is ongeveer 300 miljoen euro op jaarbasis voor de vervoerregio Amsterdam, daarvan gaat 100 miljoen naar de gemeente Amsterdam voor de infrastructuur. Daar zitten allemaal mensen achter bureaus die allemaal vaak mensen die zichzelf inhuren, dus die nogal duur betaald moeten worden en uiteindelijk hebben die weer een contract gesloten met het GVB, want het GVB onderhoud en legt de sporen zelf aan. Dus de hele infrastructuur is eigendom van de gemeente, maar die doet er zelf niets aan. Zij laten het doen door het GVB. Dat is maar goed ook, want in het begin hebben zij dit zelf gedaan en toen kwamen er wel dingen uit, en dan dacht je: "dat zijn dus mensen die er geen verstand van hebben". Terwijl ze bij het GVB precies weten wat ze moeten doen, want die hebben dus kennis. Op de weg liggen ook kruisingen die door het GVB zelf worden gemaakt. Zij kopen dat niet in, want ze hebben zelf de 'know how' en de werkplaats. Ze leggen die kruisingen ook eerst op de weg om te zien of alles past, als een soort puzzel. Als die puzzel dan klaar is, wordt het weer helemaal uit elkaar gehaald, en dan wordt het op de kruising weet helemaal in elkaar gezet. Ook het GVB is weer eigendom van de gemeente Amsterdam die is 100% eigenaar van het GVB. Het is wel een B.V.

Zij zijn dan ook eindverantwoordelijke voor die rails die daar liggen. Dus als er wat is?

Dan is de gemeente Amsterdam de eindverantwoordelijke, maar het werk hebben zij ingekocht bij het GVB. Dat maakt het allemaal niet erg makkelijk. Maar het GVB is dus 100% eigendom van de gemeente Amsterdam. Net zo goed al de Nederlandse Spoorwegen 100% eigendom is van de Nederlandse staat. Ze hebben over hoe zij werken natuurlijk wel iets te vertellen, maar hebben in wezen niet te zeggen over hoe het GVB werkt, want dat valt weer onder de vervoerregio, maar ze zijn dan weer wel eigenaar. Het is een ingewikkelde situatie.

Wij hebben voor het project allemaal een andere buurt toegewezen gekregen en vanuit elke

buurt zijn er op meerdere vlakken, vooral ook op het gebied van openbaar vervoer, een aantal zorgen. Vanuit de Haarlemmerbuurt is dit een zorg over het verdwijnen van lijn 14, weet u daar iets van? Weet u waarom die weggaat?

Dat is een van die dingen, die kwart, die weg moet van de tramlijnen die via Rembrandtplein rijden. Dat zijn de lijnen 4, 9 en 14, daar moet een kwart minder openbaar vervoer komen in verband met de komst van de Noord-Zuidlijn. Wat er nu wel gaat gebeuren is dat lijn 14 blijft wel door de plantagebuurt heen rijden, want lijn 9 gaat daar weg. Die gaat vanaf Diemen tot het Alexanderplein, en gaat dan door de binnenring heen. Dat noemen ze de wateringschoolse, dat wordt in vaktermen 'binnenring' genoemd. En die rijdt dan naar Sloterdijk. Lijn 14 gaat dan vanaf zijn huidige eindpunt, het flevopark, door de plantagebuurt en dan richting het centraal station. Die krijgt ook een veel hogere frequentie, omdat lijn 9 wegvalt. Lijn 9 rijdt om de 7.5 minuut, in de middaguren. Lijn 14 rijdt om de 10 minuten, de gehele dag, en die gaat dan om de 6 minuten. Die zorgt dan dat de verbinding, en dat is een hele belangrijke verbinding, tussen centraal station en het Waterlooplein, en de plantage en het tropenmuseum. Dat is voor heel veel toeristen belangrijk. Het GVB heeft zelfs op lijn 9 een zogeheten drukke dagen dienstregeling. Dat betekent dat in vakantieweken, wanneer de scholen vakantie hebben, rijdt lijn 9 de hele dag om de 6 minuten door die regeling. Dat soort dingen doen ze hier in Amsterdam heel vaak, met Pasen bijvoorbeeld, dan rijden ze ook op zondag de zaterdagse dienst, omdat het zo druk is in de stad. Dat is een van die dingen van het toenemend toerisme, en mensen uit de provincie die ook komen en ook met het openbaar vervoer willen.

De ouderen die zich daar druk om maken, denkt u dat die niet goed genoeg geïnformeerd zijn?

Wij wisten het al eerder natuurlijk, maar we moesten onze mond daarover houden. Over het besluit en hoe dat genomen is, we mochten het intern, in onze organisatie, wel bespreken. Het is ook een taak van de stadsdelen om zich daar ook op toe te zien natuurlijk, maar dat staat ook niet hoog op de prioriteitenlijst.

U zei net dat er een kwart minder trams moeten rijden, maar hoe word dan een analyse gemaakt van welke halen we weg?

Dat mag de GVB zelf doen, die invulling, als ze maar wel blijven voldoen aan dat er een kwart minder rijdt. Dat is de verplichting die zij hebben.

Is het dan 'welke lijnen zijn meer rendabel'?

Nee, het uitgangspunt is; we hebben 200 trams en meer hebben we niet en die moeten we zo veel mogelijk verdelen. Hoe mensen reizen is tegenwoordig heel makkelijk terug te vinden, hoe de mensen tegenwoordig reizen is makkelijk terug te vinden door de chipkaart gegevens. OV chipkaart gegevens die elke dag in- en uit checken dat wordt allemaal vast gelegd. In Amersfoort daar zit Trans Link Systems, en die krijgen alle gegevens de hele dag binnen, zodra je bij de metro of de NS incheckt gaat dat meteen naar Amersfoort, daar is de centrale computer. Maar trams en busjes als die 's avonds binnenkomen dan worden ze leeggezogen op een computer en dat wordt dan 's nachts ook doorgegeven. Daarmee worden diezelfde nacht alle berekeningen, al dat binnengekomen is, want het is natuurlijk eigenlijk ook geld dat daar binnenkomt, want het wordt allemaal van die kaart afgeschreven. Als je een studentenkaart heb betaal je per jaar ook een bepaald bedrag natuurlijk en dat gaat allemaal in die centrale computer en dan kunnen ze op die kaart zien hoeveel iemand heeft gereisd. Zoveel kilometer met GVB of Connexxion, dat gaat om een paar miljoen transacties per dag.

Mijn groep had de buurt om het raamplein en ik vroeg me af of u iets weet over de tramhalte die daar dreigt te verdwijnen. Heel veel mensen spraken hun zorgen uit, de mensen uit de Makroon moeten nu veel te ver lopen.

Die is allang weg, al een half jaar. Wij zijn daar ook tegen geweest en hebben daar ook precies weergegeven [...] Wij zijn daar ook altijd tegen geweest, maar het is toch doorgezet. We hebben er tegen geprotesteerd in het adviesrapport, maar het ging toch door. En dan houdt het een keer op.

En weet u ook waarom dit is gedaan?

Dat is om de snelheid van het openbaar vervoer te verhogen, door her en der een aantal haltes op te heffen. Het moet daar wel het minst druk zijn. Het hangt ook af van de afstand tussen verschillende haltes. Op het moment dat die halte verdween zat dat tehuis er nog niet, want het was het oude tehuis, tegenover het theater gebouw. Toen zat het een stuk verderop. Binnen 250 meter van een bejaarden tehuis of een ziekenhuis moet een halte zijn. Dat was het oude sint bernardhuis, en in Amsterdam zijn al de helft van de verzorgingstehuizen verdwenen. Die worden omgebouwd tot aanleunwoningen, want er zijn geen officiële zorginstellingen meer, en dan houdt je je ook niet aan de regels. Dan moet in de regel worden opgenomen hoe de zorg is geregeld.

[...]

Er zijn een aantal eisen gesteld met de hoeveelheid zitplaatsen voor ouderen, hoe ver je moet lopen en in hoe verre worden die onderwerpen aangekaart?

Dit gaat speciaal over op een gegeven moment is de bedoeling van het openbaar vervoer om deur tot deur te denken. Voorlopig houden wij ons alleen bezig met hoe het openbaar vervoer georganiseerd is en dat het aan een aantal randvoorwaarden van deur tot deur moet gaan voldoen. Dat is nog niet goed geregeld allemaal, en daar moet je ook weer zo veel instanties bij betrekken. Het doelgroepenvervoer dat je heb is allemaal apart geregeld, je kunt het hebben dat je in een straat in een half uur of tien minuten vijf verschillende busjes ziet binnenkomen. De een doet gehandicapte, de andere doet de ouderen, en weer een andere komt van het buurtcentrum iemand halen, een ander doet het voor het ziekenhuis en dat is allemaal apart geregeld. Dat zijn in Amsterdam wel twintig organisaties. En de diensten die allemaal over al die aparte potjes geld gaan. Dat valt dus ook allemaal niet onder het openbaar vervoer. Dan gaat de gemeente kijken of ze dat kunnen combineren, maar daar gaat nog jaren overheen voordat er iets geregeld is. Het is heel moeilijk. Er is daar een keertje iemand van de gemeente heengegaan om het uit te zoeken en die heeft er maanden over gedaan om uit te zoeken hoe het allemaal in elkaar zat. Toen bleek dat het allemaal apart geregeld was. Het gaat via allemaal verschillende organisaties.

Bent u op de hoogte van de oostelijke eilanden en de plannen voor het veranderen van de lijnen en het opheffen van de haltes?

Dat zijn kattenburg, wittenburg en oostenburg.

Daar rijdt op de grachten, want die grachten heten ook de kattenburgergracht, etc. Daar rijdt buslijn 22 over en dat is ook een frequente buslijn. Die rijdt in de spits om de 7.5 minuut en overdag om de 10 minuten. Die verdwijnt helemaal niet. Die rijdt door naar Muiderpoort en Sloterdijk en aan de andere kant van de eilanden rijdt tramlijn 26, maar daar zijn geen

plannen voor, de belangrijkste lijnen blijven daar gewoon en over de Kattenburgerstraat rijdt dan buslijn 48. Er zijn daar niet echt belangrijke veranderingen.

De komst van de Noord-Zuidlijn, is dat iets positiefs voor ouderen.

Het wordt altijd als heel erg positief gebracht, maar er zit altijd een nadeel aan en je moet veel vaker overstappen. Als je aan mensen vraagt wat zij het meest vervelende vinden aan het openbaar vervoer, is het overstappen. Alle buslijnen in noord gaan ook niet meer door de IJ-tunnel. Zeg je moet elders in de stad zijn dan is dat moeilijk, maar als ik naar west moet dan moet ik een hele omweg nemen. Sommige stations liggen ook diep met roltrappen. Als die niet werken moet je met de trap. Gelukkig is er wel een lift. De reistijd is wel minder met een metro, maar je bent ook wel looptijd kwijt.