

RAPPORTAGE PROJECT 1.4

UITVOERING PUBLIEKE DOMEIN

Age Friendly City Amsterdam

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	3
1.1 Inleiding	3
2. De context	4
2.1 De context van het probleem	4
2.2 Probleemstelling/ Relevantie	4
2.3 DOELSTELLING	5
2.4 Diepte-interviews	5
3. Procesbeschrijving	7
3.1 Procesbeschrijving	7
4. Data interpretatie	11
4.1 Analyse kwantitatieve data	11
4.2 bevindingen	12
4.2.1 Verbanden	12
5.ARGUMENTENKAART	15
5.1 Argumentenkaart	15
6. Bijlage	16
6.1samenvattingen diepte-interviews	49
Bijlage: interview Beate Sisenop en Monique brok	49
Bibliografie	62

1. INLEIDING

1.1 INLEIDING

Voor u ligt het onderzoek rapportage van groep 5 van klas BV104. De opdracht die aan ons is voorgelegd is een kwantitatief en kwalitatief onderzoek die als aanbeveling behoort te dienen voor de ouderenadvies raad. Amsterdam is hard op weg om een Age-friendly city te worden maar hiervoor zijn er nog veel stappen te gaan. Wat wij als onafhankelijke onderzoekers behoren is de volgende vraag proberen te beantwoorden; welke belemmering(en) ondervinden ouderen op het gebied van mobiliteit en openbare ruimte. Wij als onderzoekers van groep vijf zullen de ouderen doormiddel van enquêtes en interviews onderzoeken en doormiddel van de ontvangen data een aantal aanbevelingen doen voor de haarlemmerbuurt.

2. DE CONTEXT

2.1 DE CONTEXT VAN HET PROBLEEM

Nu is het zo dat Age-friendly City een verandering wil brengen binnen de buurten van Amsterdam maar wat is de context achter Age-friendly City?. Voordat we verder gaan op de begrippen in combinatie met Age-friendly City, wil ik eerst een kenbaar maken wat Age-friendly City is. De Age-friendly City is ontwikkeld door de Wereldgezondheidsorganisatie, een organisatie van de Verenigde Naties. Op dit moment zijn er 258 Age-friendly City steden aangesloten. Het Doel is om de mogelijkheden van de oudere bevolking een plek te geven en knelpunten bewust aan te pakken. Het concept Age-friendly City is ontstaan in Manchester door in het jaar 2010. De professor Chris Phillipson en Paul McGarry hebben dit in een rapport beschreven (McGarry, 2009) . In Manchester werd er gekeken voor de ouderen of er genoeg faciliteiten waren waardoor de ouderen alsnog tevreden en makkelijk konden bewegen in de samenleving. Zo werd er gekeken naar de openbare ruimtes of die makkelijk te bereiken waren en of de faciliteiten zoals de bankjes en de openbare toiletten nog goed konden worden gebruikt door de ouderen. Nadat dat ze dit hadden bekeken kwam er tot de constatering dat het verwaarloosd was en daardoor ontstond het concept Age-friendly City in de stad Manchester.

Sinds 6 juli 2015 is Amsterdam officieel lid van het wereldwijde netwerk van Age-friendly Cities en gemeenschappen. Zo wil de stad samen met haar inwoners werken aan een leefomgeving waar mensen van alle leeftijden prettig kunnen leven. Met het lidmaatschap kan Amsterdam profiteren van de kennis van andere steden.

2.2 PROBLEEMSTELLING/ RELAVANTIE

Er waren in 2014 verwachtingen dat het aantal ouderen over de 65 jaar de komende 30 jaren stijgt. (BBC, 2014) Door deze vergrijzing is het noodzakelijk dat de omstandigheden met de ouderen mee groeien. De openbare ruimte is niet goed genoeg afgesteld aan de ouderen zelf en zo gaan de ouderen niet meer snel naar buiten. Door middel van het project van age friendly city proberen ze de belemmeringen in kaart te brengen waar ouderen mee te maken hebben. Amsterdam een stad wilt zijn voor alle leeftijden, willen zij een stad creëren die toegankelijk is voor elke leeftijd. De ouderen van Amsterdam worden bij het project betrokken om age friendly city op de kaart te zetten. Amsterdam wilt voor de ouderen een stad ontwikkelen waarbij ouderen op een gezonde en actieve wijze oud kunnen worden. Dit is een richtlijn voor een age-friendly city. Sinds 2006 is er een wereldwijd netwerk van 278 age friendly cities. In 2015 heeft Amsterdam deelgenomen aan dit netwerk (Amsterdam smart city, 2016). Amsterdam probeert ook van andere steden te leren. Hierbij kan Amsterdam met andere steden kennis uitwisselen, het ophalen van best practices en het delen van kosteneffectieve interventies om het leven van ouderen in Amsterdam te verbeteren (vereniging-akropolis, 2016).

2.3 DOELSTELLING

Amsterdam gaat in samenspraak met de bewoners van Amsterdam en de ouderen in het bijzonder het begrip age friendly city op de kaart te zetten. Hierbij wordt er geanalyseerd wat er voor ouderen belangrijk is, welke verbeteringen nodig zijn, of en hoe deze zijn te realiseren. De buitenruimte is van grote betekenis voor elke inwoner van Amsterdam en in het bijzonder de ouderen inwoners. Een goed leefklimaat in de openbare ruimte, acceptabele geluidsniveaus en voldoende groen in de omgeving behoren al jaren tot het beleid van Amsterdam en dragen bij aan het langer zelfstandig wonen van ouderen. Ouderen werden gestimuleerd om te verhuizen naar een rusthuis. De tijden zijn veranderd. Ouderen willen zelf graag zo lang mogelijk zelfstandig blijven wonen en zo min mogelijk afhankelijk zijn van anderen. En de komende tijd zullen ouderen dat ook steeds meer moeten. Er komen flinke bezuinigingen aan. Hierbij moeten de ouderen zichzelf maar zien te redden met het huishouden en de financiële huishouding. Echter is de zelfredzaamheid wel afhankelijk van de motivatie en het gedrag van de mensen zelf, van hun lichamelijke psychische en financiële mogelijkheden en van de omgeving (Jansen, 2012).

2.4 DIEPTE-INTERVIEWS

Dit is een kwalitatieve onderzoeksmethode die wij zullen hanteren naast het afnemen van enquêtes. Een interview is een gesprek tussen een interviewer en een respondent (Van thiel, 2010). Hierdoor kunnen wij ideeën en opvatting rond het thema Age Friendly city achterhalen. En hierbij mogelijk de resultaten verantwoorden aan de hand van de vier diepte-interviews. De vier respondenten die wij zullen interviewen zijn degenen die mogelijk verklaringen voor onze resultaten kunnen hebben. Hierdoor kunnen wij gaan verantwoorden waardoor er onder de ouderen dezelfde klachten zijn.

De personen/partijen die wij graag willen spreken voor het kwalitatief gedeelte van ons onderzoek en tegelijkertijd de bronnen zijn die aanvullend gaan werken om de data te interpreteren zijn:

1. De trekker van de Haarlemmerbuurt: De trekker is degene die de buurt waarop wij zijn toegewezen heel goed kent. Diegene is binnen ons onderzoek Janneke. Zij is ook bewoner van de Haarlemmerbuurt en lid van de Ouderen Adviesraad. Zij heeft ons rapportage uit blok 3 ook gelezen en wij willen dus met haar de resultaten bespreken. Als bewoner van de Haarlemmerbuurt kan zij terugkoppeling geven en aanvullende informatie die wij vervolgens goed kunnen gebruiken bij het onderbouwen van de belangrijkste verbanden binnen ons onderzoek (zie hoofdstuk 4).

2. Lid van belangenorganisatie Rover: Over het verdwijnen van lijn 14 en in het belang van de mobiliteit met openbaar vervoer voor ouderen, hebben wij iemand gesproken die in dit veld actief bezig is. Wij wilden aanvankelijk GVB spreken, maar zij hebben hun medewerking helaas niet verleend. Vandaar dat wij deze vereniging hebben benaderd, die zich inzet voorgoed openbaar vervoer en een groter ov-aandeel in de totale mobiliteit. Chris Vonk, die dus lid is van

Rover, zal ons hopelijk antwoord en inzicht geven over de zorgen van de bewoners uit de Haarlemmerbuurt als het neerkomt op het openbaar vervoer.

3. Medewerker Realisatie Sociaal Gebiedspool Stadsdeel Centrum: Om antwoorden te krijgen over onderwerpen zoals leefomgeving (drukke in de buurt etc.), hebben wij een interview gepland met Beate Sisenop en Monique Blok die werkzaam zijn bij Stadsdeel Centrum. Daarnaast zal de focus liggen op het 'leeftijd bestendig' in het Centrum blijven wonen.

4. ouderen wonend in de Haarlemmerbuurt: Aangezien wij meer ouderen over straat hebben gesproken, hebben wij ook een diepte-interview met een bewoner van de Haarlemmerbuurt gepland. Wij zullen de 76-jarige Maria Terlingen interviewen. Omdat het interview ongeveer een uur zal duren, hopen wij meer informatie te winnen over de ervaring van mobiliteit in de Haarlemmerbuurt. Deze informatie kan vervolgens ook gebruikt worden als onderbouwing bij de bestaande bevindingen of resultaten binnen ons onderzoek

3. PROCESBESCHRIJVING

3.1 PROCESBESCHRIJVING

Gedurende blok 3 en 4 zijn wij werkzaam geweest aan een onderzoek in samenwerking met Age-friendly city Amsterdam. Doormiddel van ons onderzoek hebben wij data verkregen van een specifieke buurt in Amsterdam over de mobiliteit en openbare ruimte voor ouderen. Deze dat is door ons geanalyseerd en zal bijdrage aan een aantal aanbevelingen dat wordt voorgelegd aan de ouderenadvies raad. In dit hoofdstuk wordt er stilgestaan bij de stappen die we hebben ondernomen de zogeheten procesbeschrijving. Wij zullen kenbaar maken welke stappen wij hebben genomen om tot dit resultaat te komen.

In het onderzoek hebben we te maken gehad met uiteenlopende opdrachten en zeer veel activiteiten in de praktijk. zo zijn we dit blok begonnen met een individuele kennismaken met de opdracht en met de organisatie Age-friendly city. Ook hebben we individueel ons logboek en reflectie uitgevoerd.

De processen die wij hebben gevolgd voor ons groepsproduct zijn als volgt:

1. Opdracht verkennen + samenwerkingsovereenkomst

2. Trefstrategie + plan van aanpak

3. Enquetes afnemen in de buurt

4. Data invoeren en analyseren

5. Rapportage en presentatie

1. Start blok 4

2. Afname vier diepte interviews

3. Argumentenkaart

4. Eind presentatie en definitieve rapportage

Hierboven op de afbeelding is in grote lijnen zichtbaar welke stappen we hebben ondernomen om tot ons eindproduct te komen. Ik zal hier nu per proces kenbaar maken wat we hebben ondernomen en wie daar verantwoordelijk voor is.

Opdracht verkennen + Samenwerkingsovereenkomst.

Wij zijn dit project begonnen met een presentatie van de opdrachtgever. Gedurende de presentatie zijn we deels te weten gekomen wat de organisatie is en wat onze opdracht is. Nadat de presentatie was gegeven, is de gehele klas opgedeeld in vijf groepen van iedere groep vijf studenten. Toen de groepen bekend waren hadden we direct een groepsopdracht. Dit was de samenwerkingsovereenkomst. Dit heeft Zakaryah uitgevoerd. De samenwerkingsovereenkomst diende ook de eerste week te worden ingeleverd en is ook beoordeeld met een voldoende.

Trefstrategie + plan van aanpak

Voordat we daadwerkelijk begonnen met ons plan van aanpak, hebben eerst onze trefstrategie in orde gemaakt. Dit diende te gebeuren voordat we konden beginnen aan ons plan van aanpak. Dit hebben we met de hele projectgroep uitgevoerd. Doordat wij te taken goed verdeelde in ons groep was de opdracht snel in orde en konden we ook direct verder met ons plan van aanpak. Dit hebben wij met de gehele groep uitgevoerd in de voorjaarsvakantie. Onze plan van aanpak is beoordeeld met een ruim voldoende en dit is ook nog 30 procent van ons eindcijfer, dus daar zijn wij zeer tevreden mee.

Enquêtes afnemen in de buurt

Wij zijn op verschillende momenten de buurt in geweest om ervoor te zorgen dat wij onze respondenten zo goed mogelijk en zo veel mogelijk konden benaderen. Wij zijn ook naar verschillende instanties geweest in de buurt waar wij onze respondenten konden vinden. Ons doel was dat ieder groepslid, 30 respondenten zou benaderen en wij kunnen met veel tevredenheid zeggen dat dat ook is gelukt. In het logboek wat elk groepslid individueel heeft gemaakt kan je duidelijk vinden hoe we dit voor elkaar hebben gekregen maar wat ik wel kan toelichten is, dat we zeer veel tijd en moeite hebben gestoken in de buurt en dat het niet altijd even makkelijk is geweest om de respondenten te benaderen.

Data invoeren en analyseren

Nadat wij onze data hadden verzameld in de buurt was het onze taak om dit in te voeren en te analyseren voor onze rapportage en presentatie. Wij hebben dit als volgt gedaan: elk groepslid had 30 respondenten om in te voeren. Wij hebben gezamenlijk een bestand aangemaakt waar alle antwoord opties in werden verwerkt en daarna heeft elk groepslid individueel de data in het schema verwerkt. Toen dit was gebeurd hebben we het gezamenlijk geanalyseerd. We zijn dus als groep te werk gegaan en hebben we de juiste vragen tegenover elkaar gezet voor een strakke analyse.

Rapportage en presentatie

Als laatste zijn we begonnen met de rapportage. Wij hebben de taken als volgt verdeeld voor de rapportage; de context is voor Erwin, de procesbeschrijving voor Zakaryah, River heeft de dataset behandeld, Chefelly heeft de interpretatie van data behandeld en David de presentatie.

Ons procesbeschrijving hebben we in grote lijnen toegelicht om een beeld te krijgen hoe het onderzoek is verlopen. De procesbeschrijving in combinatie met ons individuele logboek en de vooraf gemaakte planning geeft een totaalbeeld van de genomen stappen.

Start blok 4

In blok 4 zijn we verder gegaan met ons onderwerp. Dit blok stond in het teken van het sterker maken van je eerder uitgevoerde kwantitatieve onderzoek doormiddel van een kwalitatief onderzoek. In dit blok wordt van ons verwacht dat we vier diepte-interviews gaan houden en een argumentenkaart opstellen. Uiteindelijk dienen wij ons verslag op te dragen en aanbevelingen te geven aan de ouderen adviesraad.

Afname vier diepte-interviews

Voor de versterking van ons onderzoek hebben we vier diepte-interviews uitgevoerd. de vier interviews die wij hebben afgenomen hebben we op vier verschillende gebieden proberen te houden. Interview 1 was met de trekker van onze buurt, interview 2 was met een werknemer die gaat over leeftijd bestendig wonen in Amsterdam, interview 3 was met een belangenorganisatie en interview 4 was met een buurtbewoonster van de Haarlemmer buurt.

Argumentenkaart

De argumenten kaart die wij hebben gemaakt dient als een weergave van onze rapportage. In de argumentenkaart wordt een stelling naar voren gebracht en daarbij de context beschreven. Hierbij worden argumenten voor en argumenten tegen beschreven en dit dient als geheel een argumenten kaart.

Eindpresentatie en rapportage

Als laatste opdracht van ons onderzoek dienen wij een presentatie te geven aan de betrokkenen van dit onderzoek. Ook zullen wij gedurende de presentatie onze rapportage weergeven en een aanbeveling geven aan de adviesraad. De rapportage die wij schriftelijk inleveren dient als een onderbouwing van onze aanbevelingen.

Tekortkomingen

Ondanks de moeite en nauwkeurigheid die wij aan het onderzoek hebben gewijd, zijn er enkele punten die beter aangepakt konden worden. De meeste zijn echter punten waar wij als studenten niet veel aan konden doen. Zo is de trekker van de buurt het met ons eens dat diepte-interviews met een grote groep ouderen effectiever zou zijn, en eventueel andere resultaten zou opleveren dan hetgeen wij nu hebben. De resultaten die wij nu hebben representeren veelal de fitte ouderen, gezien de meeste ouderen die wij hebben kunnen

benaderen tussen de 71 en 76 jaar waren (zie bijlage). Hierbij ontbreekt dus de mening van de respondenten in de oudere leeftijdsgroep (80+). Er was ook een groep ouderen die het duidelijk had gemaakt dat zij niet tevreden zijn met het verdwijnen van lijn 14. Om deze opmerkingen door te kunnen spelen aan de GVB hebben wij getracht een afspraak met hen te maken, maar zijn hebben helaas hun medewerking niet verleend. Wij hebben wel met een lid van belangenorganisatie Rover een gesprek kunnen voeren. Chris Rover geeft bij deze aan dat zij ook dezelfde geluiden horen maar dat de portefeuillehouder deze beslissingen maakt. Ouderen staan in dat opzicht dus machteloos met hun zorgen op dit vlak.

4. DATA INTERPRETATIE

Zoals vermeld hebben wij in blok 3, door middel van kwantitatief onderzoek, respondenten die 70 jaar en ouder zijn gevraagd over de beperkingen van de mobiliteit in de Haarlemmerbuurt. In ons groepje van vijf hebben wij 30 respondenten per persoon benaderd, in totaal dus 150. De antwoorden van de enquêtes hebben wij vervolgens in het programma spss verwerkt. Dat is een menugestuurd programma, compatibel met Windows (Van Thiel, 2010). Met de resultaten kunnen wij dus heel wat verbanden leggen en conclusies trekken, maar wij hopen dus vooral al antwoord te kunnen geven op de hoofdvraag: ‘Welke beperkingen zijn er in de buurt en hoe belemmeren deze de mobiliteit?’. In deze paragraaf zullen wij dus alvast een beeld schetsen over de resultaten die wij op dit moment binnen hebben

4.1 ANALYSE KWANTITATIEVE DATA

Kwantitatieve data zijn numerieke gegevens. Dit kunnen getallen zijn met een eigen betekenis (bijvoorbeeld een bedrag in euro's) of een numerieke score (beoordeling van een respondent op de schaal van 1 tot 10 bijvoorbeeld). Het getal is dan een verkorte weergave van het antwoord van de respondent. Volgens van Thiel heeft het werken met cijfers diverse voordelen, cijfers zijn volgens haar ondubbelzinniger dan woorden. Het gebruik van getallen dwingt een onderzoeker tot logischer en preciezer nadenken, omdat er geen ruimte is voor ‘wollig’ taalgebruik. Cijfers zijn verder ook korter dan woorden, waardoor een onderzoeker in een oogopslag meer gegevens kan overzien. Tenslotte kun je met getallen statistische berekeningen uitvoeren. Zij geeft als belangrijke opmerking aan dat een onderzoeker zich echter altijd goed bewust van moet blijven wat de betekenis van een getal of score is, omdat het niet alleen om de getallen gaat maar vooral om inhoudsvolle conclusies.

Er zijn verschillende statistische technieken voor de analyse van kwantitatieve data. Volgens van Thiel zijn er twee groepen die worden ingedeeld: beschrijven de en toetsende statistiek. Beschrijvende statistiek beschrijft een aantal eigenschappen van variabelen en welke verbanden er tussen de variabelen bestaan. Ze zijn vooral geschikt nominale en ordinale data, en om een eerste verkenning van de gegevens uit te voeren. Toetsende statistiek toetst of de beschreven verbanden systematisch ('echt') zijn. Hiervoor moeten de data minimaal op ordinaal meetniveau gemeten zijn.

Wij zullen voornamelijk gebruik maken van beschrijvende statistiek, waaronder kruistabellen en frequentietabellen. In paragraaf 3.1 zullen wij dan ook bij de analyse nauwkeurig aangeven welke verbanden er allemaal zijn gelegd, wat zij betekenen, of juist niet.

4.2 BEVINDINGEN

4.2.1 VERBANDEN

In deze paragraaf komen de verbanden te staan van de belangrijkste verbandingen, waarbij er wat meer onderbouwing wordt gegeven en een iets duidelijker beeld wordt geschetst over de antwoorden, dan wanneer het allen in frequentietabellen weergegeven zou worden

In welke mate is de fiets belangrijk? * Zorgen over drukte buurt Crosstabulation

Count		Zorgen over drukte buurt			Total
		veel	matig	geen	
In welke mate is de fiets belangrijk?	minder belangrijk	26	26	49	101
	beetje belangrijk	7	7	6	20
	heel belangrijk	3	9	17	29
Total		36	42	72	150

Figuur 4.1

Wat in de tabel hierboven opvalt is dat er zesentwintig ouderen uit de Haarlemmerbuurt zich zorgen maken over de drukte in de buurt en hierbij vinden deze zesentwintig ouderen de fiets als vervoersmiddel minder belangrijk geworden. Na het passeren van de grens van 65 jaar neemt het aandeel fietsers met een of meerdere beperkingen snel toe. Deze fysieke belemmeringen, in combinatie met een achteruitgaand reactievermogen en sneller optredende schrikreacties zorgen ervoor dat oudere fietsers twee keer zo vaak betrokken raken bij enkelvoudige fietsongevallen (gemeente amsterdam, 2014). Deze toenemende ongemakken onder de ouderen in samenhang met de drukte in de buurt ,zijn mogelijke oorzaken waarbij de meerderheid van de ouderen vanuit de Haarlemmerbuurt de fiets niet meer als belangrijk beschouwen voor hun mobiliteit in de stad. (gemeente amsterdam, 2014)

Figuur 4.2

Zorgen over drukte buurt * Ik kan zelfstandig een eindje wandelen Crosstabulation

Count		Ik kan zelfstandig een eindje wandelen					Total
		Helemaal mee eens	Mee eens	Mee eens noch oneens	Mee oneens	Helemaal mee oneens	
Zorgen over drukte buurt	veel	18	7	4	5	2	36
	matig	21	13	7	0	1	42
	geen	45	16	4	5	2	72
Total		84	36	15	10	5	150

Wat vooral opviel onder de ouderen in de Haarlemmerbuurt, is dat het merendeel van de ouderen zelfstandig een eindje kunnen wandelen en hierbij zichzelf zelfstandig van voorzieningen kunnen voorzien. Zo waren er 120 van de 150 ouderen het er helemaal mee eens/ mee eens dat zij zelfstandig een eindje kunnen wandelen. Hierbij hebben wij dus vooral fitte ouderen gesproken in de Haarlemmerbuurt. Van de 120 ouderen die zelfstandig een eindje kunnen wandelen, maken 61 van de 120 ouderen zich ook geen zorgen over de drukte in de buurt. Wat hierbij

opvalt is dat wanneer de ouderen ter voet gaan zij minder hinder ondervinden van de drukte in de buurt dan wanneer de ouderen gebruik maken van de fiets.

Figuur 4.3

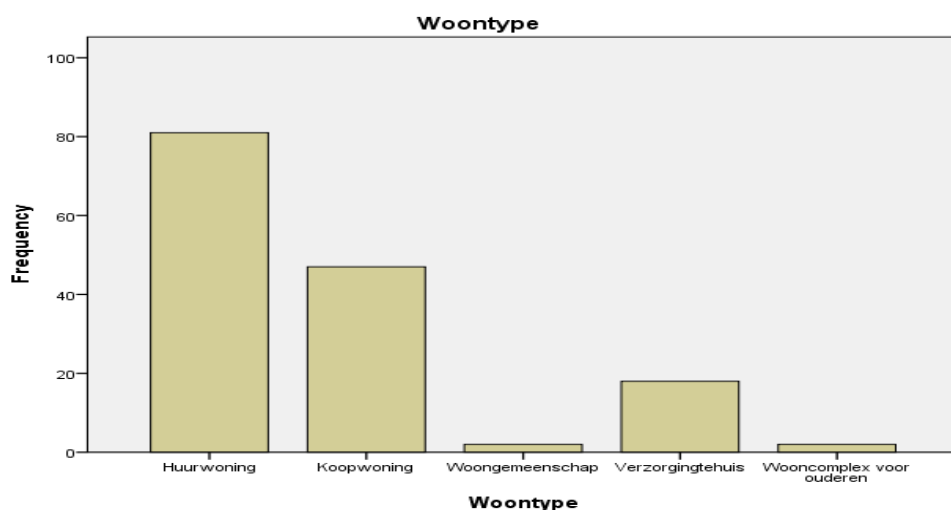
zorgen over contact familie/kinderen * zorgen over mobiliteit Crosstabulation

Count

		zorgen over mobiliteit			Total
		veel	matig	geen	
zorgen over contact familie/kinderen	veel	15	7	6	28
	matig	8	21	12	41
	geen	4	16	59	79
	999	0	0	1	1
Total		27	44	78	149

In figuur 4.3 hierboven is te zien dat 71 van de 149 ouderen die wij benaderd hebben in de Haarlemmerbuurt, wel degelijk

zorgen hebben over hun mobiliteit. Van deze hierboven benoemde 71 ouderen hebben er 51 ouderen zorgen over het contact met de familie en kinderen. Mogelijk zijn deze zorgen onder de ouderen over de mobiliteit de oorzaak dat zij ook zorgen hebben over het contact met familie en kinderen. Zolang ouderen mobiel blijven, kunnen zij deelnemen aan het maatschappelijke leven. Dit kan mogelijk voor de ouderen een positief effect hebben op hun geestelijke en lichamelijke welzijn (gerontol, 2016) Het gevolg van mobiliteitsbeperkingen bij ouderen is dat ze een kwetsbare groep zijn als het gaat om eenzaamheid en sociaal isolement. De fysieke omgeving van ouderen in de Haarlemmerbuurt kan ondersteunend zijn voor hun eenzaamheid en sociaal isolement (Hellanthe, 2016)



Figuur 4.4

Wat uit het figuur opvalt is dat het merendeel van de ouderen een huurwoning als woontype hebben. Wat hierbij het probleem is dat de ouderen een wens hebben om binnen Amsterdam een andere woning te kunnen betreden wat meer voldoet aan de eisen bij het ouder worden. Zo gaven ouderen aan dat een woningruil tussen ouderen niet

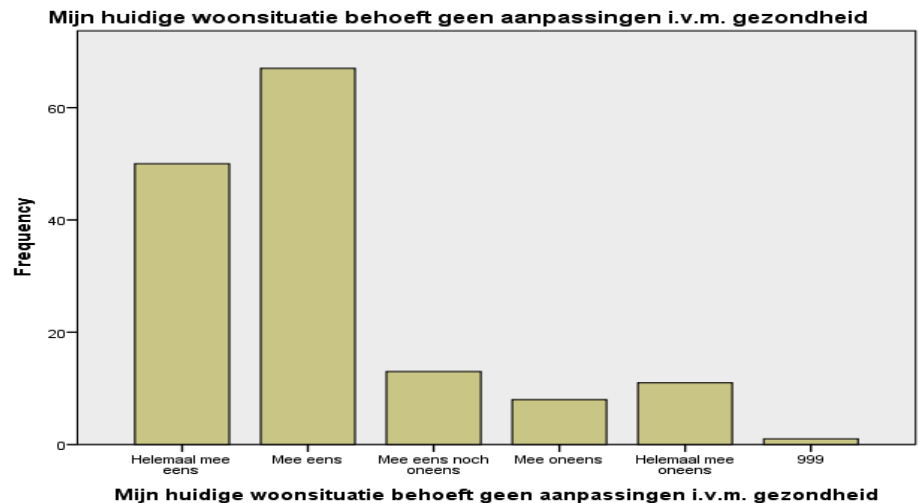
tot langzaam verloopt in Amsterdam. Het zo genoemde verhuisgeneigdheid onder ouderen neemt af met de leeftijd, dat zou je eigenlijk verwachten (Nouws, 2015) want wat haal je op een oude leeftijd nog aan om te gaan verhuizen en je sociale contacten vanuit de buurt te verliezen. Wat wij hierbij gemerkt hebben is dat er wel degelijk 70-plussers zijn die niet meer uit de voeten kunnen omdat hun woning te groot is of het trap lopen niet meer lukt. Wat uit het gesprek met (Beate Sisenop, 2017) duidelijk werd is dat lastig is om als gemeente aan alle

wensen te voldoen van de ouderen. Oude gebouwen kan je niet snel renoveren, in Amsterdam heb je nou eenmaal te maken met monumentale panden. En er kunnen weinig nieuwe woningen worden aangeboden, want de panden worden al snel opgekocht door woningcorporaties (Beate Sisenop, 2017).

Figuur 4.5

Voor 75 van de 150 ouderen hebben zij geen behoefte aan aanpassingen aan hun huidige woonsituatie i.v.m. gezondheid. Dit is een positief gegeven vanuit de ouderen van de Haarlemmerbuurt. Wat er ook in het diepte-interview werd besproken van (Beate Sisenop, 2017) is dat ouderen ook graag in vertrouwde omgeving blijven wonen, omdat zij daar mogelijk sociale contacten hebben opgebouwd. Dit valt ook te bevestigen uit het diepte-interview met (Terlingen, 2017).

Mevrouw Terlingen vertelt ondanks haar toenemende fysieke beperkingen dat verhuizen er voor haar niet inzit, ook mede doordat zij haar sociale contacten kwijt zou raken vanuit de buurt. Zo wisselen ze af om boodschappen voor elkaar mee te nemen en helpen zij elkaar bij andere ongeregelheden.



5.ARGUMENTENKAART

5.1 ARGUMENTENKAART



6. BIJLAGE

Wat is uw geslacht?		
	Geslacht	Aantal
Valid	Man	76
	Vrouw	74
	Total	150

Hierboven ziet u een tabel met het aantal mannen en vrouwen die wij hebben geïnterviewd. Er zijn binnen dit onderzoek dus meer mannen dan vrouwen.

Wat is uw leeftijd?		
	Leeftijd	Aantal
Valid	62	1
	63	1
	64	1
	67	1
	68	1
	69	3

	70	13
	71	16
	72	9
	73	12
	74	5
	75	10
	76	15
	77	9
	78	7
	79	6
	80	3
	81	4
	82	6
	83	6
	84	3
	85	5
	86	3
	88	4

	89	1
	90	1
	91	1
	92	1
	94	1
	105	1
	Total	150

Hierboven zie je een tabel met de verschillende leeftijden van onze respondenten en het aantal. Opvallend is dat binnen dit onderzoek de meest voorkomende leeftijd 76 jaar is.

Burgerlijke staat		
	Burgerlijke staat	Aantal
Valid	Getrouwd	56
	Samenwonend	17
	Alleenstaand	77
	Total	150

Hierboven zie je een tabel met de burgerlijke staat van de respondenten en het aantal. Opvallend is dat de meeste respondenten alleenstaand zijn. Er zijn 56 respondenten getrouwd en er zijn slechts 17 gehuwd.

Woontype		
	Woontype	aantal
Valid	Huurwoning	80
	Koopwoning	48
	Woongemeenschap	2
	Verzorgingstehuis	18
	Wooncomplex voor ouderen	2
	Total	150

Hierboven ziet u een tabel over het woningtype van de respondent en het aantal. Het meest voorkomende woningtype is de huurwoning.

Ik ben tevreden met mijn huidige woning					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	Helemaal mee eens	79	52,7	52,7	52,7
	Mee eens	52	34,7	34,7	87,3
	Mee eens noch	13	8,7	8,7	96,0

	oneens				
	Mee oneens	6	4,0	4,0	100,0
	Total	150	100,0	100,0	

Hierboven ziet u een tabel over de tevredenheid van de respondent over zijn huidige woning en het aantal.

Ik kan zelfstandig voorzien in mijn dagelijkse behoeftes					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	Helemaal mee eens	80	53,3	53,3	53,3
	Mee eens	48	32,0	32,0	85,3
	Mee eens noch oneens	11	7,3	7,3	92,7
	Mee oneens	9	6,0	6,0	98,7
	Helemaal mee oneens	2	1,3	1,3	100,0
	Total	150	100,0	100,0	

Hierboven ziet u een tabel over de zelfstandigheid in de dagelijkse behoeften en het aantal.

Ik kan zelfstandig boodschappen doen					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	Helemaal mee eens	81	54,0	54,0	54,0
	Mee eens	40	26,7	26,7	80,7
	Mee eens noch oneens	14	9,3	9,3	90,0
	Mee oneens	11	7,3	7,3	97,3
	Helemaal mee oneens	4	2,7	2,7	100,0
	Total	150	100,0	100,0	

Hierboven ziet u een tabel over de zelfstandigheid in boodschappen doen en het aantal.

Ik kan zelfstandig een eindje wandelen					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	Helemaal mee eens	84	56,0	56,0	56,0

	Mee eens	36	24,0	24,0	80,0
	Mee eens noch oneens	15	10,0	10,0	90,0
	Mee oneens	10	6,7	6,7	96,7
	Helemaal mee oneens	5	3,3	3,3	100,0
	Total	150	100,0	100,0	

Hierboven ziet u een tabel over de zelfstandigheid in het eindje wandelen en het aantal.

Ik kan zelfstandig een bezoek aan de dokter afleggen					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	Helemaal mee eens	85	56,7	56,7	56,7
	Mee eens	41	27,3	27,3	84,0
	Mee eens noch oneens	10	6,7	6,7	90,7
	Mee oneens	10	6,7	6,7	97,3
	Helemaal mee	3	2,0	2,0	99,3

	oneens				
	11	1	,7	,7	100,0
	Total	150	100,0	100,0	

Hierboven ziet u een tabel over de zelfstandigheid in het afleggen van bezoek aan de dokter en het aantal.

Ik kan zelfstandig bezoek ontvangen					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	Helemaal mee eens	89	59,3	59,3	59,3
	Mee eens	46	30,7	30,7	90,0
	Mee eens noch oneens	5	3,3	3,3	93,3
	Mee oneens	9	6,0	6,0	99,3
	Helemaal mee oneens	1	,7	,7	100,0
	Total	150	100,0	100,0	

Hierboven ziet u een tabel over de zelfstandigheid in het ontvangen van bezoek en het aantal.

Mijn huidige woonsituatie heeft geen aanpassingen i.v.m. gezondheid					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	Helemaal mee eens	50	33,3	33,3	33,3
	Mee eens	67	44,7	44,7	78,0
	Mee eens noch oneens	13	8,7	8,7	86,7
	Mee oneens	8	5,3	5,3	92,0
	Helemaal mee oneens	11	7,3	7,3	99,3
	999	1	,7	,7	100,0
	Total	150	100,0	100,0	

Hierboven ziet u een tabel over de aanpassing van de huidige woonsituatie i.v.m. gezondheid van de respondent en het aantal.

zorgen over gezondheid					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	veel	36	24,0	24,0	24,0
	matig	52	34,7	34,7	58,7
	geen	62	41,3	41,3	100,0
	Total	150	100,0	100,0	

Hierboven ziet u een tabel met zorgen van de respondent over gezondheid en het aantal.

zorgen over specifieke aandoeningen					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	veel	26	17,3	17,3	17,3
	matig	40	26,7	26,7	44,0
	geen	84	56,0	56,0	100,0
	Total	150	100,0	100,0	

Hierboven ziet u een tabel met zorgen van de respondent over specifieke aandoeningen en het aantal.

zorgen over mobiliteit					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	veel	27	18,0	18,0	18,0
	matig	44	29,3	29,3	47,3
	geen	79	52,7	52,7	100,0
	Total	150	100,0	100,0	

Hierboven ziet u een tabel met zorgen van de respondent over mobiliteit en het aantal.

zorgen over contact

familie/kinderen					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	veel	28	18,7	18,8	18,8
	matig	41	27,3	27,5	46,3
	geen	79	52,7	53,0	99,3
	999	1	,7	,7	100,0
	Total	149	99,3	100,0	
Missing	System	1	,7		
Total	150	100,0			

Hierboven ziet u een tabel met zorgen van de respondent over contact met familie en kinderen en het aantal.

zorgen over sociaal contact buurt					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	veel	16	10,7	10,7	10,7
	matig	40	26,7	26,7	37,3
	geen	93	62,0	62,0	99,3
	23	1	,7	,7	100,0

	Total	150	100,0	100,0	
--	-------	-----	-------	-------	--

Hierboven ziet u een tabel met zorgen van de respondent over sociaal contact in de buurt en het aantal

Zorgen over verhoudingen met buren					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	veel	17	11,3	11,3	11,3
	matig	43	28,7	28,7	40,0
	geen	90	60,0	60,0	100,0
	Total	150	100,0	100,0	

Hierboven ziet u een tabel met zorgen van de respondent over de verhoudingen met buren en het aantal.

Zorgen over drukte buurt					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	veel	36	24,0	24,0	24,0
	matig	42	28,0	28,0	52,0
	geen	72	48,0	48,0	100,0
	Total	150	100,0	100,0	

Hierboven ziet u een tabel met zorgen van de respondent over de drukte in de buurt en het aantal.

Zorgen over herkenbaarheid buurt					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	veel	19	12,7	12,7	12,7
	matig	46	30,7	30,7	43,3
	geen	84	56,0	56,0	99,3
	999	1	,7	,7	100,0
	Total	150	100,0	100,0	

Hierboven ziet u een tabel met zorgen van de respondent over de herkenbaarheid van de buurt en het aantal.

Zorgen over sociale voorzieningen gemeente					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	veel	13	8,7	8,7	8,7
	matig	46	30,7	30,7	39,3
	geen	91	60,7	60,7	100,0
	Total	150	100,0	100,0	

Hierboven ziet u een tabel met zorgen van de respondent over de sociale voorzieningen van de gemeente en het aantal.

Zorgen over sociale ontmoetingsruimtes					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	veel	14	9,3	9,3	9,3
	matig	44	29,3	29,3	38,7
	geen	92	61,3	61,3	100,0
	Total	150	100,0	100,0	

Hierboven ziet u een tabel met zorgen van de respondent over sociale ontmoetingsruimtes en het aantal.

Zorgen over rondkomen budget					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	veel	19	12,7	12,7	12,7
	matig	38	25,3	25,3	38,0
	geen	92	61,3	61,3	99,3
	999	1	,7	,7	100,0
	Total	150	100,0	100,0	

Hierboven ziet u een tabel met zorgen van de respondent over rondkomen budget en het aantal.

Zorgen over schoonmaken					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	veel	11	7,3	7,3	7,3
	matig	34	22,7	22,7	30,0
	geen	105	70,0	70,0	100,0
	Total	150	100,0	100,0	

Hierboven ziet u een tabel met zorgen van de respondent over schoonmaken en het aantal.

Zorgen over onderhouden van woning					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	veel	11	7,3	7,3	7,3
	matig	34	22,7	22,7	30,0
	geen	105	70,0	70,0	100,0
	Total	150	100,0	100,0	

Hierboven ziet u een tabel met zorgen van de respondent over het onderhouden van de woning en het aantal.

Zorgen over aanpassingen woning					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	veel	11	7,3	7,3	7,3
	matig	31	20,7	20,7	28,0
	geen	108	72,0	72,0	100,0
	Total	150	100,0	100,0	

Hierboven ziet u een tabel met zorgen van de respondent over aanpassing van de woning en het aantal.

Zorgen over medische voorzieningen					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	veel	16	10,7	10,7	10,7
	matig	37	24,7	24,7	35,3
	geen	97	64,7	64,7	100,0
	Total	150	100,0	100,0	

Hierboven ziet u een tabel met zorgen van de respondent over de medische voorzieningen

In mijn woonomgeving voel ik mij veilig					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	Helemaal mee eens	65	43,3	43,3	43,3
	Mee eens	69	46,0	46,0	89,3
	Mee eens noch oneens	8	5,3	5,3	94,7
	Mee oneens	5	3,3	3,3	98,0
	Helemaal mee	3	2,0	2,0	100,0

	oneens				
	Total	150	100,0	100,0	

Hierboven ziet u een tabel over hoe veilig de respondent zich voelt in zijn/haar woonomgeving en het aantal.

In mijn buurt is er voldoende mogelijkheid om te wandelen					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	Helemaal mee eens	67	44,7	44,7	44,7
	Mee eens	70	46,7	46,7	91,3
	Mee eens noch oneens	7	4,7	4,7	96,0
	Mee oneens	5	3,3	3,3	99,3
	Helemaal mee oneens	1	,7	,7	100,0
	Total	150	100,0	100,0	

Hierboven ziet u een tabel over de mogelijkheid die er is om voldoende te wandelen en het aantal.

Gaat u iedere dag

naar buiten?					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	Ja	116	77,3	77,3	77,3
	Nee	33	22,0	22,0	99,3
	3	1	,7	,7	100,0
	Total	150	100,0	100,0	

Hierboven ziet u een tabel die gaat over de respondent met de vraag of hij/zij iedere dag naar buiten gaat en het aantal.

Wilt u vaker naar buiten?					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	Ja	46	30,7	30,7	30,7
	Nee	103	68,7	68,7	99,3
	3	1	,7	,7	100,0
	Total	150	100,0	100,0	

Hierboven ziet u een tabel die gaat over de respondent met de vraag of hij/zij vaker naar buiten wilt en het aantal.

Ik kan in mijn buurt overal waar ik wil of moet komen					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	Helemaal mee eens	62	41,3	41,3	41,3
	Mee eens	75	50,0	50,0	91,3
	Mee eens noch oneens	8	5,3	5,3	96,7
	Mee oneens	4	2,7	2,7	99,3
	Helemaal mee oneens	1	,7	,7	100,0
	Total	150	100,0	100,0	

Hierboven ziet u een tabel die gaat over de respondent met de vraag of hij/zij overal kan komen in de buurt en het aantal.

In welke mate is de fiets belangrijk?					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	minder belangrijk	101	67,3	67,3	67,3
	beetje belangrijk	20	13,3	13,3	80,7
	heel belangrijk	29	19,3	19,3	100,0
	Total	150	100,0	100,0	

Hierboven ziet u een tabel die gaat of de respondent de fiets belangrijk vindt en het aantal.

In welke mate is de bromfiets/elektrische fiets belangrijk?					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	minder belangrijk	131	87,3	87,3	87,3
	beetje belangrijk	7	4,7	4,7	92,0
	heel belangrijk	12	8,0	8,0	100,0
	Total	150	100,0	100,0	

Hierboven ziet u een tabel die gaat of de respondent de bromfiets/elektrische fiets belangrijk vindt en het aantal.

In welke mate is de scooter belangrijk?					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	Minder belangrijk	130	86,7	86,7	86,7
	Beetje belangrijk	9	6,0	6,0	92,7
	Heel belangrijk	11	7,3	7,3	100,0
	Total	150	100,0	100,0	

Hierboven ziet u een tabel die gaat of de respondent de scooter belangrijk vindt en het aantal.

In welke mate is de auto belangrijk?					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	Minder belangrijk	85	56,7	56,7	56,7
	Beetje belangrijk	27	18,0	18,0	74,7

	Heel belangrijk	38	25,3	25,3	100,0
	Total	150	100,0	100,0	

Hierboven ziet u een tabel die gaat of de respondent de auto belangrijk vindt en het aantal.

In welke mate is het meerijden met iemand belangrijk?					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	Minder belangrijk	46	30,7	30,7	30,7
	Beetje belangrijk	35	23,3	23,3	54,0
	Heel belangrijk	69	46,0	46,0	100,0
	Total	150	100,0	100,0	

Hierboven ziet u een tabel die gaat of de respondent het meerijden met iemand belangrijk vindt en het aantal.

In welke mate is het openbaar vervoer belangrijk?					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	Minder belangrijk	33	22,0	22,0	22,0
	Beetje belangrijk	34	22,7	22,7	44,7
	Heel belangrijk	83	55,3	55,3	100,0
	Total	150	100,0	100,0	

Hierboven ziet u een tabel die gaat of de respondent het openbaar vervoer belangrijk vindt en het aantal.

In welke mate is de stadsmobiel belangrijk?					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	Minder belangrijk	93	62,0	62,0	62,0
	Beetje belangrijk	29	19,3	19,3	81,3
	Heel belangrijk	28	18,7	18,7	100,0

	Total	150	100,0	100,0	
--	-------	-----	-------	-------	--

Hierboven ziet u een tabel die gaat of de respondent de stadsmobiel belangrijk vindt en het aantal.

In welke mate is de taxi belangrijk?					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	Minder belangrijk	104	69,3	69,3	69,3
	Beetje belangrijk	30	20,0	20,0	89,3
	Heel belangrijk	16	10,7	10,7	100,0
	Total	150	100,0	100,0	

Hierboven ziet u een tabel die gaat of de respondent de taxi belangrijk vindt en het aantal.

Welk ander vervoersmiddel is belangrijk?					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	de benen	1	,7	6,7	6,7
	eigen scooter	1	,7	6,7	13,3

	lommerstation	1	,7	6,7	20,0
	met dochter meerijden	1	,7	6,7	26,7
	rollator	1	,7	6,7	33,3
	Rollator	2	1,3	13,3	46,7
	Scootmobie	1	,7	6,7	53,3
	scootmobiel	4	2,7	26,7	80,0
	Scootmobiel	3	2,0	20,0	100,0
	Total	15	10,0	100,0	
Missing	999	135	90,0		
Total	150	100,0			

Hierboven ziet u een tabel die gaat over welk ander vervoersmiddel de respondent belangrijk vindt en het aantal.

De haltes van het openbaar vervoer zijn voor mij op loopafstand					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	Helemaal mee eens	69	46,0	46,0	46,0
	Mee eens	63	42,0	42,0	88,0
	Mee eens noch oneens	12	8,0	8,0	96,0
	Mee oneens	5	3,3	3,3	99,3
	Helemaal mee oneens	1	,7	,7	100,0
	Total	150	100,0	100,0	

Hierboven ziet u een tabel dat gaat over of de haltes van het openbaar vervoer op loopafstand zijn voor de respondent en het aantal.

Ik kan overal naar toe met het OV naar toe als ik dat wil					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	Helemaal mee eens	68	45,3	45,3	45,3
	Mee eens	62	41,3	41,3	86,7
	Mee eens noch oneens	11	7,3	7,3	94,0
	Mee oneens	6	4,0	4,0	98,0
	Helemaal mee oneens	2	1,3	1,3	99,3
	999	1	,7	,7	100,0
	Total	150	100,0	100,0	

Hierboven ziet u een tabel dat gaat over het openbaar vervoer. Kan de respondent overal naar toe met het OV en het aantal.

Tabel 1: het verband tussen de gezondheid van de rest en de mate waarin diegene zich zorgen maakt over de mobiliteit.

zorgen over mobiliteit * zorgen over gezondheid Crosstabulation

			zorgen over gezondheid			Total
			veel	matig	geen	
zorgen over mobiliteit	veel	Count % within zorgen over gezondheid	16 44,4%	8 15,4%	3 4,8%	27 18,0%
	matig	Count % within zorgen over gezondheid	11 30,6%	23 44,2%	10 16,1%	44 29,3%
	geen	Count % within zorgen over gezondheid	9 25,0%	21 40,4%	49 79,0%	79 52,7%
Total		Count % within zorgen over gezondheid	36 100,0%	52 100,0%	62 100,0%	150 100,0%

In dit tabel kunt u zien dat 49 mensen van de 150 zich geen zorgen maken over hun gezondheid. Dit is meer dan het aantal die zich wel een beetje druk maakt over hun gezondheid (23) en degenen die zich heel erg druk om maken (16). Een belangrijke bevinding is dat degenen die zich ook geen zorgen maken om hun gezondheid, zich ook geen zorgen maken om de mobiliteit en wel met een percentage van 79%. Er zijn binnen ons onderzoek dus meer mensen die zich geen zorgen maken over de mobiliteit. Dit staat tegenover degenen die zich een beetje zorgen maken om de mobiliteit (44,2%) en degenen die zich heel erg druk om maken (44,4%)

Tabel 2: verband tussen zorgen over de drukte in de buurt en zorgen over de mobiliteit

Zorgen over drukte buurt * zorgen over mobiliteit Crosstabulation

			zorgen over mobiliteit			Total
			veel	matig	geen	
Zorgen over drukte buurt	veel	Count	7	12	17	36
		% within zorgen over mobiliteit	25,9%	27,3%	21,5%	24,0%
	matig	Count	10	16	16	42
		% within zorgen over mobiliteit	37,0%	36,4%	20,3%	28,0%
	geen	Count	10	16	46	72
		% within zorgen over mobiliteit	37,0%	36,4%	58,2%	48,0%
Total	Count	27	44	79	150	
	% within zorgen over mobiliteit	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Wij hebben de meeste mensen op het Haarlemmerplein benaderd. Aangezien dit een drukke omgeving is, hebben wij ook gekeken naar het verband tussen de drukte in de buurt en de mate waarin men zich zorgen maakt over de mobiliteit. In het tweede tabel geven 46 respondenten aan zich geen zorgen te maken over de mobiliteit. In hetzelfde column kunt u zien dat 58,2% van de mensen zich geen zorgen maken over de drukte in de buurt. Dit zijn de meest voorkomende antwoorden en het hoogste percentage binnen dit verband, dus wij kunnen zeggen dat de meeste mensen de drukte niet als reden zien voor beperking van de mobiliteit.

Tabel 3 : het verband tussen de burgerlijke staat van de respondent en de mate waarin men zich zorgen maakt over de mobiliteit

zorgen over mobiliteit * Burgelijke staat Crosstabulation

			Burgelijke staat			Total
			Getrouwd	Samenwonend	Alleenstaand	
zorgen over mobiliteit	veel	Count	7	1	19	27
		% within Burgelijke staat	12,5%	5,9%	24,7%	18,0%
	matig	Count	20	3	21	44
		% within Burgelijke staat	35,7%	17,6%	27,3%	29,3%
	geen	Count	29	13	37	79
		% within Burgelijke staat	51,8%	76,5%	48,1%	52,7%
Total	Count	56	17	77	150	
	% within Burgelijke staat	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Een ander opvallende bevinding is dat de respondenten die samenwonend als burgerlijke staat hebben aangegeven, de groep is met het hoogste percentage van respondenten (76,5%) die zich geen zorgen maken over de mobiliteit. Degenen die getrouwd zijn scoren een percentage van 51,8% en de

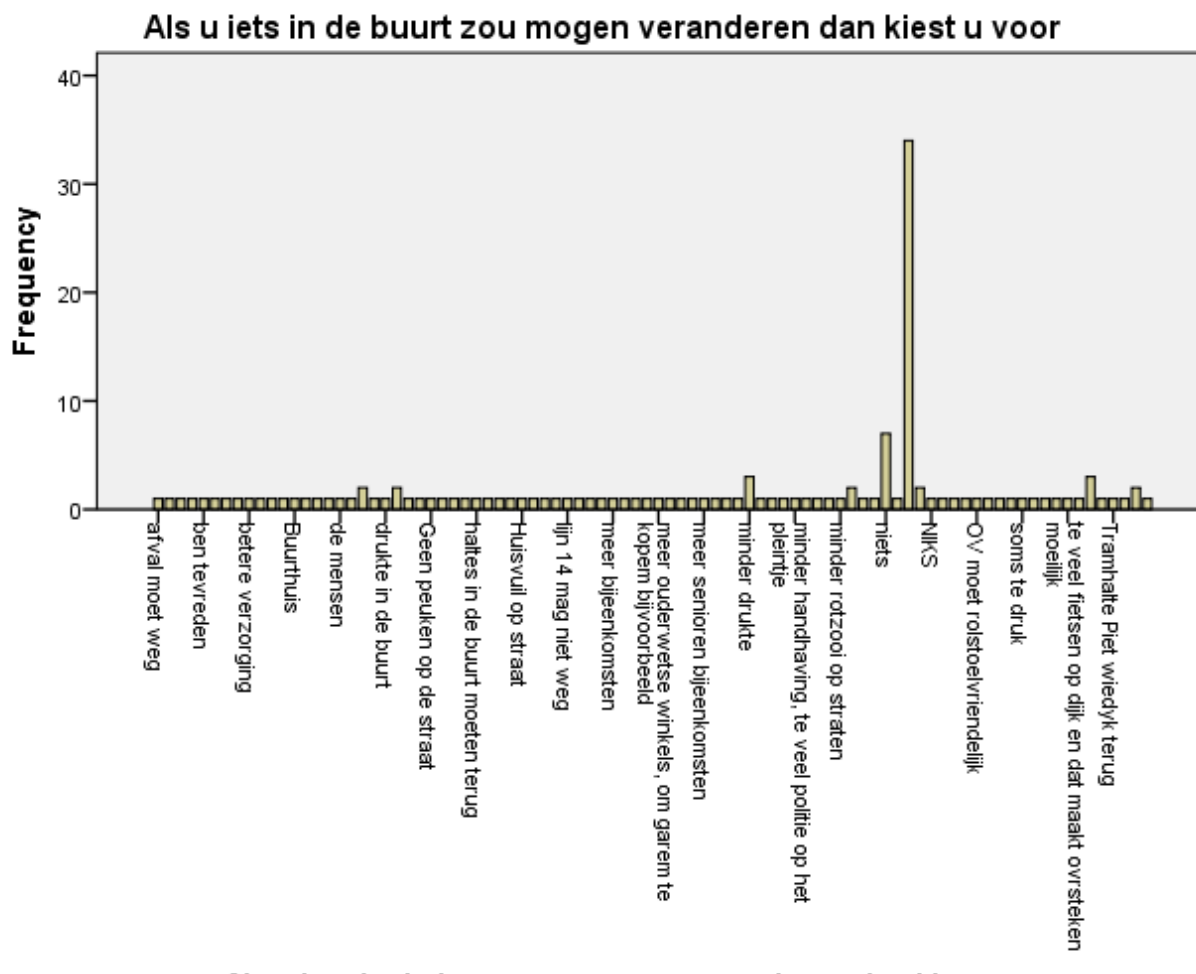
alleenstaanden scoren het laagst met 48,1%. Hieruit kunnen wij voorzichtig concluderen dat de alleenstaanden meer moeite hebben met de mobiliteit dan degenen die samen wonen of getrouwd zijn. Het zou zo kunnen zijn dat degenen die samenwonen of getrouwd zijn een partner hebben die hen hierbij helpt, maar dat is binnen dit onderzoek niet bewezen.

Tabel 4: mobiliteit van de respondent

Ik kan in mijn buurt overal waar ik wil of moet komen					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	Helemaal mee eens	62	41,3	41,3	41,3
	Mee eens	75	50,0	50,0	91,3
	Mee eens noch oneens	8	5,3	5,3	96,7
	Mee oneens	4	2,7	2,7	99,3
	Helemaal mee oneens	1	,7	,7	100,0
	Total	150	100,0	100,0	

Zoals u in dit tabelletje kunt zien, zijn 91,3% van de respondenten het eens dat zij overal waar zij willen terecht komen. In tabel 5 kunt u zien dat de meeste respondenten, als het aan hen ligt, niks aan de buurt willen veranderen. Er komen echter andere antwoorden voor zoals het verdwijnen van een paar tramhaltes- en lijnen.

Tabel 5: Als de respondent iets in de buurt mocht veranderen, wat zal dat zijn?



6.1 SAMENVATTINGEN DIEPTE-INTERVIEWS

BIJLAGE: INTERVIEW BEATE SISENOP EN MONIQUE BROK

Beate Sisenop, werkt bij Stadsdeelcentrum. Zij werkt samen met haar collega Monique Brok. Zij subsidiëren Ouderen Advies Raad. Uit de Ouderen Advies Raad is het Aanjaagteam ouderen in de openbare ruimte ontstaan. Zij hebben het initiatief genomen om contact op te nemen met de Hogeschool van Amsterdam en organiseren wandelingen in de buurt. De taak van Beate was de gebieden uit te zetten voor buurtschouwen en welke collega's nemen deel aan buitschouwen. Als het aanjaagteam verslag uitbrengt komt dat bij onze bestuurder. Beate is in eerste instantie coördinator en aanspreekpunt voor zowel de Ouderen Advies Raad als het Aanjaag team als voor de collega's uit de gebieden wat dit project betreft.

Amsterdam is verdeeld in allerlei gebieden. En in ieder gebied is er iemand voor het sociale domein zoals zorg en welzijn. Monique Brok is gebiedsexpert ouderenhuisvesting voor gebied 1011, dit het omgeving Nieuwemarkt.

Vooraf hebben we een aantal vragen opgesteld, deze hebben we een voor een besproken. **Vindt u het centrum leeftijdsbestendig genoeg? Waar liggen volgens u nog verbeterpunten?**

Moelijke vraag, wonen heel veel leeftijden in het centrum. Het centrum is ook heel beschermend. De oude gebouwen kan je niet snel renoveren. Het kost heel veel geld. Weinig nieuwe woningen bij. Ze boeken wel resultaten met dit soort projecten met mensen langer te laten wonen in het centrum. Veel betrokkenen bij elkaar betrekken, gezamenlijk tot een doel komen (seniorenwoningen). Er zijn ook gebiedsplannen voor alle vijf deelgebieden. Er worden stedelijke afspraken gemaakt voor welke doelgroepen er woningen worden gebouwd. Bij het sociale aspect is het langer blijven wonen in de woning heel belangrijk. Dus we zorgen ervoor dat er zoveel mogelijk senioren een aangepaste woning krijgen, en dat die woningen dan ook gelabeld worden. Zodat als zij eruit gaan, er andere ouderen in kunnen. Want juist voor de ouderen is het sociale netwerk in hun huidige buurt heel belangrijk. En dat is waar de ouderen de laatste tijd enorm veel aandacht voor vragen, ze spreken overal; van de burgemeester tot alle andere disciplines die ze kunnen benaderen.

Dus jullie proberen echt steeds meer, ook beschermde huizen, tot ouderen vriendelijke woningen te maken?

Ja, dat is ook Rijksbeleid en dat druppelt dan door naar gemeente Amsterdam en dan naar de Stadsdelen. Vanuit het Stadsdeel zitten wij dan aan tafel met de mensen uit de centrale stad want die maken dan weer beleid. Wij als Stadsdeel zijn meer uitvoerend dus ik haal de behoefte vraag op en ik breng het naar RVE wonen, dat is de Verantwoordelijke Eenheid wonen. Zij maken er beleid van waardoor er hopelijk meer ouderenwoningen gerealiseerd mogen worden.

Wordt de rol van de ambtenaar groter?

Ja zeker, er is echt omslag geweest. Veel mensen denken 'wij betalen wij bepalen' maar dat allang niet meer zo. Het is met de burger, participatie. Mensen weten tegenwoordig heel goed zelf wat ze willen en dan moeten we gewoon samenwerken

Hoe was het beleid om leeftijdsbestendig in het centrum te blijven wonen 5 jaar geleden?

Ten opzichte van 5 jaar geleden is beleid veranderd voor voetgangers. Vooral in de binnenstad.
(www.raadsinformatie.nl)

Welke veranderingen heeft het in de tussentijd doorgemaakt?

Bepaalde onderwerpen blijven altijd op de agenda staan, zoals woningen voor ouderen. Items staan nog steeds op de agenda maar de manier hoe zij met items op de agenda omgaan is veranderd. Er is nu veel meer dynamiek, mensen maken nu zelf groepjes en gaan zelf dingen regelen zoals Stadsdorpen. Mensen gaan niet meer wachten op wat de gemeente voor hun kan betekenen maar gaan het zelf proberen te regelen.

Wij gaan zelf veel de buurt in, het is meer van onderaf. Maar ook de ouderen zijn veranderd, het zijn niet meer de ouderen die je kan zeggen hoe we het gaan doen. Ouderen zitten ook op het internet, niet allemaal hoor, de mensen waarmee jullie te maken hebben, en met name van het Aanjaagteam zijn wel de hele fitte ouderen, en met een hoge opleiding bijvoorbeeld. Maar je merkt gewoon dat iedereen meer zegt wat die wil. Je moet als ambtenaar nu ook bepaalde vaardigheden geleerd hebben, je moet in gesprek kunnen gaan.

En wat natuurlijk ook veranderd is, de bevolking wordt steeds ouder, ook in het centrum. Dus er is sowieso meer aandacht voor ouderen.

Is het nu makkelijk geworden nu de burgers zijn mondig zijn, of niet want het werkt jullie soms ook wel tegen?

Ja maar ons uitgangspunt is dat wij werken voor de bewoners van de binnenstad van Amsterdam. Voor ons is het helemaal geen probleem. De samenwerking buiten is belangrijk, maar er veranderd ook intern veel. Mensen gaan beseffen dat ze het niet zomaar in hun eentje beleid kunnen bedenken en beslissen. Nee, het moet gedragen worden en kunnen aantonen dat het uitvoerbaar is.

Het is ook goed dat er nu hier mensen werken van verschillende afkomst en leeftijden. Verschillende nationaliteiten kan soms lastig zijn, maar het is ook heel goed want je leert ook heel veel van elkaar. Wat buiten gebeurt, gebeurt hier nu ook in het klein.

(Monique) Ik werd er door een collega op geattendeerd dat er ook meer aandacht is voor de voetganger in het algemeen, misschien is dat interessant vanwege jullie onderzoek naar de openbare ruimte? En dat is in ieder geval zo in de binnenstad maar die collega zei dat het misschien nuttig is om een keer op www.Raadsinformatie.nl te kijken. Want daar wordt op 1 juni een notitie besproken die door het aantal raadsleden is ingebracht. Die notitie gaan specifiek over meer aandacht voor de voetganger in het algemeen, en waarschijnlijk dus ook voor ouderen. Voor de binnenstad van Amsterdam, en wat daaraan veranderd moet worden.

Van welke belemmeringen die ouderen ervaren in het centrum heeft u kennis, en welke maatregelen zijn hiervoor genomen?

Specifiek op ouderen is dat wel lastig te zeggen. Maar concrete acties die wij uitvoeren zoals ouderenhuisvesting of een lift, en dat wordt meegenomen in de gebiedsplannen als concrete maatregel. Maar als het gaat om mobiliteit, bijvoorbeeld drempelverlaging naar winkels of drempelplaten. We hebben op een brug in Amsterdam ook een bord neergezet met lichtsignalen speciaal voor ouderen om daar rustig te kunnen oversteken. Het zijn kleine dingen maar voor die mensen heel erg belangrijk. Er wordt ook veel gedaan aan sport voor ouderen. In gebied Oost hebben ouderen veel last van fietsen op de stoep en daar worden ook maatregelen getroffen. Gebied West

heeft last van toeristen, en dan komen de bewoners met de alle betrokken samen met een idee, bij een brug over de Looiersgracht, dat binnen een paar weken wordt gerealiseerd. Om daar een bord op te hangen om te zorgen dat mensen hun fiets niet meer op die brug vastmaakte. Woningen die niet geschikt zijn voor ouderen. Zo wordt er wel degelijk wat gedaan als ouderen aangeven dat ze niet goed kunnen wandelen in hun buurt.

Tijdens ons onderzoek kwamen we tegen dat er in de plantagebuurt veel overlast wordt ervaren van de grote hoeveelheid fietsen op de stoep, waardoor het voor ouderen soms lastig is om over de stoep te lopen. Hebben jullie hier kennis van? Is het belangrijk genoeg om hier iets aan te doen?

Ja er is hier kennis van, er worden maatregelen getroffen door middel van handhaving. Het is zo dat ouderen kunnen bellen naar de stadsdelen en dat worden ze ook relatief snel geholpen. Er wordt wel snel op de ouderen gereageerd en dat is het mooie aan dat gebiedsgericht werken wat wij doen.

Sommige ouderen vertelde dat ze erg lang moesten wachten voor kleine aanpassingen in hun woning, hoe kan dit?

Ja dat is behoorlijk ingewikkeld, de gemeente doet dat namelijk niet meer. Wij hebben de Klussendienst die nu verantwoordelijk is voor aanpassingen in woningen en daar moeten de ouderen naar bellen. Wel is het zo dat als de ouderen het Stadsloket bellen zij zullen vertellen dat de Klussendienst er is, dus dat ze uiteindelijk wel bij de juiste instantie terecht komen.

Wij hebben in de haarlemmerbuurt vernomen dat veel ouderen last hebben van toeristen worden hier ook maatregelen tegen getroffen?

Er worden allerlei maatregelen genomen, maar als een oudere een klacht heeft, kan die het stadsdeel bellen.

Ouderen hebben het gevoel dat het karakter veranderd van de stad, veel mensen zijn individueel bezig, probleem of opgemerkt?

Nee, mensen kennen elkaar juist goed hier, ze hebben wat voor elkaar over.

Na dit gesprek heb ik wel een beeld gekregen dat in ieder geval in dit Stadsdeel ouderen goed vertegenwoordigd worden en dat er goed naar ouderen wordt geluisterd. Maar is dat ook zo bij de Gemeente?

Ja en dat is onze taak om dat daar te brengen.

Ja, en dat verloopt allemaal goed?

Ja, het is veel praten en veel de juiste mensen proberen te vinden bij een programma. Maar als je eenmaal de juiste mensen hebt dan kan je goed samenwerken. En dan maken zij beleid.

Maar Amsterdam wil natuurlijk voor iedereen wat bieden. En dat Amsterdam nu meedoet aan die organisatie van 'Age Friendly City', centrum doet daar niet aan mee omdat het een beschermd gebied is, maar andere wijken doen wel mee. Dus er is wel echt sprake van niet alleen van 'boven naar beneden' maar ook van 'beneden naar boven'.

Naam: Monique Brok, Beate Sisenop

Plaats: Stopera, stadhuis

Datum: 16-05-2017, 15:00

Interview Rover – Transcript

Datum: 17-05-2017

13:30

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 leidsetraat moet minstens een derde van het tramverkeer eruit. Vanaf de kant van het Rembrandt plein 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 vervoerregio'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 openbaarvervoerbedrijf 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 daarvan?

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 tevoren 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 weer 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 ertegen geprotesteerd in het adviesrapport, maar het ging toch door. En dan houd 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 bejaardentehuis of een ziekenhuis moet een halte zijn. Dat was het oude sint Bernard huis, 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 houd 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 rijd op de grachten, want die grachten heten ook de kattenburgergracht, etc. Daar rijd 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 rijd tramlijn 26, maar daar zijn geen plannen voor, de belangrijkste lijnen blijven daar gewoon en over de Kattenburgerstraat rijd 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.

Samenvatting interview (18-05-2017)

Als vierde interview hebben we een buurtbewoonster van de haarlemmerbuurt gesproken over diepgang van een van onze bevindingen. Wij hebben uit onze data ondervonden dat meerderheid van de ouderen een huurwoning heeft. Wij vonden dit opmerkelijk en wilde meer diepgang hebben over deze resultaten. Daarbij hebben we ook de gefocust gelegd in dit interview op de openbare ruimte met betrekking tot de woonomgevingen om inzicht te krijgen. In de samenvatting heb ik de belangrijkste bevindingen weergegeven.

(Belangrijkste vragen en antwoorden van de respondenten)

Waarom heeft u gekozen voor huurwoning i.p.v. een koopwoning?

Ik woon hier ongeveer vier jaar in deze buurt en ik ben ook niet meer de jongste. Ik ben nu 76 jaar en voor mij is het niet meer mogelijk om een koopwoning te kopen, helemaal niet in Amsterdam. Veel ouderen huren een woning om deze reden omdat ze dan nog wel kunnen verhuizen naar nieuwere woningen zoals ik dat heb gedaan.

Heeft huren nog extra voorzieningen omdat je ouder bent?

het huren heeft wel voordelen qua voorzieningen. Als je een woning huurt worden de onderhoudszaken gedaan door de verhuurder. dit is voor mij een sterk plus punt omdat ik dat niet meer kan op deze leeftijd. Ook kan je vergoedingen krijgen als je woningaanpassingen nodig hebt en dat is voor mij ook een goed punt. Dit betreft mensen met koop of huurwoningen maar is wel een positieve voorziening.

Zou u nog willen verhuizen?

Nee, ik zou niet meer willen verhuizen en veel vrienden en vriendinnen van mij denken hier hetzelfde over. Als je op een leeftijd zit zoals ik dan heb je niet echt meer de behoefte om te verhuizen en al dat gedoe mee te maken wat het met zich meebrengt. En vooral de contacten die je gaat verliezen. het sociale vlak speelt voor mij een belangrijke rol omdat ik vier jaar geleden ben verhuist naar hier en het was niet zo makkelijk meer om sociale contacten te leggen in de buurt. voor ouderen is die simpel weg een stuk moeilijker en het speelt daarom zeker een rol bij het wel of niet gaan verhuizen.

Hoe ziet u de openbare ruimtes in uw woonomgeving?

Het is op zich goed geregeld met de openbare ruimtes alleen vind ik wel dat er te weinig ruimte is gemaakt voor groen in de buurt. Ook zijn vaak de openbare ruimtes bezet door toeristen waardoor de ouderen niet echt aanbod komen. Er zijn naar mijn mening niet echt plekken die alleen voor ouderen zijn in het openbaar en daar heb ik wel behoefte aan op zonnige dagen.

Wat is uw ideale ruimte voor ouderen?

De ruimte voor ouderen zou voor mij ideaal zijn als die goed te bereiken is voor iedereen. Ook voor ouderen die minder mobiel zijn. Ook is het belangrijk dat het een rustige locatie is en waarbij natuur zeker aanbod zal komen. Ook moet er plek zijn om rustig te kunnen zitten want ouderen die minder mobiel zijn hebben daar vaak wel behoefte aan.

De kern van ons interview:

Het belang van een huurwoning in deze leeftijdscategorie is dat het voorzieningen betreft die veel ouderen niet meer kunnen opbrengen. Ook als je verhuist naar een is nieuwere woning is het lastig om nog te kopen. Het sociale vlak speelt ook een grote rol bij het verhuizen. De contacten die je hebt in je oude buurt zijn niet zo snel te vervangen. de openbare ruimtes zijn gering en vaak te bezet door toeristen. Qua idealen openbaar ruimte dient het groen te zijn, makkelijk te bereiken en een rustige omgeving om te kunnen zitten.

Naam: Maria Terlingen (buurtbewoonster haarlemmerbuurt)

Plaats: westerdok

Datum: 18-05-2017

Tijdstip: 13:30

Interview met trekker van de Haarlemmerbuurt: Janneke

Binnen het project hebben wij als groep regelmatig contact onderhouden met Janneke. Zij hielp ons verder met het bereiken van actoren die van belang zijn binnen ons onderzoek, zoals de verzorgingsinstellingen. Janneke is tevens ook bewoner van de Haarlemmerbuurt en omdat zij bij de Ouderenadviesraad betrokken is, vonden wij het ook interessant om te weten wat haar kijk is op het concept en op de voorlopige bevindingen van ons onderzoek. Ik heb op maandag 16 mei jl. Een interview met haar gehouden in café Kobalt bij de Singel. Dit interview duurde ongeveer 20 minuten.

Samenvatting

De directe aanleiding van Janneke om zich aan te sluiten bij de Ouderenadviesraad was omdat zij een symposium had helpen organiseren. Naar aanleiding daarvan is het concept rond mobiliteit buitenshuis ontworpen en naar aanleiding daarvan is zij door de voorzitter gevraagd om mee te doen met de Ouderenadviesraad. Ik heb tegen Janneke gezegd dat de geluiden die wij vaak hoorden in de Haarlemmerbuurt vooral gingen over het aanpassen aan de drukke buurt. De meeste ouderen woonden er jarenlang en hebben geaccepteerd dat het niet zo ouder-vriendelijk is, maar zo is volgens hen het centrum eenmaal. Vervolgens stelde ik de vraag aan haar als zij, als bewoner van deze buurt, kan snappen waarom mensen dit zeggen en wat zij daarvan vindt. Zij was er hier mee eens. Ze zei dat die inderdaad de ouderen zijn die je over straat tegenkomt. Die groep representeert echter niet de ouderen die moeilijk de straat op komt. Dat was binnen ons project niet zo haalbaar om die groep te kunnen benaderen. Zij geeft aan dat als wij daar meer ruimte voor hadden gehad, er wel andere geluiden te horen zouden zijn.

Janneke gaf aan wel veel ouderen (80 plus) binnenshuis te spreken en zij hebben een andere mening over de mobiliteit. Zij hebben problemen met de drukte op straat en durven bijvoorbeeld 's avonds niet over straat te gaan. Helaas was ons onderzoek meer gericht op het benaderen van ouderen over straat en eventueel verzorgingsinstellingen. Als wij de gelegenheid hadden gehad om ook huisbezoeken te kunnen plegen zou de uitkomst volgens Janneke anders zijn. Zij doet dat immers door maatschappelijk werk. Ze raad ons aan om mee te nemen dat degenen die wij moeten spreken, niet zo makkelijk over straat te vinden zijn.

Vrijdag 19 mei is er echter weer een buurtwandeling en er zullen dan ook mensen bij zijn met een rollator, of die een kleine handicap hebben. Bij die wandelingen kun je dan zien dat er enkele belemmeringen zijn die het moeilijk voor hen maakt om zich te bewegen. Het stukje Haarlemmerdijk is een goede doorgangshoek voor fietsers en zij fietsen daar keihard doorheen. Daar gaat de gemeente wat aan doen. De fietsers zullen namelijk worden omgeleid via een andere weg, waardoor het rondom het plein wat rustiger wordt.

Om de hoek van de Brouwersgracht zijn er bijna geen stoepen. En op de stoepen die er wel zijn er heel wat paaltjes. Daarnaast gaan de stoepen van de huizen tot aan de straat dus als je

Daar loopt dan moet je af en toe de straat op, hetgeen gevaarlijk is. Dit zegt Janneke ten aanzien van de leefomgeving in de Haarlemmerbuurt, naar haar ervaring.

Verder geeft Janneke aan dat voor elke buurt een gebiedsambtenaar van de gemeente bij betrokken is. Zij zijn ook bij de vergaderingen aanwezig en zij nemen dan ook de uitkomsten ten harte. Het is dus volgens haar dus echt de bedoeling dat de bevindingen binnen het kader van Age Friendly City voor verandering zal zorgen. Binnen hoeveel tijd dat zal gebeuren is voor haar niet zo duidelijk. Zij zit vooral op het praktische vlak.

BIBLIOGRAFIE

Amsterdam Gemeente amsterdam.nl [Online] // Team Westelijke Binnenstad. - 01 01 2017. -
<https://www.amsterdam.nl/centrum-gebied-west/team-west/>.

Amsterdam Gemeente www.amsterdam.nl [Online] // Aanpak eenzaamheid Amsterdam. - 01 02 2017. -
https://www.amsterdam.nl/publish/pages/813474/snapshot_a3.pdf.

Ouderenadviesraad Zuidoost (juli, 2016). *Voortgangsrapportage van de startnotitie Amsterdam: een Age-Friendly city*. Geraadpleegd op 4 maart, 2017 van
<http://www.oar-zuidoost.nl/Introductie/Linkbestanden/Voortgangsrapportage%20Ouderenvriendelijke%20Stad.docx,%20Cie%20ZS%207.7.2016.pdf>

Amsterdam smart city. (2016, december 19). *Age-friendly Amsterdam*. Opgehaald van
amsterdamsmartcity.com: <https://amsterdamsmartcity.com/projects/age-friendly-amsterdam-zg01rhza>

BBC. (2014, april 29). *manchester the uk's first 'age-friendly' city*. Opgehaald van bbc.com:
<http://www.bbc.com/news/uk-27201484>

Jansen, b. (2012, 2 21). *meer zelfredzaamheid bij ouderen, minder onnodige thuiszorg?*
Opgehaald van kennispleinchronischezorg.nl:
http://www.kennispleinchronischezorg.nl/docs/KCZ/Zelfredzaamheid_KIZ_2012.pdf

McGarry, P. (2009). *buildig an Age-friendly City in Manchester*. Opgehaald van
<https://www.oecd.org/sti/ieconomy/McGarry%20Presv1.pdf>

Right marktonderzoek (z.d.). Betekenis kwantitatief onderzoek. Geraadpleegd op 15 februari, 2017 van
<http://www.rightmarktonderzoek.nl/methoden-onderzoek/kwantitatief-onderzoek>

van Thiel (2010). *Bestuurskundig onderzoek: een methodologische inleiding*. Bussum: Coutinho

vereniging-akropolis. (2016, 10 26). *amsterdam: een Age-friendly city*. Opgehaald van vereniging-akropolis-amsterdam.nl: http://www.vereniging-akropolis-amsterdam.nl/wp-content/uploads/2016/01/startnotitie_age-friendly_amsterdam-1.pdf

Amsterdam Gemeente amsterdam.nl [Online] // Team Westelijke Binnenstad. - 01 01 2017. - <https://www.amsterdam.nl/centrum-gebied-west/team-west/>.

Amsterdam Gemeente www.amsterdam.nl [Online] // Aanpak eenzaamheid Amsterdam. - 01 02 2017. - https://www.amsterdam.nl/publish/pages/813474/snapshot_a3.pdf.

Beate Sisenop Monique blok leeftijdbestendig wonen Amsterdam [Interview]. - 16 05 2017.

gemeente amsterdam projectvoorstel 50+ op de fiets [Online] // www.fietsberaad.nl. - 01 01 2014. - http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Ambassadeurs%2050plussers%20op%20de%20fiets_%20inzending%20veilig%20fietsidee.pdf.

gerontol J social participation in later years [Online] // academic.oup.com. - 12 05 2016. - <https://academic.oup.com/psychsocgerontology/article/doi/10.1093/geronb/gbw057/2632119/Social-Participation-in-Later-Years-The-Role-of>.

Hellanthe dr. technologie voor de stimulatie van sociale binding en mobiliteit van ouderen [Online] // fnozorgvoorkansen.nl. - 01 01 2016. - <https://www.fnozorgvoorkansen.nl/wp-content/uploads/2016/03/Technologie-voor-de-stimulatie-van-sociale-binding-en-mobiliteit-van-ouderen-een-deskstudie.pdf>.pagespeed.ce.XcySt7dtIJ.pdf.

Nouws Henk de woningmarkt voor ouderen [Online] // www.ruimtevoorzorg.nl. - 01 06 2015. - <http://www.ruimtevoorzorg.nl/wp-content/uploads/2015/09/De-woningmarkten-voor-ouderen-volledig-artikel.pdf>.

Terlingen Maria diepte-interview [Interview]. - 18 05 2017.