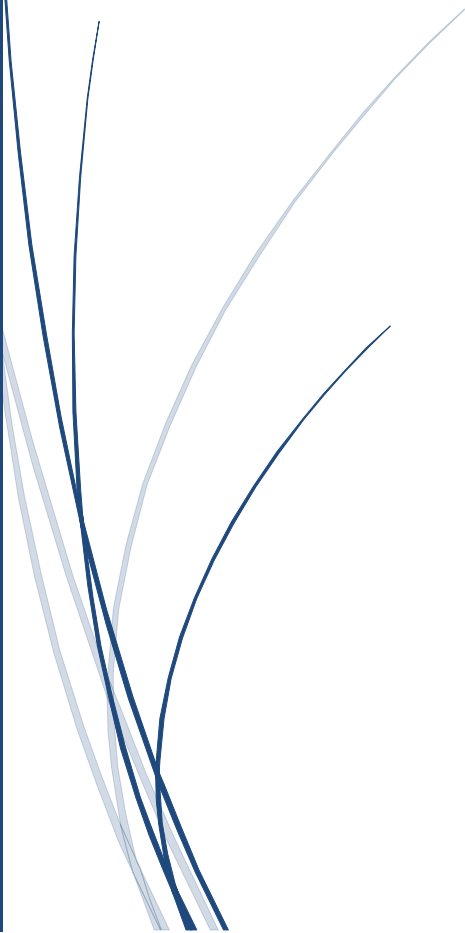




Stilstaan bij mobiliteit

Weteringbuurt



*In opdracht van de Ouderenadviesraad centrum
23 mei 2017*

Voorwoord

Voor u ligt het onderzoeksrapport van 5 Bestuurskunde studenten van de Hogeschool van Amsterdam. In opdracht van de Ouderen adviesraad is er een onderzoek verricht naar de mobiliteit van ouderen in de openbare ruimte in de Weteringbuurt Amsterdam. Dit onderzoeksrapport is tot stand gekomen door enquêtes af te nemen in de Weteringbuurt bij de doelgroep 70 en ouder. Verder zijn er 4 diepte-interviews afgenomen. Wij hopen met ons onderzoek de Ouderenadviesraad genoeg informatie te kunnen bieden zodat er een gegrond advies kan worden gegeven aan de Gemeente Amsterdam.

Wij zijn iedereen dankbaar bij totstandkoming van het resultaat. Allereerst willen wij onze opdrachtgever Joke van Unen bedanken. Zij heeft ons gedurende het hele proces geholpen en tips gegeven wanneer het nodig was. Tevens willen wij Joke bedanken voor de ervaringen die wij hebben opgedaan. Deze praktijkervaring heeft ons enorm geholpen bij de ontwikkeling als Bestuurskundige.

Daarnaast willen wij de trekker Frans Scheen bedanken voor alle hulp bij het vinden van respondenten. Ook dat wij hartelijk werden ontvangen bij stichting de Tweede Uitleg en bij de lente bijeenkomst.

Ook willen we stichting Rover, Vervoer Regio, Gemeente Amsterdam en Bert bedanken voor de tijd die zij hebben vrij gemaakt om onze vragen te beantwoorden.

Inhoudsopgave

Voorwoord	2
1 Inleiding	4
1.1 Opdracht	4
1.2 Relevantie	4
1.3 Uitvoering	5
2 Methode	6
2.1 Kwantitatief	6
2.2 Kwalitatief	6
2.3 Populatie	6
2.4 Steekproef	6
2.5 Procedure van materiaalverzameling	6
3 Bevindingen	8
3.1 Mobiliteit	8
	9
3.2 Zorgen	9
4 Verantwoording bevindingen	11
Openbaar vervoer	11
Openbare ruimte	11
Drukke	12
5 Conclusie, argumentenkaart	13
Discussie	14
6 Bijlage en bronnenlijst	15
6.1 Bibliografie	15
Bibliografie	15
6.3 Enquête	17
6.4 Uitwerking en analyse van interviews	21

1 Inleiding

In dit hoofdstuk zal de context van de opdracht duidelijk worden gemaakt. Allereerst zal het doel van de opdracht worden uitgelegd. Daarna wordt verteld wat de relevantie van de opdracht is. Als laatste zal besproken worden hoe de opdracht uitgevoerd gaat worden.

1.1 Opdracht

Hoe ouder je wordt, hoe groter de kans dat je mobiliteit verminderd. Dit is bij veel mensen bekend. Echter is vaak niet bekend hoe drastisch de gevolgen van een slechte mobiliteit kunnen zijn. Ouderen met een mobiliteitsbeperking zijn afhankelijk van de omstandigheden in de openbare ruimte. De openbare ruimte is voor iedereen toegankelijk en wordt beheerd door de overheid (van Dale, 2017). Hieronder valt dus ook het beheer van het openbaar vervoer. Iemand met een mobiliteitsbeperking kan misschien zelf niet meer fietsen of autorijden, dus maakt gebruik van het openbaar vervoer. Echter is het belangrijk dat de bus-, tram-, of metrohalte niet te ver lopen is van huis. Een halte dichterbij huis zou het verschil kunnen maken tussen zich niet kunnen verplaatsen buitenshuis en wel verplaatsen buitenshuis.

De World Health Organization (WHO) is een organisatie die gericht is op het bouwen van een gezonde toekomst voor alle mensen over de hele wereld. De WHO heeft verschillende programma's waar zij aandacht aan besteden, zoals 'water sanitation hygiene' en 'school and youth health', maar ook het programma 'Age-Friendly city'. Age-Friendly city maakt zich sterk voor de gezondheid, participatie en veiligheid van ouderen (World Health Organization, 2017). In 2015 mocht ook Amsterdam zichzelf de titel 'Age-Friendly city' geven (Kenniscentrum multiculturele ouderenzorg, 2016). Om deze titel te mogen dragen moet een stad voldoen aan een hele hoop vereisten. Nu Amsterdam de titel draagt, moeten ze aan de eisen blijven voldoen als ze deze titel willen behouden.

De ouderenadviesraad van Amsterdam wil de stad graag Age-Friendly city houden. Net als de WHO vinden zij het belangrijk dat ouderen zich goed kunnen verplaatsen in de stad en dat ze zo min mogelijk last hebben van eventuele mobiliteitsbeperkingen. Daarom is de ouderenadviesraad een onderzoek gestart naar de mobiliteit bij ouderen in Amsterdam (Ouderenadviesraad, 2017). Op dit moment wordt het onderzoeksplan uitgevoerd. Het onderzoeksplan bestaat uit twee verschillende onderzoeken. Het ene onderzoek wordt uitgevoerd door de ouderenadviesraad zelf. Zij gaan samen met de gemeente en oudere bewoners door de stad lopen, om te kijken wat er beter kan in de buurt. Het andere onderzoek wordt uitgevoerd door ons, eerstejaars studenten Bestuurskunde aan de Hogeschool van Amsterdam. Wij zijn gevraagd in vijf verschillende buurten in het centrum van Amsterdam ouderen van 70+ te enquêteren naar hun woonsituatie, buurtervaringen en mobiliteit.

1.2 Relevantie

Volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek worden mensen tegenwoordig steeds ouder (Centraal Bureau voor de Statistiek CBS, 2001). Hoe ouder, hoe groter de kans dat een mobiliteitsbeperking kan optreden (Ouderenadviesraad, 2017). Er zullen dus veel meer mensen met een mobiliteitsbeperking zijn. De gevolgen van een mobiliteitsbeperking kunnen akelig uitpakken. Het kan bijvoorbeeld zo zijn dat sociale contacten verloren gaan. Vroeger ging je bijvoorbeeld nog naar de bridgeclub fietsen of met wat vrienden tennissen, maar zo'n beperking maakt dat niet meer mogelijk. Zonder sociale contacten is het aanneembaar dat zo iemand zich eenzaam gaat voelen. Daarom is het belangrijk om te onderzoeken of er wel genoeg aandacht wordt besteed om deze mensen te helpen bij problemen met mobiliteit.

1.3 Uitvoering

Om de onderzoeksopdracht te voltooien, zijn er verschillende deelopdrachten worden uitgevoerd.

De deelopdrachten zijn:

1. Allereerst moesten alle vijf de projectgroepen uit de klas 150 enquêtes afnemen in de buurt die zij toegewezen hadden gekregen. Elke projectgroep bevat vijf teamleden, dus dat betekent 30 enquêtes per persoon ook moesten deze worden ingevoerd in SPSS.
2. De volgende stap was een rapportage maken over de voorlopige bevindingen en deze presenteren aan de opdrachtgever.
3. Daarna is het onderzoek gespecificeerd door vier diepte-interviews te houden over de bevindingen.

2 Methode

Dit hoofdstuk zal worden besproken welke methode is toegepast bij het onderzoek. Het zal duidelijk worden wat voor onderzoek er gedaan is, met welke populatie, steekproef en wat de procedure van materiaalverzameling was.

2.1 Kwantitatief

Het onderzoek dat we hebben uitgevoerd was een kwantitatief onderzoek. Kwantitatief onderzoek is gericht op hoeveelheden, en het geeft cijfermatige resultaten over een bepaalde groep. Kwantitatief onderzoek was het meest geschikt om informatie te verzamelen, omdat het onderzoek is gericht op grote hoeveelheden ouderen.

2.2 Kwalitatief

Kwantitatief onderzoek zijn niet-numerieke eenheden van informatie. En gericht op het verkrijgen van informatie over wat er leeft onder een bepaalde doelgroep (Thiel, 2015). Verder geeft het toepassen van deze vorm van onderzoek veel diepgaande informatie. Dit is de reden dat deze manier van onderzoek de juiste is om antwoord te krijgen op de hoofdvraag. Ook hier zal fieldresearch worden toegepast. Dit zal verder worden besproken in het vervolg hoofdstuk.

2.3 Populatie

De populatie waar wij enquêtes bij gaan afnemen zijn ouderen in Amsterdam centrum de Weteringbuurt. Het woord 'ouderen' wordt door Van Dale gedefinieerd als "iemand die niet jong meer is, bv. Ouder dan 65) (Dale, 2017). De gemeente Amsterdam heeft per stadsdeel in kaart gebracht hoeveel ouderen er wonen. In stadsdeel Centrum zijn er 6.383 woonachtig in de leeftijdscategorie van 70-80+.

2.4 Steekproef

Als projectgroep hebben we niet de gehele populatie van ouderen in de leeftijdscategorie 70-80+ die woonachtig zijn in de Weteringbuurt kunnen enquêteren. De opdracht die ons was toegewezen hield in om bij 150 ouderen, het liefst boven de 80+ de vragenlijst af te nemen.

Verder is er gebruik gemaakt van een doelgerichte steekproef. Bij een doelgerichte steekproef zoek je mensen met bepaalde kenmerken (Thiel, 2015). De reden om gebruik te maken van deze steekproef was, omdat we voor de opdrachtgever ouderen met een leeftijd van boven de 70 en het liefst boven de 80 moesten enquêteren.

2.5 Procedure van materiaalverzameling

Allereerst hebben we een gesprek gevoerd met de trekker van de Weteringbuurt. Daarna zijn er gezamenlijk met de trekker afspraken gemaakt om de stichting Tweede Uitleg te bezoeken en om te kijken of we daar genoeg mensen kunnen vinden om te enquêteren. Er werd gehoopt om vanuit daar in contact te komen met andere ouderen in de buurt. Daarnaast hebben wij flyers opgesteld en die afgeleverd bij onze trekker Frans Scheen. Hij heeft met toestemming de flyers bij een aantal wachtruimtes van een huisarts en fysiotherapeut afgegeven (zie bijlage). Op de website van Stichting Tweede uitleg is de weekagenda en jaar agenda te bekijken. Met die agenda's zijn wij aan de slag gegaan en is er gekeken op welke dagen wij langs kunnen komen om respondenten te enquêteren. Verder hebben we verschillende presentaties en activiteiten bijgewoond om met ouderen in contact te komen. Een voorbeeld hiervan is de lentebijeenkomst waar er door ouderen gezamenlijk gegeten werd. Ook hebben we regelmatig op maandagen op de bloemenmarkt te Amstelveld rondgelopen, hier kwamen veel ouderen naartoe wat het een geschikte locatie maakte om te enquêteren.

Het was niet makkelijk om genoeg respondenten te vinden in de door ons aangewezen buurt. Aan het begin van het onderzoek ging het afnemen van de enquêtes nog voorspoedig en hadden we er vertrouwen in dat we de door de opdrachtgever gestelde doel (150) zouden halen. Twee weken na het begin van het onderzoek liepen we tegen het probleem aan dat we nauwelijks nog respondenten konden vinden. Hierop hebben we een afspraak gemaakt met de opdrachtgever en de trekker om gezamenlijk naar een oplossing te zoeken. Toen is besloten om het oppervlak van het onderzoeksgebied te vergroten om. Door deze uitbreiding hebben we nog een kleine eindsprint kunnen maken. Het werd echter duidelijk dat de voorheen gestelde 150 respondenten binnen het gegeven tijdsbestek niet haalbaar was. Uiteindelijk hebben we een groot genoeg aantal geënuquêteerd, waardoor de populatie nog steeds te generaliseren is. Natuurlijk hebben wij al deze stappen ondernomen in overleg met de opdrachtgever.

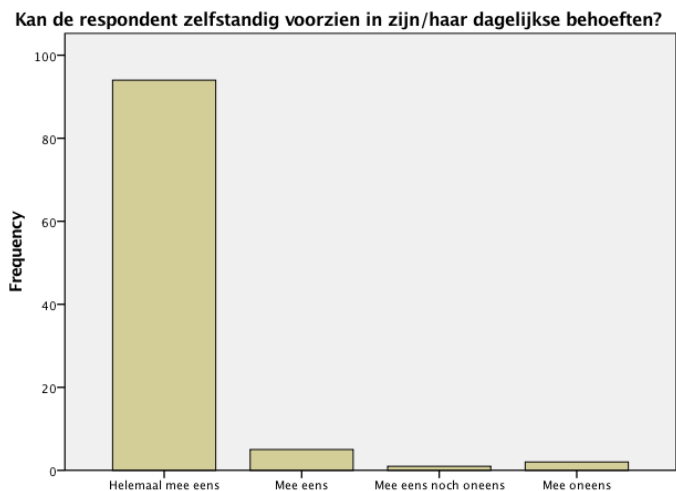
De uitkomsten van de afgenomen enquêtes zijn ingevoerd in SPSS (Statistical Package for the Social Sciences). Dit is het statistische computerprogramma dat de opdrachtgever ons had toegewezen voor het invullen en het verwerken van de data. Nadat alle data was ingevoerd in SPSS werd deze geanalyseerd. Na het analyseren van de data hebben we de data geïnterpreteerd. En als laatste zijn we aan de slag gegaan met het verantwoorden van de uitkomsten.

3 Bevindingen

In dit hoofdstuk zullen de eerste bevindingen van het onderzoek in kaart worden gebracht. En worden er verbanden gelegd tussen de resultaten en oorzaken.

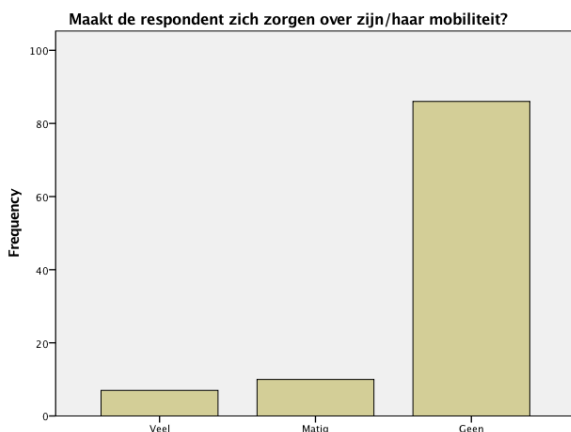
3.1 Mobiliteit

Voor het onderzoek is het belangrijk om te weten hoeveel van de respondenten mobiel- of niet mobiel zijn. Het is belangrijk om te weten, omdat het kan aangeven of er wel verbeteringen nodig zijn in de wijk. Als er geen respondenten zijn met een mobiliteitsbeperking, is de kans groot dat er ook geen aanpassingen nodig zijn in de wijk. Het aantal niet mobiele ouderen is, onder andere gemeten met de stelling: 'Ik kan zelfstandig voorzien in mijn dagelijkse behoeften.' In afbeelding 1 zijn de antwoorden van de stelling weergegeven. De antwoorden geven aan dat het grootste deel van de respondenten, ongeveer 95%, nog zelfstandig kunnen voorzien in hun dagelijkse behoeften. Er zijn enkelen die dit niet kunnen. Hiermee kunnen we nog niet bepalen hoeveel van de respondenten niet mobiel zijn. Daarom kijken we ook naar de resultaten voor de vraag: 'maakt u zich zorgen over uw mobiliteit?' Deze antwoorden zijn weergegeven in afbeelding 2.



Afbeelding 1

Deze antwoorden laten duidelijk zien dat ongeveer 80% van de respondenten zich geen zorgen maakt over zijn/haar mobiliteit. Wat opvalt is dat ongeveer 95% van de respondenten aangeven dat ze zich zelfstandig kunnen voorzien in hun dagelijkse behoeften, wat duidt op een goede mobiliteit, maar dat 85% zich geen zorgen maken over hun mobiliteit.



Afbeelding 2

Het is interessant om te achterhalen hoeveel respondenten aangeven een goede mobiliteit te hebben en hoeveel daarvan zich toch zorgen maken over zijn/haar mobiliteit. Zoals in afbeelding 3 staat weergegeven, wordt duidelijk dat, van de 94 mensen die aangeven zelfstandig te kunnen voorzien in hun dagelijks behoeften, 12 mensen zich matig of veel zorgen over hun mobiliteit. Hieruit kunnen we concluderen dat deze mensen op dit moment nog geen last hebben van mobiliteitsbeperkingen, maar zich wel zorgen maken over hun mobiliteit in de toekomst. Tevens moeten we niet vergeten dat ook de mensen die zeiden dat ze niet helemaal zelfstandig kunnen voorzien in hun dagelijkse behoeften ook hebben aangegeven of ze zich zorgen maken over mobiliteit. In totaal zeggen 17 respondenten zich matig of veel zorgen te maken over zijn/haar mobiliteit. In de volgende paragraaf gaan we erachter komen wat daar de reden van kunnen zijn.

Maakt de respondent zich zorgen over zijn/haar mobiliteit? * Kan de respondent zelfstandig voorzien in zijn/haar dagelijkse behoeften? Crosstabulation

		Kan de respondent zelfstandig voorzien in zijn/haar dagelijkse behoeften?				Total
		Helemaal mee eens	Mee eens	Mee eens noch oneens	Mee oneens	
Maakt de respondent zich zorgen over zijn/haar mobiliteit?	Veel	Count 4	2	0	1	7
		% within Kan de respondent zelfstandig voorzien in zijn/haar dagelijkse behoeften? 4,3%	40,0%	0,0%	50,0%	6,9%
	Matig	Count 8	1	0	1	10
		% within Kan de respondent zelfstandig voorzien in zijn/haar dagelijkse behoeften? 8,5%	20,0%	0,0%	50,0%	9,8%
Geen	Count	82	2	1	0	85
	% within Kan de respondent zelfstandig voorzien in zijn/haar dagelijkse behoeften?	87,2%	40,0%	100,0%	0,0%	83,3%
Total		Count 94	5	1	2	102
		% within Kan de respondent zelfstandig voorzien in zijn/haar dagelijkse behoeften?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Afbeelding 3

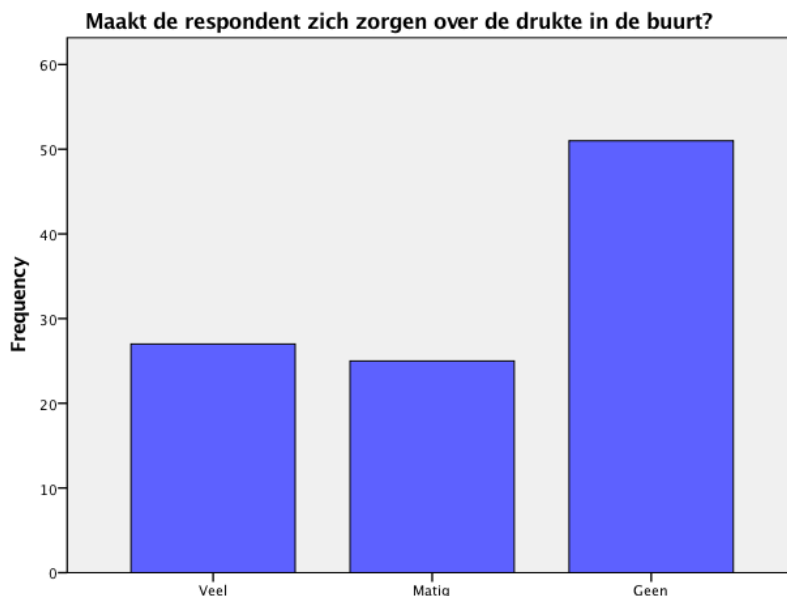
3.2 Zorgen

In de vorige paragraaf zagen we dat 17 respondenten zich matig of veel zorgen maken over zijn/ haar mobiliteit. Handig is om te weten waarover de respondenten zich zorgen maken. De uitkomsten van de vraag: 'Als u iets zou mogen veranderen in de buurt wat zou dat dan zijn?' kan ons helpen met het achterhalen van de zorgen van de respondenten. Op deze vraag zijn veel verschillende antwoorden gegeven, wat betekent dat een tabel of grafiek geen goed overzicht biedt van de antwoorden. Daarom analyseren we alleen de meest gegeven antwoorden.

Van de 96 respondenten die deze vraag hebben ingevuld, hebben 11 respondenten aangegeven dat ze de fietsen op de stoep een probleem vinden en dat er meer parkeerplekken voor fietsen moeten komen. Daarnaast geven 38 respondenten aan dat het openbaar vervoer moet veranderen. Hierbij bedoelen de meeste dat ze de 'opstapper' bus, die over de grachten reed, weer terug willen en dat tramlijn 24 mogen

Als laatst veel aan dat ze zouden hun buurt. 4 wordt ongeveer de

zich matig zorgen drukte in de



niet had verdwijnen. geven ook respondenten de drukte aanpakken in Uit afbeelding duidelijk dat helft van de respondenten tot veel maakt over de buurt.

Afbeelding 4

Niet onbelangrijk om te melden is dat, naast dat er veel geklaagd werd over de buurt, veel respondenten ook laten weten dat ze tevreden zijn met de buurt en met hun mobiliteit. Ongeveer 10 respondenten gaven aan niks te willen veranderen in de buurt en 30 respondenten hebben geen behulpzaamheden nodig voor het verbeteren van de mobiliteit.

Wat we uit deze paragraaf kunnen concluderen is dat de respondenten zich vooral zorgen maken over drie onderwerpen als het gaat over mobiliteit, namelijk:

1. Het openbaar vervoer, met name het verdwijnen en verplaatsen van haltes.
2. De openbare ruimte, fietsen die geparkeerd staan op de stoep en daardoor in de weg staan.
3. De drukte in de buurt.

4 Verantwoording bevindingen

In dit hoofdstuk zullen de bevindingen van het vorige hoofdstuk verder worden toegelicht. Dit wordt gedaan aan de hand van een specifiek onderzoek. Tijdens dit onderzoek zijn diepte-interviews gehouden over de bevindingen die zijn opgedaan doormiddel van het afnemen van de enquêtes.

Openbaar vervoer

Uit de enquêtes is gebleken dat de meerderheid van de ouderen zich druk maken om het openbaar vervoer. Uit de enquêtes komt naar voren dat veel ouderen klagen over de opheffing van lijnbaan 24. Ouderen geven aan dat deze lijnbaan essentieel is om bij hun eindbestemming te komen. Doordat er geen voldoende informatie is vanuit het GVB naar de gebruikers toe over opheffingen en veranderingen in het openbaar vervoer, verliezen de ouderen hun vertrouwen in het GVB. Door in gesprek te gaan met Rover een belangenorganisatie voor gebruikers van het openbaar vervoer in Amsterdam en omstreken (Rover, 2017) hebben wij onderzocht hoe de belangen van de ouderen worden meegenomen in besluiten en hoe de communicatie loopt. Rover (Rover, 2017) heeft aangegeven in het gesprek dat de lijnbaan weer terug is. Dit versterkt het argument dat er geen goede communicatie is. Wij als studenten wisten niet van de terugkomst en de ouderen ook niet. Rover gaf daarnaast ook aan dat Vervoerregio verantwoordelijkheid moeten nemen voor het informeren van de gebruikers over veranderingen in het openbaar vervoer. En dat er aandacht wordt besteed bij ouderen zeker met de komst van de Noord-Zuidlijn eind 2018. Voor de ouderen zal dit zeker gevolgen hebben want er zal vaker overstapt worden. Veel ouderen zijn niet meer goed ter been en hebben dan liever een langere rit dan meer overstappen. Het GVB geeft aan in het concept vervoersplan voor het aankomende jaar *‘beter bereikbaar in een drukke stad’* (GVB, 2016) dat “als het ov sneller wordt, trekt dat nieuwe reizigers aan. De meeste reizigers kiezen namelijk de snelste vervoerswijze” alleen zijn het juist de minder mobiele ouderen die niet positief zijn over een sneller vervoerswijze met meerdere malen overstappen.

Openbare ruimte

De openbare ruimte is voor iedereen toegankelijk en wordt beheerd door de overheid (van Dale, 2017). Zo geldt dat ook voor de voetpaden. De bewoners van de Weteringbuurt hebben aangegeven dat de voetpaden vaak moeilijk te belopen zijn. Dit komt door al de fietsen die op de stoep geparkeerd zijn. Mensen moeten over de weg lopen om langs de fietsen te komen. Dit kan leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties met auto's die over de weg rijden en mensen die over de weg lopen. Vervoerregio, die onder andere verantwoordelijk is voor de fietsparkeervoorzieningen in Amsterdam, geeft aan de komende acht jaar 200 miljoen euro in fietsinfrastructuur en fietsparkeermogelijkheden te investeren in 15 gemeenten (Vervoerregio Amsterdam, 2015). Dit zou betekenen dat het probleem dat de ouderen nu ervaren verholpen gaat worden. Echter is het wel belangrijk dat deze investering ook zal plaatsvinden in de Weteringbuurt. Een investeringsmogelijkheid waarnaar de Dienst Onderzoek en Statistiek, onderzoek heeft gedaan is om fietsen in de binnenstad betaald te laten parkeren. Daarnaast is er ook nog de mogelijkheid om extra fiets parkeerplekken te maken of door foutgeparkeerde fietsen weg te halen. Op die manier zullen minder mensen geneigd zijn zijn/haar fiets neer te zetten op plekken die druk zijn of onhandig zijn om te parkeren (Gemeente Amsterdam dienst onderzoek en statistiek, 2011).

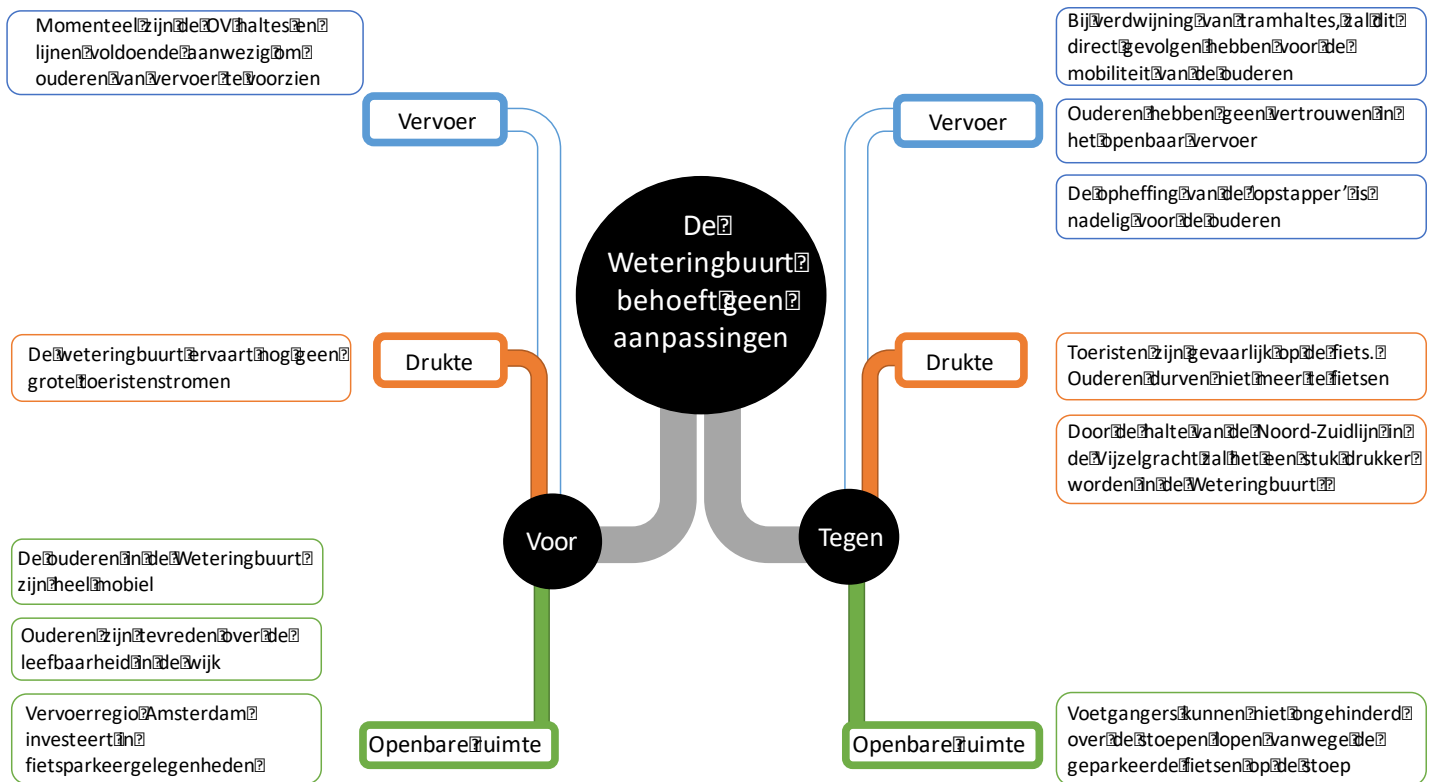
Drukke

Uit de enquêtes is gebleken dat de helft van de respondenten zich veel tot matig zorgen maken over de drukte in de buurt. Nu is het natuurlijk van belang om te achterhalen waar deze zorgen vandaan komen. Een aantal respondenten gaven al aan dat ze niet meer op de fiets durven te stappen door alle toeristen die het verkeer een stuk onveiliger maken.

Verder zijn de zorgen van ouderen over de drukte onderzocht door in gesprek te gaan met Bert van Houten. Bert van Houten is een bestuurslid van stichting de Tweede Uitleg en kent de buurt en de mensen uit buurt heel goed. Hij gaf aan dat in de Weteringbuurt op de meeste plekken de drukte nog wel mee viel, maar dat het buiten de buurt steeds drukker aan het worden is. Ook verwacht Bert dat het in de toekomst nog drukker gaat worden, door de komst van de Noord-Zuidlijn. Dit is waarschijnlijk ook een reden voor de zorgen van ouderen over de drukte (Houten, 2017). De Noord-Zuidlijn zal een halte krijgen op de Vijzelgracht. Deze halte dat veel mensen door de buurt moeten gaan. De gemeente van Amsterdam heeft wel plannen gemaakt om de Vijzelgracht her in te richten. Echter blijkt wel uit de informatie die zij geven op de website, dat ze dat doen om meer winkelpubliek aan te trekken. (Gemeente van Amsterdam, 2017).

5 Conclusie, argumentenkaart

Dit hoofdstuk is een conclusie aan de hand van de argumentenkaart. Deze argumentenkaart bevat een stelling met de daarbij behorende voor- en tegen argumenten, met als thema's de bevindingen van vorig hoofdstuk.



Afbeelding 5

De stelling luidt als volgt: de Weteringbuurt heeft geen aanpassingen. Hierbij hebben we de thema's van de bevindingen van ons onderzoek aangehouden, namelijk: openbaar vervoer, drukte en openbare ruimte. Bij al deze thema's zijn voor- en tegen argumenten te bedenken aan de hand van ons onderzoek. Per thema gaan we bekijken of we voor of tegen de stelling zijn. Uiteindelijk zal een totaal oordeel over de stelling worden gegeven.

De Weteringbuurt heeft geen aanpassingen omtrent het onderwerp openbaar vervoer. Een argument voor deze stelling luidt als volgt: Momenteel zijn de ov-haltes en lijnen voldoende aanwezig om ouderen van vervoer te voorzien (Houten, 2017). Echter, door de slechte communicatie over opheffingen van haltes en lijnen, is er geen vertrouwen bij ouderen in het openbaar vervoer. Daarnaast zitten vele ouderen met het feit dat een aantal jaar geleden de opstapper is verdwenen. Dit was speciaal vervoer voor ouderen en veel ouderen zouden de bus graag weer terugzien. Dus de conclusie is: Er moet wel degelijk wat worden aangepast, namelijk er moet meer gecommuniceerd en geïnformeerd worden over nieuw beleid omtrent openbaar vervoer.

De Weteringbuurt heeft geen aanpassingen omtrent het onderwerp drukte. In de Weteringbuurt valt de drukte op de meeste plekken nog wel mee. Echter buiten de buurt is het heel druk en is het steeds drukker aan het worden. Daarom zijn een aantal ouderen bang om op de fiets te stappen. Daarnaast gaat het in de toekomst, wanneer de Noord-Zuidlijn klaar is voor gebruik veel drukker worden in de Weteringbuurt. Ouderen maken zich daar veel zorgen over. Ook hier is de conclusie dat een oplossing moet worden bedacht voor de ouderen die te bang zijn om te fietsen en voor de drukte die gaat komen van de Noord-Zuidlijn.

De Weteringbuurt heeft geen aanpassingen omtrent het onderwerp openbare ruimte. Veel ouderen klagen over de fietsen die geparkeerd staan op de stoepen. Je zou zeggend dat daarom wat gedaan moet worden hieraan. Gelukkig geeft Vervoerregio Amsterdam aan te gaan investeren in fietsparkeervoorzieningen. Het is wel van belang dat deze investering ook plaats zal vinden in de Weteringbuurt. Dus de conclusie is: Dat niks hoeft worden aangepast, mits het beleid van Vervoerregio Amsterdam daadwerkelijk wordt uitgevoerd.

De uiteindelijke conclusie is dat de Weteringbuurt weldegelijk aanpassingen heeft, vooral op het gebied van openbaar vervoer en drukte.

Discussie

Helaas is het onderzoek niet perfect verlopen. Allereerst is het streven van 150 enquêtes die door onze opdrachtgever was gesteld niet gehaald. We hebben ons best gedaan dit aantal te bereiken, maar veel mensen gaven aan niet mee te willen werken aan het onderzoek. Uiteindelijk hebben we 103 enquêtes kunnen afnemen.

Verder was het de bedoeling dat wij 4 diepte-interviews zouden afnemen, helaas is dit niet gelukt en hebben wij er maar 3 kunnen afnemen. Ten eerste was het GVB niet bereid om mee te werken. Ten tweede hebben we Vervoerregio benaderd, die waren bereid om een interview af te nemen met ons. We kregen een telefoonnummer van een werknemer. Helaas nam hij niet op. Wij hebben een week lang elke dag gebeld, soms meerdere malen en we hebben ook gemaild. Uiteindelijk is het ons niet gelukt om in contact te komen.

Daarnaast hadden we gehoopt meer mensen met een mobiliteitsbeperking te kunnen spreken. We hebben deze mensen helaas niet veel kunnen vinden.

De laatste beperking van het onderzoek is dat wij, ook volgens onze opdrachtgever, een “lastige buurt” hadden. We hadden al gauw de meeste mensen geënquêteerd, die willig waren mee te werken. Veel mensen gaven aan niet mee te willen werken en daarom heeft de opdrachtgever de grenzen van ons onderzoeksgebied verlegd, zodat we op meer plekken enquêtes hebben af kunnen nemen. Helaas zorgde de uitbreiding er niet voor dat we de 150 enquêtes haalde.

6 Bijlage en bronnenlijst

In dit hoofdstuk komen de bijlagen van de rapportage te staan en de bronnenlijst wordt weergegeven.

6.1 Bibliografie

Bibliografie

- Centraal Bureau voor de Statistiek CBS. (2001). *Lang leve de ouderen*. Opgeroepen op 2017, van Centraal Bureau voor de Statistiek CBS: <https://www.cbs.nl/NR/rdonlyres/A1B4D85F-8C92-4199-88F6-4D3DCDFE72B9/0/index1165.pdf>
- Gemeente Amsterdam dienst onderzoek en statistiek . (2011). *Fietsen in Amsterdam*. Dienst onderzoek en statistiek, Gemeente Amsterdam.
- Gemeente van Amsterdam. (2017). *Vijzelgracht, herinrichting*. Opgeroepen op Mei 22, 2017, van Gemeente Amsterdam: <https://www.amsterdam.nl/projecten/rode-loper-entree/vijzelgracht/>
- GVB. (2016). *Beter bereikbaar in een drukke stad*.
- Houten, B. v. (2017, Mei). Interview Bert van Houten. (S. Tobi, Interviewer)
- Kenniscentrum multiculturele ouderenzorg. (2016, januari 6). *Amsterdam age friendly city*. Opgeroepen op april 6, 2017, van kenniscentrum multiculturele ouderenzorg : <http://multiculturele-ouderenzorg.nl/nieuws/amsterdam-age-friendly-city/>
- Loon, M. v. (2016, juli 7). Aantal bezoekers Amsterdam in 5 jaar gegroeid tot 17 miljoen. *NRC nieuws*.
- Ouderenadviesraad. (2017, Februari). Opdracht uitleg aan onderzoekers. (O. (. Bestuurskunde), Interviewer)
- Ouderenadviesraad Amsterdam centrum. (2017). *Wat we doen*. Opgehaald van Ouderenadviesraad Amsterdam centrum : <http://www.ouderenadviesraad-amsterdamcentrum.nl/wat-we-doen.php>
- Rover. (2015). *Wie zijn wij*. Opgehaald van Rover: <https://rover.nl/over-rover>
- Rover. (2016, Februari 5). *Protest Rover tegen GVB-plannen tram 24*. Opgeroepen op April 9, 2017, van Rover: <https://rover.nl/actueel/993-protest-rover-tegen-gvb-plannen-tram-24>
- Rover. (2017, 05 22). Opgeroepen op 05 22, 2017 , van <https://rover.nl/over-rover/wie-zijn-wij>
- Rover. (2017 , 05 22). (S. Tobi, Interviewer)
- van Dale. (2017). *Betekenis 'openbaar'*. (v. D. uitgevers, Producent) Opgeroepen op 2017, van van Dale: <http://www.vandale.nl/opzoeken?pattern=openbaar&lang=nn>
- Vervoerregio Amsterdam. (2015). *Fiets*. Opgeroepen op Mei 22, 2017, van Vervoerregio Amsterdam: <https://vervoerregio.nl/pagina/20151219-fiets>
- World Health Organization . (2017). *About WHO*. Opgeroepen op 2017, van World Health Organization: <http://www.who.int/about/en/>



Wij studenten Bestuurskunde gaan in opdracht van de ouderenadviesraad onderzoek doen over hoe ouderenvriendelijk de stad Amsterdam is. Wij hopen dat u uw ervaringen over de mobiliteit en toegankelijkheid van de buitenruimte met ons wilt delen. Wij zijn op zoek naar mensen van 70 jaar en ouder. Op het bijgeleverde formulier kunt u, als u graag uw mening zou willen delen, uw contactgegevens invullen en kunnen we eventueel een afspraak maken. U mag zelf beslissen waar en wanneer de enquête wordt afgenomen. Aarzel zeker niet om vrienden/ burens/ familie mee te nemen. Bij voorbaat dank,

Shannon Tobi en Tim Pasma



1.7 Ik kan zelfstandig bezoek ontvangen

Helemaal mee eens	Mee eens	Mee eens noch oneens	Mee oneens	Helemaal mee oneens
-------------------	----------	----------------------	------------	---------------------

Indien **mee eens, noch oneens, mee oneens of helemaal mee oneens**: waarom ?

--

1.8 Mijn huidige woonsituatie behoeft geen aanpassingen i.v.m. met mijn gezondheid.

Helemaal mee eens	Mee eens	Mee eens noch oneens	Mee oneens	Helemaal mee oneens
-------------------	----------	----------------------	------------	---------------------

1.9 Ik maak mij met name zorgen over

Onderwerp	Veel	Matig	Geen
Mijn eigen gezondheid			
Specifieke aandoeningen			
Mobiliteit			
Contact met familie / kinderen			
Sociaal contact in de buurt			
Verhouding met de burens			
Drukke in de buurt			
Herkenbaarheid in de buurt			
Sociale voorzieningen gemeente			
Sociale ontmoetingsruimte			
Rondkomen budget			
Schoonmaken			
Onderhouden woning			
Aanpassingen woning			
Medische voorzieningen buurt			
Anders;			

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

--

2 Buitenruimte en bebouwing

2.1 In mijn woonomgeving voel ik me veilig

Helemaal mee eens	Mee eens	Mee eens noch oneens	Mee oneens	Helemaal mee oneens
-------------------	----------	----------------------	------------	---------------------

2.2 In mijn buurt is er voldoende mogelijkheid om te wandelen

Helemaal mee eens	Mee eens	Mee eens noch oneens	Mee oneens	Helemaal mee oneens
-------------------	----------	----------------------	------------	---------------------

2.3 Gaat u iedere dag naar buiten? Ja/ Nee

2.4 Wilt u vaker naar buiten? Ja/ Nee

Indien ja wat heeft u nodig om dagelijks vaker naar buiten te gaan?

--

3 Vervoer

3.1 Ik kan in mijn buurt overal waar ik wil of moet zijn gemakkelijk komen.

Helemaal mee eens	Mee eens	Mee eens noch oneens	Mee oneens	Helemaal mee oneens
-------------------	----------	----------------------	------------	---------------------

3.2 Welk vervoersmiddel is voor U het belangrijkste/ wordt het meest frequent gebruikt

1 is minder belangrijk, 3 is heel belangrijk

Vervoermiddel	1	2	3
Fiets			
Bromfiets/ Elektrische fiets			
Scooter			
Eigen Auto			
Met iemand meerijden			
Openbaar vervoer			
Stadsmobiel			
Taxi			
Anders namelijk:			

3.3 De haltes van het openbaar vervoer (bus / metro) zijn voor mij op loopafstand

Helemaal mee eens	Mee eens	Mee eens noch oneens	Mee oneens	Helemaal mee oneens
-------------------	----------	----------------------	------------	---------------------

3.4 Ik kan overal met het OV naar toe als ik dat wil

Helemaal mee eens	Mee eens	Mee eens noch oneens	Mee oneens	Helemaal mee oneens
-------------------	----------	----------------------	------------	---------------------

3.5 Wat zou behulpzaam zijn bij het verbeteren van uw mobiliteit?

--

Hartelijk dank voor de medewerking

Enquêteur;

Naam;

Locatie;

Datum ;

6.4 Uitwerking en analyse van interviews

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 getrappt 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 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 binnenvallen, 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 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 er tegen 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 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 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.

Bert van Houten

Uit de analyses van onze data is gebleken dat veel ouderen klagen over het openbaar vervoer in de Weteringbuurt. Ouderen gaven aan dat er niet genoeg geïnformeerd werd over de opheffingen van lijnbanen en specifiek lijnbaan 24. Daarnaast zien zij deze opheffingen als zeer negatief voor hun mobiliteit. De geparkeerde fietsen op het trottoir zijn voor de ouderen een belemmering en de drukte in de buurt is ook een zorg van de ouderen in de Weteringbuurt. Om deze data te verantwoorden hebben wij vier diepte interviews gehouden. Het eerste gesprek hebben wij gehouden met Bert van Houten penningmeester/secretaris van de ouderen sociëteit de Tweede Uitleg (De Tweede Uitleg, 2017). Deze keuze hebben wij genomen omdat wij als projectgroep vaak in De Tweede Uitleg aanwezig waren om respondenten te benaderen. Bert van Houten is erg betrokken in de wijk en voert vaak gesprekken met bezoekers van De Tweede Uitleg. Bert van Houten gaf in het diepte interview aan dat de wandeling door de Weteringbuurt plaatsgevonden heeft. Tijdens de wandeling zijn er een aantal punten opgemerkt:

Opmerking 1: De schouw later is plaatsgevonden dan gepland en daardoor er gehaast door de buurt moest worden gelopen. Hierdoor zijn punten misschien niet geheel meegenomen.

Opmerking 2: Tijdens de wandeling door de buurt er is opgemerkt dat steigers op de stoep zijn geplaatst en hierdoor het trottoir verhinderd wordt. Verder is er tijdens de wandeling opgemerkt dat stoepen te hoog liggen voor ouderen met een rollator.

Opmerking 3: Meneer van Houten gaf aan dat de drukte in de straat waar de sociëteit De Tweede Uitleg ligt nog vrij rustig is. Meneer van Houten gaf aan dat het voor ouderen zeker moeilijk is om nog met de fiets te gaan. Ouderen vinden het erg gevaarlijk door de situaties zoals fietsende toeristen die de regels niet kennen of scooters die erg hard over de grachten rijden.

Bron

Het onderzoek '*Drukke en leefbaarheid in de stad*' gepubliceerd door de Rekenkamer Amsterdam op December 2016 versterkt onze bevindingen. De Rekenkamer van Amsterdam heeft door middel van een burgerpanel onderzocht hoe de toegenomen drukte in de stad Amsterdam van invloed is op de leefbaarheid.

- Uit het burgerpanel is gebleken dat 123 respondenten van het centrum van Amsterdam het centrum van Amsterdam een gemiddeld cijfer van 7,9 gaven. Hiermee staat het centrum op een derde plek.
- Wanneer de respondenten de vraag 'kunt u op een schaal van 1 tot 10 aangeven hoe druk u het gemiddeld vindt in uw eigen woonbuurt?' gesteld wordt reageerde de 123 respondenten met een 7,2. Dit geeft aan dat het centrum van Amsterdam volgens de 123 respondenten erg druk is.
- Wanneer de respondenten de vraag 'is het volgens u de afgelopen twee jaar veel drukker, drukker, of minder druk of veel minder druk geworden in uw woonbuurt?' wordt gesteld geven 40% veel drukker aan en 40% drukker van de 123 respondenten. Hieruit blijkt dat het centrum van Amsterdam zeker drukker is geworden.
- 95% geeft aan dat de drukte komt door toeristen en dagjesmensen
- Als de vraag 'is het volgens u de afgelopen twee jaar drukker of minder druk geworden in de binnenstad' aan alle 840 respondenten wordt gesteld zie je dat het bij centrum van

Amsterdam 68% procent van de respondenten aangeeft dat het 'veel drukker' is geworden. Het centrum staat hier op nummer 1 van drukte buurt.

Uit het onderzoek 'Drukke en leefbaarheid in stad' (Rekenkamer Amsterdam, 2016) kunnen wij concluderen dat het centrum zeker een van de drukste gebieden is van Amsterdam.

Diepte interview 2 Rover belangenorganisatie openbaar vervoer

Het tweede diepte interview hebben wij gehouden met belangenorganisatie Rover. Rover is een "vereniging van OV-reizigers, voor OV-reizigers" (Reizigersvereniging Rover, 2017). Wij hebben Rover gekozen om onze data te verantwoorden omdat wij graag wouden weten waarom de opheffing van de 24 in de Weteringbuurt plaatsvindt en hoe de belangen van de ouderen mee worden gewogen bij zulke besluiten. Uit het gesprek met Chris Vonk van Rover zijn er een aantal punten die onze data verantwoord.

- Chris Vonk gaf aan in het gesprek dat lijnbaan 24 weer terug zal keren. Er is toen de vraag gesteld aan Meneer Vonk over de geringe communicatie tussen gebruikers van het openbaar vervoer en Vervoerregio. Meneer van Vonk gaf aan dat dit zeker een probleempunt is. Gemeente van Amsterdam tezamen met Vervoerregio en het GVB zou de gebruikers van het openbaar vervoer zo goed mogelijk moeten inlichten over veranderingen.
- Meneer Vonk gaf verder in het gesprek aan dat het voor Rover erg lastig is de gebruikers te informeren over veranderingen in het openbaar vervoer. Meneer vonk over de opheffing van lijnbaan 24 "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." Rover mag niks uitbrengen voordat het plan door de portefeuillehouder goedgekeurd is. Dit heeft als gevolg dat de gebruikers pas ingelicht worden nadat het besluit is genomen. Meneer Vonk gaf aan dit een rare gang van zaken te vinden.

Analyse gesprek stadsdeelcentrum

Het interview vond plaats bij het stadsdeelcentrum met Beate Sisenop en met haar collega Monique Brok. Beate Sisenop subsidieert de Ouderen Advies Raad. Monique Brok is gebiedsexpert ouderenhuisvesting voor gebied 1011, dit is in de omgeving van Nieuwemarkt. Uit de Ouderen Advies Raad is verder het Aanjaagteam voor ouderen in de openbare ruimte ontstaan. Het was voor het onderzoek belangrijk dat we positie van de gemeente bepaalde ten opzichte van de problemen die ouderen ondervinden. Welke positie bekleedt de gemeente bij het oplossen van problemen die ouderen ervaren? Beate Sisenop en haar collega Monique Brok houden zich namens de gemeente bezig met het beleid omtrent ouderen waardoor ze de ideale respondenten waren voor dit onderzoek. Voorafgaand aan het interview hadden we vragen opgesteld, welke we hebben besproken. Tijdens het interview is er veel bruikbare informatie beschikbaar gekomen over het beleid van de gemeente omtrent ouderen, zoals wie er verantwoordelijk is voor problemen en

wanneer de gemeente ingrijpt om deze problemen aan te pakken. Verder is het duidelijk geworden hoe er vanuit de gemeente naar de problemen van ouderen wordt gekeken. De gemeente beschikt echter niet altijd over de mogelijkheid en de middelen om alle problemen aan te pakken. Ook het continu veranderen van wetten regelgeving maakt het voor de ouderen onoverzichtelijk bij wie ze met hun problemen terecht kunnen. De gemeente doet haar uiterste best om ouderen die problemen hebben zo veel mogelijk tegemoet te komen, en werkt samen met alle betrokkenen om de problemen op te lossen.

Deelrapportage openbare ruimte

De openbare ruimte in de stad moet voor iedereen beschikbaar zijn. Dit geldt dus ook voor ouderen. Echter naarmate de vergrijzing in de stad toeneemt, groeit ook het aantal problemen die ouderen ervaren. Naast de klachten en pijntjes die ouderen over het algemeen ervaren is er een steeds groter wordend probleem, namelijk een minder wordende mobiliteit. Om ervoor te zorgen dat ouderen ook van de openbare ruimtes gebruik kunnen blijven maken is het noodzakelijk dat er moet worden gekeken naar problemen die zij ondervinden.

Fietsers

Een veelgehoorde klacht van ouderen in de Weteringbuurt is dat fietsers erg roekeloos fietsen. Ze doelen hiermee vooral op toeristen die vaak geen ervaring hebben met de fiets in een drukke stad, maar ook studenten die op hun mobieltjes kijken zorgen voor gevaarlijke omstandigheden. Ook de manier waarop fietsen worden geparkeerd is voor veel ouderen een irritatiepunt. Regelmatig blokkeren fietsen grote delen van de stoep, waardoor ouderen met bijvoorbeeld een rollator er niet meer langs kunnen. Deze problemen verminderen de mobiliteit van ouderen en zorgen ervoor dat de openbare ruimtes minder toegankelijk worden.

Noord-Zuidlijn en toeristen

Naast de problemen die fietsers veroorzaken in de openbare ruimte groeit ook de angst voor groeiende stromen voetgangers met de komst van de Noord-Zuidlijn. Met een halte vlak naast de Weteringbuurt bestaat er angst onder ouderen dat de buurt zal worden overstroomd door mensen die naar de metrohalte gaan. Het opheffen van lokale tramhaltes zorgt verder dat ouderen langer moeten lopen naar de dichtstbijzijnde haltes, wat voor veel ouderen een probleem is. Ook door het groeiend aantal Airbnb in de binnenstad neemt de toeristenstroom steeds verder toe. Ouderen in de weteringbuurt klagen nu al over het geluid van de wieltjes van koffers over de stoeptegels, en de verwachting is dat dit alleen maar verder zal toenemen.

Stoepranden

Een andere grote ergernis die ouderen in de weteringbuurt ervaren zijn de hoge stoepranden. Deze zijn op veel locaties te hoog voor ouderen om de stoep op te komen. Hierdoor worden ze regelmatig gedwongen om een stuk over het fietspad of de openbare weg te lopen voordat ze de stoep weer op kunnen. Dit zorgt voor gevaarlijke situaties voor ouderen en andere weggebruikers. Het oudervriendelijk maken van het trottoir in de openbare ruimtes zorgt voor veiligere situaties voor ouderen, en maakt het makkelijker voor ouderen om zich te verplaatsen.

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?**

Moeilijke 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?

Jaa 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 college 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 gaat 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'.