

Uitvoeringsrapportage

23 mei 2017



Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Data resultaten	4
2.1 <i>Enquêtes (SPSS)</i>	4
Persoonlijke gegevens	4
2. Zelfstandigheid	5
3. Zorgen	5
4. Verandering	6
6. Vervoer	7
7. Mobiliteit	7
2.2 <i>Diepte- interviews</i>	8
<i>Amstelring (Verandering)</i>	8
Makroon contactpersoon (<i>alle onderwerpen</i>)	9
Rover (Mobiliteit)	10
Gemeente Amsterdam/ toerismebeleid (<i>verandering</i>)	10
2.3 <i>Aanvullende bronnen</i>	12
Leidseplein drempelvrij	12
Rekenkamer	12
GGD Amsterdam	12
3. Conclusie en reflectie	13
<i>Conclusie</i>	13
Resultaten	13
<i>Reflectie</i>	14
<i>Aanbeveling</i>	14
4. Literatuurlijst	15

1. Inleiding

De opdrachtgever is de ouderenadviesraad van Amsterdam en het contactpersoon voor het onderzoek was Joke van Unen. De ouderenadviesraad heeft het onderzoek gestuurd door trekkers in te stellen. Elke buurt in Amsterdam kreeg een trekker toebedeeld die de groepen kon helpen met het plannen en uitvoeren van het onderzoek.

Het probleem wat door de ouderenadviesraad is geschetst is een ontwikkeling in de samenleving waarin ouderen soms vergeten worden. Hierin werden voorbeelden genoemd, bijvoorbeeld dat de stoeltjes voor mensen die slecht ter been waren in de trams werden verwijderd. En dat er een metrostation werd weggehaald dat voor een verzorgingstehuis gelegen lag. Dit was ook in het vorige blok het geval.

De helft van de Amsterdamse 65-plussers beoordeelt de eigen gezondheid als goed of zeer goed (52%) (figuur 2). Dit is lager dan het Amsterdamse gemiddelde (75%). De ervaren gezondheid neemt geleidelijk af met het ouder worden. (GGD, 2014). Als Amsterdam voor elke leeftijdsgroep een age-friendly city wilt zijn, moeten de ouderen ook in staat zijn om goed te kunnen functioneren. En dat is belangrijk omdat de gemiddelde sterfteleeftijd met het jaar stijgt en de samenleving dus moet worden aangepast op de leeftijd van de ouderen (CBS, 2016).

De opdracht luidt; het evalueren en verantwoorden van de in Blok 3 verzamelde data. De aanleiding van deze opdracht is het feit dat de gegevens die in het vorige blok zijn verzameld, door ons te dienen worden verantwoord en toegelicht. Ook wordt de manier waarop de data door ons is geïnterpreteerd beoordeeld. Hierbij zullen wij gebruik maken van een argumentenkaart. Hier zijn alle voor- en tegenargumenten te vinden die betrekking hebben op de verantwoording van de geïnterpreteerde data. Deze zal worden voorgelegd aan onze opdrachtgever.

De opdracht is uitgevoerd door middel van het afnemen van enquêtes bij de Amsterdamse ouderen in de omgeving van de Makroon. De Makroon is een verzorgingstehuis in het centrum van Amsterdam, dat vooral is weggelegd voor de vermogende ouderen. De resultaten die uit dit werk zijn voortgekomen zijn in Blok 3 al verwerkt in SPSS. SPSS is een programma, vergelijkbaar met Excel van Microsoft. Met behulp van SPSS kunnen verbanden in de resultaten worden blootgelegd. Ook zullen wij de data interpreteren door middel van 4 diepte-interviews bij personen binnen bepaalde organisaties die ons kunnen helpen. De reden voor het afnemen van diepte-interviews is dat ons onderzoek zo meer diepgang heeft en we onze resultaten zo beter kunnen onderbouwen.

2. Data resultaten

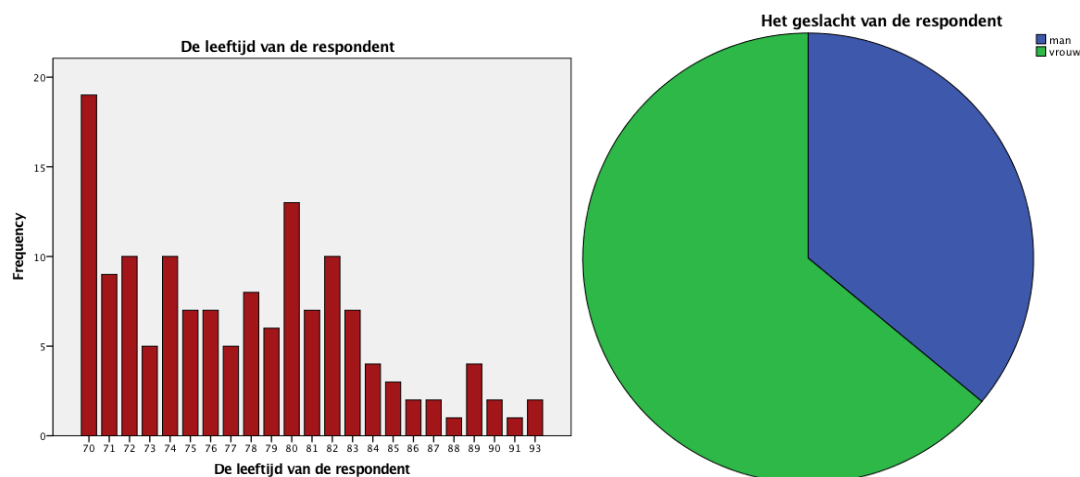
Data en resultaten onderbouwd en beargumenteerd, er wordt aantoonbaar gebruik gemaakt van data uit eigen onderzoek (verplichte stof, literatuur, praktijkinformatie, observaties, interviews etc.).

2.1 Enquêtes (SPSS)

Persoonlijke gegevens

Nadat wij de data hebben ingevoerd in het programma SPSS was te zien dat wij van de leeftijd 70 tot 91 jaar ouderen hebben gesproken. Na de leeftijd van 83 jaar zien wij een sterke daling. Dit valt te verklaren door het feit dat de leeftijdsverwachting van mensen op dit moment 80 jaar is (CBS, 2016).

Uit de gegevens bleek ook dat wij aanzienlijk meer vrouwen hebben ondervraagd. 96 van de respondenten waren vrouwen en de overige 54 waren mannen. Dit valt te verklaren doordat de levensverwachting van vrouwen hoger is dan die van mannen (CBS, 2016). In de onderstaande figuren (1.1. en 1.2) kunnen de leeftijden en geslachten van de respondenten worden afgelezen.



1.1

2. Zelfstandigheid

Over het algemeen zijn de ouderen in de Makroon tevreden over hun woning. 93 procent van de ouderen is (heel) tevreden met hun woning.



Opvallend is dat uit de resultaten bleek dat als men kon voorzien van de dagelijkse behoeften zij ook zelfstandig boodschappen konden doen, een eindje wandelen, een bezoek aan de dokter brengen en bezoek ontvangen. Als zij helemaal konden voorzien van de dagelijkse behoeften konden zij ook helemaal voorzien van alle zelfstandige taken. Als zij gewoon konden voorzien van de dagelijkse behoeften konden zij ook gewoon voorzien van alle zelfstandige taken (zie bijlage 1.2 t/m 1.5).

3. Zorgen

Bij elk onderwerp waar de respondent kon kiezen tussen 'veel', 'matig' of 'geen' zorgen is 'geen zorgen' altijd het vaakst ingevuld. Er zijn een aantal onderwerpen waar de respondenten zich meer zorgen over maken dan over andere onderwerpen.

Er zijn drie onderwerpen waar de respondenten zich het meest zorgen over maken:

1. Specifieke aandoeningen

19,3% van de respondenten maken zich veel zorgen over specifieke aandoeningen (zie bijlage 5.1).

2. Mobiliteit

15,3% van de respondenten maken zich veel zorgen over mobiliteit (zie bijlage 5.2).

3. Gezondheid

13,3% van de respondenten maken zich veel zorgen over hun eigen gezondheid (zie bijlage 5.3).

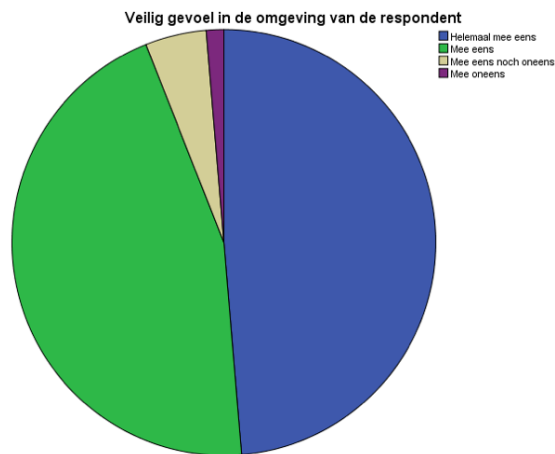
Maar liefst 10 van de 15 onderwerpen wordt met 85% of meer beantwoord met geen zorgen. Dit gaat om de onderwerpen: contact met familie en vrienden, contact in de buurt, verhoudingen met de buren, herkenbaarheid in de buurt, sociale ontmoetingsruimte, rondkomen in budget, schoonmaken, onderhouden van de woning, aanpassingen van de woning en medische voorzieningen in de buurt.

Tussen de twee onderwerpen 'onderhouden van de woning' en 'aanpassingen van de woning' is een duidelijk verband merkbaar. Het antwoord 'geen' is bij beide onderwerpen 94% van keren beantwoord. Dit zijn ook de onderwerpen waar de respondenten zich het minst zorgen over maken.

We kunnen concluderen dat ouderen heel weinig zorgen hebben. De meeste zorgen gaan over eigen gezondheid en de minste zorgen over aanpassingen en onderhouden van de woning.

4. Verandering

De ouderen mochten zelf invullen wat zij graag zouden willen veranderen aan de buurt. 17,5 procent van de ouderen geeft als antwoord dat zij graag de tramhalte bij Raamplein terug willen. Er hebben nog meer ouderen dit aangegeven maar dan bij een andere open vraag over wat hun mobiliteit kan verbeteren. Op nummer twee van de zaken die ouderen graag zien veranderen in deze buurt is de supermarkt dichterbij en op nummer drie staat minder fietsen. Verder willen ouderen graag dat de stoepen beter worden onderhouden, meer parkeerplaatsen voor auto's, minder toeristen. En tot tegenstelling met meer parkeerplaatsen willen ook veel ouderen minder auto's zien in de stad (zie bijlage 1.6).



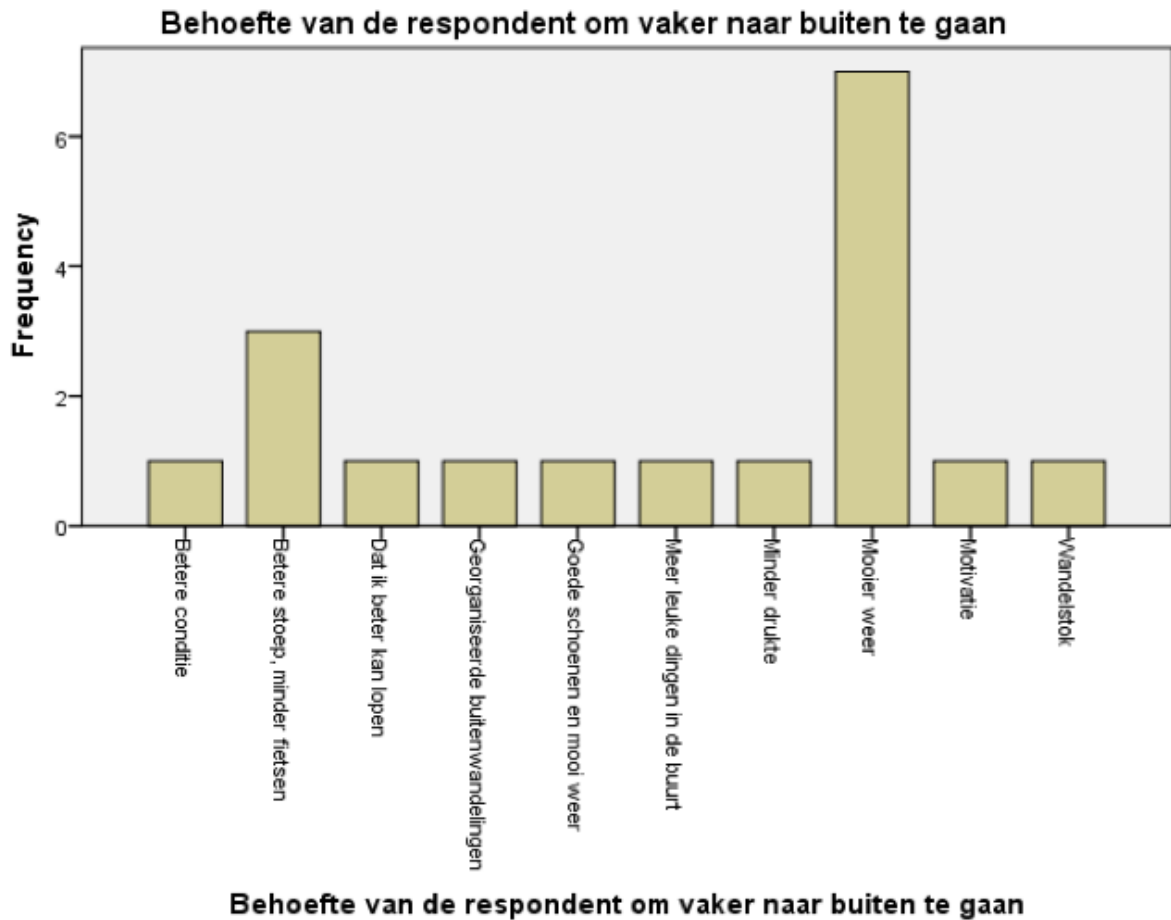
5. Buitenruimte en bebouwing

Vraag 2.1 gaat over het gevoel van veiligheid in de omgeving. Dit heeft net niet de helft beantwoord met 'helemaal mee eens', namelijk 48,7%. 45,3% procent heeft de vraag beantwoord met 'mee eens'. We kunnen dus stellen dat 94% van de oudere in omgeving van het Raamplein zich veilig voelt. Dit is zeer positief (bijlage 4.1).

In vraag 2,2 werd de vraag gesteld of de respondent iedere dag naar buiten gaat. Deze vraag is door 130 van de 150 respondenten beantwoord met 'ja'. Dit is afgerond 87% (zie bijlage 4.2).

In deze kruistabel kunnen we per leeftijd zien hoeveel respondenten met 'ja' of 'nee' hebben geantwoord. Je ziet dat bij de respondenten tussen de 70 en 79 jaar dat het antwoord 'ja' gemiddeld 92,8% is gegeven. Als we kijken naar de oudste groep, tussen de 80 en de 93 jaar, is het antwoord met 'ja' gemiddeld 77,3% gegeven. Er is dus een verband zichtbaar tussen het elke dag naar buiten gaan en leeftijd. Naarmate iemand ouder wordt is de kans dat iemand elke dag naar buiten gaat kleiner (bijlage 4.3 t/m 4.5).

In het bovenste figuur kunnen we zien dat 14% vaker naar buiten zou willen gaan. In het onderste figuur zien we dat 13,3% niet iedere dag naar buiten gaat. 13,3% en 14% ligt uitermate dichtbij elkaar.

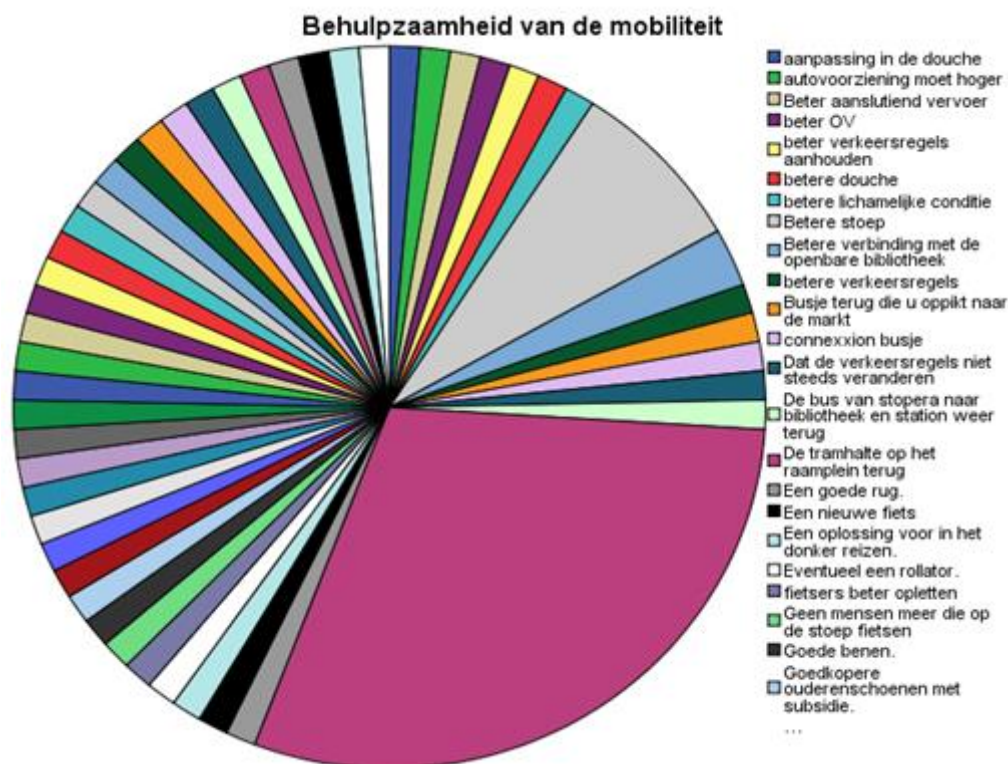


6. Vervoer

Bij de bijlage 2.1 tot en met 2.8 zien we dat de fiets en het openbaar vervoer eruit springt als het belangrijkste vervoersmiddel voor de ouderen. Wat verder opvalt is dat iedereen aangegeven heeft dat de scooter minder belangrijk is. Verder zien we dat de eigen auto en het meerijden met anderen als even belangrijk worden ervaren.

7. Mobiliteit

In de tabellen 3.1 tot en met 3.3 in de bijlage zien we dat ouderen veel dezelfde antwoorden geven. Zo zien we dat ongeveer 50 ouderen hebben aangegeven het helemaal eens te zijn met het feit dat ze overal in hun buurt gemakkelijk kunnen komen, de haltes van het openbaar vervoer voor hun op loopafstand zijn en dat ze overal met het OV naar toe kunnen als ze dat willen. Ook zien we dat tussen de 60 en 80 ouderen het met deze stellingen eens zijn, de meeste ouderen zijn het dus eens met deze stellingen. Ook zien we dat de meeste ouderen het oneens zijn met de stelling dat de haltes van het openbaar vervoer voor hen op loopafstand zijn.



Vraag 3.5 wat zou behulpzaam zijn bij het verbeteren van uw mobiliteit
 We zien hierboven dat 15,3% van de mensen de tramhalte op het Raamplein terug willen, dit gaat om 23 van de 150 mensen. 4% van de mensen geven aan behoefte te hebben aan een betere stoep dit gaat dus om 6 van de 150 respondenten. Verder zien we dat de rest van de respondenten allemaal een ander antwoord hebben gegeven. Elke respondent is dus goed voor 0,7% van de tabel.

2.2 Diepte- interviews

Amstelring (Verandering)

Uit ons onderzoek bleek dat er een groot aantal ouderen uit onze buurt in de Makroon wonen. Door de Makroon zijn er meer faciliteiten voor ouderen in deze buurt, een voorbeeld hiervan is de huisarts. Verder bleek uit ons onderzoek dat de ouderen in de buurt behoeften hadden aan een supermarkt in de Makroon. Hier wilden wij graag verdere informatie over en zijn wij in gesprek gegaan met de Amstelring.

De makroon bestaat uit een samenwerking vanuit de woningbouwcorporatie en de Amstelring. De makroon bestaat uit twee delen. Ouderen kunnen zelf een appartement huren waarbij zij zelfstandig wonen of ouderen wonen in het gedeelte van de Amstelring. De Amstelring verzorgt de zorg voor ouderen met een dementie of een fysieke lichamelijke beperking in het verzorgingsgedeelte in de Makroon. De Amstelring verzorgt dus de zorg in de Makroon en verzorgt voor zijn leden nog andere faciliteiten zoals een kapper aan huis en korting op hun zorgverzekering. Verder hebben zij vanuit het contract met de woningbouwcorporatie nog andere taken gekregen omtrent alarmering. Vanwege de samenwerking maken zij afspraken met de woningcorporatie zodat er duidelijk is wie waar verantwoordelijk voor is. De Amstelring heeft gekozen voor het centrum omdat in deze buurt de vergrijzing blijft stijgen tot 2040 en er veel hoogopgeleide rijkere ouderen wonen die graag willen blijven wonen in hun buurt. 40-50 procent van de huizen in het centrum west zijn niet

geschikt voor ouderen om in te blijven wonen op oudere leeftijd. Hierdoor weet de Amstelring dat er veel vraag is naar een faciliteit zoals de Makroon.

De Amstelring werkt samen met de Sigra een regionaal samenwerkend orgaan op gebied van ouderen en zorg. In de Sigra zit onder andere de gemeente, zorgverzekeraars en huisartsen.

De Amstelring organiseert meerdere keren per jaar uitjes en activiteiten voor de ouderen in de Makroon zodat zij mobiel blijven en om te voorkomen dat zij in een sociaal isolement terecht komen. Een voorbeeld hiervan is het jaarlijkse kerstconcert die de Amstelring organiseert waarbij vele vrijwilligers en familie samen met de ouderen erop uit trekken.

Uit ons eerdere onderzoek bleek dat vele ouderen in de Makroon de supermarkt op het Elandsgracht te ver vinden. Wat betreft de supermarkt geeft de Amstelring aan dat als er vraag is naar een supermarkt dichterbij, wat in dit geval zo is, zij ervoor kunnen zorgen dat er een kleinere supermarkt in de Makroon komt. De Amstelring is bekend met het feit dat er vraag is naar een supermarkt dichterbij en zij zijn hier dan ook mee bezig.

Uit de resultaten bleek dat een groot aantal ouderen last heeft van de hogere stoepen. Uit het gesprek met de Amstelring bleek dat de gemeente Amsterdam bezig is om de omgeving rondom het Leidseplein en (dus ook rondom de buurt Raamplein e.o.) helemaal drempelloos wordt gemaakt zodat het toegankelijker is voor oudere mensen met een mindere mobiliteit.

Makroon contactpersoon (alle onderwerpen)

Irene Bagi is een bewoonster van het ouderen-wooncomplex de Makroon. Irene is een actieve bewoonster en organiseert activiteiten om de bewoners te verbinden. We zijn haar met haar in contact gekomen nadat onze trekker Joke van Unen contact had gelegd met de Makroon om enquêtes af te nemen. Via Irene hebben we toen enquêtes mogen afnemen en we kwamen erachter dat Irene veel voor de makroon deed.

Irene liet in het interview weten dat de bewoners van de Makroon het goed hebben. De bewoners zijn relatief gezond en kunnen nog veel zelf. Wel was ze van mening dat er een supermarkt dichtbij ontbrak. De supermarkt die het meest dichtbij is, is een te lang stuk voor de ouderen die niet zo goed meer lopen.

Qua vervoer ligt er een probleem bij de tramlijn. Het tramstation bij de krakeling is weggehaald en daar ondervinden de bewoners veel last van. De andere metrostations liggen op een paar honderd meter te ver voor de bewoners vindt Irene. Voorderest wordt er gefietst, gewandeld en de auto gebruikt. De makroon is te vergeleken met de respondenten uit de enquêtes, dit is te zien in bijlage 3.2. De respondenten zijn vooral er vooral helemaal mee oneens en oneens dat de tram-en metrohaltes op loopafstand zijn.

Door sociale activiteiten probeert de makroon te voorkomen dat ouderen geïsoleerd raken. Irene betreurt dat er een vaste groep ouderen is die zich niet met de andere ouderen betreft. Dit soort ouderen willen gewoon zelf hun eigen leven leiden. Desondanks die ouderen, komt er altijd een aardig grote groep naar de activiteiten en dat maakt de tijd voor de ouderen aangenamer.

Rover (Mobiliteit)

In onze data kwam naar voren dat veel ouderen de tramhalte op het raamplein terug zouden willen hebben. Naar aanleiding hiervan ben ik met de belangenorganisatie Rover gaan praten. Rover is een belangenorganisatie die zich bezighoudt met het verdwijnen en aanpassingen aan het metro, bus en tramnetwerk, Rover komt hierbij op voor de belangen van voornamelijk ouderen.

In mijn diepte-interview met Rover kwam naar voren dat de tramhalte op het Raamplein tegen het advies van Rover in is weggehaald. Rover is zelfs in protest gegaan om deze beslissing tegen te houden. Ondanks dit protest heeft de vervoersregio hun beslissing niet aangepast om de tramhalte op te heffen.

Dit kwam mede door het feit dat de Makroon niet officieel als verzorgingshuis gebouwd zou worden maar als wooncomplex. De regels met betrekking tot het openbaar vervoer in de buurt zijn anders bij een wooncomplex als bij een verzorgingshuis.

Bij een verzorgingshuis is het namelijk verplicht om binnen 250 meter een bus, metro of tramhalte te hebben. Bij een wooncomplex is dit echter niet verplicht en dit is een van de redenen dat er gekozen is om de tramhalte op te heffen. Dit is echter heel tegenstrijdig omdat er in de Makroon wel degelijk een verzorgingshuis zit.

Gemeente Amsterdam/ toerismebeleid (*verandering*)

Conny Valkenhof werkt bij Stadsdeel Centrum. Ze is programmamanager bij wonen en economie. Ze is veel bezig met alle uitvoeringsmaatregelen rondom overlast en het sturen van experimenten. Vanuit haar managementpositie bij 'wonen' houdt ze zich ook bezig met ouderenhuisvesting.

Valkenhof bevestigt dat de binnenstad van Amsterdam een explosie kent aan het aantal toeristen. Dit zorgt voor veel overlast. Er is sinds twee jaar veel meer aandacht voor toeristen. Er is meer ergernis en de overlast wordt steeds meer gezien. Het Venetië effect is hierbij het schrikbeeld, maar volgens Valkenhof hebben we dat punt nog lang niet bereikt.

Vanuit de inwoners van de binnenstad van Amsterdam krijgt de gemeente steeds meer klachten. De balans tussen de positieve economische effecten en de negatieve overlast effecten van toerisme dreigt te verliezen. De vraag die Valkenhof hierbij stelt is of dit erg is of dat je dit kan accepteren? Het gemeentebestuur heeft hier nog geen uitspraken over gedaan. Voor ouderen is de leefbaarheid zeker lastiger geworden. Dit komt niet alleen door de toenemende toeristenstroom, maar ook door het feit dat de stad Amsterdam populairder is geworden.

Het gegeven dat de stad steeds drukker wordt en dat je de leefbaarheid nog moet behouden moet je als bestuur mee zien te dealen. Dat is niet eenvoudig. Er wordt veel over gepraat, maar er wordt nog weinig over besloten. Er is nog niet echt een visie vertelt Valkenhof. Wethouders zijn er absoluut over eens dat er iets moet gebeuren. Hoe is alleen nog de vraag. Toerisme afschaffen is geen optie maar overlast verminderen en de toeristenstroom stopzetten door bepaalde maatregelen is wel een optie.

Een aantal maatregelen die Valkenhof noemt zijn ten eerste de spreiding van toerisme. Dit heeft als voordeel dat er dus minder toeristen in de binnenstad zullen zijn, maar een groot nadeel is dat je andere steden zoals bijvoorbeeld Haarlem of Volendam hier mee lastig valt. Deze maatregel is prettig voor de ouderen, omdat er minder toeristen zullen zijn dus minder verkeer.

Een tweede maatregel is dat terrassen kleiner worden en fietsverhuurbedrijven die hun fietsen op de stoep stallen verboden zullen worden. Deze maatregelen hebben een groot voordeel voor de ouderen omdat de stoepen dan beter bewandelbaar zijn. Vanaf 2018 komt er een nieuwe wet die touringcars verbiedt in de binnenstad.

Daarnaast wordt er ook gedacht aan wegen/paden die verboden zijn voor fietsers en auto's.

Om de toeristenstroom tot een stop te zetten wordt het vanaf dit jaar verboden om nog nieuwe hotels te openen in de binnenstad.

Al deze maatregelen zouden al een hele hoop verbetering kunnen brengen voor de mobiliteit voor de ouderen. Valkenhof benadrukt wel dat het een hele tijd duurt voordat zulke beleidsmaatregelen echt worden uitgevoerd. Het overlastprobleem en de stad leefbaar houden staat voor de nieuwe verkiezingen voor het stadsbestuur in 2018 hoog op de agenda en er wordt nu ook al veel aan gewerkt. Toch wordt er nu vooral meer over gepraat dan dat beleid daadwerkelijk op gang wordt gezet. Als het beleid wat hiervoor werd benoemd ook echt wordt uitgevoerd zouden de ouderen hiervan profiteren. De mobiliteit van de ouderen zou worden verbeterd en het fietsen zou weer toegankelijker worden.

2.3 Aanvullende bronnen

Leidseplein drempelvrij

Rekenkamer

In het Programma van Eisen van de rekenkamer is een norm opgenomen voor de ontsluiting van zieken- en verzorgingshuizen. De belangrijkste publieksingang moet binnen een loopafstand van 250 meter van een halte of metrostation liggen. De gedachte achter deze norm lijkt te zijn dat de meeste bewoners van deze voorzieningen zodanig slecht ter been zijn dat 1 of zelf een halve kilometer lopen te veel is. De meeste bewoners van verpleeg- en verzorgingshuizen zijn echter zo weinig mobiel dat zij nauwelijks nog gebruik maken van het openbaar vervoer. Maar bij het formuleren van de norm van 250 meter is wellicht ook gedacht aan de bezoekers. Ouderen die nog wel zodanig mobiel zijn dat ze gebruik maken van het openbaar vervoer, hebben vaak een andere huisvesting. En op die woonvoorzieningen is de norm niet van toepassing.

GGD Amsterdam

Amsterdamse ouderen beoordelen hun eigen gezondheid als zeer goed. Boven de 75 jaar leven ouderen. Naarmate Amsterdamse ouderen ouder worden krijgen zij meer last van eenzame gevoelens en hebben zij het gevoel minder controle te hebben over hun eigen leven. Een op de drie 65-plussers is in het afgelopen jaar ten minste een keer gevallen.

Amsterdamse ouderen met een hoger inkomen zijn vaak beter gesteld en hebben een betere gezondheid dan ouderen met een lager inkomen. Ouderen in het centrum van Amsterdam zijn vaker vrijwilliger dan ouderen in andere stadsdelen. Hierdoor worden zij ook minder uitgesloten van sociale participatie. Uit onderzoek blijkt dat ouderen op latere leeftijd niet meer willen fietsen vanwege de drukte in de stad.

De GGD geeft als advies in de conclusie om te zorgen dat ouderen in Amsterdam vaker bewegen en werken aan een betere conditie. Goede informatie kan ervoor zorgen dat ouderen langer actief blijft en dit helpt de risico's en angst om te vallen te verminderen (El Fakiri, 2014).

3. Conclusie en reflectie

Conclusie

Resultaten

We hebben in totaal 150 ouderen geënquêteerd tussen de 70 en 91 jaar. Hiervan bestonden de respondenten uit 54 mannen en 96 vrouwen. 93 procent van de ouderen in de buurt Raamplein e.o. is tevreden met hun huidige woning.

De respondenten maken zich het meeste zorgen over specifieke aandoeningen, mobiliteit en hun gezondheid. Het liefst willen de ouderen de tramhalte op het Raamplein terug. Na een gesprek met een belangenorganisatie bleek dat het voor verpleeghuizen verplicht is om binnen 250 meter een bus/tramhalte te hebben. Omdat de Makroon staat ingeschreven als woningcomplex is het niet wettelijk verplicht een bus/tramhalte binnen 250 meter in de buurt te hebben maar volgens de Amstelring bestaat de volledige tweede verdieping uit een verpleeggedeelte voor demente en fysiek beperkte ouderen die wel behoefte hebben aan een bus/tramhalte dichtbij.

Ten tweede werd duidelijk dat de ouderen graag de supermarkt dicht in de buurt willen en het liefst bij de Makroon. Na een gesprek met de Amstelring bleek dat zij van de vraag naar een supermarkt op de hoogte waren en hier mee bezig zijn. Als derde blijkt dat de ouderen behoefte hebben aan minder fietsen in de stad zodat zij veilig kunnen fietsen. In de rapportage van de GGD komt ook terug dat ouderen minder fietsen vanwege de drukte (El Fakiri, 2014). Uit een gesprek met de gemeente Amsterdam bleek dat de gemeente bezig is om de drukte en het toerisme tegen te houden.

94 procent van de respondenten voelen zich veilig in hun buurt en 87 procent van de ouderen gaat dagelijks naar buiten. Hoe ouder ouderen worden hoe minder vaak zij naar buiten gaan. Ouderen geven aan vaker naar buiten te willen met aanwezigheid van mooi weer, betere stoepen, beter conditie en een wandelstok.

De fiets en het openbaar vervoer zijn de twee belangrijkste vervoersmiddelen voor ouderen. Om de mobiliteit te verbeteren van de ouderen in deze buurt is nodig de terugkeer van de tramhalte op raamplein en betere kwaliteit stoepen. Aan de betere kwaliteit van de stoepen wordt gewerkt want de omgeving rondom het Leidseplein wordt namelijk drempelvrij.

Uit een gesprek met een actieve bewoonster bleek dat uit haar ervaringen het weghalen van de tramhalte zorgt voor grote belemmeringen in het leven van sommige bewoners. Irene probeert verder door middel van sociale activiteiten te voorkomen dat bewoners geïsoleerd raakt maar zij merkt dat sommige ouderen zelf niet willen participeren en hier is dan ook vrij weinig tegen te doen.

Reflectie

Onze opdracht in blok 3 was om ouderen te vinden boven de 70 jaar. Het is ons niet gelukt om de ouderen te bereiken die niet naar buiten komen. Hierdoor hebben wij niet onze gehele doelgroep kunnen benaderen.

Het was onze opdracht om binnen 5 weken organisaties te benaderen die wij zouden kunnen interviewen om meer informatie te kunnen winnen over ons onderzoek.

Binnen deze 5 weken viel onder andere onze tentamenweek en een week meivakantie. Hierdoor zijn wij te laat begonnen met het benaderen van organisaties en kwamen wij in tijdnood. Desondanks is het ons gelukt om in gesprek te komen met de organisaties die wij wilden spreken.

De samenwerking tussen de projectleden ging zeer goed. Naarmate de weken verstreken hebben we een manier gevonden waarbij we elkaar goed aanvullen en elkaar aanspreken op verbeterpunten. Dit heeft geleid tot een soepele samenwerking met bijna tot geen conflicten en een gezellige werksfeer.

Aanbeveling

Om de mobiliteit te verbeteren van de ouderen in deze buurt de terugkeer van de tramhalte op raamplein nodig, net als het verbeteren van de kwaliteit van de stoepen. De stoepen rond het Leidseplein worden al verbeterd. Het belangrijkste advies dat wij willen geven is dat de tramhalte op het Raamplein dient terug te keren. Ouderen ondervinden te veel problemen met het vervoer sinds de tramhalte is weggevallen.

4. Literatuurlijst

El Fakiri, F & van Ketel, A en Dijkshoorn, H. (2014, december). Amsterdamse 65-plussers: gezond en wel?

<https://www.ggdghorkennisnet.nl/?file=21195&m=1420458265&action=file.download>

CBS. (2016). Overledenen. Geraadpleegd van

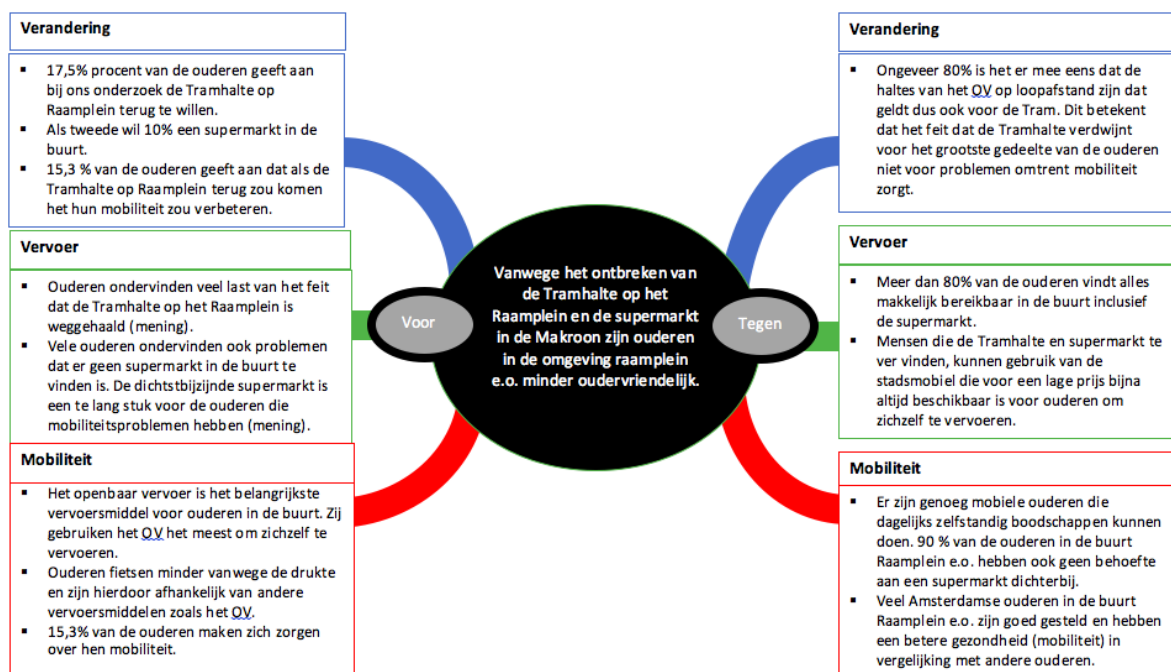
<http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?DM=SLNL&PA=37979NED&D1=28-29&D2=a&HDR=T&STB=G1&VW=T>

Aanbod openbaar vervoer (2016, juni.) geraadpleegd van

<https://www.rekenkamer.amsterdam.nl/wp-content/uploads/2016/06/Bestuurlijk-Rapport-Aanbod-OV-met-kaft-DEF.pdf>

<https://www.rekenkamer.amsterdam.nl/wp-content/uploads/2016/06/Onderzoeksrapport-Aanbod-OV-met-kaft-DEF.pdf>

Bijlage



Bijlage 1.1 Argumentenkaart

Het voorzien van de dagelijkse behoeften * Het zelfstandig bezoek ontvangen Crosstabulation		Het zelfstandig bezoek ontvangen					Total
Count		Helemaal mee eens	Mee eens	Mee eens noch oneens	Mee oneens	Helemaal mee oneens	
Het voorzien van de dagelijkse behoeften	Helemaal mee eens	60	4	1	0	1	66
	Mee eens	8	63	2	1	0	74
	Mee eens noch oneens	2	1	1	0	0	4
	Mee oneens	2	0	0	2	0	4
	Helemaal mee oneens	0	1	0	1	0	2
Total		72	69	4	4	1	150

Bijlage 1.2 Zelfstandig voorzien van de dagelijkse behoeften tegen het zelfstandig ontvangen van bezoek.

Het voorzien van de dagelijkse behoeften * Het zelfstandig een bezoek aan de dokter brengen
Crosstabulation

		Het zelfstandig een bezoek aan de dokter brengen					Total
		Helemaal mee eens	Mee eens	Mee eens noch oneens	Mee oneens	Helemaal mee oneens	
Het voorzien van de dagelijkse behoeften	Helemaal mee eens	62	3	0	0	1	66
	Mee eens	10	58	4	2	0	74
	Mee eens noch oneens	2	2	0	0	0	4
	Mee oneens	1	1	0	2	0	4
	Helemaal mee oneens	1	1	0	0	0	2
Total		76	65	4	4	1	150

Bijlage 1.3 Zelfstandig voorzien van de dagelijkse behoeften tegen het zelfstandig bezoek brengen aan de dokter.

Het voorzien van de dagelijkse behoeften * Het zelfstandig een eindje wandelen
Crosstabulation

		Het zelfstandig een eindje wandelen					Total
		Helemaal mee eens	Mee eens	Mee eens noch oneens	Mee oneens	Helemaal mee oneens	
Het voorzien van de dagelijkse behoeften	Helemaal mee eens	60	3	1	0	2	66
	Mee eens	8	62	2	2	0	74
	Mee eens noch oneens	2	2	0	0	0	4
	Mee oneens	0	1	0	3	0	4
	Helemaal mee oneens	1	0	0	1	0	2
Total		71	68	3	6	2	150

Bijlage 1.4 Zelfstandig voorzien van de dagelijkse behoeften tegen het zelfstandig een eindje wandelen

Het voorzien van de dagelijkse behoeften * Het zelfstandig boodschappen doen
Crosstabulation

		Het zelfstandig boodschappen doen					Total
		Helemaal mee eens	Mee eens	Mee eens noch oneens	Mee oneens	Helemaal mee oneens	
Het voorzien van de dagelijkse behoeften	Helemaal mee eens	60	2	0	3	1	66
	Mee eens	8	61	4	0	1	74
	Mee eens noch oneens	2	2	0	0	0	4
	Mee oneens	0	0	0	3	1	4
	Helemaal mee oneens	0	0	0	2	0	2
Total		70	65	4	8	3	150

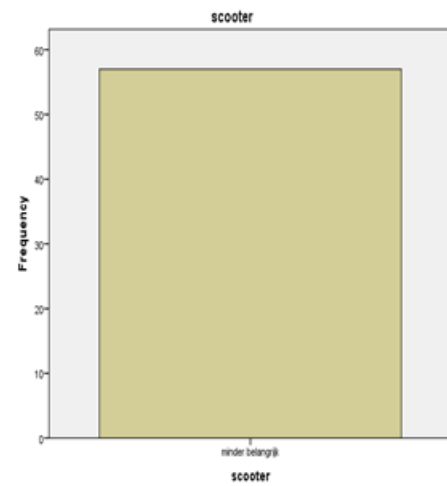
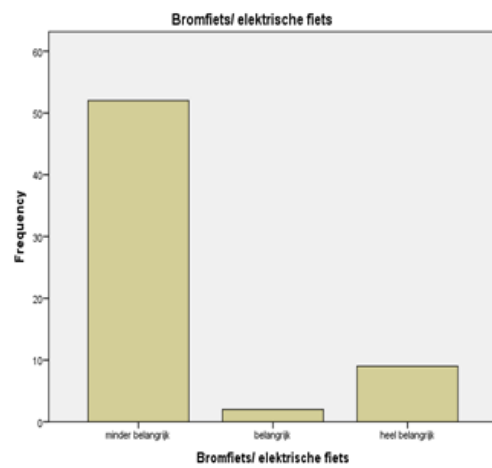
Bijlage 1.5 Zelfstandig voorzien van de dagelijkse behoeften tegen het zelfstandig doen van boodschappen.

Vraag om verandering in de buurt van de respondent

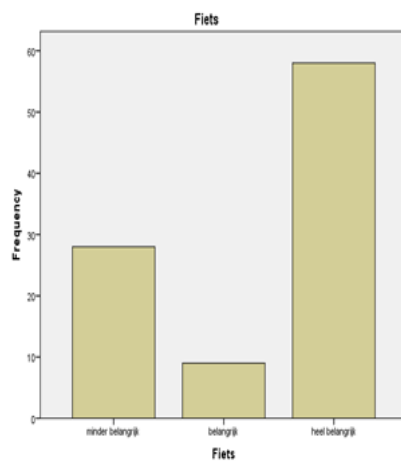
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	als een bewoner een parkeervergunning heeft voor het centrum moet hij deze kunnen behouden	1	,7	,9	,9
	apotheek in de buurt	1	,7	,9	1,8
	Beter onderhouden stoep	6	4,0	5,5	7,3
	Betere afvalverwerking	4	2,7	3,6	10,9
	Betere verlichting	1	,7	,9	11,8
	beveiliging oversteekplaatsen	1	,7	,9	12,7
	Bredere fietspaden	1	,7	,9	13,6
	Brievenbus in de buurt	2	1,3	1,8	15,5
	duidelijk beleid omtrent toeristen	1	,7	,9	16,4
	Een leuke bistro in de buurt	1	,7	,9	17,3
	Het wereldgebeuren en medicijngebruik.	1	,7	,9	18,2
	iemand in de marnixstraat moet het zandpaadje betegelen	1	,7	,9	19,1
	jongeulvi vervuilen teveel	1	,7	,9	20,0
	Lagere stoepen	2	1,3	1,8	21,8
	Meer eetgelegenheden	1	,7	,9	22,7
	Meer groen	4	2,7	3,6	26,4
	Meer kleine winkeltjes	1	,7	,9	27,3
	Meer parkeerplaatsen	6	4,0	5,5	32,7
	Meer plek op je fiets te plaatsen	3	2,0	2,7	35,5
	Meer rust	1	,7	,9	36,4
	Meer sociale activiteiten	4	2,7	3,6	40,0
	meer sociale woningen	1	,7	,9	40,9

	meer sociale woningen	1	,7	,9	40,9
	meer variatie bevolking	1	,7	,9	41,8
	Meer vlakke bruggen	1	,7	,9	42,7
	Minder auto's	6	4,0	5,5	48,2
	Minder druk	3	2,0	2,7	50,9
	Minder fietsen	7	4,7	6,4	57,3
	Minder huizen verhuren en meer koopwoningen	1	,7	,9	58,2
	Minder toeristen	6	4,0	5,5	63,6
	Minder vrachtverkeer	3	2,0	2,7	66,4
	Minder zwerfvuil	1	,7	,9	67,3
	Mindere toeristen	1	,7	,9	68,2
	schonere buurt	1	,7	,9	69,1
	Schonere buurt	1	,7	,9	70,0
	snel verkeer taxi's	1	,7	,9	70,9
	Supermarkt dichterbij	11	7,3	10,0	80,9
	Tekort aan politietoezicht	1	,7	,9	81,8
	Tramhalte op Raamplein terug	19	12,7	17,3	99,1
	verkeersregels beter aanhouden	1	,7	,9	100,0
	Total	110	73,3	100,0	
Missing	999	40	26,7		
Total		150	100,0		

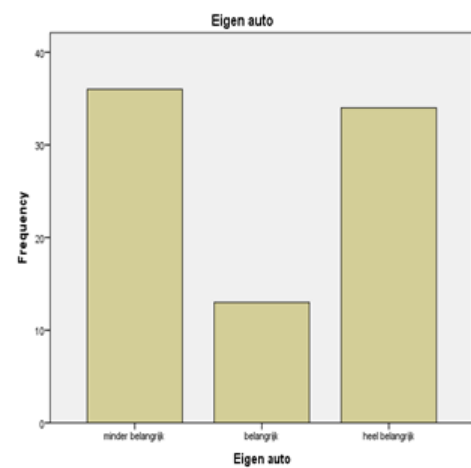
Bijlage 1.6 Vraag om verandering in de buurt van de respondent.



Bijlage 2.1

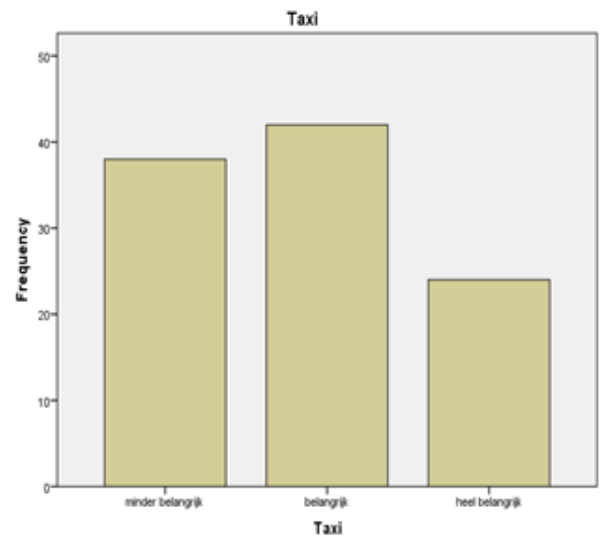
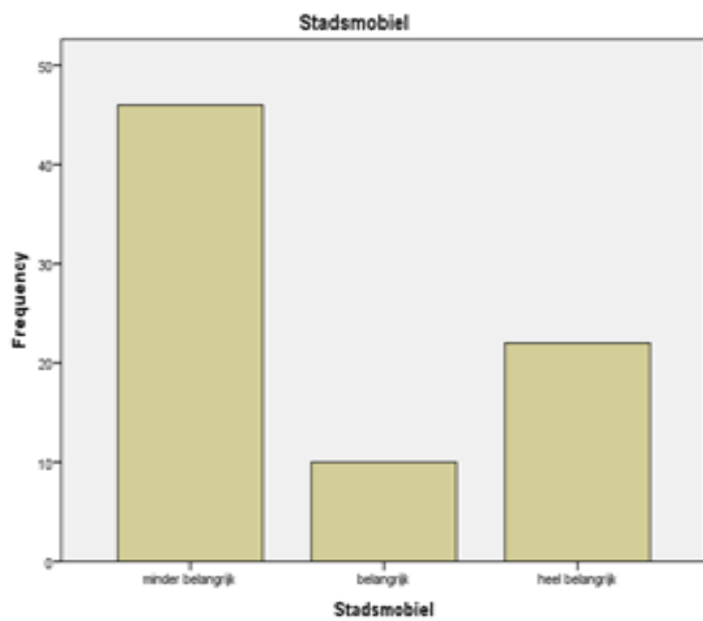


Bijlage 2.2

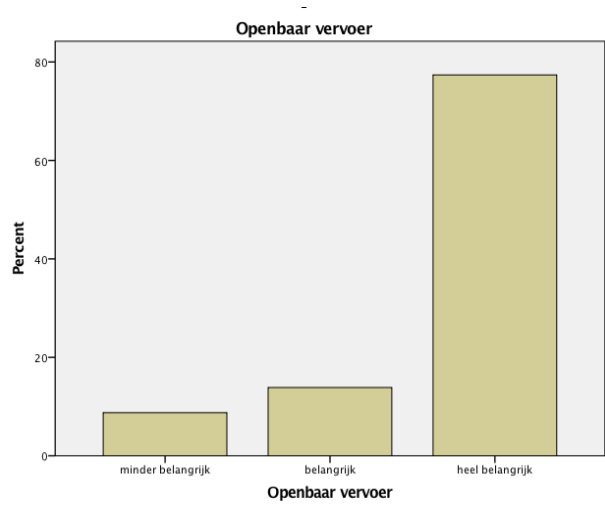


Bijlage 2.3

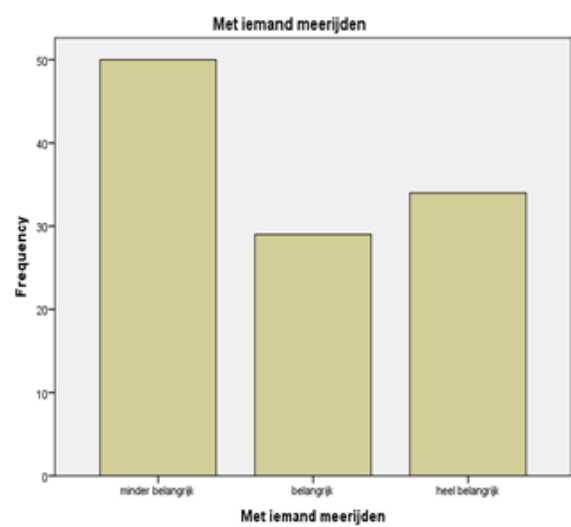
Bijlage 2.4



Bijlage 2.5



Bijlage 2.6

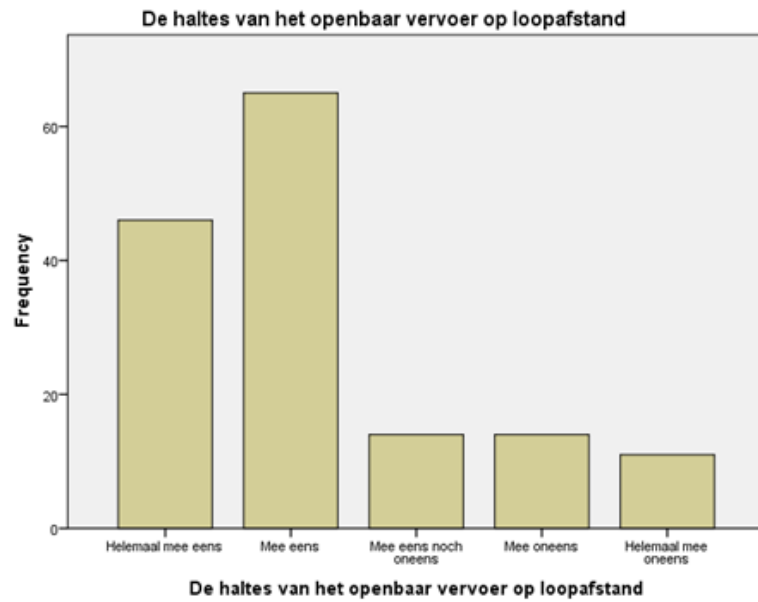
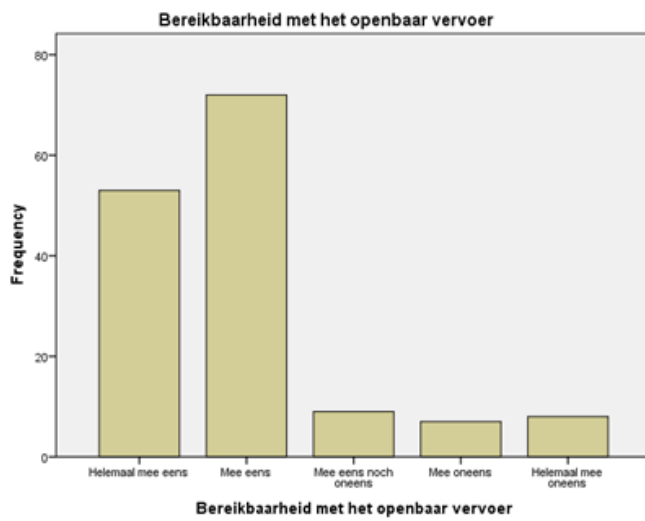


Bijlage 2.7

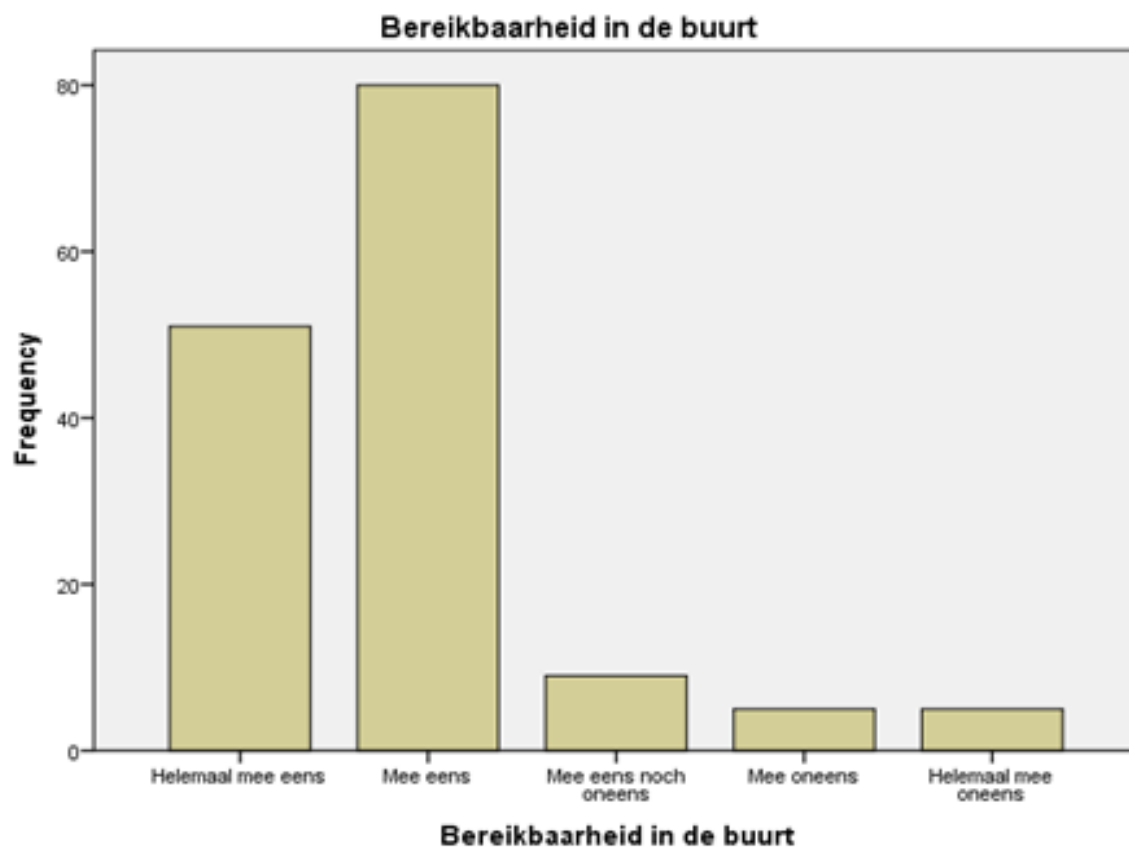
Bijlage 2.8

Bijlage 3.2

Bijlage 3.1



Bijlage 3.3



Veilig gevoel in de omgeving van de respondent					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helemaal mee eens	73	48,7	48,7	48,7
	Mee eens	68	45,3	45,3	94,0
	Mee eens noch oneens	7	4,7	4,7	98,7
	Mee oneens	2	1,3	1,3	100,0
	Total	150	100,0	100,0	

Bijlage 4.1

Iedere dag naar buiten					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ja	130	86,7	86,7	86,7
	nee	20	13,3	13,3	100,0
	Total	150	100,0	100,0	

Bijlage 4.2

Iedere dag naar buiten * De leeftijd van de respondent												
			70	71	72	73	74	75	76	77	78	79
Iedere dag naar buiten	ja	Count	17	9	9	5	9	6	6	5	7	6
		% within De leeftijd van de respondent	89,5%	100,0%	90,0%	100,0%	90,0%	85,7%	85,7%	100,0%	87,5%	100,0%
	nee	Count	2	0	1	0	1	1	1	0	1	0
		% within De leeftijd van de respondent	10,5%	0,0%	10,0%	0,0%	10,0%	14,3%	14,3%	0,0%	12,5%	0,0%
Total		Count	19	9	10	5	10	7	7	5	8	6
		% within De leeftijd van de respondent	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Bijlage 4.3

Bijlage 4.4

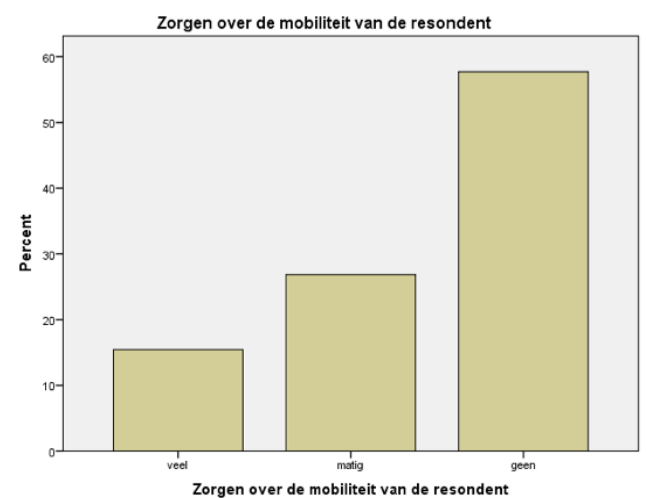
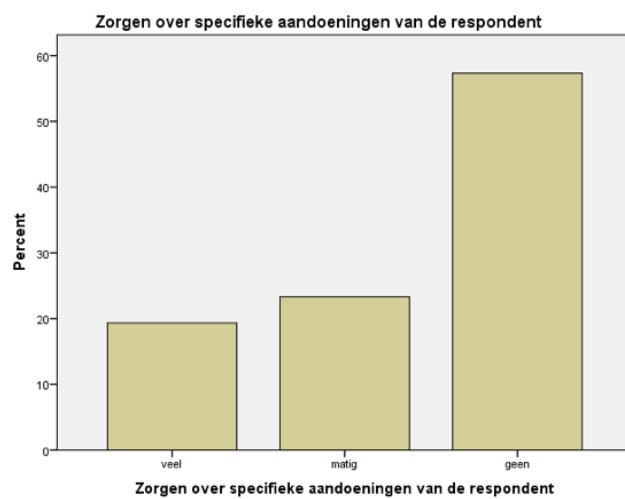
ftijd van de respondent Crosstabulation

De leeftijd van de respondent														Total
79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	93	
6 100,0%	13 100,0%	3 42,9%	8 80,0%	4 57,1%	4 100,0%	3 100,0%	2 100,0%	2 100,0%	1 100,0%	3 75,0%	0 0,0%	1 100,0%	1 50,0%	124 86,1%
0 0,0%	0 0,0%	4 57,1%	2 20,0%	3 42,9%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	1 25,0%	2 100,0%	0 0,0%	1 50,0%	20 13,9%
6 100,0%	13 100,0%	7 100,0%	10 100,0%	7 100,0%	4 100,0%	3 100,0%	2 100,0%	2 100,0%	1 100,0%	4 100,0%	2 100,0%	1 100,0%	2 100,0%	144 100,0%

Vaker naar buiten willen						
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	ja	21	14,0	14,1	14,1	
	nee	128	85,3	85,9	100,0	
	Total	149	99,3	100,0		
Missing	999	1	,7			
Total		150	100,0			
Iedere dag naar buiten						

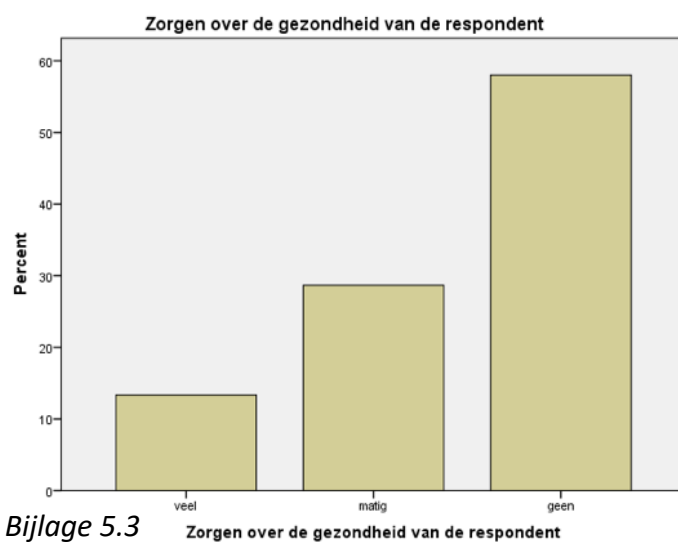
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ja	130	86,7	86,7	86,7
	nee	20	13,3	13,3	100,0
	Total	150	100,0	100,0	

Bijlage 4.5



Bijlage 5.1

Bijlage 5.2



Bijlage 5.3

Bijlage 5.4 getranscribeerd interview met Rover

Het GVB 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, 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 regioraad bestaat uit leden van de vijftien gemeente 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?

Het blijkt bij de opening van de Noord-Zuidlijn, dat was en is nog steeds van de vervoerregio, het tramverkeer naar de Vijzelstraat moet gehalveerd worden. Door de Leidsestraat moet minstens een derde van het tramverkeer eruit. Vanaf de kant van het Rembrandtplein moet er een kwart minder trams die in de stad mogen rijden. Allemaal door de komst van de Noord-Zuidlijn. En vanuit Noord gaan er vanaf het stadsvervoer helemaal geen bussen meer naar het centraal station toe. Die mensen moeten allemaal overstappen in Noord, omwille van de noord-zuidlijn. Dat is het beleid en dat is vastgelegd in de vervoervisie. De vervoerregio's moeten nog steeds wennen aan de vervoerregio Amsterdam. Het GVB heeft daarnaast wel alle vrijheid om zelf het lijnennet te bepalen maar moet dus wel rekening houden met wat er 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 zitten de ouderenbonden in, daar zitten studenten in, daar zit de fietsersbond in. En die adviseren op het vervoersplatform 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 wordt 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. Zou er ooit een keer een andere vervoerder komen. Er gelden voor grote steden met een eigen rail vervoerbedrijf, 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, hun openbaar vervoer niet hoeven aan te besteden, die mogen het inbesteden. Maar het betekent wel dat alle eigendommen, de rails, de garages en zoals alle trams en bussen eigendom zijn van de gemeente.

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, en dat gaat door tot 2021. Het is een tijdelijke maatregel. Zodra die nieuwe trams binnen zijn, komen die stoeltjes 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 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 wordt 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 uitchecken dat wordt allemaal vastgelegd. 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 bussen 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 hebt 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 verdwenen is. 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 welke problemen zullen optreden. 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 bejaardenhuis 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 hoeverre worden die onderwerpen aangekaart?

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 zoveel instanties bij betrekken. Het doelgroepenvervoer dat je hebt is allemaal apart geregeld, je kunt het hebben dat je in een straat in een half uur of tien minuten vijf verschillende busjes ziet binnenkomen. De een doet gehandicapte, de andere doet de ouderen, en weer een andere komt van het buurtcentrum iemand halen, een ander doet het voor het ziekenhuis en dat is allemaal apart geregeld. Dat zijn in Amsterdam wel twintig organisaties. En de diensten die allemaal over al die aparte potjes geld gaan. Dat valt dus ook allemaal niet onder het openbaar vervoer. Dan gaat de gemeente kijken of ze dat kunnen combineren, maar daar gaat nog jaren overheen voordat er iets geregeld is. Het is heel moeilijk. Er is daar een keertje iemand van de gemeente heengegaan om het uit te zoeken en die heeft er maanden over gedaan om uit te zoeken hoe het allemaal in elkaar zat. Toen bleek dat het allemaal apart geregeld was. Het gaat via allemaal verschillende organisaties.

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

Dat zijn kattenburg, wittenburg en oostenburg.

Daar rijdt op de grachten, want die grachten heten ook de kattenburgergracht, etc. Daar rijdt buslijn 22 over en dat is ook een frequente buslijn. Die rijdt in de spits om de 7.5 minuut en overdag om de 10 minuten. Die verdwijnt helemaal niet. Die rijdt door naar Muiderpoort en Sloterdijk en aan de andere kant van de eilanden rijdt tramlijn 26, maar daar zijn geen plannen voor, de belangrijkste lijnen blijven daar gewoon en over de Kattenburgerstraat rijdt dan buslijn 48. Er zijn daar niet echt belangrijke veranderingen.

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

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

