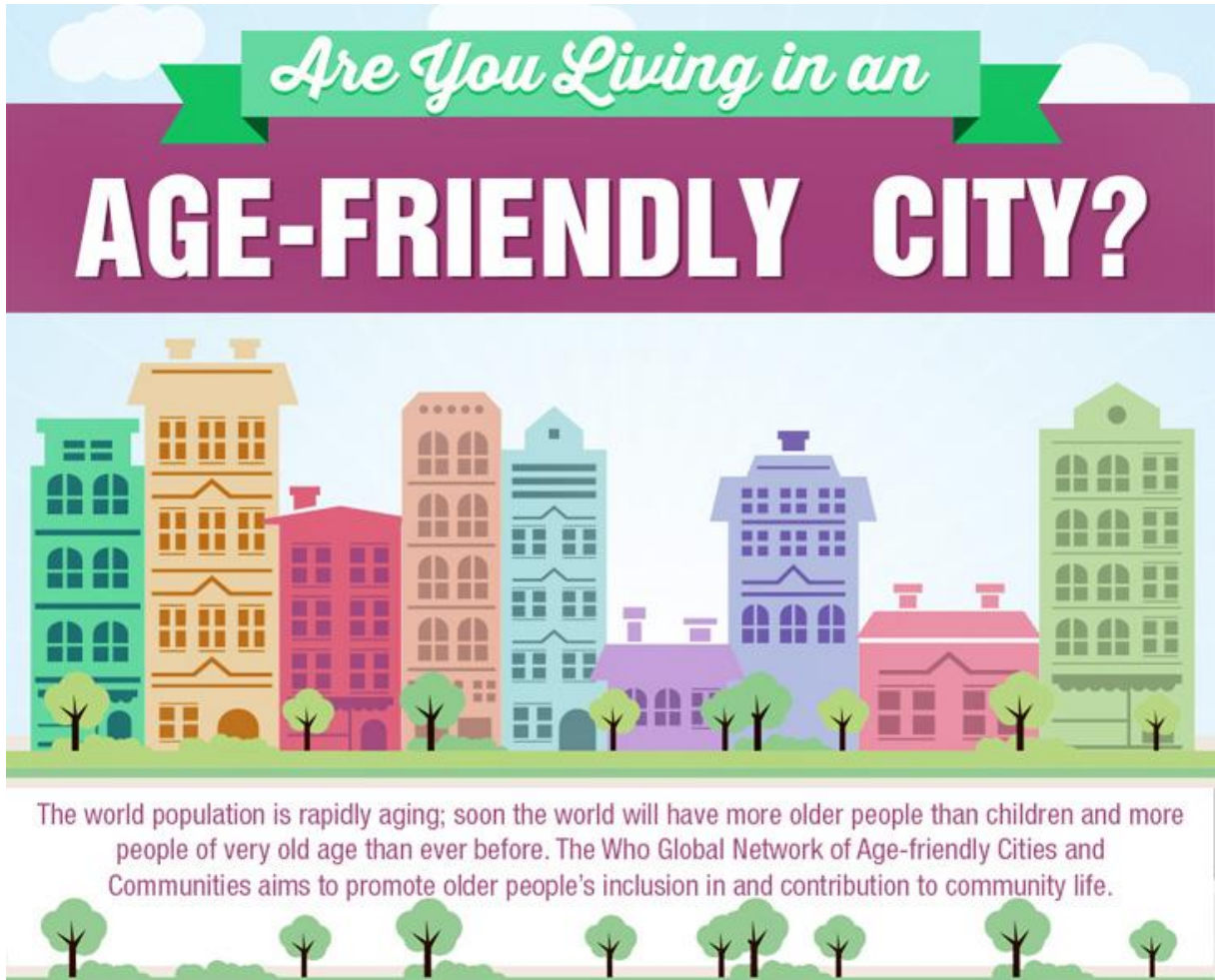


EINDRAPPORTAGE

AGE-FRIENDLY CITIES: AMSTERDAM | OOSTELIJKE EILANDEN



Inhoudsopgave

CONTEXT	2
CONTEXT, OPDRACHTGEVER EN RELEVANTIE	2
DOEL EN UITVOERING VAN DE OPDRACHT	3
AANVULLENDE BRONNEN	3
DATASET ANALYSE	6
VERBANDEN	6
WAT IS DE LINK TUSSEN DE LEEFTIJD VAN DE OUDEREN EN HET VERVOERSMIDDEL WAAR ZIJ GEBRUIK VAN MAKEN?	6
HEEFT DE BEPERKTE MOBILITEIT INVLOED OP DE ZORGEN VAN DE GEZONDHEID?	8
WELKE INVLOEDEN HEEFT DE BEPERKING VAN DE MOBILITEIT ONDER OUDEREN OP HET VOLDOEN VAN DE DAGELIJKSE BEHOEFTE?	8
CONCLUSIE OP BASIS VAN BEVINDINGEN	10
BIBLIOGRAFIE	13
BIJLAGEN	15
ARGUMENTENKAART	15
INTERVIEWS	16

Context

Context, opdrachtgever en relevantie

De opdrachtgever, Ouderen Advies Raad Amsterdam Centrum, heeft in het kader van 'Age-Friendly City' een opdracht gegeven aan de eerstejaarsstudenten Bestuurskunde van de Hogeschool van Amsterdam om onderzoek te doen naar de mobiliteit en ervaringen in de openbare ruimte van ouderen. Age-Friendly Cities is een netwerk van steden die zich inzetten voor leeftijdsvriendelijkheid in hun steden. Age-Friendly City is een initiatief van de Wereldgezondheidsorganisatie en richt zich op acht domeinen in de stad: buitenruimte en bebouwing, vervoer, huisvesting, sociale participatie, respect en sociale inclusie, maatschappelijke participatie, maatschappelijke participatie en werk, communicatie en informatie en maatschappelijke zorg en ondersteuning. Tijdens dit project is voornamelijk gericht op twee domeinen: buitenruimte en bebouwing en vervoer. Dit project strookt met het gemeentelijk gebiedsplan voor het Centrum, waarin aangegeven wordt dat er meer ingezet moet worden op de ouderenhuisvesting en de zelfstandigheid van ouderen (Gemeente Amsterdam, 2016).

In Amsterdam is 12% van de bevolking ouder dan 65 jaar. Dit zijn zo'n 100.000 ouderen in Amsterdam (Centraal bureau statistiek, 2016). In de Oostelijke Eilanden wonen 13140 bewoners, waarvan 4% van de bevolking 70-plusser is. Dit betekent dat er 394 bewoners zijn die voldoen aan het respondentenprofiel. Het merendeel van deze ouderen heeft last van een matige tot slechte mobiliteit. Deze verslechterende mobiliteit zorgt voor meer hulpbehoevendheid bij bijvoorbeeld het doen van boodschappen of het buiten de deur komen. Bij een slechte mobiliteit is er meer thuiszorg nodig, mensen kunnen immers niet meer zelfstandig een bezoek aan de dokter afleggen of volledig voorzien in hun dagelijkse behoeften. Echter hebben veel thuiszorgaanbieders niet voldoende budget om ouderen op acceptabele wijze te verzorgen. Dit probleem eist steeds meer aandacht, gezien bejaardenhuizen steeds duurder worden en thuiszorg enig soelaas kan bieden (NOS, 2015).

Zorg voor ouderen is duur, maar naast deze kosten kan een slechte mobiliteit leiden tot eenzaamheid. De ouderen komen minder buiten als ze slecht ter been zijn of als de openbare ruimte niet voldoende is aangepast op de behoeften van de ouderen. Deze eenzaamheid blijkt een sterk negatief effect te hebben op het immuunsysteem van ouderen. Dit leidt tot een verhoogde hoeveelheid ontstekingsreacties, wat weer leidt tot een grotere kans op hart- en vaatziekten (NU, 2013) (NOS, 2016). Tevens kunnen deze gezondheidsrisico's leiden tot hogere zorgkosten van ouderen. Een verslechterende mobiliteit van ouderen kost de samenleving en daarmee de individuele burgers dus steeds meer geld. Het zijn niet alleen de financiële aspecten die steeds urgenter worden, maar ook de gezondheid van de ouderen speelt een grote rol bij een verslechterende mobiliteit.

Deze slechte mobiliteit kunnen de ouderen niet zelf compleet verhelpen, hierbij ondersteunt de gemeente maar ook de Ouderen Advies Raad Centrum (OAR) deze ouderen. De Ouderen Advies Raad komt op voor de belangen van de ouderen in het centrum van Amsterdam bij de gemeente, stadsdelen en andere betrokken organisaties (OAR, sd).

Middels buurtschouwen beoordelen verschillende teams de condities van de wijk met het zicht op de situatie voor ouderen. Betrokkenen bij deze schouwen hebben verschillende achtergronden, zoals planologen, bewoners, gebiedscoördinatoren en stedenbouwkundigen.

Bij het beoordelen kijken ze onder anderen naar mogelijkheden en obstakels voor ouderen om te bewegen, sociale ontmoetingsruimten en vervoersmogelijkheden. Bij deze buurtschouwen worden de acht domeinen van Age-Friendly Cities ook meegenomen. Op deze manier komen er verbeterpunten aan het licht en zal ervoor gezorgd kunnen worden dat de wijk 'ouderen-vriendelijk' wordt (Gemeente Amsterdam, 2015).

Doel en uitvoering van de opdracht

De taak van deze projectgroep bestond uit het enquêteren van 150 ouderen van boven de 70 jaar. Deze ouderen zijn woonachtig zijn op de Oostelijke Eilanden. De gehanteerde enquête is ontwikkeld door de Ouderen Advies Raad Amsterdam Centrum en afgenomen door deze projectgroep. Het doel hierbij is om de positieve en negatieve eigenschappen van de Oostelijke Eilanden inzichtelijk te maken in relatie tot de toegankelijkheid en mobiliteit van ouderen in de publieke ruimte. Persoonlijke verhalen, hindernissen en ervaringen vormen de fundamenteën van dit onderzoek. Deze bevindingen zijn gebundeld, geanalyseerd en gepresenteerd. Door het presenteren van onze bevindingen en mogelijke adviezen te geven aan De Ouderen Advies Raad Amsterdam Centrum kunnen zij advies geven aan de Gemeente Amsterdam over verbeterpunten in de wijk. Het uiteindelijke doel van dit project is het vinden van verbeterpunten in de wijk zodat Amsterdam een ouderen vriendelijkere stad kan worden.

Deze eindrapportage bevat aanvullende bronnen, verbanden, een conclusie ten opzichte van de status 'age-friendly city', aanbevelingen, een argumentenkaart en transcripten van afgenomen interviews. De procesbeschrijving en complete dataset analyse kan worden gevonden in de tussentijdse rapportage.

Aanvullende bronnen

Vraagverlegenheid

Hoogleraren M. Reijnders, Dr. J Schalk en Prof. Dr. T. Steen veronderstellen in hun onderzoek dat hulpbehoevenden het steeds lastiger vinden om hulp te vragen aan mensen in hun omgeving (Reijnders, Schalk & Steen, 2017, pp. 76-87). Het onderzoek stelt dat gemeenten in Nederland steeds vaker beroep doen op vrijwillige ondersteuning van mensen uit het eigen sociale netwerk. Dit kan hulp zijn in huis, bij de administratie maar ook bij het doen van boodschappen. In de praktijk blijkt het dat hulpbehoeven steeds vaker een vorm van vraagverlegenheid ervaren, dit betekent dat de hulpbehoevende moeite heeft met het vragen om hulp of terughoudendheid ervaart (Linders, 2010). Wanneer de betreffende persoon niet om hulp vraagt, zal het probleem mogelijk verergeren. Hulpbehoevenden, waaronder veel ouderen, vinden het lastig om hulp te vragen aan hun medemens.

Uit enquêtes is gebleken dat ouderen het lastig vinden om hulp te vragen aan de buschauffeur en de passagiers als zij niet kunnen zitten of de bus moeilijk kunnen te betreden is. Hier treedt dus een vorm van vraagverlegenheid op, waardoor de hulpbehoevende de situatie voor zichzelf nog meer bemoeilijkt.

Uit het gesprek met reizigersvereniging Rover en de enquêtes bleek dat de opheffing van buslijn 22 naar de Dappermarkt een aandachtspunt is en de ouderen last ervaren van dit besluit (Interview 2, blz. 17-22). Door vraagverlegenheid en opheffing van buslijn 22 wordt de mobiliteit van ouderen sterk beïnvloedt.

The Impact of Mobility on Quality of Life Among Older Persons

Het Journal of Aging and Health (JAH) is een vaktijdschrift van SAGE publications, een onafhankelijke uitgever. Dit medisch vaktijdschrift doet wetenschappelijk onderzoek naar alles gerelateerd aan het ouder worden. Belangrijke onderwerpen die in dit tijdschrift aan bod komen zijn onder andere: gerontologie*, gedrag, voeding en dieet, het optimaal benutten van gezondheidsservices en sterfte. Het tijdschrift is peer-reviewed en wordt acht keer per jaar gepubliceerd. Inhoudelijk bevat het JAH perspectieven vanuit verschillende wetenschappelijke disciplines zoals sociologie, epidemiologie, publieke gezondheid en psychologie. De artikelen bieden belangrijke inzichten inzake de uitkomsten uit het eigen onderzoek naar de mobiliteit, ouderen en de openbare ruimte.

Een positieve Quality Of Life (QOL), ofwel kwaliteit van het leven, wordt beschouwd als een essentieel component van het succesvol ouder worden (Brett et al., 2012). Het is daarom ook een focuspunt geworden voor verschillende initiatieven voor de ouderen wereldbevolking, waaronder de “Active Ageing” en “Age-Friendly Cities” projecten van de World Health Organization (WHO, 2007). Een breed scala aan factoren hebben invloed op de Quality of Life, maar in het licht van het onderzoek naar Amsterdam als Age-Friendly City zal er specifiek gekeken worden naar de mobiliteit als factor van de QOL. In de uitkomsten van La Grow et al. (2011) en Yeung et al. (2011) wordt gesuggereerd dat het verbeteren van iemands mobiliteit een significant effect heeft op de Quality Of Life van oudere personen. Verder blijkt dat depressie en emotionele stabiliteit naast mobiliteit een groot aandeel leveren in de QOL.

In het artikel “The Impact of Mobility on Quality of Life Among Older Persons” van La Grow et al. (2013) in het Journal of Aging and Health staat geschreven dat de mobiliteit een aanzienlijk grote invloed heeft op de Quality of Life. Het is niet alleen van invloed, maar het is ook het meest vatbaar voor verschillende interventies te bevordering van de QOL. De voortgebrachte bevindingen, gebaseerd op eerder onderzoek van La Grow (2011), laten ook zien dat mobiliteit, zowel direct als indirect, het grootste aandeel levert in de ervaring van de levenskwaliteit. Verder bleek dat de perceptie van de mobiliteit van ouderen een belangrijk en uniek aandeel heeft in de ervaring van de levenskwaliteit.

Een logisch gevolg hiervan is dat een verandering in de mobiliteit, bijvoorbeeld verminderde mobiliteit door gezondheid, een negatief effect kan hebben. Aan de andere kant kan verbetering van de mobiliteit juist voor een positieve toename in de QOL leiden. Hieruit kan worden afgeleid dat door een beperking van de mobiliteit een positieve levenservaring kan afnemen en de zorgen over de gezondheid toe kunnen nemen. Om een voorbeeld te geven van de invloed van mobiliteit op de zorgen over gezondheid kan er ook gekeken worden naar de effecten van verminderde mobiliteit op sociale isolatie.

Zo blijkt uit onderzoek van Locher et al. (2005) dat verminderde mobiliteit een risico factor is voor het ontstaan van sociale isolatie. Het is hierbij belangrijk om in gedachte te houden dat sociale isolatie op zijn beurt weer een rol speelt als verhoogde risicofactor voor sterfte (House et al., 1988).

*gerontologie is de studie naar de sociale, culturele, psychologische, cognitieve en biologische aspecten van het ouder worden(veroudering).

SWOV-Factsheet, September 2013

SWOV is het nationaal wetenschappelijk instituut voor verkeersveiligheidsonderzoek. Het is opgericht in 1962 door de ANWB, het Verbond van Verzekeraars en het toenmalig ministerie van Verkeer en Waterstaat. De wetenschappelijke kennis van dit instituut was om het aantal verkeersdoden terug te dringen. Op de website van SWOV is te vinden dat er vijftig experts in multidisciplinaire teams werken aan hun missie: "Ongevallen voorkomen, letsel bepreken, levens redden." (SWOV; Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, 2017). In een publicatie van het onderzoeksinstituut uit 2013 schrijven zij over de veiligheid van de oudere fietsers.

Er overlijden jaarlijks rond de 120 mensen van 55 jaar of ouder door een fietsongeval. Daarnaast raakte er in de periode 2005- 2009 jaarlijks gemiddeld 4.280 55-plussers ernstig gewond. Het merendeel van deze leeftijdsgroep werd behandeld voor een enkelvoudig ongeval. Dat betekent een fietsongeluk waarbij er niet is gebotst tegen een andere weggebruiker. De belangrijke oorzaken voor dit soort ongevallen bij ouderen zijn vallen bij het op- en afstappen en het schrikken van andere weggebruikers. Sommige fietser botsen tegen een object zoals een paaltje of een stoeprand.

Verder blijkt dat personen uit de leeftijdscategorie 75+ een relatief hoge kans hebben op ernstig letsel of overlijden door een fietsongeluk. De hogere kwetsbaarheid van deze groep speelt hierbij een belangrijke factor. De groep van 55-plussers is, ten opzichte van de jongere leeftijdscategorieën, per gefietste kilometer vaker het slachtoffer. Het gaat hierbij om ongevallen waarbij iemand dodelijk verongelukt. (SWOV; Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, 2017). Verder zijn de redenen voor een verhoogde kwetsbaarheid: verminderde fysieke conditie, een afname van het incasseringsvermogen en verminderde anticipatie. De omstandigheden van de ongevallen veranderen ook naar mate de leeftijd hoger is.

Van Wolffelaar laat zien dat oudere fietsers relatief gezien vaker ongelukken hebben in verkeerssituatie die complex en druk zijn. Dit kan komen door de cognitieve en motorische achteruitgang die gepaard gaat met leeftijd (Van Wolffelaar, 1988). Het geeft een uitleg voor de afname in het gebruik van de fiets naar mate iemand ouder is. De resultaten uit dit onderzoek geven aan dat er een verband is tussen het ouder worden en het daardoor wisselen van vervoersmiddel. Naarmate men ouder wordt, blijft de fiets steeds vaker achterwege.

Dataset analyse

De groep geënquêteerden bestaat uit 94 personen, waarvan 43% mannen is en 57% vrouw.

Onderwerp	Geen zorgen	Matig zorgen	Veel zorgen
Sociale voorzieningen gemeente	33	29	6
Herkenbaarheid in de buurt	55	18	12
Drukke in de buurt	53	24	10
Eigen gezondheid	33	32	22
Mobiliteit	41	30	16

Van deze groep maken 35 personen zich zorgen over de sociale voorzieningen van de gemeente. Daarnaast is de herkenbaarheid in de buurt een minimale zorg, maar ook de drukte in de buurt is een knelpunt. De rest van de aandachtspunten zijn variabel; zorgen uit de enquête blijken gelijk te zijn verdeeld. De belangrijkste zorgen van de respondenten beslaan de eigen gezondheid. Als er alleen naar mobiliteit gekeken wordt maakt meer dan de helft zich zorgen. Voor de complete dataset analyse: zie tussentijdse rapportage.

Verbanden

Wat is de link tussen de leeftijd van de ouderen en het vervoersmiddel waar zij gebruik van maken?

Bij het verwerken van onze data kijken wij nu alleen naar de vervoersmiddelen fiets, openbaar vervoer en stadsmobiel. Dit zijn namelijk de vervoersmiddelen die het meest en het vaakst worden gebruikt door de bewoners van de Oostelijke Eilanden. In de tabel links is de leeftijdsverdeling van de 94 respondenten te zien.



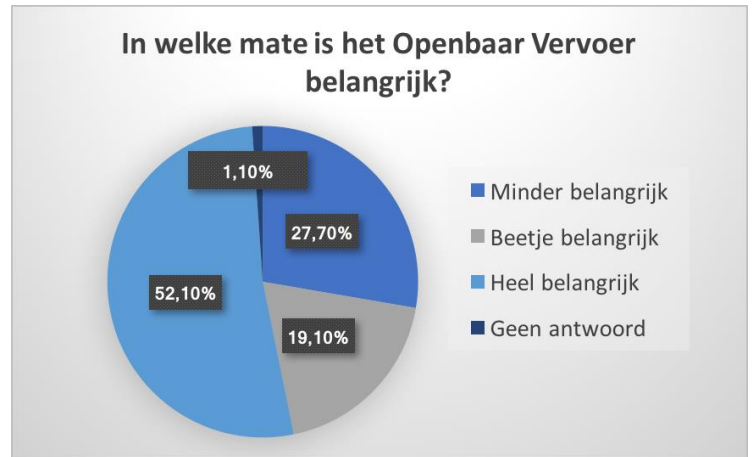
Fiets

In de tabel rechts is te zien dat meer dan 50% van de 94 respondenten geen of heel erg weinig gebruik maken van de fiets. Daarnaast maakt in totaal 47% van alle respondenten matig tot veel gebruik van de fiets. Uit de leeftijdsgroep 53 tot 70 jaar maken de meeste mensen, 68,3% matig tot veel gebruik van de fiets. Van de 81-plussers gebruikt 21,1% de

fiets soms en maar 10,5% de fiets vaak. Het is wel van belang te realiseren dat de groep 81-plussers niet representatief is voor alle 81-plussers omdat het maar 19 respondenten zijn.

Openbaar Vervoer

Openbaar vervoer is het meest gebruikte vervoersmiddel in de Oostelijke Eilanden, maar liefst 71,3% van de respondenten geeft aan matig tot vaak gebruik te maken van het openbaar vervoer. Van de 53 tot 70-jarige gebruikt 70,7% het Openbaar Vervoer, van de 71 tot 80-jarige gebruikt 79,4% het Openbaar Vervoer. Bij de ouderen van 81 plus gebruikt 57,9% het Openbaar Vervoer. Let wel; onze populatie 81-plussers bestaat maar uit 19 respondenten, die allemaal behoorlijk mobiel zijn. Wij gaan er hierdoor vanuit dat dit cijfers niet representatief is voor alle 81-plussers van de Oostelijke Eilanden.



Stadsmobiel

Voor de meeste respondenten is Stadsmobiel minder belangrijk zoals te zien in de tabel rechts. Het gebruik bij de 71 tot 80-jarige is het hoogst, hiervan maakt 41,2% soms tot vaak gebruik van het Stadsmobiel. Daarna is het gebruik bij 81-plussers het grootst, hiervan gebruikt 36,8% Stadsmobiel soms tot vaak. Echter bestaat de mogelijkheid dat de grootste groep gebruikers van het Stadsmobiel wel de 81-plussers zijn, alleen omdat wij maar 19, redelijke mobiele, 81-plussers hebben geënquêteerd is dit niet uit ons onderzoek te constateren. Logischerwijs is het wel zo dat hoe ouder en minder mobiel, hoe meer gebruik wordt gemaakt van het Stadsmobiel.



Conclusie

Wij concluderen uit onze data dat het fiets gebruik met het ouder worden erg afneemt. Vooral 81-plussers zullen niet zo snel meer op de fiets stappen. Ook zien we dat het Openbaar Vervoer een belangrijke rol speelt in de Oostelijke Eilanden. Zelfs de respondenten van 81-plus maken nog met regelmaat gebruik van het Openbaar Vervoer. Het Stadsmobiel wordt met name gebruikt vanaf de leeftijd 70 jaar.

Heeft de beperkte mobiliteit invloed op de zorgen van de gezondheid?

zorgen over mobiliteit * zorgen over gezondheid Crosstabulation

Count

		zorgen over gezondheid			999	Total
		veel	matig	geen		
zorgen over mobiliteit	veel	10	7	0	0	17
	matig	7	16	7	0	30
	geen	5	10	31	0	46
	999	0	0	0	1	1
Total		22	33	38	1	94

In de tabel hierboven worden de zorgen over mobiliteit vergeleken met de zorgen over gezondheid van ouderen. Het eerste wat opvalt is dat een grote groep van de respondenten, 33%, geen zorgen heeft over mobiliteit en gezondheid.

Zoals te zien is zijn er 10 mensen die veel zorgen hebben over hun mobiliteit en geen zorgen over de gezondheid. Van de groep met veel zorgen over mobiliteit geeft 58,9% aan veel zorgen te hebben over de gezondheid en de andere 41,1% heeft matige zorgen over gezondheid. We kunnen concluderen dat de ernstige zorgen over mobiliteit samenhangt met de zorgen over gezondheid.

Welke invloeden heeft de beperking van de mobiliteit onder ouderen op het voldoen van de dagelijkse behoeften?

Zoals in de tabel rechts te zien is, zijn er maar 12 mensen die aangegeven hebben dat ze niet volledig zelfstandig kunnen voorzien in hun dagelijkse behoeften. Dit komt waarschijnlijk omdat onze respondenten over het algemeen redelijk fitte ouderen zijn. Om te bepalen of iemand een beperkte mobiliteit hebben, kijken we naar meerde variabelen van de enquête. Het

eerste verband dat we gaan bekijken is het verband tussen 'zorgen over mobiliteit' en 'ik kan volledig voorzien in mijn dagelijkse behoeften'.

Uit de tabel blijkt dat van de 12 respondenten die niet zelfstandig kunnen voorzien in hun dagelijkse behoeften, 9 respondenten matig tot veel zorgen hebben over mobiliteit, dit is 75%. Er is dus een verband te zien tussen mobiliteit en het kunnen voorzien in dagelijkse behoeften.

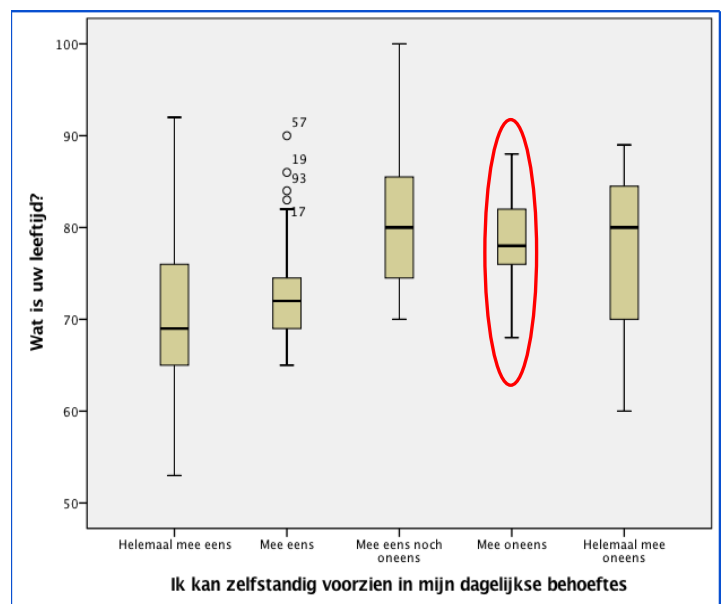
Ik kan zelfstandig voorzien in mijn dagelijkse behoeftes * zorgen over mobiliteit Crosstabulation						
Count		zorgen over mobiliteit				Total
		veel	matig	geen	999	
Ik kan zelfstandig voorzien in mijn dagelijkse behoeftes	Helemaal mee eens	4	8	31	1	44
	Mee eens	5	15	11	0	31
	Mee eens noch oneens	3	3	1	0	7
	Mee oneens	4	4	1	0	9
	Helemaal mee oneens	1	0	2	0	3
Total		17	30	46	1	94

De volgende variabele waarmee we de verhouding mobiliteit en 'Voldoen van de dagelijkse behoeften' meten is 'Zorgen over gezondheid'. Van de 12 respondenten die aangeven dat ze niet volledig zelfstandig kunnen voorzien in hun dagelijkse behoeften,

geven 6 respondenten aan veel zorgen te hebben over gezondheid (50%) en 4 respondenten matige zorgen hebben over hun gezondheid (33,3%). Er is dus een verband tussen de gezondheid en het kunnen voorzien in de dagelijkse behoeften bij ouderen.

Op de boxplot rechts zien we dat de leeftijd van de 12 respondenten die aangegeven hebben niet zelfstandig te kunnen voorzien in hun dagelijkse behoefte behoorlijk uiteenlopen qua leeftijd. Als we kijken naar de boxplot van 'mee oneens' zien we dat deze 9 respondenten tussen de leeftijd 70 en 90 jaar vallen. Het voorzien in de dagelijkse behoeften wordt minder naarmate mensen ouder worden.

Ik kan zelfstandig voorzien in mijn dagelijkse behoeftes * zorgen over gezondheid Crosstabulation						
Count		zorgen over gezondheid			999	Total
		veel	matig	geen		
Ik kan zelfstandig voorzien in mijn dagelijkse behoeftes	Helemaal mee eens	6	11	26	1	44
	Mee eens	7	16	8	0	31
	Mee eens noch oneens	3	2	2	0	7
	Mee oneens	6	2	1	0	9
	Helemaal mee oneens	0	2	1	0	3
Total		22	33	38	1	94



Conclusie op basis van bevindingen

Op basis van onze bevindingen hebben wij onze visie op de checklist gegeven met betrekking tot de Oostelijke Eilanden. Deze visie is gebaseerd op de afgenomen enquêtes, interviews, bronnen gesprekken met bewoners en actoren en onze eigen interpretatie van de buurt.

Checklist met belangrijke kenmerken van Age-friendly Cities		
1. Buitenruimte en bebouwing		
1.1	X/V	Openbare ruimten zijn schoon en aangenaam
1.2	X/V	Groenvoorzieningen en straatmeubilair zijn voldoende in aantal, goed onderhouden en veilig
1.3	X/V	Trottoirs zijn goed onderhouden, vrij van obstakels en uitsluitend bestemd voor voetgangers, wel zijn er parkeerplekken voor fietsen
1.4	X	Trottoirs zijn niet glad, breed genoeg voor rolstoelen en hebben bij oversteekplaatsen verlaagde stoepranden zodat de stoep op straatniveau uitkomt
1.5	X	Er zijn voldoende en veilige oversteekplaatsen voor voetgangers met verschillende soorten beperkingen, met anti-slip markeringen, visuele en geluidssignalen, en er is voldoende tijd om over te steken
1.6	X	Weggebruikers geven voorrang aan voetgangers bij kruisingen en oversteekplaatsen
1.7	X	Fietspaden zijn gescheiden van trottoirs en andere voetgangerspaden
1.8	V	De veiligheid in de openbare ruimte wordt bevorderd door goede straatverlichting, surveillance van de politie en voorlichting, ook op buurtniveau
1.9	X/V	Voorzieningen bevinden zich vlak bij elkaar en zijn toegankelijk
1.10	?	Voor ouderen zijn er speciale klantvriendelijke regelingen, zoals gescheiden wachtrijen of ouderenloketten
1.11	?	Gebouwen hebben binnen en buiten een goede bewegwijzering, en zijn voorzien van zitplaatsen, toiletten, toegankelijke liften, rolstoelhellingen, trappen met leuningen en anti-slip vloeren
1.12	X	Er zijn zowel binnen als buiten voldoende openbare toiletten, en ze zijn schoon, goed onderhouden en toegankelijk

2. Vervoer	
2.1 V	De kosten voor het openbaar vervoer zijn consistent, worden goed aangegeven en zijn betaalbaar
2.2 X/V	Het openbaar vervoer is betrouwbaar en frequent, ook 's nachts, in de weekeinden en vakanties en ook van toepassing bij een geringe vervoervraag
2.3 X	Alle gebieden en voorzieningen in de stad zijn bereikbaar met het openbaar vervoer, de verbindingen zijn goed, en zowel de routes als de vervoersmiddelen zelf (bus, tram e.d.) zijn duidelijk gemarkeerd
2.4 X/V	Vervoersmiddelen zijn schoon, goed onderhouden, toegankelijk, niet overvol en reserveren zitplaatsen voor minder validen
2.5 X	Voor mensen met een handicap zijn speciale vervoersmiddelen beschikbaar, die optimaal benut worden
2.6 X/V	Chauffeurs stoppen op de daarvoor aangewezen plekken, aan de stoep zodat makkelijker kan worden ingestapt, en wachten tot iedereen zit voor ze verder rijden.
2.7 X/V	Haltes en stations zijn gunstig gelegen, bereikbaar, veilig, schoon, verlicht, goed aangegeven en bieden zitgelegenheid met een afdak
2.8 V	Gebruikers hebben toegang tot alle informatie over lijnen(kaarten), haltetijden en voorzieningen voor mensen met een beperking. Vervoerders hebben toegankelijke websites
2.9 X/V	Er is een (vrijwilligers)vervoersdienst beschikbaar als het openbaar vervoer niet toereikend is
2.10 X/V	Taxi's zijn bereikbaar, betaalbaar en chauffeurs zijn beleefd en hulpvaardig
2.11 V	Wegen zijn goed onderhouden, hebben een afgedekt ontwateringssysteem en zijn goed verlicht
2.12 X/V	Verkeersstromen zijn goed gereguleerd
2.13 V	Wegen zijn vrij van belemmeringen die het zicht van weggebruikers beperken
2.14 V	Verkeersborden en kruispunten zijn zichtbaar en goed gelegen
2.15 ?	Scholing en opfriscursussen voor alle chauffeurs worden gestimuleerd
2.16 X/V	Parkeergelegenheden en plekken om mensen ergens af te zetten zijn veilig, in aantal voldoende en bevinden zich op een gunstige plek
2.17 X/V	Voor mensen met beperkingen zijn voldoende parkeervoorzieningen en mogelijkheden om mensen ergens af te zetten, en deze plekken worden door anderen gerespecteerd

X = onvoldoende

X/V = matig

V = voldoende

? = nader te onderzoeken

De afgelopen weken heeft deze projectgroep enquêtes afgenomen onder ouderen met als doel een inzicht te verkrijgen over wat de hindernissen zijn die de ouderen binnen hun wijk ervaren. Amsterdam heeft veel potentie om een age-friendly city te worden. Over het algemeen zijn de buurtbewoners enthousiast over hun buurt en wonen zij met veel plezier in hun woning. De invulling van de checklist kan negatief overkomen, maar hij bestaat voornamelijk uit 'X/V'. Dit betekent dat de buurt al flink op de goede weg zit en er met soms minimale aanpassingen een grote verbetering kan plaatsvinden. Er zijn een aantal punten waar verbetering in aangebracht moet worden zodat ouderen overal in de stad kunnen komen. Dit in samenhang met de mogelijkheden betreft het openbaar vervoer als met punten die te maken hebben met de infrastructuur.

In de onderstaande sectie zijn een aantal aandachtspunten geformuleerd. Deze aandachtspunten zijn gebaseerd op data verworven uit 94 enquêtes uit de buurt, 5 interviews met actoren, eigen interpretatie, meer dan 20 wetenschappelijke bronnen en feedback van betrokken bewoners en actoren.

Aandachtspunten:

- Halte Dappermarkt – buslijn 22
- Meer assistentie van buschauffeur en verduidelijking van aangewezen plekken voor ouderen
- Banken zonder leuning onhandig voor ouderen
- Het behouden van de stoplichten Eilandenboulevaart
- De gedachte 'iedereen verschuilt zich achter iedereen' – onduidelijke machtsposities
- Stadsbestuur richt zich soms meer op de horeca dan op de bewoners
- Drukke bij Kleine Wittenburgerstraat en Czaar Peterstraat
- Laden en lossen bij de Albert Heijn zorgt voor drukte
- Afval rondom Kattenburgerhof
- Meer activiteiten voor fitte ouderen
- Speciaal aangewezen hondenuitlaatveldjes
- Parken met blowende jongeren
- Ouderen waarvan de Canta wordt afgenomen en radeloos zijn
- Onregelmatige hoogtes Kleine Wittenburgerstraat en bushaltes
- Onduidelijke positie van bewoners: waar kunnen zij terecht met hun mening?
- Toeristen op fietsen die de verkeersregels niet in acht nemen
- Ratten die afkomen op het afval op het Kattenburgerhof
- Onrust rondom Studentencomplex de Key

Pluspunten:

- Herkenbaarheid in de buurt
- Onderhoud van parken
- Winkel- en wandelmogelijkheden
- Zorgverlening voor mens en dier
- Sfeer in de buurt
- Ouderen Advies Raad Centrum
- Behoud van historie

Onderwerp	Geen zorgen	Matig zorgen	Veel zorgen
Sociale voorzieningen gemeente	33	29	6
Herkenbaarheid in de buurt	55	18	12
Drukke in de buurt	53	24	10
Eigen gezondheid	33	32	22
Mobiliteit	41	30	16

*geen zorgen over herkenbaarheid in de buurt zorgt voor weinig zorgen over sociale voorzieningen en drukte in de buurt

Bibliografie

Brett, C., Gow, A., Corley, J., Pattie, A., Starr, J., & Deary, I. (2012). Psychological factors and health as determinants of quality of life in community-dwelling older adults. *Quality of Life Research*, 21, 505-516.

Centraal bureau statistiek. (2016). *CBS in uw buurt*. Opgehaald van [cbsinuwbuurt.nl](http://www.cbsinuwbuurt.nl/#gemeenten2016_perc_personen_tot_15_jaar): http://www.cbsinuwbuurt.nl/#gemeenten2016_perc_personen_tot_15_jaar

Gemeente Amsterdam . (2015). *Ruimtelijke buurtschouw Indische Buurt Noordoost*. Gemeente Amsterdam, Amsterdam.

House, J., Landis, K., & Umberson, D. (1988). Social relationships and health. *Science*, 241(4865), 540-545.

La Grow, S., Alpass, F., Stephens, C., & Towers, A. (2011). Factors affecting perceived quality of life of older persons with self-reported visual disability. *Quality of Life Research*, 20, 407-413.

La Grow, S., Yeung, P., Towers, A., Alpass, F., & Stephens, C. (2011). Determinants of overall quality of life among older persons who have difficulty seeing: The importance of the ability to get around. *Journal of Visual Impairment & Blindness*, 105, 720-730.

La Grow, S., Yeung, P., Towers, A., Alpass, F., & Stephens, C. (2013). The Impact of Mobility on Quality of Life Among Older Persons. *Journal of Aging and Health*.

Linders, L. (2010). *De betekenis van nabijheid: Een onderzoek naar informele zorg in een volksbuurt*. Den Haag: Sdu.

Locher, J., Ritchie, C., Roth, D., Baker, P., Bodner, E., & Allman, R. (2005). Social isolation, support, and capital and nutritional risk in an older sample: Ethnic and gender differences. *Social Science & Medicine*, 60, 747-761.

NOS. (2015, 9 24). Opgehaald van NOS.nl: <http://nos.nl/artikel/2059396-patientenstop-in-de-thuiszorg.html>

NOS. (2016, 11 29). Opgehaald van NOS.nl: <http://nos.nl/artikel/2145577-amsterdam-wil-eenzaamheid-van-ouderen-aanpakken.html>

NU. (2013, 1 21). Opgehaald van [nu.nl](http://www.nu.nl):

<http://www.nu.nl/wetenschap/3009194/eenzaamheid-slecht-gezondheid.html>

Ouderen advies Raad . (sd). Opgehaald van Ouderen advies raad Amsterdam centrum: <http://www.ouderenadviesraad-amsterdamcentrum.nl/wat-we-doen.php>

Reijnders, M., Schalk, J. en Steen, T. (2017). 'Wie niet vraagt, die niet wint', *Bestuurskunde* 2017-1, pp. 76-87.

Rijksoverheid . (sd). *Zorg en ondersteuning thuis*. Opgehaald van Rijksoverheid:
<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/zorg-en-ondersteuning-thuis/inhoud/langer-zelfstandig-wonen>

SWOV; Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid. (2017). *Over SWOV*. Opgeroepen op Mei 21, 2017, van swov.nl: <https://www.swov.nl/over-swov>

Van Wolffelaar, P. (1988). *Oudere verkeersdeelnemers: verkeersproblemen en educatiedoelstellingen*. Groningen, Haren: Verkeerskundig Studiecentrum, R.U.

Van Wolffelaar, P. (1988). *Oudere verkeersdeelnemers: verkeersproblemen en educatiedoelstellingen*. Groningen, Haren: Verkeerskundig Studiecentrum, R.U.

World Health Organization. (2002). *Active Ageing; A policy framework*. Geneva, Switzerland: World Health Organization.

World Health Organization. (2007). *Global age friendly citiesL A guide*. Geneva, Switzerland: World Health Organization.

BIJLAGEN

Argumentenkaart



Interviews

Interview 1

Dingeman Coumou

Trekker Oostelijke Eilanden

- Lijn 22 verdwijnt niet maar er komt een routewijziging
- Lijn 48 bij prins Nicolaas kerk opgeheven
- Herprofilering → er is geen plan opgesteld om de stoep lager maken.
- 1 juni, alles wat met voetgangers te maken heeft. De gemeente gaat daarmee aan de slag. Er is een groot gesprek
- Ons verslag als rode draad gebruikt.
- Lijn 14 blijft bestaan.
- Gegevens aan Dingeman toedienen indien mogelijk van ouderen.
- Wat is er in e wijk veranderd?
 - Er gebeurt weinig
 - Zijn de stoep op bepaalde punten verlagen → pas bij de herprofilering
 - Oostelijke eilanden, langs de Oostkerk → Eilandenboulevaart. Stoplichten worden daar opgeheven. Dat is voor ouderen een knelpunt.
 - Verlaging in het centrum van de snelheid, bij de eilanden blijft het 50, overal wordt het 30.
 - Kattenburgerstraat en de marine, daar wordt hard gereden. Moeilijk over te steken. Er worden wel vluchtheuvels gemaakt. Het harde rijden is een groot probleem.
 - Het Kadiksplein, er zit veel horeca en allemaal krijgen terrasvergunning juist nu de stoep breder is gemaakt en de parkeerplaatsen zijn opgeheven.
 - Kleine burgerstraat, drukke straat maar alleen aan een kant een stoep. Met veel hoogteverschil in de stoep zelf.
 - Tsaarpeterstraat, terrassen te veel nadat parkeerplekken zijn opgeheven, ook na verbreding van de stoep.
 - Laden lossen van de laad en losplaatsen van de AH, laat het omleiden
 - 22 gaat niet meer naar de Dappermarkt. Door efficiëntie. Met geen oplossing voor de opgeheven halte.
 - Wat doet de gemeente met de input. Nicky Heijnen. Is gebied coördinator stadsdeelcentrum.
 - Bart Uitdenboogaard 020 6239581 0620058030, gaat over het buurt overleg en kan ons het een en ander uitleggen over wat ouderen bespreken en wat daar mee gedaan wordt.
 - GVB en de gemeente zijn 2 handen op een buik. GVB heeft een grote stem. Wethouder verkeer is wethouder GVB.
 - Bart kan meer vertellen over de ophef van de opheffing van de halte.
 - Gemeente gaat in gesprek met iedereen, maar dat levert weinig op. Weteringbuurt heeft een intenser over dan andere buurten.

- Weinig tot geen verbetering in de buurten. Stadsbestuur is weinig gericht op de bewoners maar meer op de horeca. Vergunning is makkelijk te verkrijgen voor de ondernemers. De bewoners leiden daar wel onder. Totaalbeeld is niet positief.
- Waarschijnlijk een groot geld en tijd te kort dus prioriteiten stellen.
- Eindeloze vergunningen door Boudewijn oranje.

Interview 2

Chris Vonk

Rover Reizigersvereniging

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

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

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

niks naar buiten brengen als dat vervoerplan er is. Pas op het moment dat de portefeuillehouder een oké gegeven heeft mag het naar buitenwereld. Maar dan hebben ze al die adviezen van die diverse organisaties binnen gekregen.

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

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

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

Over het algemeen wordt er daar wel op de inhoud ingegaan. Maar zitten wel in dat keurslijf natuurlijk. Los daarvan, en dat maakt het allemaal wat ingewikkelder, de infrastructuur in de gemeente Amsterdam, dus de rails die er liggen, die zijn van de gemeente Amsterdam en daar gaat de gemeente Amsterdam over. Een voorbeeld is de 'de witstraat' daar rijdt nu tramlijn 7 door, die moet gelegd worden door de hoofdweg en dat is niet omdat de vervoerregio dat wil, dat is niet omdat het GVB het wil, maar dat is omdat de gemeente Amsterdam dat wil. En de gemeente Amsterdam is de baas over de infrastructuur.

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

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

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

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

Laatst hebben we ook in het nieuws gezien dat het GVB besloten heeft dat er een aantal zitplaatsen in de tram weg zijn, rondom de conducteur, die waren eigenlijk bedoeld voor mensen die slecht ter been zijn, wat weet u 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 binnen komen, komen die stoeltjes er weer terug.

Wij horen ouderen ook zeggen dat ze van tevoren al weerhouden worden om met de tram te gaan, omdat zij weten dat ze toch niet kunnen zitten.

Het heeft ook een beetje te maken met de mentaliteit van de mensen natuurlijk, bijvoorbeeld als er een kind zit, dan laat de moeder dat kind gewoon zitten, terwijl er een oudere bij staat. Dat ik denk: waarom doe je dat nou? Maar bij de reizigersadviesraad dat is een landelijk ingestelde situatie, je hebt in Nederland vijftien organisaties, zo is het georganiseerd in de twaalf provincies, die gaan over het openbaar vervoer. De twee vervoerregio's, je hebt vervoerregio metropoolregio Amsterdam en je hebt de vervoerregio Haaglanden en Rotterdam die samen zijn gegaan. Vroeger had je zeven vervoer/stadsregio's, maar die zijn eigenlijk teruggebracht tot twee. En je hebt nog de landelijke overheid, het ministerie van I&M die gaan over de spoorwegen, tenzij het een regionaal spoornetwerk is dan gaat de provincie er weer over. Die hebben allemaal hun vaste adviestaak, die organisaties, dat noemen ze officieel de lokale organisaties openbaar vervoer, je hebt lokaal dus het landelijk overleg over openbaar vervoer, en je hebt consumentenorganisaties openbaar vervoer, dat is natuurlijk bij wet geregeld. Je hebt sinds 2000 de wet personenvervoer 2000 en daarin staat in artikel 31 en 32 wat de rol van de adviesorganisatie is. Dus op die manier is de inspraak eigenlijk geregeld. Het blijft altijd een adviserende rol, maar ze het zijn altijd wel gekwalificeerde adviezen, die moet de overheid, of de vervoerbedrijven want de vervoerbedrijven zijn dat, die hebben recht op inspraak over de tarieven, de dienstregelingen, de vervoerplannen, en ook de sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Dat zijn de vaste onderwerpen waar je inspraak op hebt, en die moeten zij ook aanvragen. Wij krijgen ook altijd een aanvraag van de vervoerbedrijven, dan adviseren wij daarover, dat gaat dan naar de vervoerbedrijven toe. En dan moeten de vervoerbedrijven het vervoerplan plus de bijbehorende adviezen voorleggen aan de vervoerregio. Het zit heel ingewikkeld in elkaar, sommige dingen kan ik zelf ook niet volgen. Als het dus gaat over de infrastructuur, dan hoort dat bij de gemeente Amsterdam, maar wat gebeurt er in de praktijk met dat geld, dat is ongeveer 300 miljoen euro op jaarbasis voor de vervoerregio Amsterdam, daarvan gaat 100 miljoen naar de gemeente Amsterdam voor de infrastructuur. Daar zitten allemaal mensen achter bureaus die allemaal vaak mensen die zichzelf inhuren, dus die nogal duur betaald moeten worden en uiteindelijk hebben die weer een contract gesloten met het GVB, want het GVB onderhoud en legt de sporen zelf aan. Dus de hele infrastructuur is eigendom van de gemeente, maar die doet er zelf niets aan. Zij laten het doen door het GVB. Dat is maar goed ook, want in het begin hebben zij dit zelf gedaan en toen kwamen er wel dingen uit, en dan dacht je: "dat zijn dus mensen die er geen verstand van hebben". Terwijl ze bij het GVB precies weten wat ze moeten doen, want die hebben dus kennis. Op de weg liggen ook kruisingen die door het GVB zelf worden gemaakt. Zij kopen dat niet in, want ze hebben zelf de 'know how' en de

werkplaats. Ze leggen die kruisingen ook eerst op de weg om te zien of alles past, als een soort puzzel. Als die puzzel dan klaar is, wordt het weer helemaal uit elkaar gehaald, en dan wordt het op de kruising weer helemaal in elkaar gezet. Ook het GVB is weer eigendom van de gemeente Amsterdam die is 100% eigenaar van het GVB. Het is wel een B.V.

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

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

Wij hebben voor het project allemaal een andere buurt toegewezen gekregen en vanuit elke buurt zijn er op meerdere vlakken, vooral ook op het gebied van openbaar vervoer, een aantal zorgen. Vanuit de Haarlemmerbuurt is dit een zorg over het verdwijnen van lijn 14, weet u daar iets van? Weet u waarom die weggaat?

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

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

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

U zei net dat er een kwart minder trams moeten rijden, maar hoe 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 uit checken dat wordt allemaal vast gelegd. In Amersfoort daar zit Trans Link Systems, en die krijgen alle gegevens de hele dag binnen, zodra je bij de metro of de NS incheckt gaat dat meteen naar Amersfoort, daar is de centrale computer. Maar trams en busjes als die 's avonds binnenkomen dan worden ze leeggezogen op een computer en dat wordt dan 's nachts ook doorgegeven. Daarmee worden diezelfde nacht alle berekeningen, al dat binnengekomen is, want het is natuurlijk eigenlijk ook geld dat daar binnenkomt, want het wordt allemaal van die kaart afgeschreven. Als je een studentenkaart heb betaal je per jaar ook een bepaald bedrag natuurlijk en dat gaat allemaal in die centrale computer en dan kunnen ze op die kaart zien hoeveel iemand heeft gereisd. Zoveel kilometer met GVB of Connexxion, dat gaat om een paar miljoen transacties per dag.

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

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

En weet u ook waarom dit is gedaan?

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

[...]

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

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

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

Dat zijn kattenburg, wittenburg en oostenburg.

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

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

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

Interview 3

Joke van Unen

Voorzitter Ouderen Advies Raad Centrum

Om verder inzicht te krijgen in de verzamelde gegevens is er zijn er vier diepte-interviews afgenomen. Hieronder is het transcript van het Interview met Joke van Unen, voorzitter van de Ouderen Advies Raad (OAR) centrum in Amsterdam en opdrachtgever van dit project.

Onze groep heeft onderzoek gedaan naar de ouderen op de Oostelijke Eilanden. Wat wij graag willen weten is wat de bevindingen van de Ouderen Advies Raad zijn over de knelpunten van de ouderen in dit specifieke gebied.

Ik kan dat nu nog niet zeggen, daarom doen wij dit onderzoek. We wachten twee dingen af: jullie verhaal en de uitkomsten van de schouwen. Dingeman gaat aankomende weken wandelingen houden door het gebied. Op basis van die bevindingen worden conclusies getrokken en dat wordt vervolgens gekoppeld aan jullie bevindingen. En dan is de vraag: Wat komt daaruit? Daar kan uitkomen dat ouderen geen enkel probleem hebben, alles gaat fantastisch, de stoepen zijn vrij en schoon, het is niet te druk en het openbaar vervoer werkt 100%. Er kan ook iets anders uitkomen; er zijn toch wel een aantal knelpunten waarvan ouderen hebben aangegeven dat het een probleem vormt. Daar zijn wij dus heel benieuwd naar. Wij hebben geen vooropgezet idee, we hebben wel een idee dat het voor sommige ouderen in Amsterdam, en vooral ook in de binnenstad, het niet zo eenvoudig is om zich te bewegen in de stad omdat het zo druk is. Dit weten we ook uit ervaring. Dus we hebben wel noties, maar we willen juist onderbouwd hebben wat er aan de hand is.

Hoe gaan jullie als ouderen adviesraad om met de input van de ouderen zelf?

We hebben dit op vijf plekken gedaan, dus we krijgen straks per gebied een verslag van jullie. Daarnaast we krijgen van ieder gebied een verslag met foto's van de wandelingen. Dat komt allemaal bij mij terecht. Vervolgens kijk ik met de secretaris van de OAR wat daar uitkomt. Dat moeten we dan eerst heel goed bekijken. Dat betekent dat we per gebied conclusies proberen te trekken. Het kan ook zo zijn dat er algemene conclusies getrokken worden die voor de hele stad gelden. Dat moeten we nog beslissen en we houden het nog in het midden; of we dat zelf kunnen doen, of dat iemand, een soort eindredacteur, dat doet. Dat het een soort vijfdelig boekwerk wordt, een soort adviesrapport. We willen dit ook op een leuke manier presenteren. Als we dat gaan doen willen we jullie daar ook voor uitnodigen. In een soort minisymposium kunnen wij dat dan aanbieden aan de bestuurder van het centrum. Het lijkt me voor jullie ook interessant om te zien hoe zo'n proces gaat.

Wat denkt u over de ouder vriendelijkheid van Amsterdam op dit moment?

Amsterdam is natuurlijk een hele populaire stad, dus het is vechten, iedereen moet vechten door de drukte en er zijn tegenstrijdige belangen. Je hebt belangen voor toeristen, die willen allemaal op een fiets rondrijden, het liefst op een bierfiets. Dan heb je de jongeren, die willen ook hun eigen dingen. Verder heb je de 'gewone mensen' die naar hun werk willen, van A naar B. Dan heb je ook nog het bedrijfsleven dat dingen wilt, en zo heb je ook de ouderen. Het is dus niet realistisch om te denken dat Amsterdam alleen maar goed kan zijn voor ouderen. Besturen betekend keuzes maken, maar we willen wel proberen om vanuit de ouderen adviesraad onder de aandacht te brengen dat Amsterdam sommige dingen beter kan doen. Dat het met een aantal ouderen zit waarbij het zo mis kan gaan en de stad daar later last van krijgt. De rekening krijg je later gepresenteerd, zoals mensen die vereenzamen of mensen die dood worden gevonden in hun huis. Dat zijn dingen die je niet wilt hebben.

Ik denk zelf altijd dat als het voor ouderen goed is, dan zal het voor de rest van de leeftijdscategorieën ook wel goed zijn, ik denk: bredere stoepen is voor iedereen wel aanvaardbaar. Hoe staan jullie daartegenover?

Ik denk het voor sommige aspecten wel geldt, maar op andere punten zijn er duidelijk tegenstrijdige belangen. Als je kijkt naar de verkeersdoorstroming, neem dan als voorbeeld een stoplicht, dat stoplicht staat verkeers technisch prima afgesteld, en ik kan er nog steeds normaal lopen, dat het groen blijft tot ik aan de overkant ben, maar een mevrouw die in de Makroon woont met een rollator, die komt niet eens halverwege voor het weer rood is. Dan krijg je te maken met die tegenstrijdige belangen: moeten we nou omwille van die ouderen de stoplichten verruimen, op sommige plekken wel denk ik. Waar veel ouderen zijn zou je dat toch wel moeten overwegen. Op andere plekken moet je constateren dat het een lastigere afweging is, het hang ook af van waar het is. Hetzelfde geldt bij het opheffen van tramhaltes. Dat blijf ik een heel moeilijk punt vinden, want het is een verhaal van iemand die sneller van A naar B kan met een tijdwinst van twee minuten. Dat ik denk van wacht eens even, degene die hier de halte mist die is geen twee minuten later, die kan überhaupt niet meer van deze tram gebruik maken. In zulke gevallen vind ik dat je echt meer rekening moet houden met de ouderen.

Wij horen dit soort geluiden ook vanuit de wijk, en dat is ook een van de belangrijke punten. Het is een probleem dat tram en bushaltes worden opgeheven of veranderd. Ook hebben wij gehoord dat de ouderen, of de familie of vrienden, geprobeerd hebben dat tegen te gaan

door het gesprek aan te gaan met de gemeente of GVB, maar daar wordt niets mee gedaan. Wat is uw mening daarover?

Dat is een hele lastige, wij hebben het zelf ook meegemaakt op ons symposium. Daar was ook iemand van de GVB, en dan krijg je te horen dat zij, als GVB, daar niet alleen over gaan. De GVB: "dat is de regionale adviesraad". Nog niemand heeft mij kunnen uitleggen, wie er in de buurt belang bij heeft dat deze halte voor mijn deur wordt opgeheven of niet. Dat kan alleen op basis van Amsterdam argumenten. Die argumenten zijn dan ook door de stad aangedragen. En dat vind ik het lastige van dit verhaal. Iedereen verschuilt zich achter iedereen.

Is dat niet tegenstrijdig, dat ze aan de ene kant zeggen 'we willen ouderen helpen', maar aan de andere kant verdwijnen de haltes uit de buurt.

Dat klopt, dat is ook een dilemma. Ik hoop dat wij voor een aantal van die punten ons verhaal op tafel kunnen krijgen. Dat we echt actie gaan voeren. Van wij willen hier gewoon duidelijkheid over. Ik heb er ook wel begrip voor. Wat ik net zei: je moet afwegen, je kan niet zeggen Amsterdam is alleen maar Age-Friendly en voor ouderen. Ik moet kunnen uitleggen waarom de halte wordt opgeheven en ik kan dat niet. Ik vind het geen argument dat iemand dan 60 seconden eerder in Osdorp staat, afgewogen tegen iemand die hier überhaupt niet meer die tram in kan. Dat kan ik gewoon niet uitleggen.

Verder zien wij ook het probleem van het openliggend afval. Daardoor schijnt er een rattenprobleem te zijn. Met dat in gedachte lijkt het erop dat de problemen die de mensen ervaren deels gecreëerd zijn door de stad/gemeente. Hoe ziet u dit? Of hoe kijkt u hier tegenaan?

Dat hebben zij denk ik niet bewust gecreëerd, maar als jij constateert dat er vuil op straat staat en vogels pikken dat open, dan krijg je ratten en muizen. Ja, daar moet je als gemeentebestuur op maken. Misschien moet het ondergronds, maar ze moeten handhaven. Ervoor zorgen dat niet iedereen zijn vuil op straat zet. En handhaven is, en dat moet ik toch eerlijk zeggen, niet iets waar Amsterdam altijd even sterk in is. Het handhaven is ook lastig, ga jij maar eens handhaven. Helemaal nu met die toeristen en Airbnb. Een toerist gooit zijn vuil op straat en is de volgende dag weg en dan ligt het daar maar. En de gemeente zal daar inderdaad iets aan moeten doen. Je moet meer schoonmaakkploegen inzetten, of je moet zorgen dat er ondergrondse containers zijn. Die moet je dan ook wel legen. Zoals als hier bij mij op het pleintje is het af en toe een ramp. Dan zit de papierbak vol en iedereen zet zijn papier ernaast. De flessenbak zit vol, met flessen ernaast. Het is daar dan zo'n puinhoop. En dan kan je alleen voorkomen door regelmatig die containers te legen. Maar daar zal ook wel een financieel verhaal achter zitten. Amsterdam probeert dat denk ik zo goed mogelijk te doen, maar het werkt gewoon niet altijd.

Ja dat blijft ook lastig, is vraag me dan wel af hoe de gemeente omgaat met de input van de ouderen, voordat zij een beslissing nemen.

Dat is een goeie, dat is voor ons best een wezenlijk punt, want eerst had je de deelraden en die deelraden hadden politieke macht. Iedere deelraad had ook een eigen ouderen adviesraad. De OAR-centrum, waar ik voorzitter van ben, was tot een paar jaar geleden direct gekoppeld aan het politiek bestuur van het centrum. Dus wij waren het eerste adviesorgaan van de ouderen naar de gemeente toe en dat werkte ook goed. Als wij iets deden dan konden ze daar ook wat mee. Maar nu is de politieke macht van de deelraden afgenomen, doordat het bestuurscommissies zijn geworden. Dat betekent dat die wel wat

over de uitvoering kunnen zeggen, maar zij hebben beleidsmatig helemaal niks te vertellen en ze hebben ook geen budget. Ze kunnen nog wel, op basis van argumenten, tegen de stad zeggen dat ze iets moeten doen, maar dat betekent dat onze rol lastiger wordt. Wat is er toen gebeurd? Toen hebben de ouderen adviesraden zich gekoppeld tot een platform, ouderen platform Amsterdam(opa), dat vind ik ook wel een leuke naam, en die hebben gepleit bij de centrale stad om een officieel ouderen adviesorgaan te worden. Wat zegt de wethouder die er over gaat? Die zegt: 'nou daar voel ik niet zo veel voor, gaan jullie maar naar cliëntbelang', dat is een belangenorganisatie in Amsterdam voor allerlei mensen die ergens een probleem mee hebben, zoals gehandicapten of de verslavingszorg. Het is een organisatie voor allemaal mensen die cliënt zijn. Nou zeggen wij: de ouderen zijn geen cliënt, er zijn een heleboel ouderen waar niets mee aan de hand is. Die hebben alleen bepaalde behoeften die bij die levensfase behoren, hetzelfde als met jonge kinderen, dat zijn geen cliënten. Maar die hebben wel bepaalde behoeften die bij de leeftijd horen, en er is wel een jongeren platform dat rechtstreeks contact heeft met de gemeente. Waarom niet een ouderen platform? Die strijd hebben we nog niet gewonnen en ik wil die strijd dan ook wel aangaan. Want er is geen ouderen adviesorgaan voor de gehele stad

De ouderen zijn dus eigenlijk buiten spel gezet door een afname van de politieke macht van de bestuurscommissies?

Ja, er is iets veranderd en men doet net alsof er niks is veranderd. Er is wel degelijk wat veranderd. Ik kan als ouderen adviesraad centrum roepen wat ik wil, maar waar hebben we het over. Een platform voor de gehele stad kan wel een vuist maken. Dus wij zijn benieuwd, we wachten de verkiezingen af en geven nog niet op. We moeten wel kijken of we weer toegang kunnen vinden om echt een ouderen platform te vormen waar, als het beleid de ouderen betreft, er eerst advies wordt gevraagd aan dat platform.

Is dat platform er niet al in de vorm van het cliëntbelang?

Ja, maar daar willen wij niet onder vallen. Hoewel er ouderen zijn die gehandicapt zijn, en die vallen daar wel onder met bijvoorbeeld aangepast vervoer. Voor die mensen behartigen zij het belang heel goed. Het cliëntbelang doet op zich hele goede dingen, niet alleen voor ouderen maar ook voor mensen met een beperking, dus wij zijn goede vrienden met cliëntbelang. Toch willen wij niet dat alle ouderenbelangen daar opgeschoven wordt. Het zijn niet allemaal cliënten, sommige wel, maar niet alle ouderen. Maar dat zijn natuurlijk de politieke issues.

Dus het probleem ligt meer in de strijd om (politieke) macht, en de inspraak van de belangen van ouderen, dan dat het in de daadwerkelijke knelpunten ligt?

Ja, maar ik denk dat het meer is dat de politici af en toe een beetje moe worden van al die inspraak, en dat snap ik ook. Democratie is natuurlijk prachtig, maar het vraagt heel veel tijd en er moet met allerlei belangen rekening worden gehouden. Dus aan de ene kant snap ik het, maar aan de andere kant vind ik het niet verstandig, want je roept daarbij je eigen weerstand op. Ik denk dat zij veel ruimhartiger hadden moeten zeggen van: ja natuurlijk, waarom geen ouderenplatform naast het cliëntbelang? Dat bijt elkaar niet en we gaan gewoon met dat platform om de tafel, ook al is het een keer per jaar. Je winst komt daar gewoon uit, daar win je veel meer mee. Ik denk dat je daar ook op moet anticiperen, net zoals met huisvesting. Daar moet je heel goed over nadenken, want er zijn mensen die in de

knel komen, bijvoorbeeld met het aanpassen van een woning. Als je op drie hoog woont, je bent minder mobiel en er is geen lift dan heb je echt een probleem. En Amsterdam moet daar wat mee, maar het is heel lastig, de huizen in het centrum zijn onbetaalbaar, en sociale huur is ook heel beperkt. Dan heb je ook nog de middeninkomens die eigenlijk tussen wal en schip dreigen te vallen. De huisvesting onder ouderen is ook echt een probleem. Studenten hebben dezelfde problemen met het huizen te kort.

Denk u dat, dat het belangrijk is voor ouderen om met elkaar te zijn zoals bij de Keyzer en de makroon, of vind u dat de buurten meer gemixt moeten zijn?

Persoonlijk houd ik meer van die mengvorm, met gezinnen, ouderen, en jongeren, dat is een goede mix. Het kan wel met alleen ouderenwoningen, want dat heeft zijn eigen voordelen, maar zodra je iets met sociale huur kan doen is een mengvorm prima te doen. En ook dat studenten bijvoorbeeld klusjes kunnen doen voor ouderen of ze kunnen helpen. Zo is de buurt ook meer verbonden.

Over verbonden buurten gesproken, de ouderen in de witte boei vinden dat er een meer divers aanbod moet komen van activiteiten, omdat er nog altijd een verschil is tussen de interesses van jonge ouderen en oudere ouderen. Hoe kijkt u daartegenaan?

Dat kun je niet helemaal sturen. Er zijn sociëteiten voor ouderen, de witte boei heeft een beetje die rol. Ouderen hebben ook de tijd voor verschillende activiteiten, je moet zorgen dat het zo open mogelijk blijft, dat je ook wat voor jongeren doet.

Dus het is meer een kwestie van een hechtere buurt, dan verschillende activiteiten?

Ja, in bijna al die buurten zijn stadsdorpen en die hebben de rol van de buurt verbinden. Mensen doen dan samen leuke dingen en leren elkaar beter kennen, waardoor de sociale cohesie beter wordt in de buurt.

Mobiliteit is ook een belangrijk onderdeel voor de ouderen. Hoe denkt u dat dit thema zich in de komende jaren zal ontwikkelen??

We hebben een symposium gehad in het najaar, dat ging over mobiliteit, zoals openbaar vervoer waar we het over hebben gehad, en onderwerpen zoals hoe beweeg je je met de fiets of lopend door Amsterdam. Je ziet gewoon dat de druk op de ouderen heel groot wordt door de drukte. Dat geldt voor mij ook. Ik durf in Amsterdam niet meer te fietsen, terwijl ik hartstikke fit ben. Het is voor mij gewoon te druk. Tussen al dat verkeer door zit ik niet ontspannen op de fiets. Er zijn ook leeftijdsgenoten die zijn gevallen tijdens de fiets en die breken dan een schouder, of een heup, een been of bovenarm en dan ben je gewoon een half jaar uitgeschakeld. Dus mobiliteit is een probleem, op alle fronten. Lopen is niet te doen doordat de stoepen vol staan, of door terrassen en fietsen. Dat ouderen daar niet met een rollator langs kunnen. Dat vind ik wel een punt waar iets aan moet gebeuren. Het fietsen voor toeristen moet ook worden ingeperkt. Zo kunnen bedrijven een fietsverhuur limiet krijgen, want we willen niet dat al die toeristen op de fiets gaan, anders is het niet te beheersen. Het wordt voor de ouderen absoluut onmogelijk zich door de stad te bewegen en dat is veel te gevaarlijk.

Dus de doorstroom van verkeer is hierbij belangrijk?

Dat klopt, dat je dat moet beperken. Ik denk dat het ook niet nodig is dat iedereen altijd maar een fiets moet verhuren. Dat je bijvoorbeeld tegen een bedrijf zegt: je hebt honderd

fietsen in je bedrijf en daar heb je een vergunning voor, maar je krijgt dat niet voor 150 fietsen. Hoe dat te handhaven is vraag twee, want het is moeilijk. Je ziet ook dat alle hotels nu ook allemaal fietsen verhuren. Dus ik weet niet of het te handhaven is, maar je moet het toch proberen te beperken.

Dit valt dus onder de algemene problemen van ouderen in Amsterdam. Welke partijen zijn er betrokken bij het verbeteren van de mobiliteit en vervoerssituatie voor de ouderen in Amsterdam?

Je hebt de fietsersbond, die spelen een rol. Dan heb je nog de regionale adviesraad. Er zijn een aantal organisaties die zich rond deze thema's actief maken, maar niet altijd per se gericht op de ouderen.

En brengen zij hun bevindingen ook samen?

Dat doen zij wel, op ons symposium waren ook een aantal van die groepen aanwezig, die dan vanuit hun eigen visie iets zeggen. En ook aangeven wat er verbeterd kan worden.

Dus het ligt meer bij de gemeente en wat zij daar mee doen?

Ja uiteindelijk bepaald de gemeente wel wat zich in de openbare ruimte af mag spelen. En hoe de openbare ruimte eruitziet. En je kunt best veel als jij kijkt naar eerdere jaren, toen je nog gewoon vrij en gratis mocht parkeren, dat mocht toen overal. Toen kwamen de amsterdammertjes, en dat heeft heel goed geholpen, die hebben er wel voor gezorgd dat de auto's daar niet meer konden parkeren. Dus er gebeuren wel dingen, en Amsterdam zal vast wel weer een slimme oplossing voor dit bedenken. Maar ik hoor nu dan ook dat de auto de stad helemaal uit moet, maar als mijn auto de stad uit moet dan heb ik ook een probleem. Hoe je dat precies moet oplossen weet ik niet.

Zijn er al verbeteringen aangebracht in de buurten?

Er zijn per gebied gebiedsplannen en daar staan een aantal zaken die mogelijk zijn. Neem nou bijvoorbeeld de Elandsgracht bij mij om de hoek, die is een aantal jaar geleden heel goed opgeknapt n. Daar zie je dat het stukken rustiger is qua verkeer en dat er veel meer ruimte is op de stoel, zodat je er ook met een rolstoel of rollator makkelijk op en af kan. Dus je ziet wel dat de gemeente werkt aan het verbeteren van bepaalde stukken in de stad. Dat heeft positieve effecten op de buurt. Er was eerst heel veel weerstand vanuit de winkeliers, maar daar hoor je weinig meer van dus het valt allemaal wel mee. De parkeerplekken zijn iets minder, maar bijna niemand gaat met zijn auto naar de Albert Heijn in de binnenstad. Je gaat eerder met de fiets of te voet. Dus wat dat betreft val het wel mee.

Je moet ook aandacht hebben voor verschillende facetten. Het is goed dat er een ouderenbeleid is en een jeugdbeleid. Dat je zorgt dat allerlei groepen niet worden vergeten in het beleid van de gemeente, maar je moet ook echt rekening houden met de verschillende belangen, dus ook die van de ouderen.

Dat komt over alsof de ouderen een zwaarder gewicht mogen hebben in de besluitvorming.?

Dat denk ik ook, maar ik denk dat het langzaam ook wel gebeurt. Ik zit nog net niet in de grote golf, maar mensen die vier jaar jonger zijn, dat zijn er zoveel meer. Als je daar geen rekening mee houdt gaat dat een probleem worden. De gemeente zal iets moeten doen aan huisvesting, maar ook aan de verkeerssituatie en de veiligheid op straat. Ze doen ook best

veel, de politie is ook veel bezig om ouderen te waarschuwen voor inbrekers, en andere die kwaad in de zin hebben. Er gebeuren dus wel dingen.

Vanuit het perspectief van de ouderen adviesraad, wat is voor nu het belangrijkste punt om aandacht aan te besteden?

Dat zijn er een aantal. Dat hele mobiliteitsverhaal vind ik belangrijk, maar ook de huisvesting. Hoe kunnen we zorgen dat de aangepaste woningen die geschikt zijn voor ouderen ook worden behouden? Dat vind ik een wezenlijk punt. Het derde punt waar ook aandacht aan moet worden gegeven is de digitalisering. Dat gaat natuurlijk heel snel op alle fronten en een aantal ouderen missen totaal de boot. Ik doe zelf dingen voor een mevrouw uit de Marnixstraat en die heeft geen computer, geen smartphone, ze heeft nog net geen draaischijftelefoon. Die kan een aantal dingen niet. Als ik die niet voor haar zou regelen, dan werden ze niet geregeld, want ze kan helemaal niets digitaal. Dan moet ik naar het stadhuis voor een invalide parkeervergunning. Maar dat kan eigenlijk niet want ze moet het zelf digitaal invullen. Dan lukt het eindelijk wel, maar ik het zelf probeer te doen kom ik in de knoop met mijn eigen vergunning. Het zijn lastige situaties. Dat ik tegen een ambtenaar heb moeten zeggen: nu ga jij dit in de computer op haar naam zetten, en dat heeft hij uiteindelijk gedaan. Maar dat wordt een probleem. Aan de andere kant, wanneer gaat de laatste digibeeet dood? Over een paar jaar? Je mag van de gemeente ook niet verwachten dat ze heel lang doorgaan met het sturen van brieven. Je ziet het ook bij de banken die geen afschriften meer sturen, met uitzondering van die paar ouderen. Wat je wel ziet gebeuren is dat de commercie opduikt van de diensten die mensen helpen bij bijvoorbeeld de belastingaangifte of bij het verkrijgen van weet ik het allemaal. De markt lost dat ook voor een deel op. Ik vind ook niet dat de gemeente alles op moet lossen. Je kan niet voort de laatste mensen zonder computer alles stilleggen. Maar je moet er wel over nadenken. Zelf vind ik dat de gemeente echt moet gaan werken aan een signaleringssysteem van mensen die hun huis niet meer uitkomen. Er zijn echt mensen die bijna nooit meer het huis uit komen, en dat weet ik door het burennetwerk, die vraag en aanbod koppelen, dat er heel veel ouderen zijn die eigenlijk smeken om eens keer per week iemand langs te krijgen om een kopje koffie te drinken. Het is ook een combinatie van eenzaamheid en mobiliteit. Als jij de deur niet meer uitkomt dan krijg je dat. Zolang mensen mobiel zijn valt het wel mee, want die gaan de deur wel uit. Maar als jij niet meer mobiel bent, je hebt weinig geld en je zit in een sociale huurwoning, driehoog en je kunt de trap niet meer af, nou dan word je leven wel heel erg beperkt. Ik denk dat de gemeente er iets aan zou moeten doen. Misschien moet dat vanaf 80plus, dat alle 80plusser actief worden benaderd om te kijken hoe de situatie is. Met de vraag: kan er iets worden verbeterd, wat zouden wij kunnen doen om te zorgen dat je wel naar buiten kunt?

Zijn er nog geen initiatieven die zich bezighouden met dat soort zaken?

Er zijn wel wat initiatieven, maar die zijn allemaal gebaseerd op vrijwilligers. Die komen er maar heel weinig aan toe om mensen te bezoeken uit die categorie. Er zijn veel te weinig vrijwilligers om dat te doen. Dit komt dan op het bordje van de gemeente terecht, dat kan niet anders. Ik heb het weleens gezegd tegen een ambtenaar: het is wachten. Hoeveel doden gaan we vinden per maand? Houd daar maar statistieken van bij, want als dat er te veel worden gaat er wel ergens een belletje rinkelen. Het is eigenlijk heel raar. Het zijn dan ook altijd dilemma's. Ik houd zelf namelijk van mijn privacy, dat ik zelf kan beslissen wat ik doe en ik heb dus geen enkele behoefte om iedereen voortdurend te vertellen waar ik ben

en wat ik doe. Dus wat dat betreft leid ik wel mijn leventje. Maar een kennis van mij, die had ik al een tijdje niet gezien, Ik belde haar en kreeg haar niet te pakken, dus ik dacht: 'die is misschien op vakantie.' Ik kreeg tien dagen later een rouwkaart in de brievenbus. Toen ik haar de eerste keer belde lag ze dus al dood in huis. En die heeft daar dus twee weken gelegen. Dat kun je soms niet voorkomen. Je heb dan wel van die belcirkels waar mensen elkaar iedere morgen bellen, maar daar ben ik zelf niet aan toe. Er kan wel een moment komen dat het wel belangrijk wordt. Het is echt de balans vinden tussen autonomie en het uithanden geven daarvan. Ik denk dat het wel voorkomt. Kijk twee dagen is niet gek, want dat zou mij ook kunnen gebeuren. Dat de burens denken dat ik een weekendje weg ben, maar als het onder oudere die niet meer buiten komen veel gebeurd, dan moet er iets aan gedaan worden.

Dus opsommend: de ouderen moeten meert inspraak krijgen of meer macht in de besluitvorming, de huisvesting is belangrijk en rekening houden met de drukte, en het opheffen van de buslijnen en dan ook de vereenzaming tegen gaan.

Interview 4

Jeroen Verhulst, Tonny van Velzen, Bart Uitdenboogaard en Dingeman Coumou
Overleg knelpunten openbare ruimte Oostelijke Eilanden

Afgesproken wordt de wandeling te houden op ma. 29 mei of di. 30 mei. Beide van 13.00-15.00 uur. Dingeman zal Nicky Heijne informeren en de keuze voorleggen. Dingeman heeft ook contact met de Vrijwilligers Academie voor een fotograaf van Zoomlab.

Op 1 juni a.s. bespreekt de gemeenteraadscommissie Openbare Ruimte drie rapporten met voorstellen voor een betere openbare ruimte.

Knelpunten voor (oudere) voetgangers op de Oostelijke Eilanden

Kleine Wittenburgerstraat:

- een drukke, want doorgangsrouten met maar aan één kant een stoep
- de stoep is onregelmatig, de hoogtes verschillen

Stoplichten bij Oosterkerk:

- dreigen te verdwijnen bij de herprofilering van de Eilandenboulevard
- bewoners willen dat de stoplichten blijven met name voor de ouderen

Situatie voor AH bij Oosterkerk:

- regelmatig wateroverlast door plassen op straat
- onveilige situaties door laden en lossen op straat voor AH

Stoep Cz. Peterstraat:

- autoparkeerplaatsen zijn opgeheven voor meer stoep, maar op de stoep komen terrassen, zodat weinig ruimte voor voetgangers overblijft

Kadijksplein:

- hier doet zich voor de horecagelegenheden hetzelfde voor als bij de Cz. Peterstraat

Overlangsgang van Hoogte Kadijk naar Laagte Kadijk:

- daar is geen stoep, zodat voetgangers en fietsers in conflict komen

Onderdoorgang onder Entrepotdok: niet veilig inlopen voor ouderen

Kattenburgerstraat:

- oversteken straat is onveilig door te snel rijdend autoverkeer
- door ontwikkeling Marine terrein zal de weg nog meer worden overgestoken

Verder:

- de halte Dappermarkt van bus 22 is opgeheven. Zou weer terug moeten komen, omdat een bezoek aan de markt voor veel ouderen een gewenst uitstap is. Is voor de meesten te ver om te lopen.
- De stoepen zijn in het algemeen op veel plaatsen (te) hoog voor rollators. Op meer plaatsen is een verlaagde stoep daarom noodzakelijk.
-

Interview 5

Beate Sisenop en Monique Broek

Aanspreekpunten Stadsdeelcentrum/OAR

Beate Sisenop, werkt bij Stadsdeelcentrum. Zij werkt samen met haar collega Monique Broek. 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 Broek 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?

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

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

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

Welke veranderingen heeft het in de tussentijd doorgemaakt?

Bepaalde onderwerpen blijven altijd op de agenda staan, zoals woningen voor ouderen. Items staan nog steeds op de agenda maar de manier hoe zij met items op de agenda omgaan is veranderd. Er is nu veel meer dynamiek, mensen maken nu zelf groepjes en gaan zelf dingen regelen zoals Stadsdorpen. Mensen gaan niet meer wachten op wat de gemeente voor hun kan betekenen maar gaan het zelf proberen te regelen. Wij gaan zelf veel de buurt in, het is meer van onderaf. Maar ook de ouderen zijn veranderd, het zijn niet meer de ouderen die je kan zeggen hoe we het gaan doen. Ouderen zitten ook op het internet, niet allemaal hoor, de mensen waarmee jullie te maken hebben, en met name van het Aanjaagteam zijn wel de hele fitte ouderen, en met een hoge opleiding bijvoorbeeld. Maar je merkt gewoon dat iedereen meer zegt wat die wil. Je moet als ambtenaar nu ook bepaalde vaardigheden geleerd hebben, je moet in gesprek kunnen gaan.

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

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

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

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

(Monique) Ik werd er door een collega op geattendeerd dat er ook meer aandacht is voor de voetganger in het algemeen, misschien is dat interessant vanwege jullie onderzoek naar de openbare ruimte? En dat is in ieder geval zo in de binnenstad maar die 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'.