

10 APRIL 2017

*Are You Living in an*

# AGE-FRIENDLY CITY?



The world population is rapidly aging; soon the world will have more older people than children and more people of very old age than ever before. The WHO Global Network of Age-friendly Cities and Communities aims to promote older people's inclusion in and contribution to community life.



## EINDRAPPORTAGE

AGE-FRIENDLY CITIES

## Inhoudsopgave

<b>CONTEXT</b>	<b>3</b>
<b>CONTEXT, OPDRACHTGEVER EN RELEVANTIE</b>	<b>3</b>
<b>DOEL VAN DE OPDRACHT</b>	<b>4</b>
<b>PROCESBESCHRIJVING</b>	<b>4</b>
<b>DATASET ANALYSE</b>	<b>6</b>
<b>CONCLUSIE</b>	<b>7</b>
<b>BIBLIOGRAFIE</b>	<b>9</b>

## 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 onder andere 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). Het merendeel van deze ouderen heeft last van een slechte mobiliteit. Deze verslechterende mobiliteit zorgt voor meer hulpbehoefte 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 behoeftes. Echter hebben veel thuiszorgaanbieders niet meer genoeg geld om nog meer ouderen te verzorgen. Dit is een probleem als er wel steeds meer thuiszorg nodig is (NOS, 2015). Zorg voor ouderen is duur, maar naast deze kosten kan een slechte mobiliteit leiden tot eenzaamheid. De ouderen komen simpelweg minder buiten als ze slecht ter been zijn of als de openbare ruimte niet goed 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, ook de gezondheid van de ouderen speelt een grote rol bij een verslechterende mobiliteit. En in sociaal opzicht is het erg onwenselijk dat er te veel ouderen in Nederland eenzaam zijn, dit is iets wat niemand wilt. Het is daarom in ieders belang dat de mobiliteit van ouderen in de openbare ruimte wordt vergroot.

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 (Ouderen advies Raad, sd). Doormiddel van buurtschouwen die worden gedaan door een groep mensen met verschillende achtergronden, hierbij kan gedacht worden aan mensen van de Ouderen Advies Raad, planologen, gebiedscoördinatoren en stedenbouwkundige. Door die groep mensen worden wijken in de stad beoordeeld op de condities van de wijk voor de ouderen.

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 van de opdracht

De taak van deze projectgroep is om 150 ouderen van boven de 70 jaar te enquêteren die woonachtig zijn op de Oostelijke Eilanden. De enquête is ontwikkeld door de Ouderen Advies Raad Amsterdam Centrum en aan ons de taak de enquêtes te gaan afnemen. Het doel hierbij is om de positieve en negatieve eigenschappen van de Oostelijke Eilanden te schetsen in relatie tot de toegankelijkheid en mobiliteit van ouderen in de publieke ruimte. Persoonlijke verhalen, hindernissen en ervaringen zullen de fundamentele vormen van ons onderzoek. De verkregen antwoorden zullen een gedetailleerde weergave geven van de huidige situatie in de Oostelijke Eilanden. We hebben de bevindingen gebundeld en geanalyseerd, met als doel hier een presentatie van te maken. 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.

### Procesbeschrijving

In het Plan van Aanpak hanteerde deze projectgroep een vrij 'losse' strategie om de enquêtes af te nemen gekozen, namelijk: "Ieder lid is vrij om te bepalen op welke dag en dagdeel hij/zij de buurt in gaat, mits hij/zij wel aan het gegeven aantal komt van de desbetreffende week. Wanneer er per week meer enquêtes zijn afgenomen dan afgesproken, hoeft de persoon de week erop er minder af te nemen."

Week	Aantal p.p.	In totaal p.p.	In totaal hele groep	Analyseren:
5	7	7	35	09-03-17
6	8	15	75	16-03-17
7	7	22	110	23-03-17
8	8	30	150	30-03-17

Hier zijn wij waarschijnlijk dan ook de fout mee ingegaan. Door een strak schema te maken met wie waar wanneer gaat enquêteren wordt er veel efficiënter gewerkt dan dat wij nu hadden gedaan. Wij zijn namelijk veel 'tijd verloren' door simpelweg rondjes te lopen door de buurt, waarin je in drie uur maar twee ouderen hebt kunnen enquêteren. Waar er in andere buurten in deze tijd zo 15 mensen geënquêteerd waren, viel dat bij ons iedere keer weer tegen. Dit heeft echter niet enkel aan onze input gelegen: het bleek een lastige buurt te zijn. De aangereikte instanties bleken stukken minder behulpzaam dan gedacht en genereerden weinig respondenten. Wij zijn daardoor afhankelijk geworden van eigen buurtwandelingen, waardoor het merendeel van onze respondenten bestaat uit mobiele ouderen.

Gezamenlijk zijn wij de wijk ingegaan, eerst om de buurt te verkennen en daarna om te starten aan de enquêtes. Diezelfde middag hebben wij ook alle instanties en onze contactpersoon gemaïld om afspraken te maken om daar te enquêteren.

Bij de Witte Boei konden wij diezelfde middag nog terecht, er werd namelijk een wekelijkse spelletjesmiddag georganiseerd. Hier hebben wij vijf enquêtes afgenomen, maar helaas werden wij erg 'weg gekeken' door de ouderen zelf. De Witte Boei heeft ons wel erg geholpen tijdens ons project, wij waren bij iedere activiteit van harte welkom. We zijn hier dan ook meerdere keren geweest, zowel bij de spelletjesmiddagen of diners. Zelfs op 15 maart, toen het was omgebouwd tot stembureau, mochten wij binnen komen staan om alle ouderen aan te spreken. Het bleek echter dat er altijd hetzelfde tiental ouderen op af kwam.

Ontmoetingscentrum de Keyzer was veel minder bruikbaar dan gehoopt, volgens onze contactpersoon, Dingeman Coumou, konden wij hier gewoon binnenlopen. Het personeel van de Keyzer was het hier niet mee eens, er werd ons gevraagd of wij een week later terug konden komen om uit te leggen wat ons project inhoudt. Zoals afgesproken kwamen wij een week later terug bij Jolanda Sijmons, om vervolgens weer een afspraak te kunnen maken voor de week erop. Jolanda Sijmons zou dan voor ons wat respondenten gevonden hebben, dit waren er helaas maar vier. Buiten deze vier respondenten hebben wij dus vrij weinig aan het centrum gehad.

Wooncomplex 'de Poort' was ook een van de instanties waar we ouderen konden vinden. Zij wilde ons verzoek, om daar de ouderen te enquêteren, eerst overleggen in de bestuursvergadering, die pas 27 maart zou plaats vinden en er heerste al enige twijfel over deze mogelijkheid. Wij besloten buiten dit complex te enquêteren.

Dit waren alle instanties uit onze buurt, voor de rest zijn wij de straat op gegaan om de ouderen in de buurt op te zoeken. Wij hebben zowel bij de Albert Heijn als bij de Vomar gestaan, bijna alle ouderen wezen ons verzoek tot enquêteren af aangezien ze druk waren met de boodschappen. In de buurt zelf waren heel weinig ouderen te vinden, waar er nog minder van bereid waren om ons te helpen. Per bezoek zijn er een aantal uur besteed aan het enquêteren. De moeilijkheidsgraad van deze buurt is daarin terug te zien, want op sommige dagen wisten wij maar 5 respondenten te vinden én te spreken.

## Dataset analyse

De groep geënquêteerden bestaat uit 88 personen, waarvan 38 mannen (43%) en 50 vrouwen (57%). 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.

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

Bij de opmerkingen voor verbetering van de buurt en het verbeteren van de mobiliteit kwamen een paar interessant aspecten naar voren. Een belangrijk probleem voor de respondenten is het verdwijnen van de buslijnen. Er zijn haltes weggehaald door het GVB, waardoor het voor veel mensen soms nog maar nét te lopen valt om bij de bus te komen. Eenmaal aangekomen zitten de wachtplekken bij de halte vaak vol en is het lastig om als oudere plaats te nemen. Tevens zijn zij bang dat als er nog een halte verdwijnt dat zij dan niet meer met de bus kunnen. Deze respondenten vragen dan ook naar het behoud en terugkomen van deze bushaltes. Het gaat hier voornamelijk over buslijn 22. Er heeft al een protest plaatsgevonden om de opheffing te bekritisieren, maar heeft volgens bewoners weinig baat gehad. Daarnaast bleek dat het hulpstuk voor rolstoelgebruikers in de bus vaak niet werkt. Wanneer zij de bus wél kunnen betreden treffen zij vaak een volle bus aan. Jongeren zitten geregeld op de plekken die voor ouderen bestemd zijn en bieden hun plek niet aan. Een aantal ouderen gaven aan dat dit verholpen kon worden door een betere controle van de buschauffeur en het verduidelijken van de voorrang van ouderen op deze stoelen.

Verder wordt er door de respondenten aangegeven dat de stoepen breder zouden morgen en de stoeprand lager. Het is voor mensen met een rolstoel of rollator moeilijk om de stoep op te komen. Op de stoep staan vaak ook fietsen die de stoep smaller maken. Het zijn niet alleen de geparkeerde fietsen die bijdragen aan het probleem, ook de fietsers zelf doen mee. Het rijgedrag van fietsers bij stoplichten en zebra's wordt regelmatig als ongeleefd ervaren en mensen fietsen op de stoep. Dit geldt ook voor sommige scooters. Er zijn in de buurt ook te weinig parkeerplekken om goed je auto te parkeren, waardoor velen hun auto op onhandige plekken positioneren.

Naast deze problemen is er ook een probleem met afval. Dit probleem focust zich voornamelijk op het Kattenburgerhof en wordt er gevraagd om ondergrondse containers en/of een betere vuilnisophaaldienst. Tevens wordt het aangezicht van de buurt beklaagt. Er zou meer groen mogen komen en daarbij speciaal aangewezen hondenuitlaatvelden. Vaak weten ouderen niet waar zij hun honden uit mogen laten en laten de honden hun behoefte in het park doen. Een paar banken rondom deze parken en in de buurt worden als onhandig ervaren door de ouderen, want er zou namelijk geen leuning zitten. Dit maakt het voor hen onhandig om plaats te nemen. Een specifieke locatie kon hier niet voor aangewezen worden. Uit de opmerkingen bleek ook dat er vraag is naar meer buurtactiviteiten voor de 'jonge' ouderen, omdat er nu een vast publiek op de bestaande activiteiten afkomt.

## Huidige conclusie op basis van tussentijdse bevindingen

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

<b>Checklist met belangrijke kenmerken van Age-friendly Cities</b>	
<b>1. Buitenruimte en bebouwing</b>	
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 bijzonder 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.



Zo maken meer dan de helft van de mensen die geënquêteerd zijn zich zorgen om hun gezondheid en de mobiliteit. Dat komt voornamelijk door het verdwijnen van buslijn 22 die voor veel mensen een van de enige manieren was om op plaats van bestemming te komen. Op basis van het verdwijnen van buslijn 22 worden ook bushaltes weggehaald waardoor een groot deel van de mensen een groot stuk moet lopen. De andere bevindingen zorgen voor matige hinder, die met een aantal (minimale) inspanningen verholpen kunnen worden.

## Toekomstvisie

Deze projectgroep zal in blok 4 dit onderzoek voortzetten en diepte-interviews houden met betrokkenen, data analyseren en de conclusie uitbouwen. Uiteindelijke bevindingen zullen worden gebundeld en gepresenteerd worden aan een grote groep enthousiastelingen die betrokken zijn bij de OAR en buurten van Amsterdam. Om de interpretatie van de data nog steviger te onderbouwen is het ons doel om te spreken met een actieve buurtbewoonster, Wil Merkies, die protesten heeft opgezet tegen het verdwijnen van haltes en zich graag bemoeit met alle spelende zaken. Daarnaast beogen wij te spreken met een bestuurder van gezondheidscentrum De Keyzer, een werknemer van buurthuis de Witte Boei en een werknemer van het GVB die betrokken is bij het vervoer in de Oostelijke Eilanden. Uit de data beogen wij vergelijkingen te maken tussen zorg en slechte mobiliteit en hoe deze zich verhoudt tegenover de bereikbaarheid van het openbaar vervoer.

Daarnaast zullen wij een aantal bronnen gebruiken om ons onderzoek te versterken. Data van IOS en de gemeente Amsterdam zullen een extra kwantitatieve onderbouwing vormen en blogs en columns uit lokale bladeren zullen wij aanwenden om een feitelijke beschrijving van de buurt te maken. Een voorbeeld is de blog van Wil Merkies, die geregeld opiniestukken over de buurt op haar site plaatst. Rapporten van zorgorganisaties zijn daarnaast bruikbaar bij de vorming van oplossingen en de kijk op de buurt. Het gebiedsplan van de gemeente zal daarnaast ook uitvoerig vergeleken worden met huidige stand van zaken. Op die wijze kunnen wij een nog gepaster advies geven aan de OAR.

## Bibliografie

- 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](http://www.cbsinuwbuurt.nl/#gemeenten2016_perc_personen_tot_15_jaar)
- Gemeente Amsterdam . (2015). *Ruimtelijke buurtschouw Indische Buurt Noordoost*. Gemeente Amsterdam, Amsterdam .
- 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/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>

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