Overzicht gegevens Osdorp
In dit overzicht zetten we gegevens op een rij met betrekking tot het gebied Osdorp (DX07) in stadsdeel Nieuw-West ter ondersteuning van de beleidsagenda voor de vernieuwing van de Meervaart.

Demografische gegevens
In 2020 telt het gebied Osdorp 39.834 inwoners en 19.365 huishoudens. Het aandeel met kinderen tot 17 jaar is meer dan het stedelijk gemiddelde en het aandeel met een niet-westerse migratieachtergrond is ook meer dan het gemiddelde

	DX07 Osdorp	2017	2018	2019	2020
Personen	Bevolking totaal	38.989	39.312	39.328	39.834
	0-17 jaar (%)	21,5%	21,4%	21,2%	21,4%
	65+ (%)	15,2%	15%	14,9%	14,8%
	80+ (%)	5,1%	4,9%	4,9%	4,8%
	Migratieachtergrond: % niet-westers	55,1%	55,7%	56,6%	57,3%
	Nieuwe stedelingen (%)	11,3%	11%	10,6%	10,5%
Huishoudens	Huishoudens: totaal	19.096	19.168	19.097	19.365
	Huishoudens: % stel met kinderen	21,4%	21,5%	21,3%	21,5%
	Huishoudens: % eenoudergezin	9,3%	9,5%	9,5%	9,5%
	Huishoudens: % eenpersoons	48,3%	48%	48%	48,4%

(NB: blauw is minder dan gemiddeld, groen is meer dan gemiddelde van Amsterdam
(bron: **https://gebiedinbeeld.amsterdam.nl/)**

% Niet westerse migratieachtergrond	Osdorp	Nieuw-West	Amsterdam
2020	57,3%	52,9	36,2%
2019	56,6%	52,5%	35,8%
2012	51%%	50,2%	35%
2005	45,7%	45%	34,2%

Prognose
De gebieden in Amsterdam nieuw-west, waaronder Osdorp, zullen tot 2050 te maken krijgen met gematigde groei. In 2050 zullen er in Osdorp 46.430 inwoners zijn. Er worden geen grote wijzigingen verwacht qua samenstelling van de bevolking

Werk inkomen en participatie
Het aantal laagopgeleiden is in Osdorp met 37% hoger dan gemiddeld. De participatiegraad (het aandeel van de beroepsbevolking dat werkt, vrijwilliger is of een opleiding volgt) is lager dan gemiddeld.

	DX07 Osdorp	2016	2017	2018	2019
Werk	Geregistreerde werkloosheid (%)	13,5%	13,6%	13,1%	11,8%
	Bijstand trede 1 en 2 (% 15-65)	5,9%	6,2%	6,1%	5,7%
Inkomen	Bijstand (% 15-65)	7,2%	7,4%	7,5%	7,2%
	Gemiddeld besteedbaar huishoudinkomen	32.000	32.400	n.b.	n.b.
	% Minimahuishoudens langdurig (120% WSM en weinig vermogen)	13,1%	13,7%	n.b.	n.b.
	Vroeg er op af (%)	1,7%	3,3%	3,1%	n.b.
	SHV (%)	1,4%	2,8%	n.b.	n.b.
Participatie	Opleiding laag (%)	36%	37%	n.b.	n.b.
	Participatie (%)	77%	n.b.	n.b.	n.b.
	Vrijwilligers (%)	26%	n.b.	33%	n.b.
	Betrokkenheid buurtbewoners (1-10)	n.b.	5,7	n.b.	5,7
	Bezoekt (soms) gebedshuis (%)	23%	n.b.	41%	n.b.

Cijfers 2017

Opleidingsniveau	Osdorp	Nieuw-West	Amsterdam
Laag	37%	33%	24%
Hoog	22%	29%	45%

Buurttevredenheid

Bewoners van Osdorp zijn in het algemeen minder tevreden over hun buurt dan gemiddeld (6,7 in 2019). Er zijn in 2018 270 Airbnb-adressen geteld van de 28.933.

		2017	2018	2019	2020
Oordeel buurt	Buurt: tevredenheid met eigen buurt (1-10)	6,6	n.b.	6,7	n.b.
	Buurt: buurtontwikkeling (1-10)	6,2	n.b.	6,4	n.b.
	Buurt: % vooruit	18%	15%	n.b.	n.b.
Wonen	Verhuisgeneigden (%)	29%	n.b.	34%	n.b.
	Mutatiegraad totaal	15,4%	16,2%	n.b.	n.b.
	Woningbezetting gemiddeld	2,22	2,25	2,25	2,27
	Tevredenheid met eigen woning (1-10)	7,5	n.b.	7,5	n.b.
Woningvoorraad	Woningvoorraad	17.523	17.447	17.421	17.490
	Eigendomsverhouding: % koopwoningen	30,3%	31,1%	29,9%	n.b.
	Eigendomsverhouding: % corporatiewoningen	55,2%	53,4%	52,4%	n.b.
	Woonoppervlak: % 0 - 40 m2	3,5%	3,6%	3,7%	3,7%
	Woonoppervlak: % 100 m2+	17,6%	17,7%	17,7%	18%
Woningprijzen	Huur: % sociaal	57%	n.b.	54%	n.b.
	Huur: % midden	5%	n.b.	6%	n.b.
	WOZ-waarde per m2	2.329	2.630	2.978	n.b.

Voor meer informatie:
https://data.amsterdam.nl/data/gebieden/buurt/id0363000000445/?zoom=10
https://data.amsterdam.nl/datasets/712anocf2FzlwQ/bevolkinprognoses-wijken-nieuw-west/
https://data.amsterdam.nl/datasets/oqHwDZMBoAuyhg/bevolkinprognoses-stadsdelen/

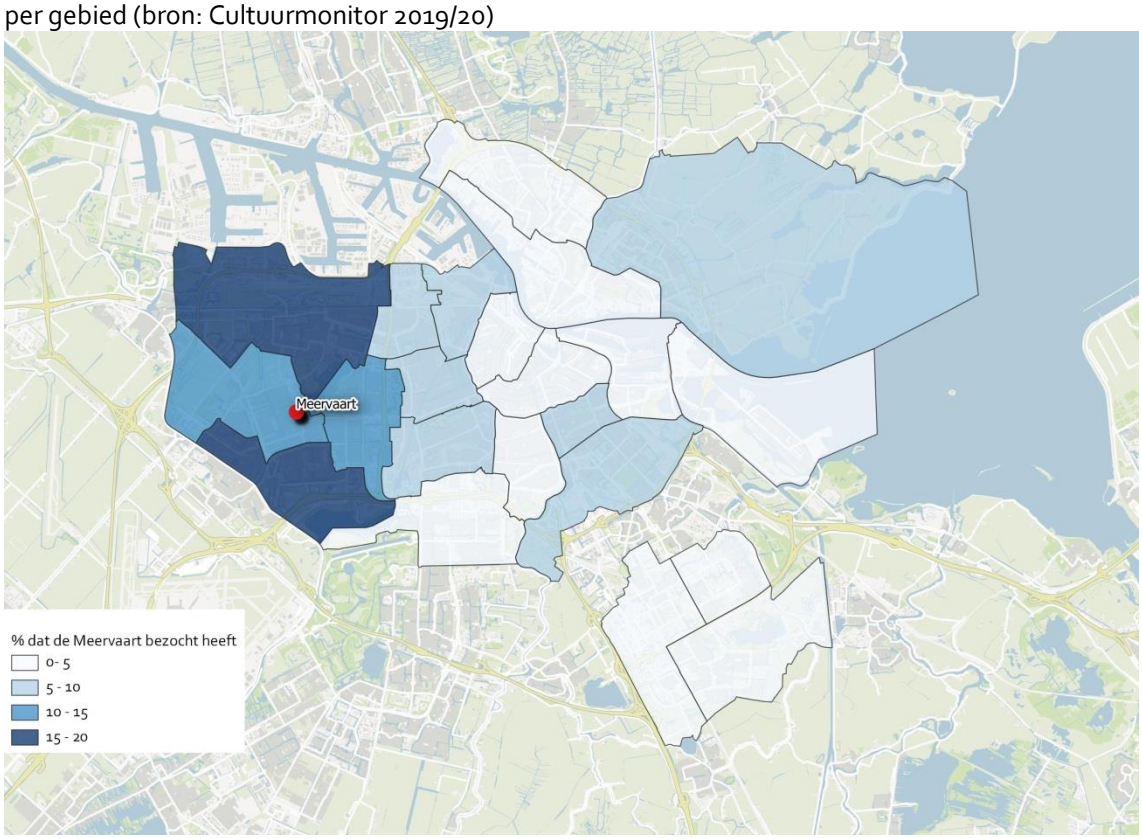
Economie en cultuur

Het aantal winkelruimtes, horeca-vestingen etc. ligt rond het stedelijk gemiddelde. Het horeca-aanbod wordt beoordeeld met een 6,5 en het aanbod voor dagelijkse boodschappen in de buurt wordt beoordeeld met een 7,7 (Bron: WIA)

Het aantal cultuurvoorzieningen per 1.000 inwoners is lager dan gemiddeld De culturele participatie (aandeel dat afgelopen jaar naar vier verschillende typen voorstellingen/concerten is geweest) , is lager dan gemiddeld .

	Osdorp	2016	2017	2018	2019
Vestigingen	Vestigingen totaal	2.712	2.907	3.183	3.290
	Leegstand kantoorruimte (% m2)	14	15	n.b.	n.b.
	Horecavestigingen per 1.000 inwoners	2	3	3	3
	Hotelbedden per 1.000 inwoners	15	14	23	n.b.
	Winkelruimtes totaal / 1.000 inwoners	5,1	4,7	4,6	4,3
	WVO totaal / 1.000 inw	1.506,1	1.405,1	1.440,2	1.251,7
Werkgelegenheid	Werkzame personen totaal (>12 uur/week)	9.077	9.438	10.072	10.375
	Werkzame personen totaal per 1.000 inwoners	235	242	256	264
Cultuur	Cultuurvoorzieningen per 1.000 inwoners	1,5	1,6	1,9	1,9
	Culturele participatie	24%	n.b.	29%	n.b.

Aandeel Amsterdammers dat aangeeft het afgelopen jaar naar de Meervaart te zijn geweest, 2019 per gebied (bron: Cultuurmonitor 2019/20)



Schaalvergroting
Het aantal winkels neemt af, maar de oppervlakte neemt toe, zowel in het dagelijkse als niet-dagelijkse boodschappensegment. Er komen dus minder winkels, maar ze worden wel groter.

Ontwikkeling detailhandel in Osdorp, Nieuw-West en Amsterdam, 2008 en 2018 (bron: Monitor Detailhandel 2018)

		gebied	DX07 Osdorp	Nieuw-West	amsterdam
2018	vestigingen	dagelijks	48	157	1.612
		niet dagelijks	131	269	3.882
		totaal	179	426	5.494
2018	oppervlakte	dagelijks	11.133	38.132	278.506
		niet dagelijks	45.486	87.710	813.899
		totaal	56.619	125.842	1.092.405
2008-2018 (%)	vestigingen	dagelijks	-13	-5	3
		niet dagelijks	-14	-19	-14
		totaal	-14	-14	-10
2008-2018 (%)	oppervlakte	dagelijks	3	7	30
		niet dagelijks	11	0	4
		totaal	10	2	10

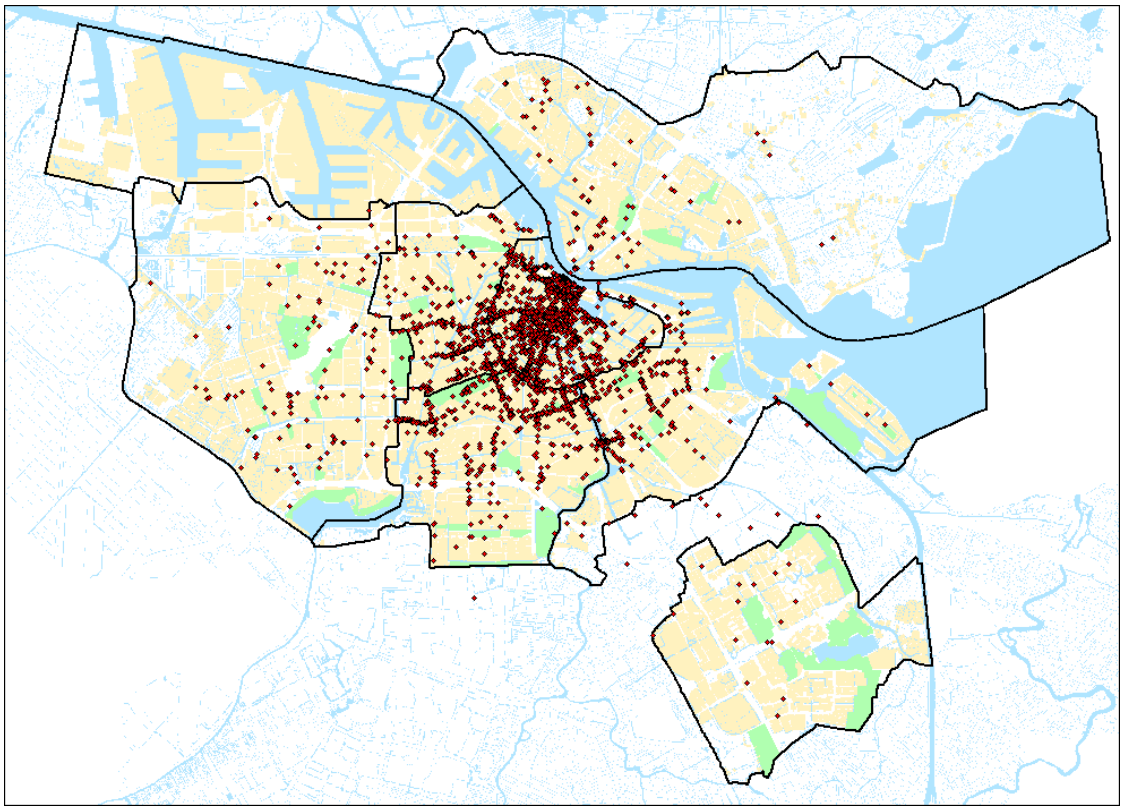
Openbare orde en veiligheid (Osdorp). Hierbij geldt hoe lager de score, hoe positiever de veiligheidsindex.

Veiligheidsindex	Osdorp	Nieuw-West	Amsterdam
2018	110	104	99
2016	118	111	104
2014	125	116	108

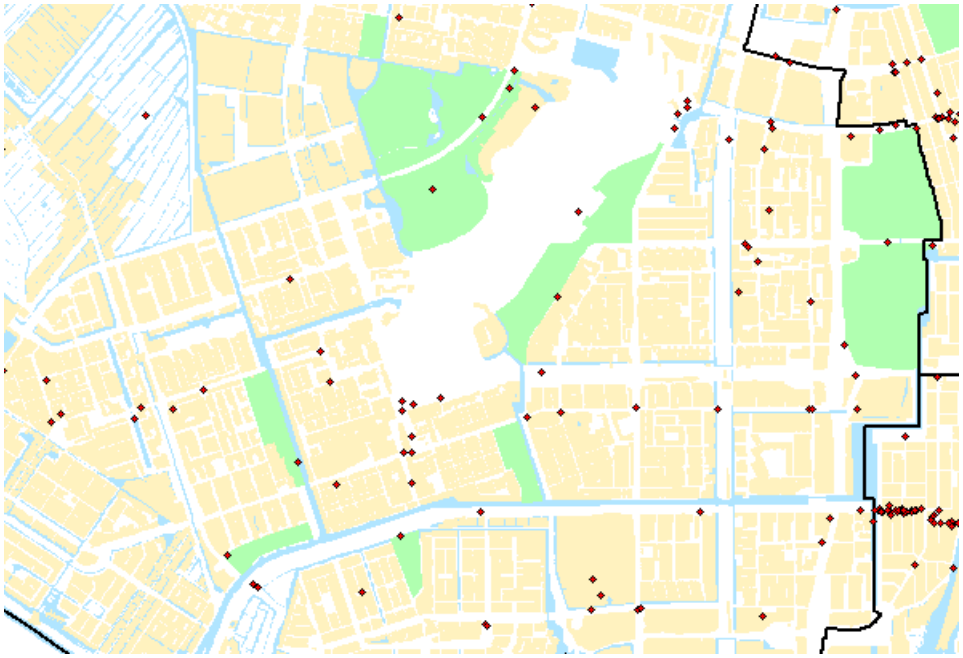
Verkeer meer en vaart weg:
Uit cijfers over de overlast van verkeersdrukte in de buurt van Meer en Vaart lijkt dit gemiddeld te zijn: 6,8 t.o.v. 6,9 (2017).Verder beschikken we op dit moment niet over data met betrekking tot de specifieke straat en nieuwe locatie.

Ervaren verkeersveiligheid
Uit de monitor *Ervaren verkeersveiligheid* weten we hier veilig fietsers zich voelen op verschillende plekken in de stad. Het meest genoemd worden de drukke doorgaande wegen en kruisingen in en om het Centrum, evenals de omgeving van de Dam en beide zijdes van het Centraal Station. Voor het eerst is dit jaar ook gevraagd door welke andere verkeersdeelnemers men zich onveilig voelt in het verkeer in Amsterdam als fietser. De deelnemers aan het onderzoek konden maximaal drie antwoorden kiezen, of aangeven zich niet onveilig te voelen in het verkeerd door andere verkeersdeelnemers, of het niet te weten.

Waar voelt u zich onveilig als fietser

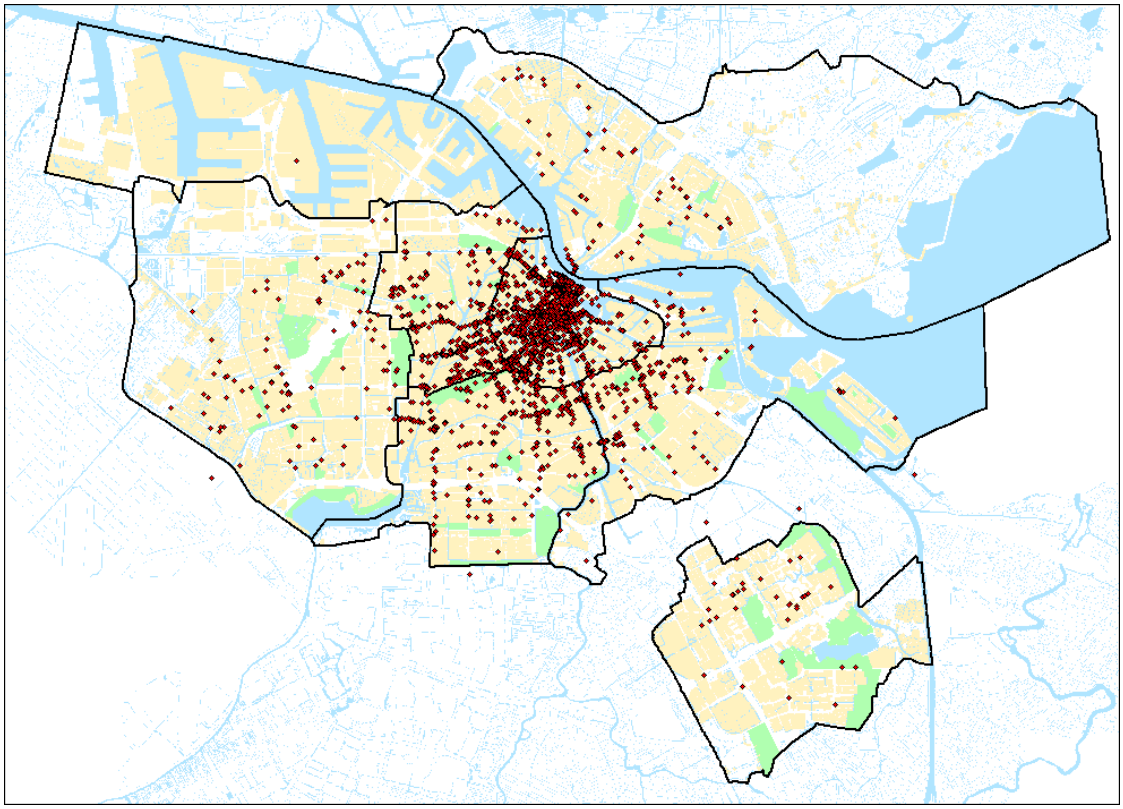


Als we voor fietsers inzoomen op het gebied rond de Meervaart zien we dat het gebied rond de Meervaart door relatief weinig fietsers als onveilig wordt aangemerkt.

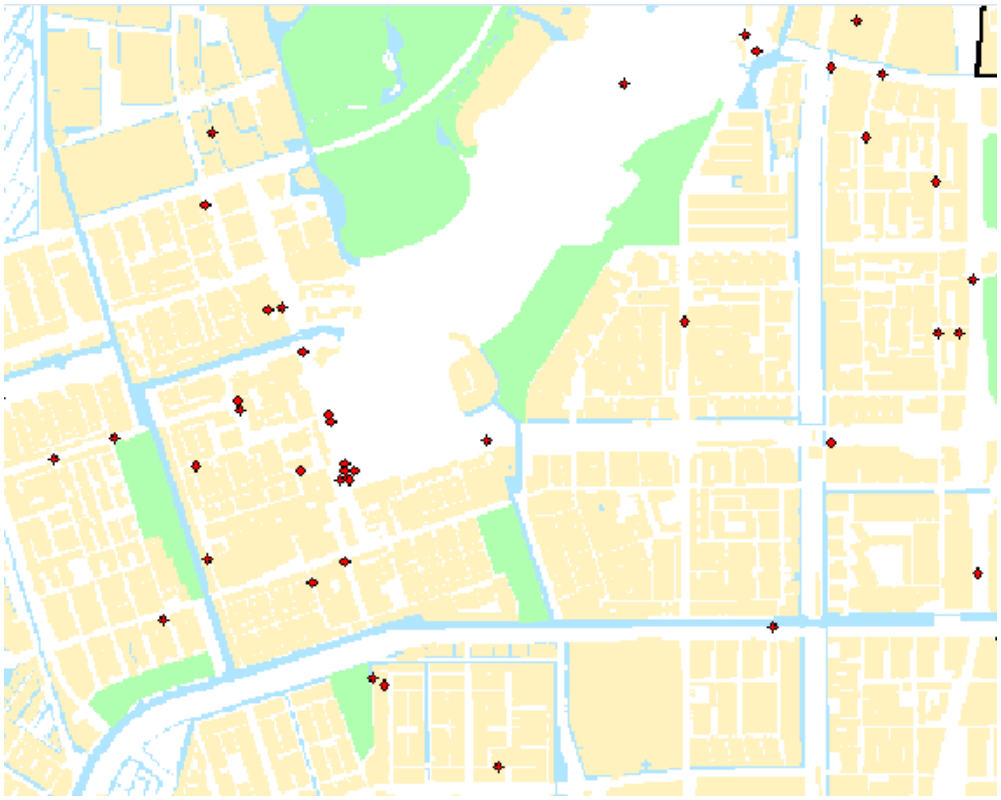


Ook voor andere vervoersmiddelen is gevraagd waar men zich in de stad onveilig voelt in het verkeer. De kaartjes met de genoemde locaties staan op de volgende pagina's.

Figuur 2.4 Waar voelt u zich onveilig in het verkeer als voetganger? (max. 3 antwoorden)



Ook hier zoomen we in op het gebied rond de Meervaart en het lijkt alsof het gebied tegenover de Meervaart bij de oversteekplaats wat vaker genoemd wordt als een gevaarlijke plek.



Suggesties van Amsterdammers om de verkeersveiligheid te verbeteren (voor de stad)
In onderzoek naar verkeersveiligheid is ook gevraagd naar suggesties van Amsterdammers om de verkeerlsveiligheid te verbeteren

De respondenten hebben een aantal suggesties gegeven ter verbetering van de verkeersveiligheid:
Eén van de respondenten stelt dat afgestapt moet worden van het idee dat er een hoofdnet van auto's en fietsers is. Er moet meer vanuit de voetganger gedacht worden. Zeker met vergrijzing komen er steeds meer mensen met een langzamere gang, dus zorg voor **voldoende oversteektijd**.
Een ander meent dat wanneer ten behoeve van het autoluw maken van gebieden **autoparkeerplaatsen opgeheven** worden, kan dat beste **bij kruispunten en zebra's** gedaan worden zodat het wederzijds overzichtelijker wordt: mensen in een rolstoel hebben beter zicht en worden beter gezien.
De respondenten menen dat de stad moet nadenken over heel veel **veilige voetgangersroutes**, met bijvoorbeeld zebra's van gevel tot gevel. Dat moet officieel al wel, maar gebeurt niet altijd. Rotterdam (in het kader van Agefriendly City project) is een goed voorbeeld: daar zijn in samenwerking met gebruikers 35 veilige voetgangersroutes gemaakt met onder andere brede stoepen, obstakelvrije stoepen en zebrapaden volgens de voorschriften.

In groepsgesprekken met mensen met een beperking (visueel, auditief of qua moniliteito zijn vaak kwesties naar voren gekomen die ook spelen voor mensen zonder beperkingen, zoals grote drukte op straat (toeristen, fietsers), wegopbrekingen, obstakels op de weg en wangedrag van medeweggebruikers (m.n. fietsers), maar voor mensen met beperkingen hebben deze zaken meer impact op hun verkeersveiligheid. De respondenten vinden dan ook dat er meer handhaving en

controle moet komen, bijvoorbeeld op fietsers die door rood rijden of niet stoppen voor een zebrapad en op obstakels op het voetpad. Daarnaast noemen zij vaak dat medeweggebruikers en medereizigers in het OV geen rekening met hen, mensen met beperkingen, houden. Opvallend is dat zij noemen dat medeweggebruikers steeds vaker lijken op mensen met een beperking; "ze horen niets omdat ze fietsen met een koptelefoon op", "ze kijken alleen maar op hun telefoon, waardoor ze blind zijn in het verkeer".
Daarnaast kwamen bij verschillende focusgroepen een aantal punten of suggesties naar voren die vooral voor mensen met een beperking van belang zijn:

- Tijdens de plannen voor herinrichting worden mensen met een beperking daarbij meestal wel betrokken of zijn er mensen die met hun belangen rekening houden. Tijdens de uitvoering gaat het echter vaak mis (de uitvoering wordt niet volgens de plannen gedaan), want daarop vindt geen controle plaats.
- Voor alle groepen is communicatie belangrijk, bijvoorbeeld in het OV of bij wegopbrekingen. Bijvoorbeeld, doven moeten communicatie in het OV kunnen zien op schermen en blinden moeten dat juist goed kunnen horen. Maar ook voor motorisch beperkten is goede communicatie, bijvoorbeeld bij wegafsluitingen, belangrijk.
- Voor met name visueel en motorisch beperkten is de inrichting van de openbare ruimte heel belangrijk: de openbare ruimte moet obstakelvrij zijn.
- Het OV is volgens respondenten uit verschillende groepen verslechterd: er moet meer overgestapt worden wat ook niet ten goede komt aan de ervaren verkeersveiligheid.
- Hoewel er cursussen worden gegeven aan het OV-personeel, werkt dit personeel niet altijd goed mee en houdt niet altijd goed rekening met mensen met beperkingen, waardoor respondenten soms moeilijk of geen gebruik kunnen maken van het reguliere OV.
- De huidige tendens van zelfstandigheid in verkeer (denk aan 'zebra's zijn schijnveiligheid', het afschaffen van zebra's en stoplichten, het invoeren van shared spaces zoals bij het Centraal Station) is voor mensen met fysieke beperkingen juist onwenselijk.