

# De Koningstraat

De mogelijkheden om de leefbaarheid te verbeteren



## Welkom onze huisregels

- 1 Volg aanwijzingen van het personeel op
- 2 Toegangscontrole met legitimatie mogelijk
- 3 Geen wapens of drugs
- 4 Geen ongewenste intimiteiten
- 5 Geen agressie of racisme
- 6 Geen hinderlijk gedrag
- 7 Kleed u correct
- 8 Geen eigen consumpties
- 9 Glaswerk moet binnen of op terras blijven
- 10 Geen overlast voor de burens

**<18** Geen alcohol

**Punt uit!** 

Deze huisregels zijn tot stand gekomen i.s.m. Koninklijke Horeca Nederland, de politie en de gemeente. De complete Huisregels kan iedereen inzien bij elk deelnemend horecabedrijf, vertelbaar aan het schiedje.

**Horeca NEDERLAND** **POLITIE**  

Café Klein Kras  
Café Helder  
Odeklonje  
Klein Mokum  
Niedus  
De Engel  
De Blaauwe Stoep  
De Bliksem  
't Ankertje  
Bonaire  
De Kroeg  
Tops/Spot  
Café de Pimpandoer  
Shalom  
Toetanchamon  
Snackbar Royal

Deze publicatie is tot stand gekomen in opdracht van de gemeente Den Helder..

© 2015 RCM-advies

[www.RCM-advies.nl](http://www.RCM-advies.nl)

Manuel J.J. López

**Met medewerking van**

Prof. Dr. Akkelies van Nes (VNS)

**Fotografie en illustraties**

Manuel López (RCM-advies), Akkelies van Nes (VNS)

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van RCM-advies, Paramaribostraat 34, 2585 GN Den Haag.

## Samenvatting

Op 1 september 2014, nam de gemeenteraad van Den Helder een motie aan waarin zij het college opdraagt onderzoek te laten uitvoeren naar de leefbaarheid op en om de Koningstraat en de mogelijkheden deze te verbeteren. Nu 1 jaar later is dit onderzoek afgerond en is duidelijk dat zowel feitelijk als voor wat betreft de beleving het niet goed is gesteld met de leefbaarheid en overlast op en om de Koningstraat in Den Helder.

Ondanks de genomen maatregelen, is het aantal door de politie geregistreerde meldingen (met uitzondering van een kleine dip in 2011) niet af- maar ook niet toegenomen. In de beleving van de bewoners en ondernemers (voornamelijk winkeliers en horeca-uitbaters op de Koningstraat) is er sprake van veel fysieke verloedering en sociale overlast van met name rondhangende 'randfiguren', drugsgebruikers en horeca(bezoekers. Ook zou er sprake zijn van verkeersoverlast, vooral op de Koningdwarsstraat waar een ruime meerderheid van de geënquêteerden meldt dat er sprake is van te hard rijden (85%), parkeeroverlast (76%) en agressief verkeersgedrag (62%). Bijna zeven van de tien respondenten (68%) geeft aan zich in de eigen woonomgeving soms of vaak onveilig te voelen. Het is hierbij opvallend dat hoe dichter men bij de Koningdwarsstraat woont of werkt, des te onveiliger men zich voelt. Gemiddeld waarderen de respondenten de leefbaarheid met een rapportcijfer 6,1 en de veiligheid met een 5,6, maar ook daarbij zijn grote verschillen te zien. Zo waarderen de bewoners van de 2<sup>e</sup> Vroonstraat de veiligheid in hun eigen woonbuurt met een 6<sup>+</sup>, terwijl de bewoners uit de Koningdwarsstraat de veiligheid gemiddeld een 5 geven.

Om inzicht te krijgen in de situationele factoren die van invloed zijn op de leefbaarheid en overlast op en om de Koningstraat is zowel een fysieke schouwing als een ruimtelijke analyse uitgevoerd. Deze analyses maken duidelijk dat er zowel voor wat betreft het ontwerp, de inrichting en het beheer verschillende verbetermogelijkheden zijn. Deze mogelijkheden liggen vooral op het vlak van de zichtbaarheid, attractiviteit en ruimtelijke structuur. In ruimtelijk opzicht is het gebied vooral geschikt voor wonen en minder geschikt voor winkel- en horeca-functies. De zichtbaarheid (en daarmee de mogelijkheid voor sociale controle) is beperkt en wordt op cruciale plekken negatief beïnvloed door de overvloedige aanwezigheid van rolluiken, dichtgeplakte ramen en blinde plinten. Het gebied en vooral de kern Koningstraat-Koningdwarsstraat-Hoogstraat (waar  $\frac{3}{4}$  van de geregistreerde overlastincidenten plaatsvinden) wordt teveel gekenmerkt door verpaupering, leegstand en de aanwezigheid van rondhangende randfiguren.

Om de leefbaarheid en sociale veiligheid op en om de Koningstraat te verbeteren zijn verschillende verbeterscenario's mogelijk. Deze scenario's hangen sterk samen met de politieke keuze of men de horeca- en winkelfunctie van de Koningstraat wil versterken of juist afstoten. In het eerste geval, is grootschalige herstructurering nodig waarbij zowel de ruimtelijke kwaliteiten als de inrichting van met name de Koningstraat en Koningdwarsstraat sterk worden verbeterd. In het tweede geval, kiest men ervoor juist de woonfunctie van het gebied te versterken en de winkel- en horeca-functies af te stoten c.q. te verleggen naar bijvoorbeeld de Spoorstraat en/of andere delen van de stad. Wat – ongeacht het gekozen scenario - wel belangrijk is, is dat de zichtbaarheid en identiteit van het gebied worden verbeterd. Op dit moment is het zicht vanuit de bebouwing op de openbare ruimte op teveel plekken te beperkt. Dit is vooral het geval in de Koningstraat en Koningdwarsstraat waar leegstand, beperkte openingstijden, rolluiken, dichtgeplakte winkelruiten en (andere) blinde muren de mogelijkheden voor natuurlijk toezicht nog verder beperken. Voor wat betreft de identiteit geldt dat het goed zal zijn om de attractiviteit van met name de Koningstraat en Koningdwarsstraat te verhogen en meer en betere (buurt)voorzieningen te scheppen voor kinderen en opgroeiende jeugd. Het onderzochte gebied kent twee plekken die de juiste ruimtelijke kwaliteiten hebben voor ontmoeting: het grasveld aan de noordelijke kop van de Koningstraat en het plein op de kruising Koningstraat en Koningdwarsstraat. De inrichting van deze twee plekken is echter weinig attractief en weinig functioneel. Door deze plekken in te richten als ontmoetingsplein waar buurtbewoners en passanten zich veilig en prettig voelen kan de attractiviteit van het gebied worden verbeterd en de sociale cohesie (die op dit moment opvallend laag is) worden versterkt. Ten aanzien van de coffeeshops, wordt geadviseerd om alle drie de coffeeshops te sluiten of (waar mogelijk) uit het gebied te plaatsen. Het draagvlak voor de coffeeshops onder de bewoners en ondernemers blijkt zeer laag te zijn en een groot deel van hen ziet de aanwezigheid van de coffeeshops dan ook als dé voornaamste factor voor de toegenomen overlast, verpaupering en leegstand. Ook vanuit de criminologie zijn er argumenten aan te dragen waarom de combinatie jeugd, (slechte) horeca en coffeeshops als onwenselijk wordt gezien. Het bij de buurtbewoners aanwezige beeld dat sluiting van de coffeeshops een belangrijke eerste stap is om het gebied te revitaliseren, wordt door de onderzoekers dan ook ondersteund.



## Inhoud

1. **Achtergrond**
  - 1.1 Aanleiding
  - 1.2 Doel en vraagstelling van het project
  - 1.3 Projectaanpak
  
2. **Problematiek**
  - 2.1 De omvang, ontwikkeling en spreiding van overlast- en leefbaarheidsproblemen
  - 2.2 De beleving van leefbaarheid en overlast
  - 2.3 Ruimtelijke en fysieke kwaliteiten
  
3. **Aanbevelingen**
  - 3.1 Wonen of uitgaan?
  - 3.2 Plekken voor ontmoeting
  - 3.3 Zichtbaarheid
  - 3.4 Attractiviteit
  - 3.5 Coffeeshops

Referenties

Vragenlijst

# 1. Achtergrond

## 1.1 Aanleiding

*De leefbaarheid in en om de Koningstraat is een onderwerp dat al ruim tien jaar de gemoederen in Den Helder bezighoudt.*

Zowel in de lokale media als in de gemeenteraad is de problematiek rondom de Koningstraat breed uitgemeten en is verslag gedaan van de door velen gevoelde problemen met betrekking tot overlast, leegstand en verpaupering. In het Noordhollands Dagblad stonden alarmerende koppen zoals 'Koningstraat Den Helder roert zich voor lijfsbehoud' (16 mei 2014) en 'Wonen bij Helderse Koningstraat kwellend' (13 augustus 2014). In deze artikelen komen ondernemers en bewoners van de Koningstraat aan het woord die spreken over verpaupering, toenemende leegstand en overlast die zouden zijn ontstaan mede door de concentratie van coffeeshops.

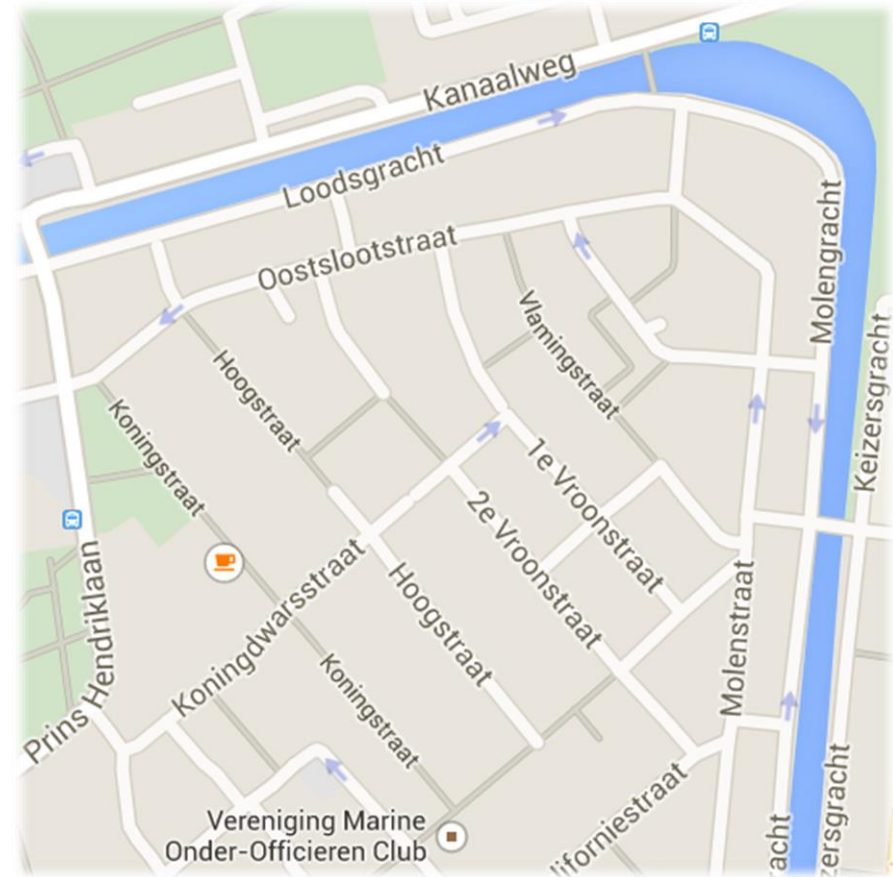
De gemeente zit ondertussen niet stil en heeft in het verlengde van haar Strategische Visie meerdere plannen voor het Stadshart ontwikkeld die (in samenhang) tot een betere leefbaarheid en meer economische vitaliteit moeten leiden. Het stadshart van Den Helder wordt de komende jaren opnieuw ingericht en er komt een verbinding tussen het stadshart en Willemsoord. Het winkelgebied krijgt hierbij een nieuwe

impuls, door de bestaande winkels te concentreren en nieuwe winkels toe te voegen. De bibliotheek krijgt een nieuwe plek en de schouwburg wordt verplaatst waardoor er ruimte ontstaat voor een stadspark. Julianaplein, Bernhardplein en Koningsplein worden aan elkaar gekoppeld tot één groot langgerekt groengebied dat een mooie wandelroute vormt tussen station en zeedijk. In de Spoorstraat – die direct aan de Koningstraat grenst – is in de eerste helft van 2009 de overkapping verwijderd waardoor de gevels van de panden weer in het zicht zijn gekomen. De gemeente stelde vervolgens samen met Zeestad een subsidie beschikbaar voor eigenaren die hun gevels wilden opknappen. Daarnaast heeft deze (voor het stadshart belangrijke) winkelstraat nieuwe feestverlichting gekregen en zijn boombakken geplaatst om de straat meer sfeer te geven. Ook de Koningstraat zal niet onveranderd blijven. Deze straat zal de komende jaren meer een woonfunctie krijgen wat inhoudt dat een deel van de horeca- en winkelvoorzieningen verplaatst of gesloten zal worden. Daarnaast heeft de gemeenteraad een particulier initiatief omarmt om naast pizzeria Costa Esmeralda een plein te ontwikkelen dat ruimte geeft voor terrasjes en zo een belangrijke ontmoetingsplaats moet worden voor jong en oud. Al deze ontwikkelingen zijn in lijn met de doelstelling van de gemeente Den Helder: *"Den Helder krijgt een levendig en veilig stadshart (inclusief Willemsoord) door te zorgen voor concentratie van stedelijke functies in het stadshart, een aantrekkelijk winkelcentrum met diversiteit*

en kwaliteit, goede en sociaal veilige horeca, kunst, cultuur en evenementen en een goed voorzieningenniveau." (Strategische Visie 2020, pg. 9).

Ondanks deze plannen, blijft de onrust bij bewoners en ondernemers bestaan. Ze vragen zich af of de plannen ook voor hun straat tot de nodige verbeteringen zullen leiden. Wordt het inderdaad veiliger en prettiger? En wat kan de gemeente doen om de veiligheid en leefbaarheid *nu* te verbeteren? Is het wellicht een idee om (een deel van) de coffeeshops te sluiten of naar een andere plek te verhuizen? Om op deze vragen antwoord te krijgen heeft de gemeenteraad besloten onderzoek te laten doen naar de leefbaarheid in de buurt van de Koningstraat en de mogelijkheden deze te verbeteren. Een van de opstellers van de motie tot het laten doen van dit onderzoek lichtte het besluit toe in het Noordhollands Dagblad van 24 september 2014: *"Er leeft onder bewoners veel onvrede. Er wordt gewezen naar de coffeeshops, maar misschien is er wel meer aan de hand. Om dat te weten te komen is onderzoek nodig."*

Figuur 1. Het onderzoeksgebied



## 1.2 Doel en vraagstelling van het project

*Op 24 oktober 2014, vond een gesprek plaats tussen Nico van de Bovenkamp (ambtenaar OO&V bij de gemeente Den Helder) en Manuel López (onderzoeker en adviseur, RCM-advies). Tijdens dit gesprek kwam de motie ter sprake waarin de gemeenteraad het college opdraagt onderzoek te laten uitvoeren naar de leefbaarheid op en om de Koningstraat en de mogelijkheden deze te verbeteren.<sup>1</sup>*

Volgens de motie wordt de leefbaarheid van de Koningstraat door een deel van de omwonenden c.q. belanghebbenden onverminderd als 'slecht' ervaren en zijn deze leefbaarheidsproblemen voor een groot deel te wijten aan de in deze straat gevestigde (3) coffeeshops. Daarnaast werd tijdens het gesprek duidelijk dat de leefbaarheidsproblemen vooral ook betrekking hebben op overlast dan wel de beleving van overlast en dat het onderzoek en de advisering zich in de eerste plaats dient te richten op situationele factoren oftewel factoren en maatregelen die betrekking hebben op het ontwerp en de inrichting van de bebouwde omgeving.

Dit leidde tot twee onderzoeksvragen en een nadere gebiedsafbakening.

### Onderzoeksvragen

1. HOE IS HET GESTELD MET DE LEEFBAARHEID EN OVERLAST ALSMEDE DE BELEVING DAARVAN OP EN OM DE KONINGSTRAAT IN DEN HELDER?
2. WELKE SITUATIONELE FACTOREN SPELEN HIERBIJ EEN ROL EN WELKE MAATREGELEN ZIJN GEWENST OM DE LEEFBAARHEID EN SOCIALE VEILIGHEID OP EN OM DE KONINGSTRAAT TE VERBETEREN?

### Gebiedsafbakening:

2<sup>e</sup> Vroonstraat, Hoogdwarsstraat, Hoogstraat, Koningdwarsstraat, Koningstraat, Plantsoenstraat, Prins Hendriklaan, Prinsenstraat, Stationsstraat

<sup>1</sup> Motie 'Vreemd aan de orde van de dag', gemeenteraad van Den Helder 1 september 2014.



## 1.3 Projectaanpak

*Het project is zowel gericht op het verkrijgen van beter zicht op de aard en omvang van de leefbaarheid- en overlastproblemen op en rond de Koningstraat (onderzoeksvraag 1) als het formuleren van een adequate aanpak (onderzoeksvraag 2). Om deze reden is gekozen voor een gefaseerde projectaanpak en de inzet van verschillende onderzoeksinstrumenten. Door de gemeente een centrale rol in het project te geven, ontstaat niet alleen een beter inzicht in de problematiek maar ook een advies dat aangeeft wat zowel wenselijk als uitvoerbaar is.*

### Onderzoek en analyse

Om inzicht te krijgen in de precieze aard en omvang van de problematiek, zijn er vijf verschillende onderzoeksinstrumenten ingezet. Deze instrumenten richten zich zowel op de beleving van leefbaarheid en overlast (enquête), de daadwerkelijke omvang van de overlast- en leefbaarheidsproblemen (analyse politiegegevens & participerende observaties) als de oorzaken die samenhangen met de fysieke kenmerken (wijkshouw) en stedenbouwkundige kwaliteiten (ruimtelijke analyse) van de Koningstraat en haar directe omgeving.

1. Allereerst is er een **enquête** uitgevoerd onder de bewoners en ondernemers van het onderzoeksgebied. In deze enquête zijn vragen gesteld over de leefbaarheid en overlastbeleving op en rond de Koningstraat, de veiligheidsbeleving en de bekendheid en waardering van de respondenten voor de door de gemeente en partners ontwikkelde ideeën over toekomstige ontwikkelingen.
2. De enquête geeft inzicht in de beleving van de betrokkenen van de leefbaarheid, overlast en veiligheid in en om de Koningstraat en hun waardering voor de plannen en inspanningen van de gemeente. Om ook inzicht te krijgen in de daadwerkelijke omvang van de overlast- en leefbaarheidsproblemen in de Koningstraat zijn **politiegegevens** opgevraagd en geanalyseerd. Deze politiegegevens geven inzicht in de omvang en aard van de overlastmeldingen alsmede de straten en plekken waar deze zich concentreren.
3. Om de problematiek ook 'van binnenuit' te leren kennen, heeft de onderzoeker het gebied een tiental keren bezocht en verbleef hij twee dagen in de Koningstraat om daar onopvallend het dag- en nachtleven te observeren. Dit door middel van **participerende observaties** (in de openbare ruimte en in de horecagelegenheden) en informele interviews met de uitbaters en bezoekers van het gebied. Daarnaast heeft de onderzoeker twee dagdelen meegelopen met de in het gebied actieve buitengewoon opsporingsambtenaar en wijkagent.

4. Het vierde onderzoekinstrument dat is ingezet is de **buurtschouw**; een rondgang door de Koningstraat en haar directe omgeving op verschillende momenten van de dag waarbij fysieke sporen van mogelijke bedreigingen of risico's zijn gesignaleerd. In de schouw is de fysieke staat van het onderzoeksgebied geïnspecteerd en vond een observatie plaats van de situationele factoren zichtbaarheid, eenduidigheid, toegankelijkheid en aantrekkelijkheid (het ZETA-principe). Daarnaast is het gebruik (bedoeld en onbedoeld) waargenomen: hoe wordt het gebied gebruikt, wie zijn er, wat wordt er gedaan?
5. De buurtschouw geeft inzicht in de fysieke eigenschappen van de Koningstraat, maar gaat voorbij aan het hogere schaalniveau oftewel de stedenbouwkundige eigenschappen van het gebied. Omdat juist deze kwaliteiten een grote invloed hebben op de leefbaarheid en vitaliteit van een gebied, is ook een **ruimtelijke analyse** uitgevoerd van de stad Den Helder als geheel en de Koningstraat en haar omgeving in het bijzonder. Op deze wijze ontstaat inzicht in de ruimtelijke kwaliteiten van de Koningstraat en de potenties voor veiligheid, vitaal straatleven (sociale controle en kansen voor ontmoeting) en economische bedrijvigheid.

## Presentatie van tussentijdse bevindingen

Het onderzoek leidt tot een groot aantal gegevens en een voorlopige beantwoording van de onderzoeksvragen. De vraag is nu in hoeverre deze bevindingen herkenbaar zijn bij de opdrachtgever. Welke inzichten zijn nieuw en waar kijkt men van op? Wellicht zijn er aspecten waar de onderzoekers nog geen weet van hebben en leiden de onderzoeksbevindingen ook bij hen tot vragen waar de opdrachtgever of iemand anders antwoord op kan geven. Om deze informatie uit te wisselen, is een presentatie gegeven van de tussentijdse bevindingen aan vertegenwoordigers van de gemeentelijke afdelingen Openbare Orde & Veiligheid' en 'Ruimte en Economie'. Nadat consensus was ontstaan over de bevindingen en de interpretatie, is de volgende stap gezet en gingen de onderzoekers samen met de aanwezigen op zoek naar oplossingsrichtingen.

## Advisering en rapportage

De aanvullende informatie, suggesties en aanwijzingen die tijdens de presentatie zijn verzameld, zijn door de onderzoekers meegenomen en verwerkt in de analyse. Een samenvatting van de bevindingen, de resultaten van de analyse en de daaruit voortvloeiende adviezen zijn vervolgens gepresenteerd aan de Burgemeester van Den Helder en de Wethouder Stadsontwikkeling. Toen ook zij waren geïnformeerd over de uitvoering en uitkomsten van het onderzoek, is de rapportage afgerond en opgeleverd.

## 2. Problematiek

### 2.1 De omvang, ontwikkeling en spreiding van overlast- en leefbaarheidsproblemen

*Om inzicht te krijgen in de daadwerkelijke omvang van de overlast- en leefbaarheidsproblemen in en om de Koningstraat, zijn cijfers geanalyseerd van bij de politie gemelde incidenten overlast voor de periode 2010 t/m 2014.*

Bij de keuze van de incidenttypen is gekozen voor de klassieke vormen van overlast zoals die door de politie doorgaans worden geregistreerd én een aantal andere zaken die iets zeggen over vernielingen en overige leefbaarheidsproblemen in en om de Koningstraat (zie tabel 1). Voor wat betreft de variabelen is per geregistreerd incident een overzicht gekregen van incidenttype, incidentcode, straatnaam, postcode, pleegdatum (begin & eind), pleegtijd (begin & eind), datum kennisname en X- en Y-coördinaten.

Tabel 1. Geanalyseerde politiegegevens

	Incidenttypen + incidentcodes
Overlast	Overlast door overspannen/verward persoon (E33) Overlast Jeugd (E35) Verkeersoverlast: Parkeerproblemen (D73) + Verkeersstremming (D74) Geluidsoverlast (M22) Burengerucht: Burenruzie (E12) + Huiselijke twist (E13) Drugs/drankoverlast (E38)
Vernieling	Vernieling van/aan auto (C10) Vandalisme/baldadigheid (C50) Vernieling overig (C40)
Overige Leefbaarheidsproblemen	Brand(stichting): Brand (E31) + Brandstichting (F13) Afsteken vuurwerk (M131)

## Ontwikkeling

De politiecijfers laten zien dat het aantal door de politie geregistreerde meldingen van overlast, vernieling en overige leefbaarheidsproblemen op en om de Koningstraat de afgelopen 5 jaar vrij stabiel is gebleven. Dit geldt zowel voor het gebied als geheel als voor de kern Koningstraat/Koningdwardsstraat/Hoogstraat. In het gehele gebied lag het aantal geregistreerde meldingen in 2010 t/m 2014 tussen de 94 en 103 per jaar. De enige uitzondering op dit stabiele beeld vormt het jaar 2011. In dat jaar werd een aanvang gemaakt met een pakket overlastgerichte maatregelen en daalde het aantal meldingen tijdelijk naar 88.

*Tabel 2. Aantal incidenten per categorie en per jaar*

	Pleegjaar					Totaal
	2010	2011	2012	2013	2014	
Overlast	66	54	73	68	73	334
Vernieling	30	30	21	21	17	119
Overig	7	4	3	5	4	23
Totaal	103	88	97	94	94	476

*Tabel 3. Aantal overlastmeldingen per straat en per jaar*

	Pleegjaar					Totaal
	2010	2011	2012	2013	2014	
Hoogstraat	18	22	19	13	20	92
Koningdwardsstr	30	22	25	23	27	127
Koningstraat	27	26	31	34	29	147
Overige straten	28	18	22	24	18	110
Totaal	103	88	97	94	94	476

Wanneer niet alleen naar de totalen wordt gekeken, maar ook naar de afzonderlijke incidenttypen dan valt wel op dat het aantal meldingen van overlast door jeugd in de Koningstraat/Koningdwardsstraat-/Hoogstraat de afgelopen 5 jaar is afgenomen, terwijl het aantal meldingen van drugs- en drankoverlast in deze zelfde drie straten juist is toegenomen.

Tabel 4. Aantal overlastmeldingen per incidentsoort en per jaar  
(Koningstraat, Koningdwarsstraat en Hoogstraat)

	Pleegjaar					Totaal
	2010	2011	2012	2013	2014	
Afsteken Vuurwerk	5	2	2	3	2	14
Brand (Geen Brandstichting)	1	0	0	0	0	1
Brandstichting	1	0	0	2	0	3
Burenruzie (Zonder Gevolgen)	2	2	1	0	0	5
Geluidshinder Overig	4	13	18	7	17	59
Huiselijke Twist (Zonder Gevolgen)	1	1	1	1	0	4
<b>Melding Overlast Jeugd</b>	<b>14</b>	<b>11</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>46</b>
Overlast Door Verward Persoon	3	6	5	8	5	27
<b>Overlast i.v.m. Alcohol/ Drugs</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>17</b>	<b>13</b>	<b>27</b>	<b>63</b>
Parkeerproblemen	22	10	10	12	9	63
Vandalisme/Baldadigheid	3	6	0	1	1	11
Verkeersstremming	1	2	0	0	0	3
Vernieling Overige Objecten	6	9	9	14	8	46
Vernieling van/aan Auto	7	7	3	2	2	21
Totaal	75	70	75	70	76	366

## Spreiding

Ruim driekwart van de geregistreerde meldingen vond plaats in drie van de negen straten: de Koningstraat (31%), Koningdwarsstraat (27%) en Hoogstraat (19%). Ook deze percentages zijn de afgelopen 5 jaar vrij stabiel gebleven. Qua aantal varieerden het aantal meldingen in de Koningstraat, Koningdwarsstraat en Hoogstraat in de periode 2010 t/m 2014 tussen de 70 en 76 per jaar.

Voor wat betreft de incidenttypen, valt op dat de Koningstraat, Koningdwarsstraat en Hoogstraat vooral te kampen hebben met drugs/drank- en jeugdoverlast, terwijl er in de overige zes straten meer meldingen zijn van parkeerproblemen en vernielingen van en aan personenauto's.

## 2.2 De beleving van leefbaarheid en overlast

*Naast de overlast- en leefbaarheidsproblemen zoals die door de politie zijn geregistreerd, is er ook nog de beleving van leefbaarheid en overlast. Om daar inzicht in te krijgen, is een enquête uitgezet onder de bewoners en ondernemers van het onderzoeksgebied. In deze enquête zijn vragen gesteld over de mate waarin bewoners en ondernemers de leefbaarheid in hun buurt waarderen, de aard en omvang van de door hen beleefde overlast, de mate waarin ze zich in de eigen (woon)buurt veilig voelen en hun mening en ideeën over hoe de leefbaarheid op en om de Koningstraat kan worden verbeterd.*

### Respons

In totaal zijn er 336 enquêtes uitgezet, wat overeenkomt met de gehele populatie oftewel alle huishoudens en ondernemers. De respons op deze enquête bedroeg 99 (29,5%). Dit betekent dat de foutmarge bij een betrouwbaarheidsniveau van 95% uitkomt op 8,28%. Van de 99 respondenten zijn 82 personen bewoner en 14 personen ondernemer in en om de Koningstraat. Drie respondenten geven aan in dit gebied zowel bewoner als ondernemer te zijn.

## Leefbaarheid

Om inzicht te krijgen in hoe de bewoners en ondernemers de leefbaarheid op en om de Koningstraat waarderen, zijn allereerst vijf stellingen aan de respondenten voorgelegd over fysieke collectieve voorzieningen in de buurt. Deze stellingen luiden: in de buurt zijn de wegen en paden goed onderhouden; perken, plantsoenen en parken zijn goed onderhouden; buiten is het goed verlicht; er zijn goede speelplekken voor kinderen; er zijn goede voorzieningen voor jongeren. Bij elke stelling is aan de respondenten gevraagd in hoeverre ze het met de uitspraken eens of oneens zijn. Hierbij kon een keuze worden gemaakt tussen 'helemaal mee eens', 'mee eens', 'niet mee eens en niet mee oneens', 'mee oneens', 'helemaal mee oneens' en 'geen antwoord' (zie bijlage voor de complete vragenlijst).

Uit de antwoorden van de respondenten blijkt dat de bewoners en ondernemers van de Koningstraat e.o. in het algemeen niet erg tevreden zijn over de fysieke voorzieningen in de buurt. De stelling 'in de buurt is het buiten goed verlicht' heeft de grootste instemming: de meerderheid van de respondenten (61 procent) is het hiermee eens of helemaal eens. Ongeveer de helft van de respondenten (49 procent) is van mening dat de parken, plantsoenen en parken in de buurt goed zijn onderhouden en iets meer dan één derde (35%) vindt dat de wegen, paden en pleintjes goed zijn onderhouden. Dat er goede speelplekken voor kinderen zijn, vindt slechts 39 procent van de respondenten. Iets meer dan één op de vijf respondenten (21 procent) is het eens of helemaal eens met de stelling dat er goede voorzieningen voor

jongeren zijn. Al deze percentages liggen fors lager dan het landelijk gemiddelde.<sup>2</sup>

*Tabel 5. Oordeel over fysieke voorzieningen in de woonbuurt (% (helemaal) eens)*

	Koningstraat e.o.	Nederland
1. In de buurt zijn de wegen, paden en pleintjes goed onderhouden.	35	69
2. In de buurt zijn perken, plantsoenen en parken goed onderhouden.	49	68
3. In de buurt is het buiten goed verlicht.	61	78
4. In de buurt zijn goede speelplekken voor kinderen.	39	62
5. In de buurt zijn goede voorzieningen voor jongeren.	21	25

Naast de aanwezigheid van diverse fysieke voorzieningen speelt ook de sociale cohesie een belangrijke rol bij hoe burgers de leefbaarheid van hun (woon)buurt ervaren. Het gaat daarbij om de mate waarin bewoners en ondernemers vinden dat zij zelf en anderen betrokken zijn bij hun buurt. Om hier inzicht in te krijgen is in de enquête zestal stellingen opgenomen over sociale cohesie. Ook hierbij konden de respondenten aangeven in hoeverre zij het met de stellingen helemaal eens, eens, niet eens en niet oneens, oneens of helemaal oneens zijn.

<sup>2</sup> Omdat een groot deel van de vragen zijn overgenomen uit de Veiligheidsmonitor is het mogelijk een vergelijking te maken met (de rest van) Nederland. Deze vergelijking is opgenomen in deze rapportage zodat er enige referentie is ten aanzien van de uitkomsten van de gehouden enquête.

Meer dan helft van de respondenten (58 procent) is het eens of helemaal eens met de stelling 'Ik ben tevreden over de bevolkingssamenstelling in deze buurt'. Precies de helft (50 procent) is tevreden over de bevolkingssamenstelling in de buurt. Met de stelling 'Ik voel me thuis bij de mensen die in deze buurt wonen' is iets meer dan vier op de tien respondenten (41 procent) het eens. Iets minder dan één derde van de bewoners en ondernemers (32 procent) onderschrijft de (negatief geformuleerde) uitspraak 'De mensen in deze buurt kennen elkaar nauwelijks' en is iets meer dan een kwart (23 procent) is het eens of helemaal eens met de stellingen 'Ik woon in een gezellige buurt waar mensen elkaar helpen en dingen samen doen' en 'Ik heb veel contact met buurtbewoners'. Ook deze percentages zijn een stuk ongunstiger dan de landelijk gemiddelden.

Tabel 6. Sociale cohesie in de woonbuurt (% (helemaal) eens)

	Koningstraat e.o.	Nederland
1. De mensen in de buurt kennen elkaar nauwelijks.	32	25
2. De mensen in de buurt gaan op een prettige manier met elkaar om.	58	70
3. Ik woon in een gezellige buurt waar mensen elkaar helpen en dingen samen doen.	23	43
4. Ik voel me thuis bij de mensen die in de buurt wonen.	41	60
5. Ik heb veel contact met buurtbewoners.	23	37
6. Ik ben tevreden over de bevolkingssamenstelling in de buurt.	50	68

Over wat bewoners en ondernemers in het algemeen van hun buurt vinden, zijn twee vragen gesteld. Allereerst is gevraagd hoe hun buurt zich naar de mening van de respondenten in het afgelopen jaar heeft ontwikkeld. Daarnaast is gevraagd om door middel van een rapportcijfer aan te geven hoe prettig men het vindt om in deze buurt te wonen en/of te werken.

Het overgrote deel (62 procent) vindt dat hun buurt gelijk is gebleven. Zestien procent van de bewoners en ondernemers vindt dat de buurt vooruit is gegaan en iets groter percentage (23 procent) is van mening dat er juist sprake is van een achteruitgang.

### Rapportcijfer leefbaarheid

De geënquêteerde bewoners en ondernemers is gevraagd om door middel van een rapportcijfer van 1 tot en met 10 aan te geven hoe prettig zij het vinden om in deze buurt te wonen en/of te werken. Gemiddeld waarderen de respondenten de leefbaarheid met een 6,1. Deze waardering verschilt sterk per straat. Zo geven de bewoners van de 2<sup>e</sup> Vroonstraat de leefbaarheid van hun buurt een 7,1, terwijl de bewoners in de Hoogstraat, Koningstraat en Koningdwarsstraat de leefbaarheid respectievelijk met een 6,3, een 5,4 en een 5,5 waarderen.



## Overlast

Naast leefbaarheid zijn er ook vragen gesteld over door de bewoners en ondernemers ervaren problemen in en om de Koningstraat. Voor 13 problemen is gevraagd of die volgens de respondenten in hun eigen buurt vaak, soms of (bijna) nooit voorkomen. Deze buurtproblemen kunnen in een aantal subgroepen worden onderscheiden, zoals fysieke verloedering, sociale overlast, overlast van vermogensdelicten en verkeersoverlast. De mate waarin dergelijke problemen in de buurt worden ervaren kan een rol spelen bij de onveiligheidsgevoelens van burgers.

### *Fysieke verloedering*

Een van de problemen waar binnenstedelijke gebieden mee te maken kunnen hebben betreft de mate van (fysieke) verloedering in de buurt. Hierbij worden doorgaans vier verschillende vormen onderscheiden: bekladding van muren en gebouwen, rommel op straat, hondenpoep en vernieling van telefooncellen, bus- of tramhokjes.

Rommel op straat en hondenpoep zijn de meest genoemde vormen van fysieke verloedering op en om de Koningstraat. Bijna negen op de tien (89 procent) van de bewoners en ondernemers noemt hondenpoep als veelvoorkomend buurtprobleem. Tachtig procent van de respondenten geeft aan (veel) overlast te ervaren van rommel op straat. Meer dan de helft van de respondenten (58 procent) noemt bekladding van muren of gebouwen een vaak voorkomend probleem rond verloedering. Veertig procent geeft aan last te hebben van vernieling

van straatmeubilair. Ook deze percentages zijn weer fors hoger dan de landelijke gemiddelden.

### *Sociale overlast*

In de enquête is ook gevraagd naar zes vormen van overlast in de buurt die in meer of mindere mate als bedreigend kunnen worden ervaren. Het gaat daarbij om overlast door 'dronken mensen op straat', 'drugsgebruik of drugshandel, bijvoorbeeld op straat of in coffeeshops', 'overlast door buurtbewoners', 'mensen die op straat worden lastiggevallen', 'rondhangende jongeren' en 'hinder van horecagelegenheden'.

*Tabel 7. Buurtproblemen: sociale overlast (% 'komt weleens voor')*

	Koningstraat e.o.	Nederland
1. Dronken mensen op straat	75	27
2. Drugsgebruik of drugshandel, bijvoorbeeld op straat of in coffeeshops'	91	24
3. Overlast door buurtbewoners	38	29
4. Mensen die op straat worden lastiggevallen	34	14
5. Rondhangende jongeren	76	39
6. Hinder van horecagelegenheden.	50	--

Overlast door drugsgebruik of drugshandel is naar verhouding de meest gesignaleerde vorm van bedreigende overlast in en om de Koningstraat. Meer dan negen van de tien respondenten (91 procent) geeft aan dat dit weleens in hun buurt voorkomt. Rondhangende jongeren en dronken mensen op straat worden door driekwart van de respondenten (76 respectievelijk 75 procent) als bronnen van sociale overlast genoemd. Precies de helft (50 procent) van de respondenten zegt weleens hinder te ondervinden van horecagelegenheden. Daarna volgen overlast door buurtbewoners (38 procent) en lastig vallen van mensen op straat (34 procent).

### *Verkeersoverlast*

Ook geven veel respondenten aan dat ze te lijden hebben onder verkeersoverlast. Dit geldt vooral voor de bewoners van de Koningdwarsstraat die in het 'vrije tekstveld' in de enquête in grote getalen aangeven last te hebben van coffeeshopbezoekers die bij hen in de straat voor verkeersproblemen zorgen.

Parkeerverlast wordt door bijna zeven op de tien respondenten (69 procent) genoemd als voorkomend buurtprobleem. Bijna evenveel mensen (68 procent) noemt te hard rijden. Iets minder dan de helft van de respondenten (48 procent) vindt dat agressief verkeersgedrag weleens voorkomt. In de Koningdwarsstraat is de ervaren verkeersoverlast het hoogst. Daar noemt 85 procent te hard rijden, 76 agressief verkeersgedrag en 62 procent parkeerproblemen als bronnen van verkeersoverlast.

*Tabel 8. Buurtproblemen: verkeersoverlast (% 'komt weleens voor')*

	Koningstraat e.o.	Koningdwarsstr.	Nederland
1. Te hard rijden	68	85	71
2. Parkeerproblemen	69	76	49
3. Agressief verkeersgedrag	48	62	30

## Veiligheidsbeleving

Om inzicht te krijgen in de veiligheidsbeleving van de bewoners en ondernemers in en om de Koningstraat, is in de enquête aandacht besteed aan de frequentie waarin de respondenten zich in de eigen buurt al dan niet onveilig voelen alsmede hun inschatting van de omvang en ontwikkeling van de criminaliteit. Daarnaast is de respondenten gevraagd om de veiligheid in en om de Koningstraat uit te drukken in een rapportcijfer.

### *Onveiligheidsgevoelens*

Gemiddeld voelt 18 procent van de Nederlanders zich weleens onveilig in de eigen woonbuurt (CBS 2015). In het onderzoeksgebied voelt meer dan de helft van de respondenten (56 procent) zich wel eens onveilig in de eigen buurt. Twaalf procent voelt zich er vaak onveilig.

Deze percentages verschillen nogal van straat tot straat. In de Koningdwarsstraat voelt 86 procent zich soms of vaak onveilig in de eigen (woon)buurt; in de Koningstraat 60 procent en in de Hoogstraat 53 procent. De bewoners van de 2<sup>e</sup> Vroonstraat voelen zich het meest veilig. In die straat voelt 39 procent van de respondenten zich soms onveilig en geen enkele respondent (nul procent) uit de 2<sup>e</sup> Vroonstraat geeft aan zich in de eigen woonbuurt vaak onveilig te voelen. Het lijkt erop dat hoe dichter men bij de Koningdwarsstraat woont des te onveilig men zich voelt.

### *Inschatting omvang en ontwikkeling van criminaliteit*

Meer dan de helft van de respondenten (56 procent) is van mening dat er veel criminaliteit plaatsvindt in de eigen buurt. Een kleinere groep (39 procent) heeft het idee dat er weinig criminaliteit is en 4 procent dat er geen criminaliteit plaatsvindt in en om de Koningstraat.

Voor wat betreft de ontwikkeling valt op dat er iets meer respondenten zijn die de indruk hebben dat de criminaliteit in en om de Koningstraat de afgelopen 12 maanden is afgenomen (18 procent) dan respondenten die denken dat dit is toegenomen (14 procent). De meerderheid (64 procent) vindt echter dat de criminaliteit gelijk is gebleven.

### *Rapportcijfer veiligheid*

Gemiddeld geven de respondenten de veiligheid in en om de Koningstraat een 5,6. Ook hierbij geldt weer dat de respondenten uit de 2<sup>e</sup> Vroonstraat de veiligheid met een hoger cijfer waarderen (6,3), dan de respondenten uit de Hoogstraat (5,8), Koningstraat (5,6) en Koningdwarsstraat (5,0).

## Ideeën over toekomstige ontwikkelingen

De gemeente heeft meerdere plannen ontwikkeld die (in samenhang) tot een betere leefbaarheid en meer economische vitaliteit moeten leiden.

- Het stadshart van Den Helder wordt de komende jaren opnieuw ingericht en er komt een verbinding tussen het stadshart en Willemsoord. Het winkelgebied krijgt hierbij een nieuwe impuls, door de bestaande winkels te concentreren en nieuwe winkels toe te voegen.
- De bibliotheek krijgt een nieuwe plek en de schouwburg wordt verplaatst waardoor er ruimte ontstaat voor een stadspark. Julianaplein, Bernhardplein en Koningsplein worden aan elkaar gekoppeld tot één groot langgerekt groengebied dat een mooie wandelroute vormt tussen station en zeedijk.
- In de Spoorstraat is in de eerste helft van 2009 de overkapping verwijderd waardoor de gevels van de panden weer in het zicht zijn gekomen. De gemeente stelde vervolgens samen met Zeestad een subsidie beschikbaar voor eigenaren die hun gevels wilden opknappen. Daarnaast heeft deze winkelstraat nieuwe feestverlichting gekregen en zijn boombakken geplaatst om de straat meer sfeer te geven.
- Daarnaast heeft de gemeenteraad een particulier initiatief omarmt om naast pizzeria Costa Esmeralda een plein te ontwikkelen dat ruimte geeft voor terrasjes en zo een belangrijke ontmoetingsplaats moet worden voor jong en oud.

Om na te gaan wat de bewoners en ondernemers van deze plannen vinden, is allereerst aan de respondenten gevraagd of ze al dan niet van deze ontwikkelingen hebben gehoord en hoe ze deze waarderen. Tot slot, is hen de (open) vraag gesteld of ze nog andere ideeën hebben die de leefbaarheid op en om de Koningstraat verder kunnen verbeteren of zijn er andere dingen die ze hierover nog graag kwijt willen.

De geënquêteerde bewoners en ondernemers zijn goed bekend met de plannen van de gemeente om de leefbaarheid in het stadshart te verbeteren. Meer dan negen op de tien respondenten (93 procent) heeft al eens eerder gehoord over de plannen om het stadshart van Den Helder opnieuw in te richten. Ook heeft een ruime meerderheid al eerder gehoord over de plannen voor het opknappen van de Spoorstraat (85 procent) en het particulier initiatief voor een plein naast pizzeria Costa Esmeralda (84 procent). Het minst zijn de respondenten bekend met het plan voor een stadspark en nieuwe wandelroute tussen het station en de zeedijk (79 procent).

In het algemeen zijn de bewoners en ondernemers van de Koningstraat e.o. positief tot zeer positief over de door de gemeente ontwikkelde plannen. Vooral het plan voor het opknappen van de Spoorstraat oogst de meeste waardering aangezien meer dan negen op de tien respondenten (91 procent) dit een goed of heel goed plan noemt. Ook de plannen voor een nieuwe inrichting van het stadshart en het stadspark wordt door veel respondenten als goed of heel goed gezien (87 respectievelijk 86 procent). De minste waardering oogst het particulier initiatief om naast Costa Esmeralda een horecaplein te ontwikkelen. Dit plan wordt door 70 procent van de respondenten als (heel) goed gewaardeerd, maar er is ook een belangrijke groep die dit plan slecht (10 procent) of heel slecht (6 procent) vindt.

In het algemeen zijn de bewoners en ondernemers van de Koningstraat e.o. positief tot zeer positief over de door de gemeente ontwikkelde plannen.

Tabel 9. Waardering voor toekomstige ontwikkelingen (%)<sup>3</sup>

	Heel goed	Goed	Niet goed en niet slecht	Slecht	Heel slecht
1. Nieuwe inrichting van het Stadshart	40	47	8	4	0
2. Stadspark en nieuwe wandelroute tussen station en zeedijk	42	45	9	5	0
3. Opknappen van de Spoorstraat	53	39	8	1	0
4. Particulier initiatief voor een plein naast Costa Esmeralda	44	26	14	10	6

<sup>3</sup> Aangezien het hier afgeronde percentages betreft, is het totaal van de rijen niet altijd precies 100%.

## 2.3 Ruimtelijke en fysieke kwaliteiten

*De manier waarop de gebouwde omgeving is vormgegeven beïnvloedt de leefbaarheid, veiligheid en de veiligheidsbeleving van mensen. Op goed ontworpen, gebouwde en beheerde plekken is het praktisch onmogelijk om overlast te veroorzaken of delicten te plegen, terwijl andere plekken criminaliteit als het ware uitlokken. Om deze reden, heeft het college van B&W bij de opdrachtverlening nadrukkelijk aangegeven dat het onderzoek en de advisering zich in de eerste plaats dient te richten op situationele factoren oftewel factoren en maatregelen die betrekking hebben op het ontwerp en de inrichting van de Koningstraat e.o. In dit hoofdstuk wordt daarom stil gestaan bij de ruimtelijke en fysieke kwaliteiten van dit gebied. Hoe staat het op dit moment met het ontwerp en beheer van de Koningstraat e.o. en welke factoren in de ruimtelijke structuur hebben een positieve of negatieve invloed op de leefbaarheid en sociale veiligheid?*

Om de ruimtelijke en fysieke kwaliteiten van de Koningstraat e.o. in kaart te brengen, is gebruik gemaakt van de methode Sociaal Veilige Stedenbouw.<sup>4</sup> Deze methode gaat uit van vijf uitgangspunten die in samenhang met elkaar worden ingezet om de gebouwde omgeving veiliger, levendiger en prettiger te maken. Deze uitgangspunten zijn:

- zorg ervoor dat openbare ruimten ook echt openbaar zijn; dat ze toegankelijk zijn voor bewoners, bezoekers en passanten en zowel op stedelijk als op buurtniveau goed bereikbaar zijn,
- zorg voor een duidelijke structuur van hoofdwegen dóór de wijken (en dus niet alleen er omheen of erbuiten),
- zorg voor een stratenstructuur met voldoende ruimtelijke potenties voor lokale bedrijvigheid en vitaal straatleven en zorg ervoor dat de inrichting deze ruimtelijke potenties ook daadwerkelijk benut,
- zorg voor overzicht en zichtbaarheid en
- zorg ervoor dat de openbare ruimte zo is ingericht dat het aantrekkelijk oogt en een positieve sfeer uitstraalt.

Samengevat komt het dus neer op het zorgen voor toegankelijkheid, verbondenheid, vitaliteit, zichtbaarheid en identiteit. Door deze zaken in samenhang toe te passen, ontstaat niet alleen een omgeving waar het sociaal veilig is maar ook een levendig straatbeeld en kansen voor ondernemers.

<sup>4</sup> Zie López (2015) of de site [www.sv-s.nl](http://www.sv-s.nl)

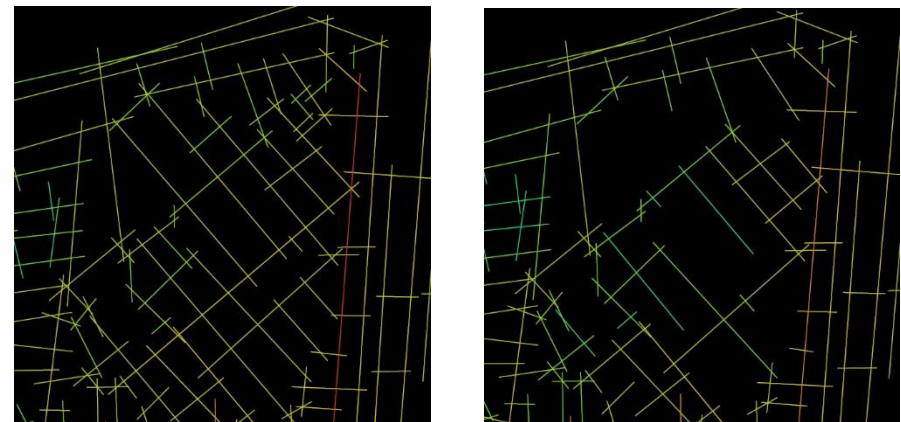
## Toegankelijkheid

De gebouwde omgeving moet voor gewenst en bedoeld gebruik goed toegankelijk zijn, terwijl deze waar nodig ontoegankelijk moet zijn voor ongewenst en onbedoeld gebruik (Luten e.a. 2008). De toegankelijkheid van de openbare ruimte wordt grotendeels stedenbouwkundig geregeld door de manier waarop het stratenpatroon is vormgegeven. Het gaat om het gemak waarmee straten, parken, pleinen en (achter)paden kunnen worden bereikt, gebruikt, en weer verlaten (vluchten). Hoe gemakkelijk kom je ergens en hoe groot is de kans dat je iemand tegen komt? Hoe hoger de toegankelijkheid des te hoger de kans dat verschillende gebruikersgroepen zich op straat vermengen, des te groter het niveau van informele sociale controle en des te minder het aantal vernielingen en overlast. Bij het berekenen van deze toegankelijkheid maakt de methode Sociaal Veilige Stedenbouw onderscheid tussen de toegankelijkheid van wijken, straten of straatsegmenten op globaal niveau (toegankelijkheid vanuit de stad als geheel) en lokale toegankelijkheid (oftewel toegankelijkheid vanuit de directe omgeving).

Figuur 1 geeft aan waar op stadsniveau de best toegankelijke straten liggen. De ruimtelijke analyse laat zien dat de toegankelijkheid op stadsniveau op een gemiddeld niveau ligt. De op stadsniveau meest toegankelijke weg ligt buiten het onderzoeksgebied op de Molenstraat. Binnen het onderzoeksgebied zelf, kleuren de meeste straten geel en groen wat er op wijst dat de toegankelijkheid van deze straten op stadsniveau matig tot goed is. Een groot deel van de straten is geheel of

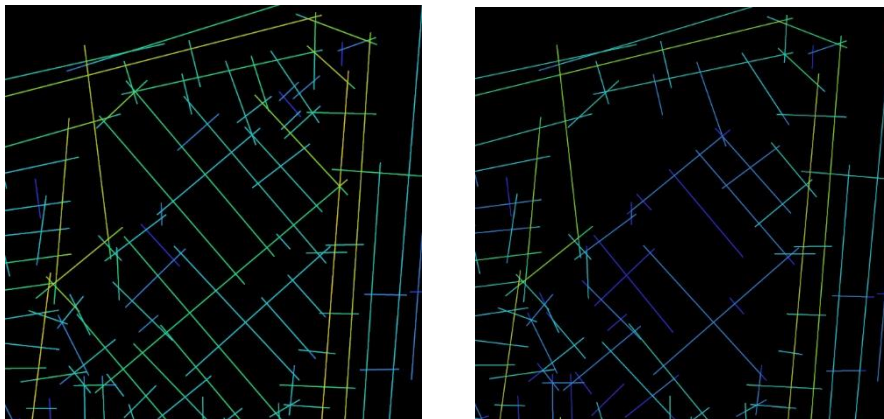
gedeeltelijk afgesloten voor autoverkeer. Door deze maatregel is de Koningstraat alleen toegankelijk voor voetgangers en fietsers en zijn de Hoogstraat en Spuistraat voor autoverkeer doodlopende straten geworden met een laag niveau van toegankelijkheid. Voor de Koningdwarsstaat heeft de beperking van autoverkeer in de omliggende straten tot gevolg dat de toegankelijkheid in het noordelijk deel onveranderd is gebleven en het gedeelte ten zuiden van de Koningstraat nu enigszins is verlaagd.

*Figuur 1. Toegankelijkheid op stadsniveau - alle verkeer (links) en autoverkeer (rechts)*



Op lokaal niveau is de toegankelijkheid van de Koningstraat e.o. gemiddeld voor fietsers en voetgangers en laag tot zeer laag voor autoverkeer. Vooral de Hoogstraat, Spuistraat en Stationsstraat zijn op lokaal niveau voor autoverkeer slecht toegankelijk. Dit zorgt ervoor dat er in deze straten alleen lokaal autoverkeer komt van mensen die er nadrukkelijk moeten zijn (bewoners en bezoekers).

*Figuur 2. Toegankelijkheid op lokaal niveau - alle verkeer (links) en autoverkeer (rechts)*



## Methodie Sociaal Veilige Stedenbouw

De methode Sociaal Veilige Stedenbouw benoemt verschillende eigenschappen van ruimten en maakt het mogelijk deze te kwantificeren. De eerste stap van de methode bestaat uit het systematisch in kaart brengen van de openbare ruimten in een stad. Deze ruimten (hoofdwegen, straten, steegjes en achterpaden) zijn meestal lineair van vorm en kunnen als lijnen in een netwerk worden weergegeven. Op deze manier ontstaat een axiale kaart. Deze kaart geeft een abstracte voorstelling van de onderlinge relatie van de verschillende ruimten en maakt het mogelijk verschillende aspecten hiervan te berekenen. Deze berekening vormt de tweede stap. Verschillende relationele eigenschappen van de straten worden berekend en de resultaten worden in een tabel gezet. Ook is het mogelijk de cijfers te vertalen in een kleurcode en deze in de kaart te zetten. Een hoge waarde op de bewuste variabele wordt daarbij weergegeven met de kleur rood en een lage waarde met donkerblauw. Tussen de twee extremen rood en donkerblauw, liggen oranje, geel, groen en lichtblauw.



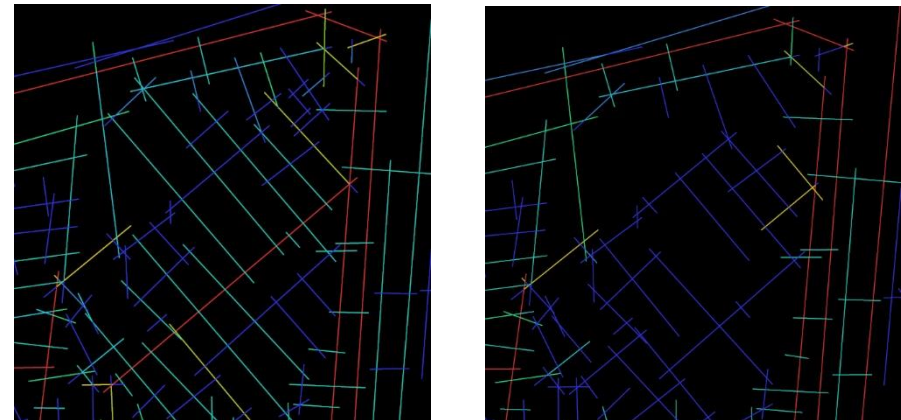
## Verbondenheid

Naast toegankelijkheid, is ook de verbondenheid van de straten een belangrijk onderdeel van de (ruimtelijke) structuur van het stratennetwerk. De straten die in de ruimtelijke analyse naar voren komen als het meest toegankelijk op lokaal niveau, worden in de analyse van verbondenheid aangeduid als 'hoofdstraten'. In de praktijk zie je dat deze hoofdstraten vrijwel altijd aan elkaar verbonden zijn (en bovendien in de beleving van bewoners en bezoekers als hoofdstraten worden ervaren) en zo het hoofdstratennetwerk vormen. Bij het berekenen van de verbondenheid van de lokale straten, tel je hoe vaak je vanuit deze straten minimaal de hoek om moet gaan om het hoofdstratennetwerk te bereiken. Dit noemen we ook wel de topologische diepte van een straat. De topologische diepte van een straat geeft aan in hoeverre deze straat bij haar omgeving hoort oftewel hoe goed deze aan haar directe omgeving is verbonden.

Bij de analyse van de verbondenheid wordt gekeken hoe goed de straten verbonden zijn met het hoofdroute netwerk van de stad. Net als bij toegankelijkheid, scoren ook voor wat betreft de verbondenheid vooral de hoofdroutes buiten het onderzoeksgebied hoog. Echter ook de Spoorstraat laat een hoge mate van verbondenheid zien voor het verkeer dat daar mag komen. In de praktijk betekent dat dat deze winkelstraat binnen dit deel van de stad een belangrijke hoofdroutefunctie vervult voor voetgangers en (waar toegestaan) fietsers. De verbondenheid van de Koningdwarstraat is echter zeer laag en ook de (voor autoverkeer afgesloten) Koningstraat en Hoogstraat

hebben een lage verbondenheid. Dat maakt deze straten ruimtelijk gezien kwetsbaar voor sociale onveiligheid. Uit onderzoek weten we immers dat straten die slecht met de stedelijke hoofdstructuur zijn verbonden, extra gevoelig zijn voor woninginbraak, bedreiging, vandalisme en overlast.

*Figuur 3. Verbondenheid - alle verkeer (links) en autoverkeer (rechts)*



## Vitaliteit

Ook de ruimtelijke potenties voor bedrijvigheid en levendigheid kun je wiskundig berekenen. Dit noemen we ook wel de vitaliteit. Een florerend lokaal bedrijfsleven en een vitaal straatleven vinden we in de regel vaker in wijken en straten die toegankelijk zijn en goed met de directe omgeving zijn verbonden dan wijken en straten die minder toegankelijk of slecht zijn verbonden.

De meest succesvolle woonwijken (in de zin van 'leefbaarheid', 'levendigheid' en 'sociale veiligheid') zijn wijken met centraal gelegen (hoofd)straten waar een overlap is van ruimtelijke potenties voor zowel lokale bedrijvigheid als een vitaal straatleven. Straten met een vitaal straatleven worden door bezoekers en bewoners als prettiger ervaren, zeker wanneer deze straten ook nog eens veel lokale bedrijvigheid huisvesten. Men voelt zich er minder snel onbehaaglijk of onveilig. Er zijn meer sociale ogen op straat, er vindt een betere menging plaats van publiek (bewoners/bezoekers/passanten, maar ook jong/oud) en mensen zijn eerder geneigd in te grijpen als er iets mis dreigt te gaan. Deze actieve informele sociale controle is niet alleen aanwezig, het is ook 'voelbaar' voor kwaadwillenden die hierdoor minder snel over de schreef zullen gaan.

Figuur 4 laat de vitaliteit van de straten zien op het niveau van de stad. Deze figuur laat zien dat de beste ruimtelijke potenties voor lokale bedrijvigheid buiten het onderzoeksgebied liggen, bij de rondwegen Beatrixstraat (zeer hoog), Molenstraat, Westgracht, Molengracht en

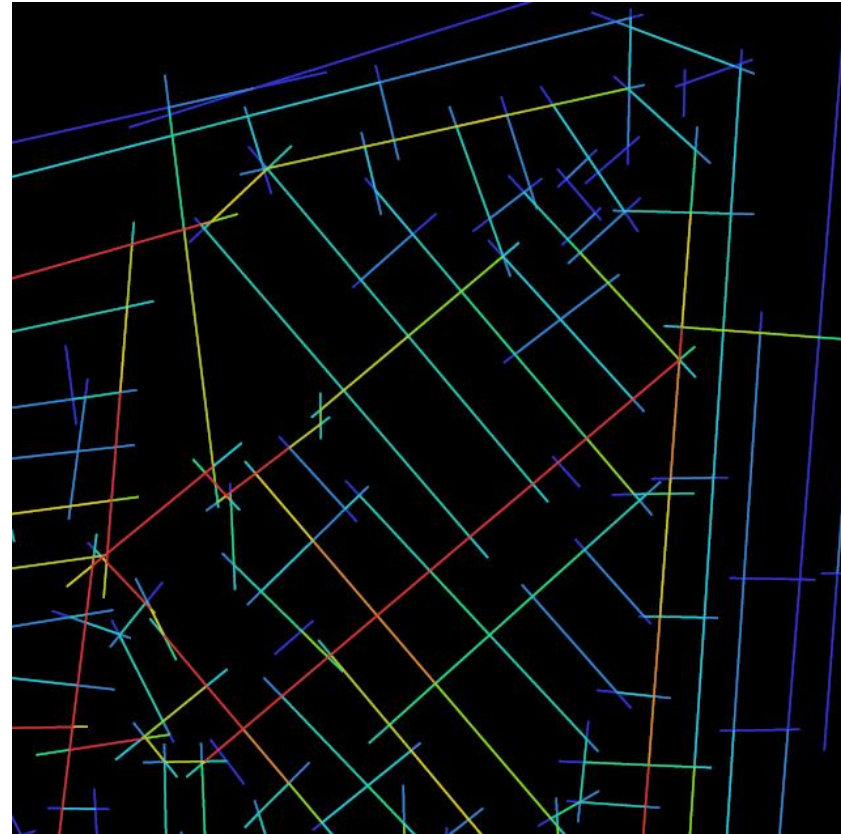
Loodsgracht. Binnen het onderzoeksgebied zelf springt vooral de Spoorstraat eruit met gemiddelde waarden alsmede de Koningstraat, Koningsplein en de Prins Hendriklaan. In deze straten zijn weliswaar winkels, horeca en gemeentelijke voorzieningen gevestigd, maar de ruimtelijke condities daarvoor zijn vrij beperkt.

*Figuur 4. Vitaliteit op stadsniveau*



De ruimtelijke potenties voor vitaal straatleven zijn een stuk gunstiger dan voor bedrijvigheid. De analyse laat zien dat vooral de Spoorstraat en het zuidelijk deel van de Koningdwarsstraat zeer gunstige ruimtelijke voorwaarden voor lokale ontmoeting en een vitaal straatleven bezitten. In de Spoorstraat is daarbij een overlap te zien van zeer hoge potenties voor vitaal straatleven en een zeer hoge mate van verbondenheid, wat er voor zorgt dat passanten (in dit geval alleen voetgangers) eigenlijk 'vanzelf' in deze straat belanden als ze doelloos door dit deel van de stad wandelen. Opvallend is verder dat ook de lijn Plantsoenstraat-Spuistraat-Wezenstraat hoge potenties voor vitaal straatleven en ontmoeting laat zien. De inrichting van deze straten is echter zodanig dat deze ruimtelijke potenties onvoldoende worden ondersteund.

*Figuur 5. Vitaliteit op lokaal niveau*



## Zichtbaarheid

Zichtbaarheid gaat om 'zien en gezien worden'. Mensen willen zien en weten wat er in hun omgeving gebeurt en willen erop vertrouwen dat ook anderen dat zien en weten. Zien en gezien worden moet breed worden opgevat. Het gaat ook om 'horen en gehoord worden' en om 'kennen en gekend worden' (Luten e.a. 2008). Dit heeft alles te maken met vitaliteit, maar ook met de aanwezigheid van zichtlijnen, verlichting en 'ogen op de straat'.

In dit onderzoek is geen aandacht besteed aan het verlichtingsniveau. Wél is (aanvullend op de analyses aangaande vitaliteit) gekeken naar:

- de mate waarin de openbare ruimte op maaiveldniveau in het directe zicht van woonhuizen ligt en waar entrees zich bevinden en
- de mate waarin de openbare ruimte in het directe zicht van voetgangers ligt.

Figuur 6 toont de zichtbaarheid vanuit de gebouwen op de tegenovergelegen gebouwen (groene kleur) alsmede de oriëntatie van de ingangen waarbij de rode kleur aangeeft of de ingangen recht tegenover elkaar liggen. Hierbij valt op dat met uitzondering van de Prins Hendrikklaan, Oostslootstraat en Prinsenstraat de meeste straten gebouwen hebben met recht tegenover elkaar gelegen ingangen waardoor de kans op een toevallige confrontatie van bewoners en

kwaadwillenden relatief hoog is. De intervisibiliteit (onderlinge zichtbaarheid tussen gebouwen) is echter relatief laag.

Figuur 6. Zichtbaarheid



Vooraf in de Koningstraat en Koningdwardsstraat zijn er teveel plekken die buiten het zicht van omwonenden vallen. De in deze straten lage condities voor informele sociale controle worden bovendien versterkt door leegstand, beperkte openingstijden, het gebruik van rolluiken en verschillende ontwerp- en inrichtingselementen. De leegstand van zowel winkelpanden, horeca en woningen in en om de Koningstraat is aanzienlijk. De winkels en horecavoorzieningen zijn een belangrijk deel van de dag dicht waardoor er tijdens de sluitingstijden in de Koningstraat onvoldoende natuurlijk toezicht is. Een deel van de winkels heeft gesloten rolluiken en een ander deel – zoals de prominent aanwezige Vomart – heeft nagenoeg alle deuren en ramen afgeplakt waardoor er massieve blokken met blinde gevels ontstaan. Ook andere ontwerp- en inrichtingselementen (zoals de vele aanwezige nissen, blinde hoeken en het open veld/plantsoen aan de noordelijke kop van de Koningstraat) zorgen ervoor dat de mogelijkheden voor natuurlijk toezicht op veel plekken ongunstig zijn.

Het geringe niveau van natuurlijk toezicht en het relatief hoge niveau van overlast heeft ervoor gezorgd dat zowel de gemeente, politie als ondernemers formeel toezicht in met name de Koningstraat en Koningdwardsstraat hebben geïnstalleerd. Zo is er in deze straten een groot aantal camera's geplaatst die de openbare ruimte 'in het oog' houden. In de wijk loopt een BOA rond en ook de coffeeshops hebben bewaking voor de deur gezet.

# EINDCONCEPT



*Afbeeldingen 1 en 2. Leegstand, sloop en blinde plinten hebben een negatief effect op de zichtbaarheid en de identiteit van de Koningstraat.*

## Identiteit

De identiteit van een wijk – het karakter en de sfeer – wordt voor een groot deel bepaald door de aantrekkelijkheid van de wijk en de eenduidigheid.

Voor de bezoekers van een wijk moet in één oogopslag duidelijk zijn welke status en functie een plek heeft (privé, semi-openbaar of openbaar) en wie verantwoordelijk is voor het beheer. Duidelijk moet zijn dat alles van iemand is en niets is van niemand. Semi-openbare ruimten leveren in gebruik vrijwel altijd problemen op als de functie en/of het beheer van deze ruimten onduidelijk is (Luten e.a. 2008). Meestal zijn de functie en het beheer in één oogopslag duidelijk. Zo herkennen de meeste mensen direct een park, terras, voortuin of parkeerplek en weet men wie daar verantwoordelijk voor is. Soms is de functie niet zo duidelijk en ontstaan er in de wijk stukken 'niemandland' waar niemand zich verantwoordelijk voor voelt en waar goedwillenden ook liever niet komen. Een duidelijke en herkenbare routing is een stedenbouwkundige voorwaarde voor een eenduidige inrichting van woonwijken en een positieve beleving. Bezoekers en bewoners moeten ten alle tijden weten waar ze zijn en welke kant ze op moeten. Dit is niet alleen belangrijk voor het veiligheidsgevoel, maar zorgt ook voor een bundeling van voetgangersstromen waardoor mensen ook objectief gezien veiliger zijn. In bouwkundige zin kan eenduidigheid worden bevorderd door de toepassing van markeringen (waarmee men bijv. een terras of voortuin afbakent), barrières, oriëntatie- en identificatiemiddelen.

Ook aantrekkelijkheid is een wezenlijk onderdeel van identiteit. Het karakter en de sfeer in een woonwijk is immers sterk afhankelijk van de mate waarin zichtbaar aandacht is besteed aan de omgeving. Het gaat hier om de esthetische kwaliteit van de gebouwde omgeving, een aantrekkelijk functieaanbod, onderhoud en beheer en esthetische, technische en sociale duurzaamheid.

## *Eenduidigheid*

Voor wat betreft eenduidigheid valt er vooral in de Koningstraat en Koningdwarsstraat het nodige te verbeteren. Het pleintje en de verkeerssituatie voor coffeeshop Topps en supermarkt Vomart is onduidelijk en rommelig. Achter Topps ligt een tuintje dat grenst aan een parkeerterrein dat op globaal niveau goed toegankelijk is, maar vanaf de Koningstraat niet is ontsloten. Aan de noordelijke kop van de Koningstraat ligt een groot grasveld dat na de sloop van een bouwblok is ontstaan en nu zonder duidelijke gebruiksfunctie. Ook op andere plekken aan en om de Koningstraat zijn veel onduidelijke plekken te vinden. De buurt kent relatief veel koven, nissen en onduidelijke achterafpaden en doorsteekjes waar kwaadwillenden zich kunnen ophouden of een veilig heenkomen kunnen vinden.

## *Functieaanbod*

Ook qua functieaanbod scoort de wijk niet erg hoog. De wijk kent weinig openbaar groen en weinig openbare voorzieningen. Het weinige groen dat er is, is bovendien niet altijd functioneel en bestaat of uit een rand siergroen of gras. Het aantal speelplekken voor kinderen is gering en ook voor jongeren is er (afgezien van het bezoeken van de horeca en coffeeshops) niet heel veel te doen. Daar komt nog bij dat de horeca – die vooral in de Koningstraat is gelegen – zich overwegend in het lagere segment bevindt. Zo telt de Koningstraat drie coffeeshops, een seks-shop, verschillende shoarmazaken en diverse feesttenten. Dit type horeca trekt in het algemeen niet de braafste burgers aan en heeft een aanzuigende werking op drugsgebruikers en jeugd (zowel baldadige als niet-baldadige jeugd). Bovendien is het vanuit de criminologie bekend dat de combinatie jeugd, (slechte) horeca en coffeeshops onwenselijk is. Een opgroeiende tiener die in het café een paar biertjes met vrienden drinkt is immers sneller geneigd te experimenteren met (soft)drugs als er vlakbij dat café een coffeeshop ligt dan wanneer hij daarvoor naar de andere kant van de stad moet.

Naast dit officiële functieaanbod, geven veel bewoners en bezoekers ook aan dat er sprake is van een niet-officieel c.q. illegaal functieaanbod. In de wijk zouden verschillende panden bestaan waar gedeald wordt in harddrugs. Daarnaast zouden er meerdere illegale bordelen bestaan waar sprake zou zijn van gedwongen prostitutie en rondselpraktijken onder passerende schoolgaande jeugd. De politie beaamt deze berichten en heeft recent ook een drugspand gesloten. In

de meeste gevallen blijft het echter bij ‘klachten van buurtbewoners’ en is het voor de politie lastig om hard bewijs te vinden.

## *Attractiviteit*

Met uitzondering van het pleintje voor de Vomart is de kwaliteit en het onderhoud van de bestrating op de meeste plaatsen in de wijk voldoende. Ook zijn er hier en daar plantenbakken geplaatst en zijn er (vooral in de Koningstraat) zitbankjes, prullenbakken en sier- en feestverlichting geplaatst. Toch zijn vooral de Koningstraat en Koningdwarsstraat weinig attractieve plekken. Deze straten kenmerken zich door een hoge mate van leegstand, verpaupering van gebouwen en verrommeling. De kwaliteit van de horeca, maar ook van het winkel- en woningaanbod is laag en zou verbeterd moeten worden. De Koningstraat heeft voldoende ruimte maar het aantal terrassen is beperkt. Op straat zie je een gemengd beeld van bewoners en bezoekers, maar het straatbeeld op zowel de Koningstraat en Koningdwarsstraat wordt toch overwegend bepaald door de grote aanwezigheid van drugsverslaafden en rondhangende mensen.



### 3. Aanbevelingen

*Het onderzoek heeft duidelijk gemaakt dat de problemen omtrent overlast en leefbaarheid op en rond de Koningstraat reëel zijn en dringend moeten worden aangepakt. Het veiligheidsgevoel bij de bewoners en ondernemers is laag en hetzelfde geldt voor de sociale cohesie en de waardering voor de leefbaarheid. Politicijfers laten zien dat het aantal geregistreerde overlastmeldingen op en rond de Koningstraat, ondanks de reeds genomen maatregelen, de afgelopen jaren niet is gedaald. Om deze situatie te veranderen, moet de neergaande spiraal van verloedering en onveiligheid worden doorbroken en moeten bewoners, ondernemers en bezoekers het gevoel krijgen dat het snel de goede kant opgaat met de wijk. Dit vereist een stevig pakket maatregelen en politieke besluitvorming omtrent de gewenste toekomstige functie van het gebied en herplaatsing of sluiting van de coffeeshops. Bij het uitvoeren van de maatregelen heeft de gemeente een voortrekkersrol, maar zullen ook andere partijen zoals politie, bewoners, ondernemers en verhuurders actief hun steentje moeten bijdragen.*

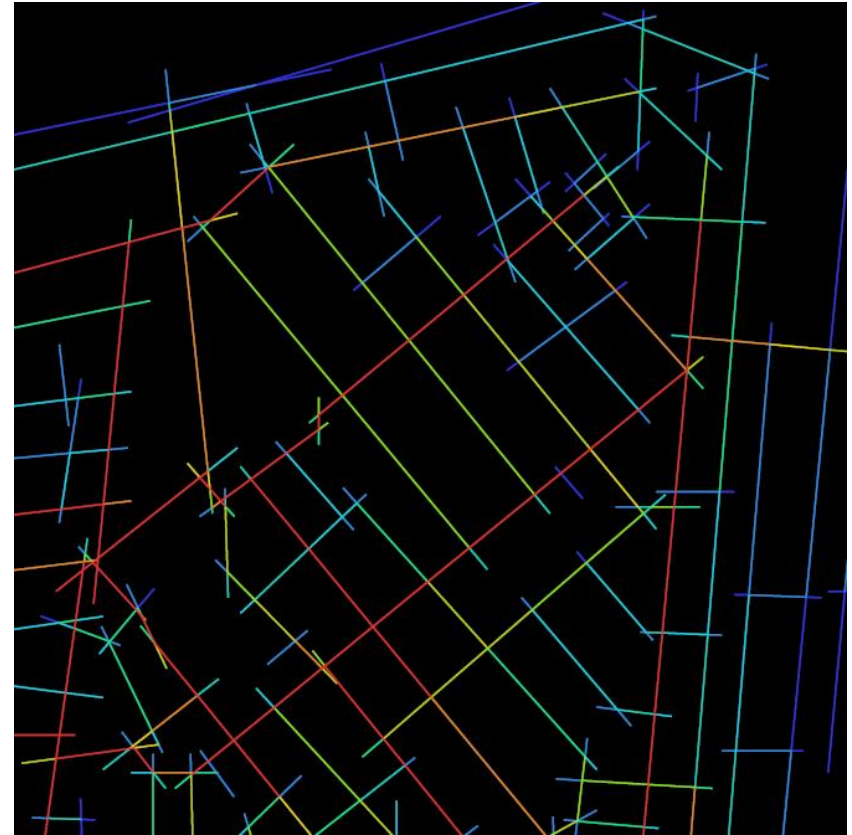
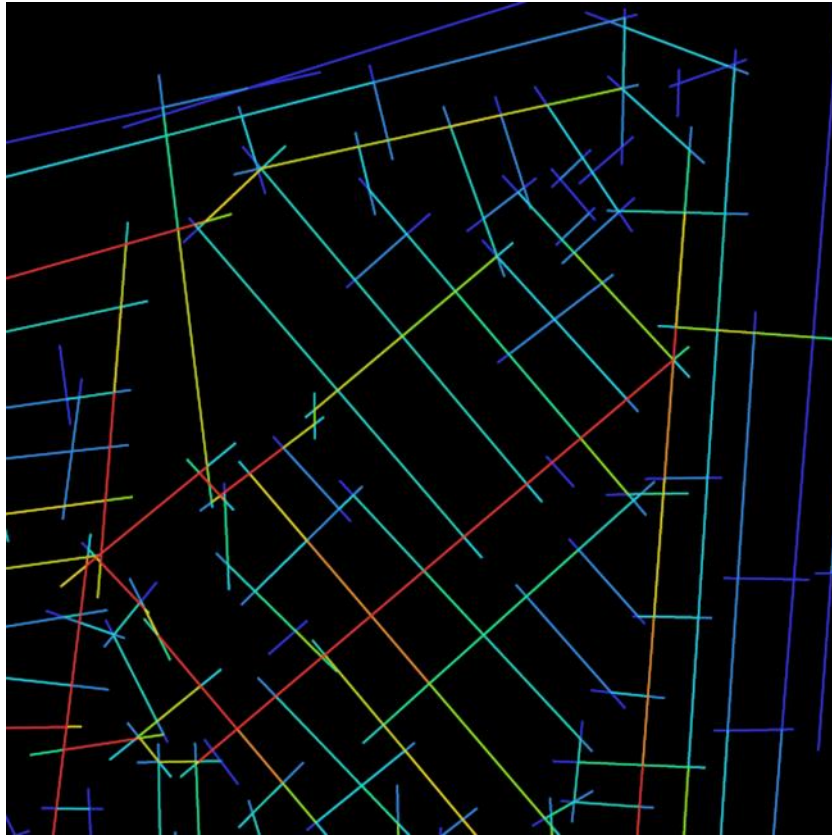
#### 3.1 Wonen of uitgaan?

Om de leefbaarheid en sociale veiligheid op en om de Koningstraat te verbeteren zijn verschillende verbeterscenario's mogelijk. Deze scenario's hangen sterk samen met de politieke keuze of men de

horeca- en winkelfunctie van de Koningstraat wil versterken of juist afstoten. In het eerste geval, is grootschalige herstructurering nodig waarbij zowel de ruimtelijke kwaliteiten als de inrichting van met name de Koningstraat en Koningdwarsstraat sterk worden verbeterd. In het tweede geval, kiest men ervoor juist de woonfunctie van het gebied te versterken en winkel- en horeca-functies af te stoten c.q. te verleggen naar bijvoorbeeld de Spoorstraat en/of andere delen van de stad.

De ruimtelijke analyse heeft laten zien dat de Koningstraat en omgeving ruimtelijk gezien meer kwaliteiten heeft voor wonen dan voor bedrijvigheid. Als men voor de tweede optie kiest en juist die woonfunctie in het gebied verder wil ondersteunen, dan kan men er voor kiezen onderzoek te laten verrichten naar de praktische mogelijkheden om de Koningdwarsstraat fysiek door te trekken tot aan de Kuiperstaat. Deze stedenbouwkundige ingreep is stevig, maar heeft wel tot direct gevolg dat de ruimtelijke potenties voor vitaal straatleven en ontmoeting sterk worden verbeterd. Dit zowel voor de Koningdwarsstraat zelf als voor veel straten in haar directe omgeving (zie figuur 7).

*Figuur 7. Vitaliteit op lokaal niveau. De bestaande situatie (links) en de situatie die ontstaat als de Koningdwarsstraat tot de Kuiperstraat wordt doorgetrokken (rechts).*

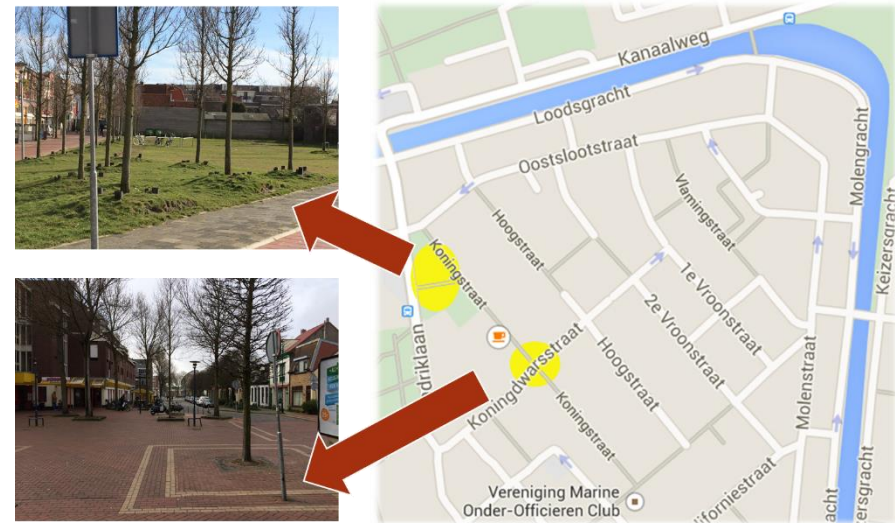


## 3.2 Plekken voor ontmoeting

Een vitaal straatleven en ruimte voor ontmoeting, is niet alleen goed voor de leefbaarheid en sociale cohesie in de buurt. Het is ook een noodzakelijke voorwaarde voor informele controle. Straten met een vitaal straatleven worden door bezoekers en bewoners als prettig en leefbaar ervaren en dat leidt automatisch tot meer interactie op straat. Interactie tussen bewoners onderling maar ook interactie met bezoekers en passanten. Op vitale plekken voelen mensen zich minder snel onbehagelijk en is men eerder geneigd elkaar aan te spreken en in te grijpen als er iets mis dreigt te gaan. Om dat effect daadwerkelijk te bereiken, moeten zowel de ruimtelijke condities als de fysieke inrichting op orde zijn. Met andere woorden: is er ruimte om te verblijven en biedt het programma daar ook aanleiding toe?

De ruimtelijke analyse laat zien dat er in het onderzochte gebied twee plekken zijn die de juiste ruimtelijke kwaliteiten hebben voor ontmoeting: het grasveld aan de noordelijke kop van de Koningstraat en het plein op de kruising Koningstraat en Koningdwarsstraat.<sup>5</sup> De inrichting van deze twee plekken is echter weinig attractief en weinig functioneel, waardoor de gunstige ruimtelijke potenties voor ontmoeting in fysiek opzicht onvoldoende worden ondersteund. Door deze plekken opnieuw in te richten als ontmoetingsplein waar buurtbewoners en passanten zich veilig en prettig voelen kan de

attractiviteit van het gebied worden verbeterd en de sociale cohesie in de wijk (die op dit moment opvallend laag is) worden versterkt.



Afbeelding 3. Twee plekken met ruimtelijke kwaliteiten voor ontmoeting.

<sup>5</sup> Het straatje achter c.q. naast pizzeria Costa Esmeralda is overigens niet zo'n plek, omdat de ruimtelijke condities voor ontmoeting daar juist laag zijn.

## 3.3 Zichtbaarheid

Zichtbaarheid is een belangrijke conditie voor sociale veiligheid. Als de zichtbaarheid laag is dan is de kans immers groot dat kwaadwillenden hun gang kunnen gaan zonder dat hun gedrag wordt opgemerkt door omwonenden en passanten. Dit betekent dat voldoende mensen aanwezig moeten zijn – zowel op straat als ‘achter de ramen’ – en dat deze mensen goed zicht hebben op de openbare ruimte.

Op dit moment is het zicht vanuit de bebouwing op de openbare ruimte op teveel plekken te beperkt. Dit is vooral het geval in de Koningstraat en Koningdwarsstraat waar leegstand, beperkte openingstijden, rolluiken, dichtgeplakte winkelruiten en (andere) blinde muren de mogelijkheden voor natuurlijk toezicht nog verder beperken. Teveel winkels en teveel woningen zijn naar binnen gekeerd. Zo heeft bijvoorbeeld de prominent aanwezige supermarkt Vomart nagenoeg alle deuren en ramen afgeplakt waardoor er massieve blokken met blinde gevels ontstaan. Grote delen van de openbare ruimte vallen zo buiten het zicht van de bebouwing waardoor overlastplegers de indruk krijgen dat ze ongestoord hun gang kunnen gaan.

Om deze situatie te veranderen zijn twee soorten maatregelen nodig. Aan de ene kant zullen de Koningstraat en Koningdwarsstraat anders moeten worden ingericht en wel op zo’n manier dat er zo min mogelijk plekken zijn die op maaiveldniveau buiten het zicht van de bebouwing vallen. Dit betekent dat de nu aanwezige blinde muren zoveel mogelijk moeten worden geopend en dat er (desnoods tijdelijke)

gebruiksfuncties ontstaan op die plekken die nu ongebruikt zijn. Daarnaast is het noodzakelijk dat er afgerekend wordt met de vele afgeplakte winkelruiten en dichte rolluiken in de Koningstraat en Koningdwarsstraat. De ondernemers hebben hierin natuurlijk een eigen verantwoordelijkheid. Daar waar deze eigen verantwoordelijkheid onvoldoende wordt genomen, kan de gemeente bestuurlijke maatregelen treffen en daarbij bijvoorbeeld de volgende uitgangspunten hanteren.

- De inrichting van de winkel- en horecavoorzieningen moeten zijn voorzien van ramen met een zodanige oppervlakte dat voldoende daglichttoetreding is gewaarborgd.
- Het raamoppervlak moet tenminste gelijk zijn aan de oppervlakte die in het Bouwbesluit ten aanzien van woonkamers en woonhuizen wordt gesteld.
- De ramen moeten zijn bezet met blank doorzichtig glas, waarvan ten hoogste 20% bedekt mag zijn met materiaal dat daglichttoetreding verhindert.

## 3.4 Attractiviteit

Naast zichtbaarheid en kansen voor ontmoeting, is ook de attractiviteit in en om de Koningstraat een punt van verbetering. Dit geldt met name voor de Koningstraat en Koningdwarsstraat waar de overlastproblemen het grootst zijn en achterstallig onderhoud, leegstand en verpaupering het meest nadrukkelijk aanwezig zijn.

Uit de enquêtes onder de bewoners en ondernemers van de Koningstraat e.o. blijkt dat de meeste respondenten van mening zijn dat er te weinig buurtvoorzieningen zijn. Er zijn te weinig goede voorzieningen voor jongeren en te weinig speelplekken voor kinderen. Daarnaast geven veel respondenten aan dat ze (veel) overlast ervaren van hondenpoep, rommel op straat, graffiti en vandalisme en dat ze het onderhoud van de openbare ruimte onvoldoende vinden. Dit laatste geldt met name voor het gedeelte van de Koningdwarsstraat ter hoogte van de Vomart.

Uit de observaties blijkt dat het onderhoud op wijkniveau weliswaar voldoende is, maar er toch te veel plekken in de openbare ruimte zijn die nodig moeten worden gerenoveerd en beter moeten worden onderhouden. Ook veel gebouwen lijden aan achterstallig onderhoud en moeten worden opgeknapt of vervangen. Vooral de Koningstraat en Koningdwarsstraat zijn weinig attractieve plekken. Deze straten kenmerken zich door een hoge mate van leegstand, verpaupering van gebouwen en verrommeling. De horeca zit overwegend in het lagere segment en ook de kwaliteit van het winkel- en woningaanbod is laag.

Op straat zijn meestal wel mensen te vinden, maar de sfeer wordt teveel bepaald door drugsverslaafden en rondhangende mensen.

Om de attractiviteit van met name de Koningstraat en Koningdwarsstraat te verhogen zijn meerdere maatregelen denkbaar, die het liefst in combinatie moeten worden ingezet.

- Allereerst is het van belang dat de gemeente een duidelijke visie heeft op de toekomstige functie van het gebied (zie paragraaf 3.1), het gewenste niveau van het winkel- en horeca-aanbod en eventuele herinrichting van de Koningstraat en Koningdwarsstraat.
- Ook zou er nog eens goed gekeken moeten worden naar de mogelijkheden om grootschalig onderhoud en vastgoedrenovatie te stimuleren.
- De attractiviteit kan daarbij flink worden vergroot door op de kop van de Koningstraat en de kruising van de Koningstraat en Koningdwarsstraat twee buurtpleinen te ontwikkelen waar buurtbewoners en bezoekers elkaar kunnen ontmoeten (zie paragraaf 3.3).
- Het is aan te raden om meer en betere (buurt)voorzieningen te scheppen voor kinderen en opgroeiende jeugd al-dan-niet op de hierboven genoemde buurtpleinen.
- De verkeerssituatie in de Koningdwarsstraat en met name voor coffeeshop Topps en supermarkt Vomart is onduidelijk en rommelig en zou eenduidiger moeten worden vormgegeven.

## 3.5 Coffeeshops

Uit cijfers van GGD Hollands Noorden blijkt dat het softdrugsgebruik bij jongeren van 12-19 jaar in Den Helder 37,5% hoger ligt dan in heel Noord-Holland Noord en de rest van Nederland (GGD 2013, p 23). Ook stelt de GGD dat het aantal cliënten dat in verband met cannabisproblematiek in Den Helder is ingeschreven bij een instelling voor ambulante verslavingszorg in de periode 2006-2010 meer dan verdubbeld is. Vanuit deze cijfers bezien en de problematiek op en om de Koningstraat, is de vraag relevant of het huidige beleid ten aanzien van de bestaande coffeeshops herzien moet worden en de coffeeshops wellicht gesloten of verplaatst moeten worden.

### *De bestaande situatie*

Op dit moment telt Den Helder drie coffeeshops waar op een gedoogde manier softdrugs wordt verhandeld en gebruikt. Deze coffeeshops zijn alle drie gevestigd in de Koningstraat en liggen – met een onderlinge afstand van nog geen 100 meter – zeer dicht bij elkaar. De eerstvolgende coffeeshop ligt op 30 minuten reisafstand in de gemeente Schagen. De aangrenzende gemeente Hollands Kroon hanteert beleid waarin coffeeshop(s) niet zijn toegestaan en hetzelfde geldt voor Waddeneiland Texel.

Op basis van de gehouden observaties en gesprekken met toezichthouders en omwonenden kan gesteld worden dat het merendeel van de klanten van de coffeeshops in de Koningstraat uit jongeren bestaat. De meeste van deze jongeren bezoeken de

Koningstraat niet alleen voor de coffeeshops, maar komen er ook om andere horecavoorzieningen te bezoeken. Daarnaast bestaat de clientèle van de coffeeshops voor een deel uit harddrugsgebruikers. Deze harddrugsgebruikers zijn qua aantal weliswaar minder groot dan de jongeren, maar door hun gedrag wel heel prominent in de openbare ruimte aanwezig. Deze groep is verantwoordelijk voor een belangrijk deel van de overlast en bezoekt de buurt omdat daar zowel soft- als harddrugs is te verkrijgen.

In de directe omgeving van de coffeeshops zijn meerdere illegale verkooppunten voor hard- en softdrugs. Daarnaast geven diverse bewoners aan dat er in de omgeving panden zijn waar zowel illegale drugsverkoop als illegale prostitutie plaatsvindt. De politie geeft aan deze signalen ook te kennen, maar alleen te kunnen optreden wanneer er voldoende harde aanwijzingen zijn van illegale praktijken. Tijdens de onderzoeksperiode, heeft een dergelijk optreden minimaal één maal plaatsgevonden wat leidde tot sluiting van een drugspand aan de Koningstraat 92 (Noordhollands Dagblad, 23 december 2014).

### *Aanbeveling*

Ten aanzien van de coffeeshops, wordt geadviseerd om alle drie de coffeeshops te sluiten of (waar mogelijk) uit het gebied te plaatsen. Het onderzoek maakt duidelijk dat het draagvlak voor de coffeeshops onder de bewoners en ondernemers zeer laag is en een groot deel van hen ziet de aanwezigheid van de coffeeshops dan ook als dé voornaamste factor voor de toegenomen overlast, verpaupering en leegstand. Ook

vanuit de criminologie zijn er argumenten aan te dragen waarom de combinatie jeugd, (slechte) horeca en coffeeshops als onwenselijk wordt gezien. Het bij de buurtbewoners aanwezige beeld dat sluiting van de coffeeshops een belangrijke eerste stap is om het gebied te revitaliseren, wordt door de onderzoekers dan ook ondersteund.

Welke locatie het meest geschikt is voor herplaatsing van één of meerdere coffeeshops, valt buiten de scope van dit onderzoek. Wel kan worden aangegeven welke randvoorwaarden van belang zijn. In Nederland is op diverse plaatsen ervaring opgedaan met het sluiten en verplaatsen van coffeeshops (Müller et al., 2012). Zo hebben Bergen op Zoom en Roosendaal in 2009 alle acht coffeeshops die zich binnen hun grenzen bevonden gesloten. In Terneuzen is in 2008 één van de twee coffeeshops (toen de grootste van Nederland) gesloten. In Rotterdam zijn in 2009 16 van de 24 coffeeshops gesloten ten gevolge van een strengere toepassing van het afstandscriterium. In alle drie de gevallen vond na de sluiting intensieve handhaving plaats en communicatie met buurtbewoners en voormalige klanten. In zowel Bergen op Zoom / Roosendaal, Terneuzen als Rotterdam leidde deze aanpak tot een duidelijke afname van de overlast en was er slechts in beperkte mate sprake van verplaatsing. Uitgaande van de ervaringen in andere gemeenten en de bevindingen van dit onderzoek, kan worden gesteld dat het waarschijnlijk is dat verplaatsing van de coffeeshops in Den Helder een belangrijke bijdrage kan leveren aan het terugdringen van de overlast en het verbeteren van de leefbaarheid in en om de Koningstraat. Verplaatsing naar een (andere) woonbuurt of

uitgaansgebied wordt nadrukkelijk afgeraden omdat dit mogelijk tot verplaatsing van de problematiek kan leiden. Een locatie aan de periferie van de stad, lijkt hierbij de beste optie.

Ten aanzien van de coffeeshops, wordt geadviseerd om alle drie de coffeeshops te sluiten of (waar mogelijk) uit het gebied te plaatsen.

## Referenties

CBS, *Veiligheidsmonitor 2014*, Den Haag/Heerlen, 2015

Gemeente Den Helder, *Strategische visie 2020*, Den Helder, 2014

Gemeente Den Helder, *Beleid Coffeeshops Den Helder*, 6 januari 2014

Gemeenteraad Den Helder, *Motie 'Vreemd aan de orde van de dag'*, Den Helder, 1 september 2014

GGD Hollands Noorden, *Hoe gezond is Den Helder? Het gezondheidsprofiel van Den Helder*, 2011 (herzien januari 2013)

Noordhollands Dagblad, *Koningstraat Den Helder roert zich voor lijfsbehoud*, 16 mei 2014

Noordhollands Dagblad, *Wonen bij Helderse Koningstraat kwellend*, 13 augustus 2014

Noordhollands Dagblad, *Burgemeester sluit pand Den Helder vanwege drugshandel*, 23 december 2014.

Van Nes, Akkelies, Manuel López, Laura de Bonth, Dirk Verhagen en Simone Waayer. How Space Syntax Can Be Applied in Regenerating Urban Areas. Applying macro and micro spatial analyses tools in strategic improvements of 8 Dutch neighbourhoods. In *Proceedings of 9th International Space Syntax Symposium*, Seoul, South Korea, 2013

Van Nes, Akkelies en Manuel López, Spatial-Socio Classification of Deprived Neighbourhoods in The Netherlands: Strategies for Neighbourhood Revitalisation. In *Proceedings of 9th International Space Syntax Symposium*, Seoul, South Korea, 2013



## Vragenlijst

# Vragenlijst Leefbaarheid en overlastbeleving in en om de Koningstraat

april 2015

De gemeenteraad van Den Helder heeft het college opgedragen onderzoek te laten uitvoeren naar de leefbaarheid op en om de Koningstraat en de mogelijkheden deze te verbeteren. Om deze reden, wordt momenteel een breed scala van onderzoeksinstrumenten ingezet waarbij zowel wordt gekeken naar de beleving van leefbaarheid en overlast, de daadwerkelijke overlast als de oorzaken en mogelijkheden om de leefbaarheid op en om de Koningstraat te verbeteren.

We hopen dat u aan dit onderzoek wilt meewerken en zo een bijdrage wilt leveren aan verbeteringen op en om de Koningstraat. Het invullen van de vragenlijst zal ongeveer 5-10 minuten duren.

**ENKELE AANDACHTSPUNTEN:**

- De vragenlijst mag alleen worden ingevuld door de persoon die deze brief in de brievenbus heeft ontvangen.
- Wij zijn geïnteresseerd in UW mening en ervaringen. Als u twijfelt over een antwoord, probeer dan toch de antwoordmogelijkheid te kiezen die het beste bij uw situatie of mening past.

**AANWIJZINGEN VOOR HET INVULLEN VAN DE VRAGENLIJST:**

- De vragen in deze vragenlijst hebben allemaal betrekking op uw buurt. Daarmee bedoelen wij: De Koningstraat en haar directe omgeving.
- Bij de vragen in deze vragenlijst kunt u telkens maar voor één antwoord kiezen, tenzij bij de vraag staat aangegeven dat er meer antwoorden mogelijk zijn.
- U kunt antwoorden door het vakje voor het door u gekozen antwoord aan te kruisen of door het antwoord in de aangegeven ruimte in te vullen.
- Als u uw antwoord wilt corrigeren, maak dan het verkeerde hokje helemaal zwart en kruis het goede hokje aan.

**ALS U KLAAR BENT MET INVULLEN:**

Kunt u de vragenlijst kosteloos terugsturen met behulp van de bijgesloten retourenvelop.

## 1 LEEFBAARHEID

1 We beginnen met een aantal uitspraken over de buurt waarin u woont. Kunt u voor elke uitspraak aangeven in hoeverre u het hiermee eens of oneens bent? Als u het niet weet of u wilt liever geen antwoord geven, kunt u dat natuurlijk ook aangeven.

	Helemaal mee eens	Mee eens	Niet mee eens en niet mee oneens	Mee oneens	Helemaal mee oneens	Geen antwoord
1. In de buurt zijn de wegen, paden en pleintjes goed onderhouden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. In de buurt zijn perken, plantsoenen en parken goed onderhouden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. In de buurt is het buiten goed verlicht.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. In de buurt zijn goede speelplekken voor kinderen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. In de buurt zijn goede voorzieningen voor jongeren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## 2 Kunt u ook voor de volgende uitspraken over de buurt waarin u woont aangeven in hoeverre u het hiermee eens of oneens bent?

	Helemaal mee eens	Mee eens	Niet mee eens en niet mee oneens	Mee oneens	Helemaal mee oneens	Geen antwoord
1. De mensen in de buurt kennen elkaar nauwelijks.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. De mensen in de buurt gaan op een prettige manier met elkaar om.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Ik woon in een gezellige buurt waar mensen elkaar helpen en dingen samen doen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Ik voel me thuis bij de mensen die in de buurt wonen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Ik heb veel contact met buurtbewoners.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Ik ben tevreden over de bevolkingssamenstelling in de buurt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## 3 Vindt u dat de buurt waarin u woont in de afgelopen 12 maanden vooruit is gegaan, achteruit is gegaan of gelijk is gebleven?

- Vooruit
- Achteruit
- Gelijk gebleven
- Geen antwoord

**4** Als u door middel van een rapportcijfer van 1 tot en met 10 zou mogen aangeven hoe prettig u het vindt om in uw buurt te wonen / werken, welk cijfer zou u dan geven?

Rapportcijfer:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## 2 OVERLAST

1 Er volgt nu een aantal vormen van overlast die zouden kunnen voorkomen. Kunt u telkens aangeven of dit in uw buurt voorkomt en zo ja, in welke mate u hier zelf overlast van ervaart?

	Komt het volgende weleens voor in uw buurt?	In welke mate ervaart u hier zelf overlast van?			
		Veel overlast	Een beetje overlast	Geen overlast	Geen antwoord
1. Rommel op straat	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> Nee	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Straatmeubilair, zoals vuilnisbakken, bankjes of bushokjes, dat vernield is	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> Nee	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Bekladderde muren of gebouwen	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> Nee	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Hondenpoep op de stoep, straat of in de perken	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> Nee	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Te hard rijden	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> Nee	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Parkeerproblemen, bijvoorbeeld fout geparkeerde voertuigen of drukte	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> Nee	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Agressief gedrag in het verkeer	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> Nee	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Dronken mensen op straat	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> Nee	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Drugsgebruik of drugshandel, bijvoorbeeld op straat of in coffeeshops	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> Nee	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Hinder van horecagelegenheden zoals cafés, restaurants of snackbars	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> Nee	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Overlast door buurtbewoners	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> Nee	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. Mensen die op straat worden lastiggevallen	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> Nee	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13. Rondhangende jongeren	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> Nee	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## 3 VEILIGHEIDSBELEVING

### 1 Voelt u zich vaak, soms, zelden of nooit onveilig in uw eigen buurt?

- Vaak
- Soms
- Zelden
- Nooit
- Geen antwoord

### 2 Heeft u het idee dat er veel, weinig of geen criminaliteit plaatsvindt in uw eigen buurt?

- Veel
- Weinig
- Geen
- Geen antwoord

**3** Denkt u dat de criminaliteit in uw eigen buurt de afgelopen 12 maanden is toegenomen, afgenomen of gelijk is gebleven?

- Toegenomen
- Afgenomen
- Gelijk gebleven
- Niet van toepassing
- Geen antwoord

**4** Als u de veiligheid in uw buurt een rapportcijfer zou mogen geven van 1 tot en met 10, welk cijfer zou u dan geven?

Rapportcijfer: 

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## 4 IDEEËN OVER TOEKOMSTIGE ONTWIKKELINGEN

De gemeente heeft meerdere plannen ontwikkeld die (in samenhang) tot een betere leefbaarheid en meer economische vitaliteit moeten leiden.

- Het stadshart van Den Helder wordt de komende jaren opnieuw ingericht en er komt een verbinding tussen het stadshart en Willemsoord. Het winkelgebied krijgt hierbij een nieuwe impuls, door de bestaande winkels te concentreren en nieuwe winkels toe te voegen.
- De bibliotheek krijgt een nieuwe plek en de schouwburg wordt verplaatst waardoor er ruimte ontstaat voor een stadspark. Julianaplein, Bernhardplein en Koningsplein worden aan elkaar gekoppeld tot één groot langgerekt groengebied dat een mooie wandelroute vormt tussen station en zeedijk.
- In de Spoorstraat is in de eerste helft van 2009 de overkapping verwijderd waardoor de gevels van de panden weer in het zicht zijn gekomen. De gemeente stelde vervolgens samen met Zeestad een subsidie beschikbaar voor eigenaren die hun gevels wilden opknappen. Daarnaast heeft deze winkelstraat nieuwe feestverlichting gekregen en zijn boombakken geplaatst om de straat meer sfeer te geven.
- Daarnaast heeft de gemeenteraad een particulier initiatief omarmt om naast pizzeria Costa Esmeralda een plein te ontwikkelen dat ruimte geeft voor terrasjes en zo een belangrijke ontmoetingsplaats moet worden voor jong en oud.

### 1 Heeft u al eens eerder over de bovenstaande ontwikkelingen gehoord?

	Ja	Nee	Weet niet / Geen antwoord
a) Nieuwe inrichting van het Stadshart	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Stadspark en nieuwe wandelroute tussen station en zeedijk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Opknappen van de Spoorstraat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Particulier initiatief voor een plein naast Costa Esmeralda	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



## 2 Wat vindt u van deze toekomstige ontwikkelingen?

	Heel goed	Goed	Niet goed en niet slecht	Slecht	Heel slecht	Weet niet / Geen antwoord
a) Nieuwe inrichting van het Stadshart	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Stadspark en nieuwe wandelroute tussen station en zeedijk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Opknappen van de Spoorstraat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Particulier initiatief voor een plein naast Costa Esmeralda	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**3** Heeft u nog andere ideeën die de leefbaarheid op en om de Koningstraat verder kunnen verbeteren of zijn er andere dingen die u hierover nog graag kwijt wilt?

[Schrijf hier uw suggestie(s) en ga desgewenst door op de achterkant van deze vragenlijst]

## ACHTERGRONDKENMERKEN

**1** Bent u bewoner van de deze buurt, ondernemer of beiden?

Bewoner

Ondernemer

Beiden

Niet van toepassing / Geen antwoord

**2** Ingevuld door: (NB.: Deze vraag dient alleen om per straat en bouwblok de respons te bepalen. Uw antwoorden worden anoniem verwerkt)

Naam .....

Straat en huisnr. ....

Dit waren de vragen voor dit onderzoek. U kunt de vragenlijst kosteloos terugsturen met behulp van de bijgesloten retourenvelop. Bedankt voor uw medewerking. Wij gaan ermee aan de slag!