



Pilot opschorting Ingezetenen criterium coffeeshops Vlissingen

Resultaten eindmeting
(zomer 2022)

R. Mennes
E. van der Lee
I. Schoonbeek

Breuer
ONDERZOEK **& INTRAVAL**
ADVIES



Inhoudsopgave

1	Inleiding	2
1.1	Achtergrond	2
1.2	Probleemstelling en onderzoeksvragen	3
1.3	Onderzoeksopzet	4
1.4	Leeswijzer	9
2	Coffeeshops en bezoekers	10
2.1	Omvang en spreiding coffeeshopbezoek	10
2.2	Kenmerken coffeeshopbezoekers	11
2.3	Pilot I-criterium	15
3	Omgeving coffeeshops	20
3.1	Ervaring omwonenden en omwerkenden	20
3.2	(Potentieel) overlastgevend gedrag	30
3.3	Politiregistraties	33
4	Conclusies	35
4.1	De coffeeshop en haar bezoekers	35
4.2	De omgeving van de coffeeshops	37
4.3	Ten slotte	40



1. INLEIDING

Onderzoeks- en adviesbureau Breuer&Intraval evalueert in opdracht van de gemeente Vlissingen de pilot waarbij de handhaving van het Ingezetenen criterium (I-criterium) voor coffeeshops in de gemeente wordt opgeschort. In dit rapport doen we verslag van de resultaten van de nulmeting (0-meting) en de eindmeting (1-meting). De nulmeting is uitgevoerd in de zomer van 2021 vóór de start van de pilot in augustus 2021, terwijl de eindmeting één jaar later in de zomer van 2021 heeft plaatsgevonden. Tussen de nul- en eindmeting heeft in februari 2021 een zogenoemde lichte tussenmeting (LTM) plaatsgevonden, die een beperkte selectie van onderzoeksactiviteiten omvatte. In dit rapport zal, door de resultaten van de nul- en eindmeting (en waar mogelijk ook de resultaten van de lichte tussenmeting) met elkaar te vergelijken, inzichtelijk worden gemaakt welke resultaten er met de pilot zijn behaald.

1.1 Achtergrond

Sinds 1 mei 2012 handhaaft de gemeente Vlissingen het I-criterium.¹ Dit betekent dat niet-ingezetenen van Nederland vanaf dan geen toegang meer hebben tot de twee coffeeshops in Vlissingen. De handhaving van het I-criterium is ingesteld om drugstoeristen en de bijbehorende overlast uit de gemeente te weren.

Landelijk gedoogbeleid (AHOJGI-criteria)

Het I-criterium is één van de zes landelijke gedoogcriteria voor coffeeshops. Zolang coffeeshops zich aan deze zogenoemde AHOJGI-criteria houden worden zij niet door het Openbaar Ministerie (OM) vervolgd. De AHOJGI-criteria luiden als volgt:²

- Geen **A**ffichering: dit betekent geen reclame anders dan een summiere aanduiding op de betreffende lokaliteit;
- Geen **H**arddrugs: dit betekent geen harddrugs in de coffeeshop aanwezig mogen zijn en/of verkocht mogen worden;
- Geen **O**verlast: onder overlast wordt verstaan parkeeroverlast rondom de coffeeshop, geluidshinder, vervuiling en/of voor of nabij de coffeeshop rondhangende klanten;
- Geen verkoop aan **J**eugdigen en geen toegang tot een coffeeshop voor jeugdigen: er wordt strikt gehandhaafd op de gestelde leeftijdsgrens van 18 jaar;
- Geen verkoop van **G**rote hoeveelheden: dat wil zeggen hoeveelheden groter dan geschikt voor eigen gebruik (5 gram) én slechts een geringe handelsvoorraad (maximaal 500 gram). Per transactie mag er per shop op eenzelfde dag maximaal 5 gram verkocht worden;
- Geen verkoop aan niet-**I**ngezetenen: alleen mensen woonachtig in Nederland hebben toegang tot de coffeeshop. Gemeenten kunnen in de lokale driehoek besluiten om het I-criterium niet actief te handhaven.

Aanleiding voor de start van de pilot zijn (druggerelateerde) overlastmeldingen van omwonenden en omwerkenden van de twee Vlissingse coffeeshops die bij de gemeente binnenkomen. De gemeente Vlissingen besluit daarop de handhaving van het I-criterium per 1 augustus 2021 voor één jaar op te schorten. Het doel van deze pilot is om inzicht te

¹ Tweede Kamer (2012). Drugsbeleid. Vergaderjaar 2012-2013, 24 077, nr. 293.

² Staatscourant (2012). Aanwijzing Opiumwet. Staatscourant, 24 december 2012, nr. 26938.



krijgen in de gevolgen van het loslaten van het I-criterium, in termen van (verkeers)overlast en (straat)handel in drugs rondom de coffeeshops. De gemeente hoopt met deze informatie een afgewogen beslissing te kunnen nemen over het handhaven van het I-criterium in de toekomst.³

1.2 Probleemstelling en onderzoeksvragen

Het opschorten van de handhaving van het I-criterium kan gevolgen hebben voor de bezoekers, omwonenden en omwerkenden van de coffeeshops. Zij kunnen immers hun bezoek aan de coffeeshop of de woon- en/of werkomgeving anders gaan ervaren. De gemeente Vlissingen is specifiek geïnteresseerd in de ontwikkelingen in de ervaren (verkeers)overlast en de omvang van de (zichtbare) illegale straathandel. De probleemstelling van het onderzoek luidt daarom als volgt:

Wat zijn de gevolgen van het opschorten van het Ingezetencriterium in de gemeente Vlissingen op het gebied van ervaren (verkeers)overlast en illegale (straat)handel in drugs?

Dit valt uiteen in de volgende onderzoeksvragen:

1. Wat is de omvang en de spreiding van het coffeeshopbezoek in Vlissingen en is er na het opschorten van de handhaving van het Ingezetencriterium sprake van veranderingen in de omvang en/of de spreiding?
2. Wat zijn de kenmerken van de bezoekers van de coffeeshops in Vlissingen en is er na het opschorten van de handhaving van het Ingezetencriterium sprake van veranderingen in de samenstelling van de populatie coffeeshopbezoekers?
3. Hoe ervaren omwonenden, ondernemers en passanten het gebruik van de openbare ruimte in de directe omgeving van coffeeshops, wat is/zijn daarvan de reden(en) en is er na het opschorten van de handhaving van het Ingezetencriterium sprake van veranderingen in hun ervaringen?
4. Hoe wordt de leefbaarheid in de directe omgeving van de coffeeshops ervaren als wordt gekeken naar de aanwezigheid van vormen van potentieel overlastgevend gedrag en is er na het opschorten van de handhaving van het Ingezetencriterium sprake van veranderingen hierin?
5. Wat kan worden gezegd over de aard en omvang van de illegale (straat)handel in drugs in Vlissingen en de veranderingen hierin na het opschorten van de handhaving van het Ingezetencriterium?

In dit rapport doen we verslag van de nul- en eindmeting. Waar mogelijk en informatief vullen we de resultaten aan met die van de lichte tussenmeting. Het betreft een vergelijking tussen de situatie voorafgaand aan de start van de pilot en de situatie één jaar na invoering. Voor elk van de onderwerpen in de vijf onderzoeksvragen zal worden weergegeven wat de stand van zaken is voor en na opschorting van de handhaving van het I-criterium. Door de twee situaties te vergelijken en de overeenkomsten en verschillen te interpreteren zal een antwoord op de vijf onderzoeksvragen worden gegeven en worden geconcludeerd welke resultaten met deze pilot zijn behaald.

³ Van den Tillaar, A.R.B. (2021). Brief aan de gemeenteraad van 8 juli 2021. Onderwerp: Stand van zaken pilot I-criterium. Geraadpleegd via: [link](#).



1.3 Onderzoeksopzet

Voorafgaand aan de opschorting van de handhaving van het I-criterium op 1 augustus 2021 is (in juli 2021) de nulmeting verricht. Op het moment van de nulmeting mochten niet-ingezetenen van Nederland de coffeeshops niet betreden. Een half jaar na opschorting van de handhaving van het I-criterium (februari 2022) heeft de 'lichte' tussenmeting (LTM) plaatsgevonden die bedoeld was om de eerste ervaringen van de pilot te monitoren. Op dat moment hadden niet-ingezetenen toegang tot de coffeeshops. De lichte tussenmeting omvatte een beperkte selectie van onderzoeksactiviteiten waarmee de eerste bevindingen na het loslaten van het I-criterium terug konden worden gekoppeld aan alle betrokken stakeholders. Na één jaar heeft de eindmeting (augustus 2022) plaatsgevonden waarbij op dezelfde manier als bij de nulmeting informatie is verzameld. Ook toen waren de coffeeshops toegankelijk voor bezoekers die niet als inwoners van Nederland ingeschreven stonden.

De gemeente heeft in voorbereiding op de pilot tevens een aantal flankerende maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat de pilot goed verloopt. Het gaat om een aantal verkeersmaatregelen, waaronder het realiseren van twee 'snelparkeerplaatsen' (maximaal 15 minuten) in de Aagje Dekenstraat en vier op het Bellamypark. Ook zijn aanpassingen in de vergunningssituatie van coffeeshops doorgevoerd, waaronder de verplichte inzet van beveiliging bij de ingang van de coffeeshops. Deze maatregelen zijn, net als opschorting van het I-criterium, op 1 augustus 2021 van kracht geworden. De ontwikkelingen als gevolg van deze maatregelen zijn dus ook meegenomen in dit onderzoek.

Maatregelen bestrijding COVID-19

Ten tijde van de nulmeting (0-meting) golden maatregelen ter bestrijding van COVID-19, zoals beperkte openingstijden van horecagelegenheden en negatieve reisadviezen voor buitenlandse toeristen. Ook bij de lichte tussenmeting (LTM) waren nog enkele maatregelen van kracht, hetzij in minder strenge mate als bij de nulmeting. Bij de eindmeting (1-meting) gelden geen beperkende maatregelen meer. Hier is bij het interpreteren van de onderzoeksresultaten rekening mee gehouden. Eventuele veranderingen tussen de metingen, zoals een stijging van het aantal bezoekers van de coffeeshops of een toename van door omwonenden en omwerkenden ervaren overlast, kunnen immers ook het gevolg zijn van het feit dat mensen minder gelimiteerd zijn in hun bewegingsvrijheid en daardoor mogelijk vaker gebruik maken van de openbare ruimte. In het onderzoek is om die reden terughoudender omgegaan met benoemen van een verandering als direct gevolg van de pilot.

Veldwerk

Voor een groot deel bestaan de activiteiten in het kader van dit onderzoek uit veldwerk. Voor alle metingen geldt dat de onderzoekers vier dagen aanwezig waren in het centrum van Vlissingen om informatie te verzamelen over de situatie voorafgaand en na de start van de pilot. Bij elk van de twee coffeeshops zijn - binnen een afgebakend gebied - observaties gedaan, hebben we tellingen uitgevoerd en is met omwonenden, omwerkenden en bezoekers van de coffeeshops gesproken. De behaalde aantallen per meting en per coffeeshop zijn weergegeven in tabel 1.1.



Tabel 1.1 Behaalde aantallen veldwerkactiviteiten, per meting, per coffeeshop

Activiteit ▼ Coffeeshop ►	0-meting			LTM ¹			1-meting ²		
	Aarden	Purple	Totaal	Aarden	Purple	Totaal	Aarden	Purple	Totaal
Observaties potentieel overlastgevend gedrag	41	40	81	-	-	-	40	40	80
Tellingen coffeeshopbezoekers	43	42	85	-	-	-	40	41	81
Enquêtes omwonenden en omwerkenden	40	43	83	41	48	89	40	43	83
Enquêtes coffeeshopbezoekers	43	44	87	46	54	100	40	41	81

¹ Bij de LTM zijn geen observaties en tellingen verricht en is van een beknopte variant van de enquête voor coffeeshopbezoekers gebruik gemaakt.

² Bij 1-meting zijn enkele vragen toegevoegd aan de enquête voor coffeeshopbezoekers en omwonenden en omwerkenden over de in het kader van de pilot getroffen maatregelen.

Omschrijving veldwerkactiviteiten

Er zijn in totaal vier verschillende veldwerkactiviteiten verricht bij de nul- en eindmeting. Bij de lichte tussenmeting zijn twee van de vier activiteiten uitgevoerd, waarvan één in beknopte vorm. Het gaat achtereenvolgens om:

- **Observaties potentieel overlastgevend gedrag:** In de directe omgeving van de coffeeshops hebben we bij de nul- en eindmeting op verschillende dagen en tijdstippen op systematische wijze meerdere observaties uitgevoerd om potentieel overlastgevend gedrag in kaart te brengen. Daarbij is gebruik gemaakt van een observatielijst, waarop gedurende een tijdsperiode van vijf minuten is genoteerd welke potentieel overlastgevend gedragingen (o.a. rommel op straat gooien, openbaar alcohol en/of drugsgebruiken, aanspreken en lastigvallen van mensen op straat, rondhangen, schreeuwen, hard rijden met auto/brommer, foutparkeren, dubbel parkeren) zich op die dag en dat tijdstip voordoen op de locatie. De observaties zijn niet uitgevoerd bij de lichte tussenmeting.
- **Tellingen coffeeshopbezoeken:** Om tot een afspiegeling van het Vlissingse coffeeshopbezoek te komen is bij de nul- en eindmeting het aantal coffeeshopbezoeken geteld. Een telling duurde vijf minuten en personen die aan het einde van de telperiode in een wachtrij voor een coffeeshop stonden zijn meegeteld. Het tellen heeft op verschillende dagen (zowel doordeweeks als in het weekend) en tijdstippen (van 's ochtends tot 's avonds) plaatsgevonden. De tellingen zijn niet uitgevoerd bij de lichte tussenmeting.
- **Enquêtes omwonenden/omwerkenden:** Om zicht te krijgen op de beleving van de omgeving van de coffeeshops zijn bij de nulmeting, lichte tussenmeting en eindmeting enquêtes afgenomen bij omwonenden en omwerkenden van de Vlissingse coffeeshops. Aan de respondenten is onder andere gevraagd of en zo ja, in welke mate zij (verschillende vormen van) overlast ervaren in de buurt, wie of wat daarvan dan de oorzaak is en hoe vaak dit voorkomt. Bij de lichte tussenmeting is een beknopte variant van de enquête afgenomen, waarin onder andere niet is gevraagd naar de achtergrondkenmerken van de respondenten.
- **Enquêtes coffeeshopbezoekers:** Bij bezoekers van beide coffeeshops is een gestructureerde face-to-face vragenlijst afgenomen. Onderwerpen die in de vragenlijst aan bod kwamen zijn: achtergrondkenmerken (leeftijd, geslacht, woonplaats, nationaliteit); wijze van vervoer; bezoekfrequentie; koopgedrag in coffeeshops en bij

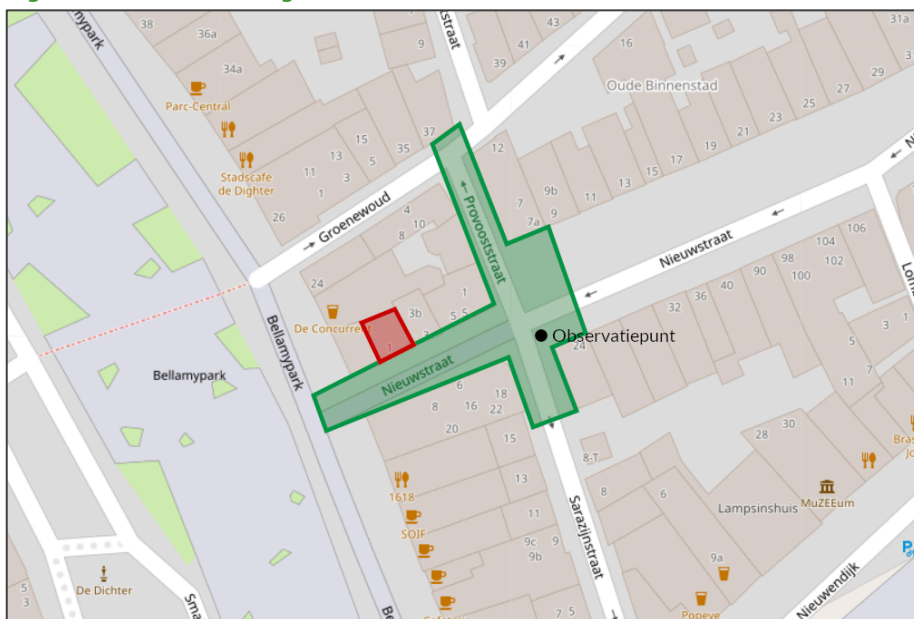


niet gedoogde verkooppunten; en redenen voor het bezoek aan (deze) coffeeshop(s). Bij de lichte tussenmeting is een beknopte variant van de enquête afgenomen, terwijl bij de eindmeting juist enkele vragen over de genomen maatregelen zijn toegevoegd ten opzichte van de nulmeting.

Onderzoeksgebied coffeeshop Aarden

Coffeeshop Aarden is gevestigd aan de *Nieuwstraat* in een woonwijk. De straat is een zijstraat van het *Bellamypark*; een plein met veel uitgaansgelegenheden waarvan een groot aantal met terras. Nabij de coffeeshops, in de richting van de woonwijk, zijn enkele parkeerplaatsen. Ten tijde van de nulmeting zijn er vier 'snelparkeerplaatsen' waar men gedurende maximaal 15 minuten (betaald) kan parkeren. Het onderzoeksgebied (schematisch weergegeven in figuur 1.1) loopt van de kruising *Nieuwstraat/Bellamypark* tot aan de kruising *Schuitvlotstraat* en *Groenewoud*. Ook een deel van de *Nieuwstraat* en een deel van de *Sarazijnstraat* is meegenomen. De observaties zijn uitgevoerd vanaf de hoek van de *Nieuwstraat* en *Sarazijnstraat*.

Figuur 1.1 Onderzoeksgebied Aarden



Toelichting: groene arcering=onderzoeksgebied; rode arcering=coffeeshop Aarden; zwarte stip=observatiepunt.

Onderzoeksgebied coffeeshop Purple

Coffeeshop Purple is gelegen aan de *Aagje Dekenstraat*; een drukke doorgaande weg. Praktisch voor de deur van de coffeeshop is een bushalte gesitueerd. Ten noorden van de coffeeshop ligt een woonwijk; ten zuiden het *Betje Wolffplein* met een bankje en een hoog kunstwerk. Het plein grenst aan een drukbezocht winkelgebied. Ten tijde van de nulmeting zijn er twee 'snelparkeerplaatsen' waar men gedurende maximaal 15 minuten (betaald) kan parkeren. Het onderzoeksgebied bij coffeeshop Purple is schematisch weergegeven in figuur 1.2.



Figuur 1.2 Onderzoeksgebied Purple



Toelichting: groene arcering=onderzoeksgebied; rode arcering=coffeeshop Purple; zwarte stip=observatiepunt.

Het gebied loopt aan de linkerkant van het Betje Wolfplein tot de portiek van het gebouw direct tegenover het zebrapad (het zebrapad zelf is niet meegenomen in het observatiegebied). Aan de rechterkant loopt het gebied tot en met de gehandicaptenparkeerplaats; net voor de ingang van het winkelcentrum aan de Aagje Dekenstraat. We merken op dat coffeeshop Purple tijdens de nulmeting aan het verbouwen is. De shop heeft tijdens en na deze verbouwing (die is afgerond bij de lichte tussenmeting en eindmeting) uitsluitend een afhaalfunctie.

Interviews

Naast het veldwerk is ook informatie verzameld via interviews met experts. De interviews met experts vonden plaats bij alle metingen (nulmeting, lichte tussenmeting en eindmeting) en dienden als aanvulling op de verzamelde data. In totaal gaat het om 21 interviews (zeven bij elke meting) waarin is gesproken met medewerkers van de gemeente, handhavende instanties, ondernemers en coffeeshopexploitanten. De lengte van de interviews varieerde van een half uur tot één uur, hebben online plaatsgevonden en kenden de vorm van een informeel gesprek aan de hand van een thematische onderwerpenlijst. De interviews geven meer inzicht in de bezoekersstromen van de Vlissingse coffeeshops, de ervaren overlast rondom de coffeeshops, de doelstelling en gevolgen van de pilot en de mening van de experts over deze onderwerpen.

Registratiegegevens gemeente

Voor het onderzoek is ook gebruik gemaakt van gemeentelijke registratiegegevens. Deze gegevens worden gebruikt om de aard en omvang van overlast in de gebieden rondom de twee coffeeshops inzichtelijk te maken en relevante overeenkomsten en verschillen in kaart te brengen.



Zoekopdracht

Het gaat om overlastmeldingen die bij de gemeente zijn binnengekomen in de periode van januari 2019 tot en met juli 2022. Er zijn door medewerkers van de gemeente Vlissingen zoekopdrachten uitgevoerd, waarmee alle overlastmeldingen binnen de genoemde periode op straatniveau in beeld zijn gebracht. Vervolgens zijn de data door de onderzoekers ontvangen, bewerkt en geanalyseerd. Voor het onderzoek zijn de volgende relevante categorieën uit de gemeentelijke meldesk ontsloten:

- uit de hoofdcategorie 'Openbare orde en veiligheid': de subcategorieën 'Drugspanden' en 'Woonoverlast'; en
- uit de hoofdcategorie 'Handhaving': de subcategorieën 'Alcohol en drugs', 'Openbare orde/veiligheid', 'Overlast' en 'Parkeren'.

Analyses en afbakening

Er zijn twee soorten analyses uitgevoerd: één waarbij alle meldingen over de gehele gemeente in beeld zijn gebracht en één waarbij alleen meldingen zijn meegenomen in een specifieke selectie van straten in de zeer directe omgeving van de coffeeshops. Het gaat om straten die binnen een diameter van 150-250 meter van de coffeeshops vallen. Daarbij is de focus gelegd op woongebieden en zijn drukke doorgaande wegen en winkelgebieden zoveel mogelijk uitgesloten.

Voor coffeeshop Purple ging het om een deel van de woonwijk de Scheldebuurt dat direct ten noorden van de coffeeshop is gelegen. Ook het Betje Wolfplein dat direct tegenover de shop is gelegen is meegenomen. Het gaat om de volgende 15 straten: *Aagje Dekenstraat, Badhuisstraat, Betje Wolfplein, Bouwen Ewoutstraat, Clijverstraat, Coosje Buskenstraat, Duinpoortweg, Glacisstraat, Hobeinsteeg, Hobeinstraat, Kasteelstraat, Komstraat, Scheldestraat* en *Winkelmanstraat*.

Voor coffeeshop Aarden ging het om een gebied dat (met uitzondering van het Bellamypark) ten oosten van de coffeeshop is gelegen. Het gaat om de volgende 17 straten: *Bellamypark, Branderijstraat, De Ruyterplein, Dortsmanstraat, Groenewoud, Kerkstraat, Kleine Markt, Lepelstraat, Nieuwendijk, Nieuwstraat, Oude Markt, Plein Vierwinden, Sarazijnstraat, Schuivlotstraat, Weteringstraat, Wilhelminastraat* en *Zeilmarkt*.

De selectie van straten is gebaseerd op de opgedane ervaringen tijdens het veldwerk en de informatie die is verkregen uit de gehouden interviews. Daaruit kan worden afgeleid dat overlast gerelateerd aan de coffeeshops - als hiervan sprake zou zijn - zich waarschijnlijk in deze straten zou afspelen. We hebben ons bij de selectie van straten beperkt tot de zeer directe omgeving van de shops. Uit eerder onderzoek is namelijk bekend dat eventuele overlast - zeker rondom voorzieningen zoals coffeeshops - een zeer beperkt gebied betreft.

Registratiegegevens politie

Ook is in dit onderzoek gebruik gemaakt van politieregistraties. Het gaat om gegevens over het aantal incidenten dat de politie registreerde onder codes (c.q. maatschappelijke klassen) die gerelateerd kunnen zijn aan soft- en/of harddrugsproblematiek. Deze



gegevens geven een indicatie van de omvang van de drugsproblematiek in de gebieden rondom de Vlissingse coffeeshops en kunnen ook worden gebruikt om de ontwikkelingen in kaart te brengen die zich hierin mogelijk voordoen na de opschorting van het I-criterium.

Zoekopdracht en analyse

Het gaat om alle incidenten die bij de politie geregistreerd staan als zijnde gepleegd in de periode van januari 2019 tot en met juli 2022 in het gebied 'Oude binnenstad'. De incidenten zijn op straatniveau ontsloten. Het betreft incidenten met de volgende codes (c.q. maatschappelijke klassen):

- E38: Overlast i.v.m. alcohol en/of drugs;
- F40: bezit harddrugs (Lijst I);
- F41: bezit softdrugs (Lijst II);
- F42: handel e.d. harddrugs (Lijst I); en
- F43: handel e.d. softdrugs (Lijst II).

Er is een vergelijkende analyse uitgevoerd waarbij het aantal incidenten per maand is weergegeven. Er is gekeken of er in de periode na de start van de pilot sprake is van een trendbreuk met de periode voorafgaand aan de start van de pilot en of deze kan worden verklaard door de genomen maatregelen.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk twee worden de resultaten besproken die relevant zijn voor eerste twee onderzoeksvragen over de omvang en spreiding van de coffeeshopbezoekers (1) en de kenmerken van bezoekers (2). In hoofdstuk drie gaan we in op de resultaten waarmee een antwoord op de andere drie onderzoeksvragen kan worden geformuleerd, te weten de mening van omwonenden en omwerkenden over de openbare ruimte in de directe omgeving van de coffeeshops (3), de mate waarin (potentieel) overlastgevend gedrag wordt waargenomen en ervaren (4) en de aard en omvang van illegale (straat)handel (5). Voor al deze hoofdstukken geldt dat waar mogelijk specifiek wordt ingegaan op hoe de resultaten zich verhouden tot de in het kader van de pilot getroffen maatregelen. In het laatste hoofdstuk beantwoorden we de onderzoeksvragen en trekken we aan de hand daarvan conclusies over de resultaten die tot nu toe met de pilot zijn behaald.



2. COFFEESHOPS EN BEZOEKERS

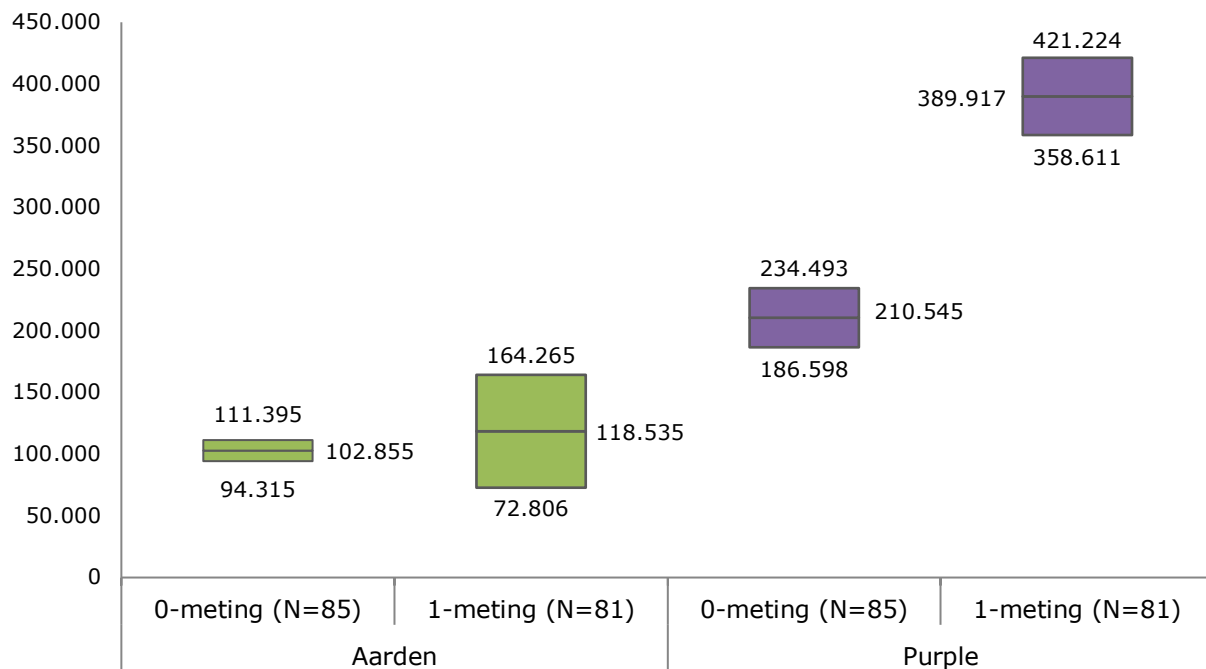
In dit hoofdstuk bespreken we de omvang en de spreiding van het bezoek aan de twee coffeeshops in Vlissingen ten tijde van de nulmeting. Vervolgens bespreken we de (sociaal-demografische) kenmerken van de coffeeshopbezoekers en hun redenen om specifiek de shops in Vlissingen te bezoeken.

2.1 Omvang en spreiding coffeeshopbezoek

Bij beide coffeeshops zijn (op verschillende momenten) op verschillende dagen tellingen uitgevoerd. In totaal zijn tijdens de nulmeting 85 tellingen gedaan; 43 bij Aarden en 42 bij Purple. Bij de eindmeting gaat het om 81 tellingen; 40 bij Aarden en 41 bij Purple. Elke telling duurt vijf minuten waarbij wordt genoteerd hoeveel bezoeken er aan een coffeeshop worden gebracht. Eventuele wachtrijen aan het einde van de telperiode zijn daarbij meegeteld.

Op basis van de tellingen is voor elke dag van de week (maandag tot en met zondag) het dagelijks aantal bezoeken per dag geschat. De 'dagschattingen' zijn vervolgens geëxtrapoleerd om tot een puntschatter van het jaarlijks aantal bezoeken te komen. Rond de schattingen zijn betrouwbaarheidsintervallen van 95 procent berekend. Dit betekent dat we met 95 procent zekerheid zeggen, dat het daadwerkelijk aantal bezoeken binnen deze marges ligt en dat ons resultaat niet op toeval berust. De resultaten zijn weergegeven in figuur 2.1.

Figuur 2.1 Geschat jaarlijks aantal coffeeshopbezoeken per meting per coffeeshop met betrouwbaarheidsintervallen (95%)





Significantie

In dit rapport wordt op enkele plekken aangegeven dat een verschil significant is. Significantie is een term uit de waarschijnlijkheidsleer waarmee wordt aangegeven of een waargenomen verschil een echt verschil is of dat het verschil door toeval kan zijn ontstaan. De standaardregel bij toetsing van significantie is het 95% betrouwbaarheidsinterval. Dit betekent dat we met 95% zekerheid kunnen zeggen dat een verschil niet ontstaan is door toeval. We staan dus 5% kans op toeval toe.

In de praktijk houdt dit in dat er een betrouwbaarheidsinterval wordt berekend rond een gevonden percentage. Wanneer de betrouwbaarheidsintervallen van twee gemeten percentages (bijvoorbeeld het percentage bewoners dat zich onveilig voelt in de nulmeting en het percentage dat zich onveilig voelt in de eindmeting) elkaar niet overlappen spreken we van een significant verschil. We zijn er dan 95% zeker van dat het verschil tussen beide metingen een correcte weergave is van de werkelijkheid en niet op toeval berust.

Bij coffeeshops Aarden schatten we het aantal bezoeken bij de nulmeting tussen de 94.315 en 111.395 per jaar. Op basis van onze schatting wordt coffeeshop Purple - waar we het aantal bezoeken bij de nulmeting tussen de 186.598 en 234.493 per jaar schatten - op dat moment beter bezocht. Als naar de puntschatter wordt gekeken, bedraagt het geschatte verschil tussen de beide coffeeshops ruim 100.000 bezoeken per jaar.

Bij de eindmeting, een jaar na de start van de pilot, is het verschil tussen de beide coffeeshop wat betreft het jaarlijks aantal bezoeken verder opgelopen tot ruim 250.000. Bij coffeeshop Aarden schatten we het jaarlijks aantal bezoeken dan tussen de 72.806 en 164.265, waarmee het nagenoeg om hetzelfde aantal bezoekers als bij de nulmeting gaat. Het verschil tussen de beide shops loopt op, omdat de schatting voor coffeeshop Purple bij de eindmeting duidelijk hoger uitvalt dan bij de nulmeting. Daar schatten we het jaarlijks aantal bezoeken nu tussen de 358.611 en de 421.224, hetgeen een significante toename is van de schatting ten opzichte van de nulmeting. In de interviews wordt ook door vrijwel alle stakeholders aangegeven dat het vooral drukker is geworden bij coffeeshop Purple na het loslaten van het I-criterium en dat er bij coffeeshop Aarden weinig lijkt te zijn veranderd. Ook de veldwerkverslagen van de onderzoekers bevestigen dit beeld.

2.2 Kenmerken coffeeshopbezoekers

Bij beide coffeeshops zijn bezoekers geënquêteerd. De onderzoekers hebben coffeeshopbezoekers buiten de shop aangesproken nadat zij een aankoop hadden gedaan. In totaal zijn tijdens de nulmeting bij coffeeshop Aarden 43 bezoekers geënquêteerd en bij coffeeshop Purple 44 bezoekers. Bij de eindmeting zijn 40 bezoekers van coffeeshop Aarden en 41 bezoekers van coffeeshop Purple gesproken. Ook bij de lichte tussenmeting zijn bezoekers geënquêteerd (46 bij Aarden en 54 bij Purple), maar aan hen is slechts een beknopt aantal vragen gesteld.

Bezoekers coffeeshop

De belangrijkste kenmerken van de geënquêteerde bezoekers zijn weergegeven in tabel 2.1. In het algemeen geldt dat het soort bezoekers dat naar de Vlissingse coffeeshops komt over de metingen niet erg lijkt te zijn veranderd. Bij de eindmeting is het nog steeds zo dat de gemiddelde leeftijd zo rond de 34 jaar ligt, dat het merendeel van bezoekers



man is (alle metingen zo rond de 80%) en dat de meeste bezoekers maximaal een MBO-diploma heeft behaald (respectievelijk 84% en 73%). Ook geldt nog steeds dat de meeste bezoekers betaald werk hebben (respectievelijk 63% en 72%) en dat de meeste van hen uit Vlissingen zelf komen (respectievelijk 63%, 57% en 58%).

Een relevant verschil tussen de shops en de metingen is te onderscheiden als naar woonplaats van de bezoekers wordt gekeken. We stellen vast dat de klantenkring van coffeeshop Purple vooral in Vlissingen zelf woonachtig is (76% bij de 1-meting), terwijl de bezoekers van Aarden ook elders in Nederland wonen (28% bij de 1-meting). Bij coffeeshop Aarden treffen we ook een hoger percentage bezoekers dat niet in Nederland woont (23% ten opzichte van 10% bij Purple).

Verder valt voor coffeeshop Purple het relatief hoge percentage bezoekers op met een 'andere' nationaliteit (27%). Het gaat hier om nationaliteiten die slecht één of twee keer zijn aangetroffen, zoals onder andere de Roemeense, Litouwse, Sloveense, Slowaakse en Russische nationaliteit. Ook coffeeshop Aarden trekt klanten met verschillende nationaliteiten, maar hier is sprake van minder variatie dan bij Purple. Bij Aarden komen – naast de Nederlandse klanten - overwegend Belgische (10%), Poolse (10%) en Duitse (10%) cannabisconsumenten.

Tabel 2.1 Bezoekerskenmerken per meting, per coffeeshop en totaal¹

Kenmerken ▼	0-meting			LTM ³			1-meting		
	Aarden (n=43)	Purple (n=44)	Totaal (N=87)	Aarden (N=46)	Purple (N=54)	Totaal (N=100)	Aarden (N= 40)	Purple (N=41)	Totaal (N=81)
Leeftijd									
Gemiddelde	30	38	34	31	35	33	34	34	34
Geslacht¹									
Man	81%	77%	79%	78%	78%	78%	80%	81%	80%
Vrouw	17%	23%	21%	22%	22%	22%	20%	20%	20%
Opleidingsniveau¹									
Maximaal MBO	76%	91%	84%	-	-	-	65%	81%	73%
HBO/WO	24%	9%	17%	-	-	-	35%	20%	27%
Dagbesteding²									
Betaald werk	67%	59%	63%	-	-	-	78%	66%	72%
Student	17%	7%	12%	-	-	-	13%	12%	12%
Werkloos	7%	16%	12%	-	-	-	3%	12%	7%
Woonplaats¹									
Vlissingen	58%	68%	63%	54%	59%	57%	40%	76%	58%
Middelburg	16%	9%	13%	9%	15%	11%	8%	12%	10%
Elders in Nederland	26%	23%	24%	15%	22%	21%	28%	0%	16%
Woonplaats in België	0%	0%	0%	13%	0%	6%	8%	10%	9%
Woonplaats in Duitsland	0%	0%	0%	4%	4%	4%	10%	0%	5%
Elders niet in Nederland	0%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	0%	2%
Nationaliteit²									
Nederlands	95%	84%	90%	63%	76%	71%	68%	63%	65%
Belgisch	0%	0%	0%	15%	6%	10%	10%	7%	9%
Poolse	2%	0%	1%	11%	2%	6%	10%	2%	1%
Duits	0%	2%	1%	4%	6%	5%	10%	0%	5%
Anders	2%	14%	8%	4%	11%	8%	13%	27%	20%

¹ Percentages tellen vanwege afronding niet op tot 100%.

² Percentages tellen niet op tot 100%, omdat alleen de grootste categorieën worden weergegeven.

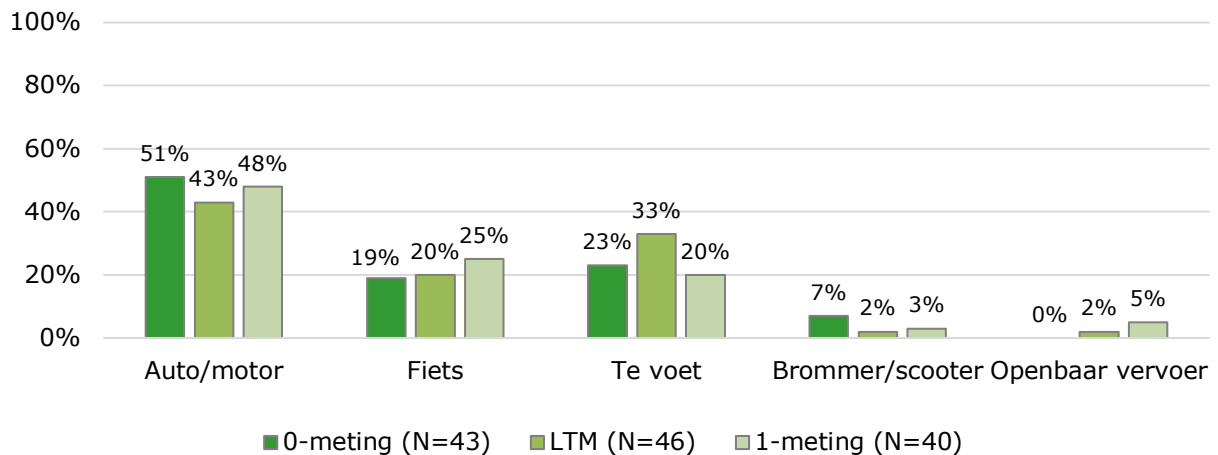
³ Bij de lichte tussenmeting is van een beknopte variant van de enquête voor coffeeshopbezoekers gebruik gemaakt, waarin niet alle achtergrondkenmerken zijn uitgevraagd.



Vervoersmiddel

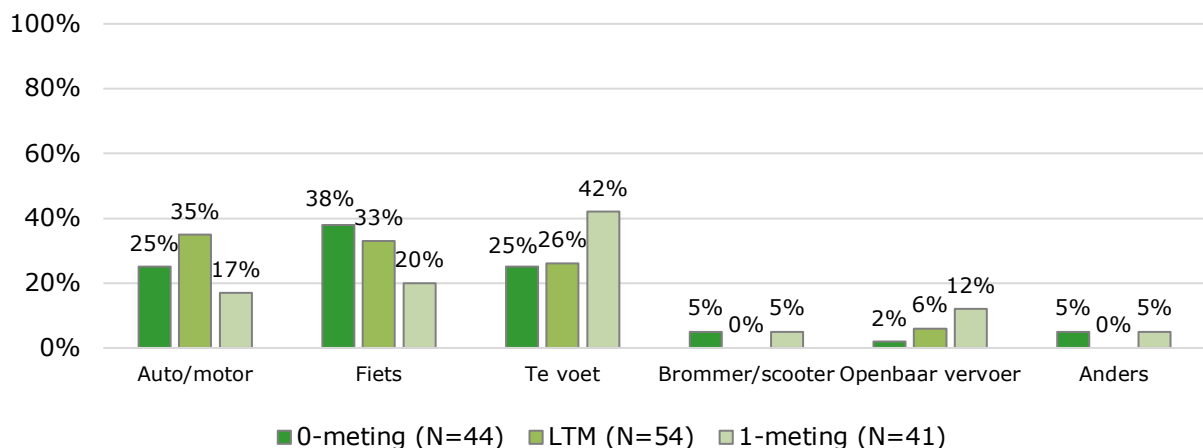
Wat betreft het vervoersmiddel waarmee coffeeshopbezoekers naar Aarden komen is tussen de metingen nauwelijks iets veranderd (figuur 2.2). Nog steeds komen de meeste bezoekers met de auto of de motor naar Aarden (respectievelijk 51%, 43% en 48%). Bezoekers die niet de auto nemen, komen ook bij de eindmeting doorgaans met de fiets (25%) of te voet naar de shop (20%). Het lijkt er op, dat coffeeshop Aarden bij de eindmeting hetzelfde soort en dezelfde hoeveelheid klanten trekt als bij de nulmeting het geval was.

Figuur 2.2 Vervoer naar coffeeshop Aarden, per meting, in %



Voor coffeeshop Purple geldt dat er wel een verschuiving waarneembaar is in het vervoersmiddel dat bezoekers kiezen om naar de coffeeshop af te reizen (figuur 2.3). Waar bij de nulmeting de meeste bezoekers er nog voor kozen om met de fiets naar de shop te gaan (38%), komen de meeste van hen nu te voet naar Purple (42%). Verder zien we dat het percentage bezoekers dat met de auto of motor komt iets lager is bij de eindmeting dan bij de nulmeting (25% ten opzichte van 17%), terwijl het percentage dat met het openbaar vervoer komt hoger is (2% bij de nulmeting ten opzichte van 12% bij de eindmeting).

Figuur 2.3 Vervoer naar coffeeshop Purple, per meting, in %





Bezoekfrequentie en uitgaven

Wat betreft de bezoekfrequentie en de uitgavepatronen klanten van Aarden en Purple zijn er tussen de metingen enkele kleine verschuivingen waarneembaar (tabel 2.2). Zo ligt de gemiddelde bezoekfrequentie bij coffeeshop Aarden met vier keer per maand iets lager in de eindmeting dan bij de nulmeting toen dit nog zeven keer per maand was. Bij Purple ligt de bezoekfrequentie bij de nulmeting met 12 keer per maand juist iets hoger dan bij de nulmeting toen klanten negen keer per maand de shop bezochten. Het bedrag dat gemiddeld per bezoek wordt uitgegeven is bij Aarden toegenomen (€29,- bij de eindmeting ten opzichte van €23,3 bij de nulmeting), terwijl voor coffeeshop Purple geldt dat hier geen verandering is opgetreden (€21,8 bij beide metingen).

Tabel 2.2 Bezoekfrequentie per maand en uitgave per bezoek per meting, per coffeeshop en totaal

Variabele ▼	0-meting			1-meting		
	Aarden (n=43)	Purple (n=44)	Totaal (N=87)	Aarden (n=37)	Purple (n=40)	Totaal (N=77)
<i>Bezoekfrequentie</i>						
Min-Max	1 - 30	1 - 30	1 - 30	1 - 30	2 - 30	1-30
Gemiddeld	7	9	8	4	12	8
<i>Uitgave per bezoek (in €)</i>						
Min-Max	4-50	0 - 50	0 - 50	0 - 120	2 - 60	0-120
Gemiddeld	23,3	21,8	22,5	29,0	21,8	24,9

Redenen bezoek

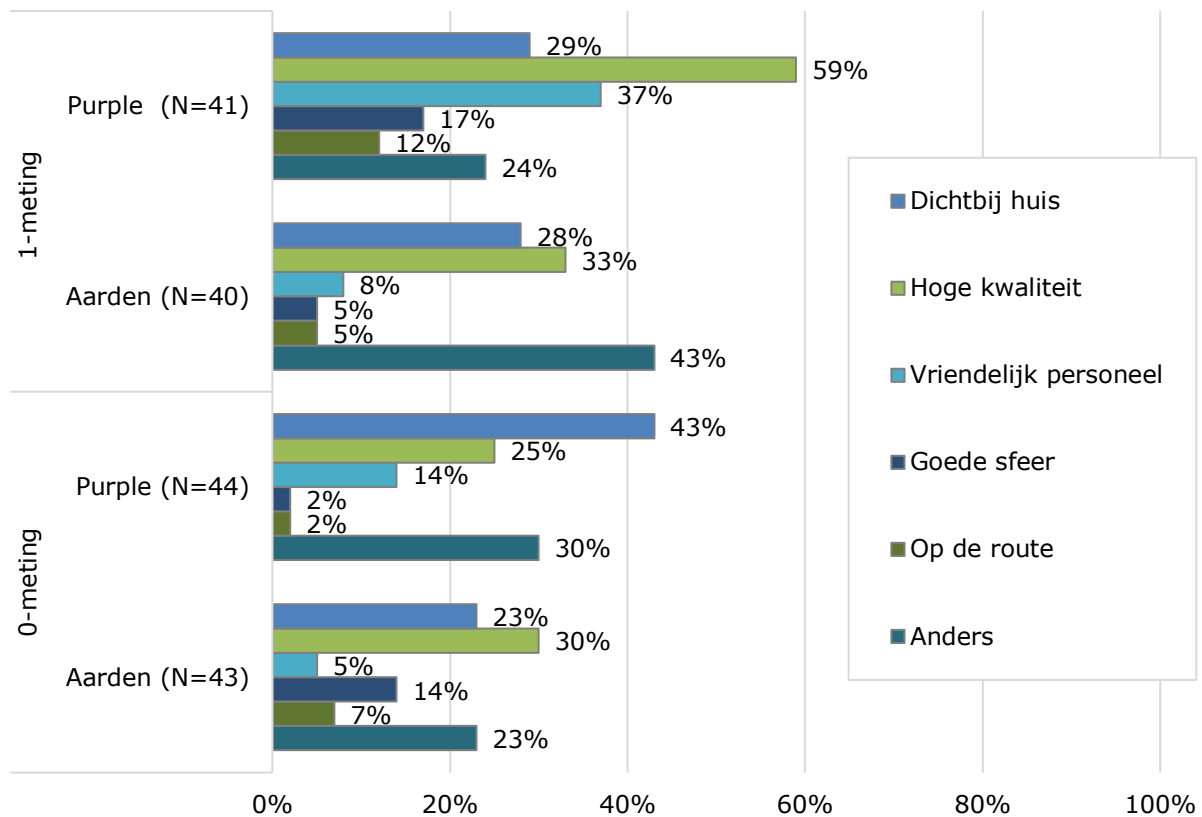
Coffeeshopbezoekers zijn ook gevraagd naar de redenen waarom zij de coffeeshop bezoeken waar zij zijn geënquêteerd. Alle antwoorden op deze open vraag zijn door de onderzoekers doorgenomen en ondergebracht in diverse antwoordcategorieën. De resultaten zijn weergegeven in figuur 2.4.

Voor beide Vlissingse coffeeshops geldt dat de locatie van de coffeeshop een belangrijke rol speelt bij de keuze om de coffeeshop te bezoeken. De bezoekers van Purple (respectievelijk 43% en 29%) noemen deze reden – vooral bij de nulmeting - vaker dan die van Aarden (respectievelijk 23% en 28%). Daarnaast wordt, door bezoekers van beide shops, de hoge kwaliteit van de aangeboden cannabisproducten genoemd als bezoekredenen. Bij de nulmeting wordt deze reden door 30% van de bezoekers van Aarden genoemd, terwijl 25% van de bezoekers van Purple dan aangeven de shop om deze reden te bezoeken. Voor Aarden geldt dat dit percentage ongeveer gelijk is gebleven bij de eindmeting (33%), terwijl het percentage bezoekers dat dit als reden noemt bij coffeeshop Purple duidelijk is gestegen (59%).

Verder geldt voor beide coffeeshops dat in beide metingen de categorie 'anders' relatief groot is. Het gaat om zeer specifieke en uiteenlopende redenen die niet bij de overige categorieën zijn onder te brengen. Voorbeelden van antwoorden in deze categorie zijn: de 'netheid' van de coffeeshop, het bezoeken van de coffeeshop uit (vaak jarenlange) gewoonte, onbekendheid met het gegeven dat er meer dan één coffeeshop in Vlissingen is, het feit dat er in Middelburg geen coffeeshop (meer) is, de diervriendelijkheid van de shop en een zeer specifieke voorkeur voor een bij deze shop aangeboden cannabisproduct.



Figuur 2.4 Meest genoemde redenen voor coffeeshopbezoek tijdens nulmeting, per coffeeshop in % (meerdere antwoorden mogelijk)



2.3 Pilot I-criterium

Bij de eindmeting zijn enkele vragen aan de enquête voor coffeeshopbezoekers toegevoegd om zicht te krijgen op de ontwikkelingen die zich hebben voorgedaan na de start van de pilot. De vragen gingen niet alleen over de beleidswijzigingen ten aanzien van het I-criterium, maar ook over de kort parkeerplaatsen en de beveiliging die sinds de start van de pilot bij de ingang van de coffeeshops moet staan.

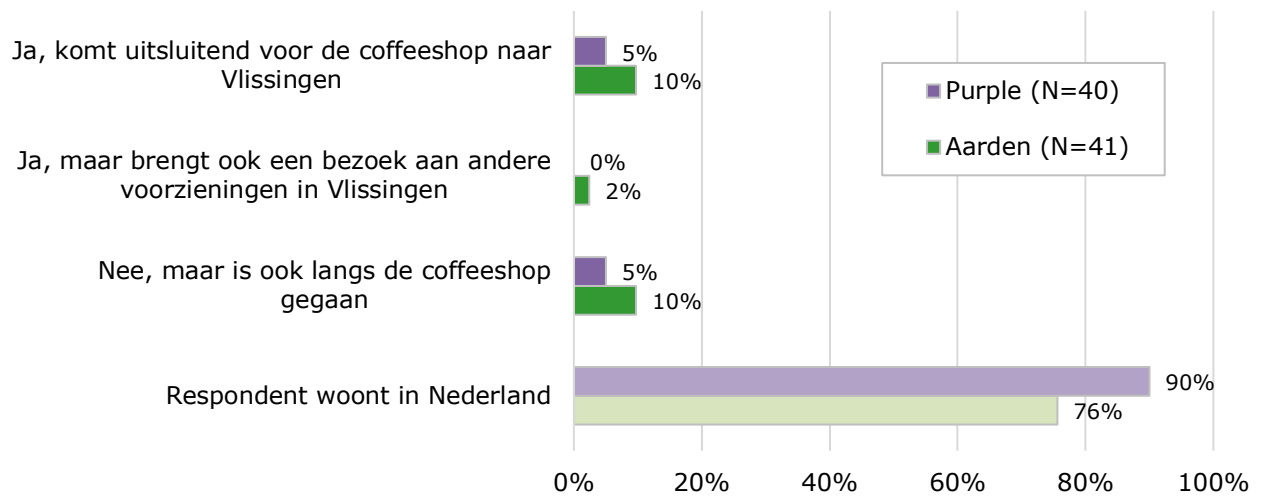
Beleidswijziging

Om de gevolgen van het loslaten van het I-criterium voor de bezoekersstromen van de coffeeshops in beeld te krijgen, is bij de eindmeting aan bezoekers die niet in Nederland wonen onder andere gevraagd of zij uitsluitend voor de coffeeshop naar Vlissingen zijn afgereisd. Het gaat bij coffeeshop Aarden om negen klanten die niet in Nederland woonachtig zijn, terwijl het bij coffeeshop Purple om vier bezoekers gaat.⁴ De resultaten (weergegeven in figuur 2.5) laten zien dat ongeveer de helft zegt uitsluitend voor de coffeeshop te komen, terwijl de andere helft aangeeft dat de hoofdreden voor hun bezoek aan Vlissingen gerelateerd is aan andere voorzieningen. Nu zij toch in Vlissingen zijn brengen deze klanten ook nog een bezoek aan de coffeeshop.

⁴ We vermoeden dat het werkelijke aantal niet-ingevoerde coffeeshopbezoekers hoger ligt, maar dat een deel van de bezoekers heeft aangegeven in Nederland te wonen ondanks dat zij daar niet officieel staan ingeschreven.

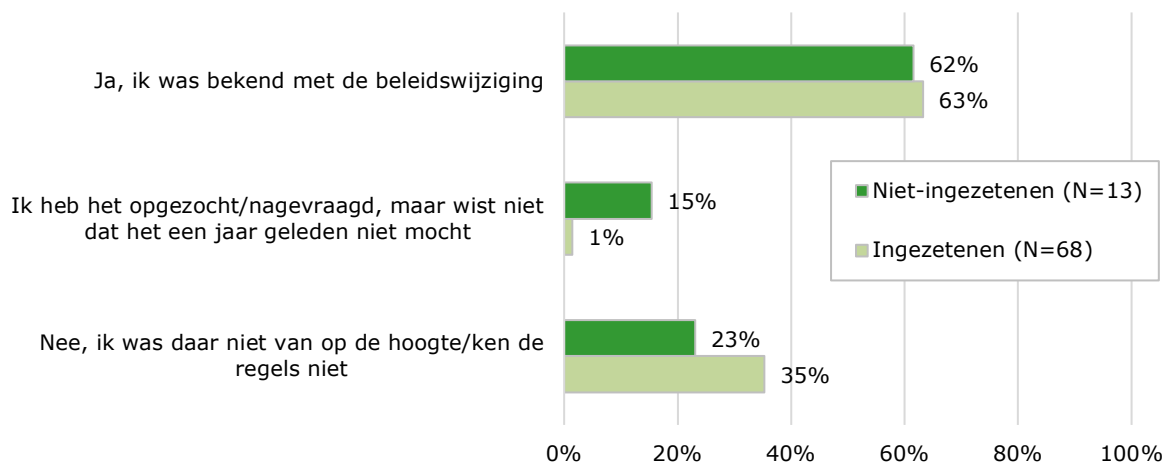


Figuur 2.5 Bezoekgedrag niet-ingezeten coffeeshopbezoekers bij de eindmeting, per coffeeshop, in %



Bij de eindmeting is tevens aan alle respondenten gevraagd of zij bekend waren met de pilot en de bijbehorende beleidswijziging, oftewel het loslaten van het ingezetenen criterium. We stellen vast dat voor een meerderheid van de coffeeshopbezoekers geldt dat dit het geval is (zie figuur 2.6). In de analyses is onderscheid gemaakt tussen ingezetenen en niet-ingezetenen. We zien voor beide groepen dat zo'n twee derde (respectievelijk 62% en 63%) van de respondenten zegt bekend te zijn met de beleidswijziging en dat een kleinere groep daar niet van op de hoogte is (respectievelijk 23% en 35%). Een beperkt percentage niet-ingezetenen (15%) heeft opgezocht of ze toegang tot de coffeeshops hadden, maar deze bezoekers wisten niet dat het I-criterium een jaar geleden in Vlissingen nog actief werd gehandhaafd. Opmerkelijk is dat ook één ingezetene zegt te hebben opgezocht of hij of zij bij de coffeeshops naar binnen mocht. Tussen de twee coffeeshops zijn overigens geen relevante verschillen gevonden.

Figuur 2.6 Bekendheid van de beleidswijziging bij de eindmeting naar ingezetenschap, in %



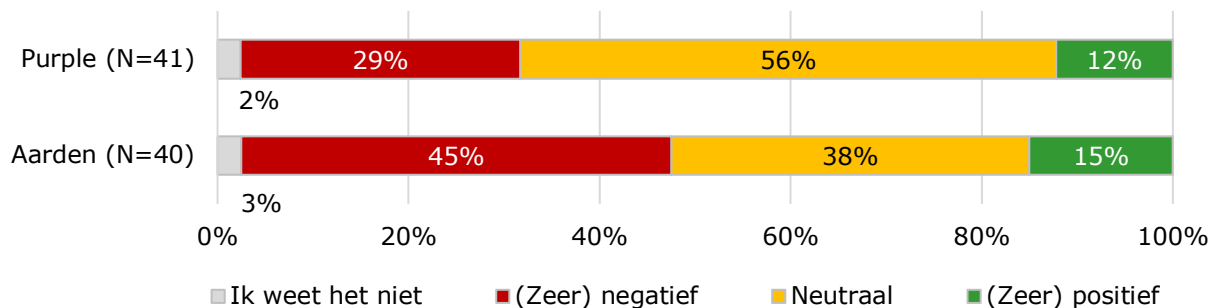


Als niet-ingezetenen aangaven bekend te zijn met de beleidswijziging (10 van de 13) is ter verdieping vervolgens gevraagd hoe zij te weten zijn gekomen dat ze weer toegang hadden tot de coffeeshops in de gemeente Vlissingen. Van de tien zeggen zes dat zij dit op internet hebben gelezen. De andere vier hebben het van vrienden en/of kennissen vernomen. Van de tien niet-ingezetenen hebben twee nog telefonisch contact met één van beide shops te hebben gezocht om na te vragen of de berichtgeving klopte.

Parkeersituatie en 'kort parkeerplaatsen'

Bij de eindmeting is coffeeshopbezoekers ook gevraagd naar de (gewijzigde) parkeersituatie en de beveiliging die sinds de start van de pilot bij de ingang van beide coffeeshops staat. In het algemeen geldt dat bezoekers van coffeeshop Aarden negatiever zijn over de parkeergelegenheid dan de bezoekers van Purple (figuur 2.7). Bij coffeeshop Aarden geeft met 45% bijna de helft van de bezoekers aan (zeer) negatief te zijn over de parkeersituatie, terwijl dit bij coffeeshop Purple 29% bedraagt. De meeste bezoekers van Purple staan neutraal tegenover de parkeersituatie, namelijk 56%. Bij Aarden gaat het om 38% van de ondervraagde bezoekers. Een minderheid is (zeer) positief over de parkeergelegenheid. Het gaat bij Aarden en Purple om respectievelijk 12% en 15%.

Figuur 2.7 Mate waarin coffeeshopbezoekers negatief dan wel positief zijn over de hoeveelheid parkeergelegenheid in de buurt van de coffeeshop bij de eindmeting, per coffeeshop, in %

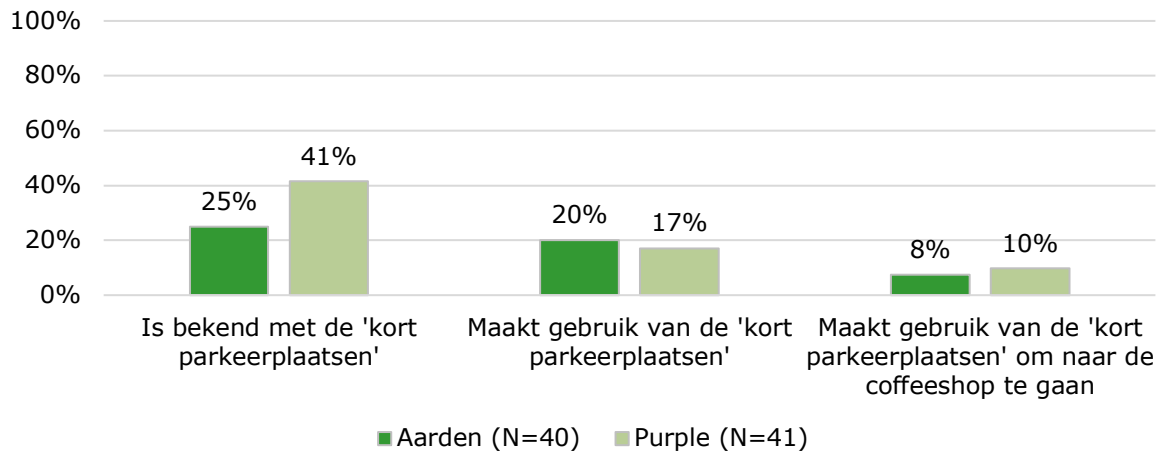


Als we coffeeshopbezoekers die negatief zijn over de parkeergelegenheid vragen waarom dit zo is, dan geven de meeste van hen aan dat er te weinig parkeerplekken zijn in de buurt van de shops. Het gaat hier overwegend om coffeeshopbezoekers die doorgaans met de auto naar de shop komen. De coffeeshopbezoekers die neutraal of positief antwoorden hebben doorgaans geen auto. Het gebrek aan parkeerplekken vormt voor hen dus geen probleem, maar enkelen van hen (vooral bezoekers van coffeeshop Purple) noemen wel dat er inderdaad weinig parkeerplekken zijn in relatie tot het aantal bezoekers dat de coffeeshop trekt. De onderzoekers constateren dit ook, blijkt uit de veldwerkverslagen.

In het kader van de pilot, zijn in de omgeving van beide shops 'kort parkeerplaatsen' gerealiseerd waar maximaal een kwartier een auto mag staan. Bij coffeeshop Aarden gaat het om vier geheel nieuwe parkeerplekken op enige loopafstand van de shop, terwijl het bij Purple om twee bestaande parkeerplekken gaat, vrij dicht bij de shop, waar eerst nog een half uur mocht worden geparkeerd. Aan bezoekers van de shops is gevraagd of zij bekend zijn met deze 'kort parkeerplaatsen' en of zij daar ook gebruik van maken als zij naar de coffeeshop toe gaan. De resultaten zijn weergegeven in figuur 2.8.



Figuur 2.8 Mate waarin bezoekers bekend zijn met en gebruik maken van de 'kort parkeerplaatsen' in de buurt van de coffeeshop bij de eindmeting, per coffeeshop, in %



De 'kort parkeerplaatsen' zijn beter bekend bij bezoekers van coffeeshop Purple. Daar geeft 41% van de bevroegde klanten aan te weten dat er zulke parkpeerplaatsen zijn, terwijl het er bij coffeeshop Aarden om 25% gaat. Het lijkt er echter op dat niet alle bezoekers van Purple doelen op de twee parkeerplaatsen waar nu maximaal een kwartier mag worden geparkeerd, ondanks dat hier expliciet in de vraag naar wordt verwezen. Een deel lijkt te doelen op de 'kort parkeerplaatsen' waar maximaal een halfuur mag worden geparkeerd, die er ook al voor de start van de pilot waren.

Respectievelijk 20% en 17% van de bezoekers van Aarden en Purple geven aan ook daadwerkelijk gebruik te maken van de 'kort parkeerplaatsen', maar het deel dat dat doet om naar de coffeeshop te gaan is beperkt. Van de bezoekers van Aarden maakt 8% wel eens gebruik van de 'kort parkeerplaatsen' om naar de shop te gaan, terwijl dit bij coffeeshop Purple 10% is.

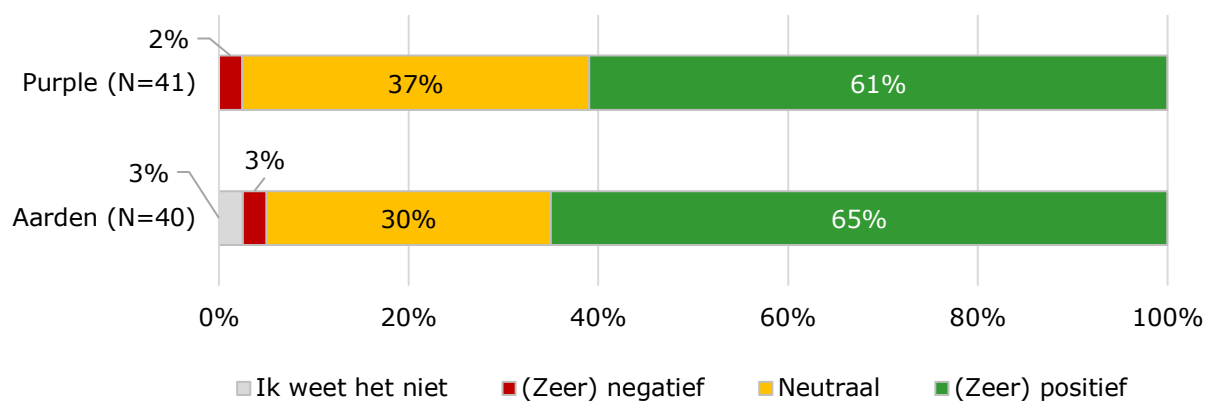
Beveiliger

Sinds de start van de pilot zijn de coffeeshops verplicht om een beveiliging bij ingang van de coffeeshop te hebben staan. Aan coffeeshopbezoekers is gevraagd hoe negatief dan wel positief zij hierover zijn. Uit figuur 2.9 blijkt dat voor zowel coffeeshop Aarden als Purple geldt dat de meeste bezoekers hier (zeer) positief over zijn. De bezoekers die positief zijn geven aan dat de aanwezigheid van de beveiliging hen een veilig gevoel geeft, zorgt voor een rustiger straatbeeld met minder overlastgevende personen zoals dealers en minder foutgeparkeerde auto's en fietsen.

Voor beide shops geldt dat de op één na grootste groep bezoekers neutraal antwoord als we vragen wat ze van de beveiliging vinden. Het gaat om 30% bij Aarden en 37% bij Purple. Deze groep coffeeshopbezoekers geeft aan dat het hen niet zo veel uitmaakt of er nou wel of geen beveiliging staat, maar het kan in de optiek van deze klanten geen kwaad. In de optiek van deze klanten gebeurt er vrijwel niets in de buurt van de coffeeshop waar de beveiliging tegen op zou moeten treden. Een kleine groep bezoekers is (zeer) negatief over de beveiliging (3% bij Aarden en 2% bij Purple). Het gaat om enkele bezoekers die de aanstelling van de beveiligers overdreven vinden en niet begrijpen waarom de coffeeshops daartoe worden verplicht.



Figuur 2.9 Mate waarin bezoekers negatief dan wel positief zijn over de beveiliging bij de ingang van de coffeeshop bij de eindmeting, per coffeeshop, in %





3. OMGEVING COFFEESHOPS

In dit hoofdstuk bespreken wij de directe omgeving van beide coffeeshops. Hiervoor worden eerst de ervaringen van omwonenden en omwerkenden van de openbare ruimte rondom de coffeeshops besproken. Vervolgens vermelden we de ontwikkelingen in de leefbaarheid in de directe omgeving van de coffeeshops, waarbij wij met name ingaan op mogelijk potentieel overlastgevend gedrag. Tot slot besteden we aandacht aan de mate waarin illegale straathandel in drugs voorkomt in de directe omgeving van beide coffeeshops en welke ontwikkelingen zich daarin over de tijd hebben voorgedaan.

3.1 Ervaring omwonenden en omwerkenden

In de directe omgeving van beide coffeeshops zijn omwonenden en omwerkenden geënquêteerd. De onderzoekers hebben mensen die in de directe omgeving van de shops wonen of werken gevraagd of zij mee wilden doen aan het onderzoek. In totaal zijn bij de nulmeting 83 (40 bij Aarden en 43 bij Purple) omwonenden en omwerken geënquêteerd, terwijl er bij de lichte tussen meting en eindmeting met respectievelijk 89 (41 bij Aarden en 48 bij Purple) en 81 (40 bij Aarden en 43 bij Purple) omwonenden en omwerkenden is gesproken. De relevante kenmerken zijn vergelijkbaar voor de twee metingen (tabel 3.1). De personen die we spreken kunnen naar verwachting een goed beeld schetsen van de leefbaarheid, omdat zij al geruime tijd in de buurt wonen en/of werken.

Tabel 3.1 Kenmerken omwonenden/omwerkenden tijdens nulmeting, per coffeeshop en totaal¹

Kenmerken ▼	0-meting			LTM ³			1-meting		
	Aarden (n=40)	Purple (n=43)	Totaal (N=83)	Aarden (n=41)	Purple (n=48)	Totaal (N=89)	Aarden (n=40)	Purple (n=43)	Totaal (N=83)
Leeftijd									
Gemiddelde	51	44	47	-	-	-	50	55	54
Soort respondent									
Omwerkende	36%	65%	43%	27%	71%	51%	35%	40%	37%
Omwonende	62%	26%	51%	71%	29%	48%	58%	54%	55%
Beide	3%	9%	6%	2%	0%	1%	8%	7%	7%
Geslacht									
Man	59%	54%	56%	-	-	-	75%	47%	60%
Vrouw	41%	47%	44%	-	-	-	25%	54%	41%
Opleidingsniveau²									
MBO	31%	31%	31%	-	-	-	45%	41%	42%
HBO/WO	31%	21%	26%	-	-	-	26%	13%	20%
Dagbesteding²									
Betaald werk	62%	81%	72%	-	-	-	55%	50%	52%
Gepensioneerd	21%	9%	15%	-	-	-	25%	36%	31%
Student	8%	7%	7%	-	-	-	13%	5%	8%
Woonduur omwonenden (in jaren)									
Min-Max	0-79	0-42	0-79	-	-	-	0-80	1-85	0-85
Gemiddeld	23	15	20	-	-	-	17	15	16
Werkduur omwerkenden (in jaren)									
Min-Max	1-34	0-41	0-41	-	-	-	0-16	0-31	0-31
Gemiddeld	8	9	8	-	-	-	5	5	5

¹ Sommige percentages tellen vanwege afronding niet op tot 100%.

² Percentages tellen niet op tot 100%, omdat alleen de grootste categorieën worden weergegeven.

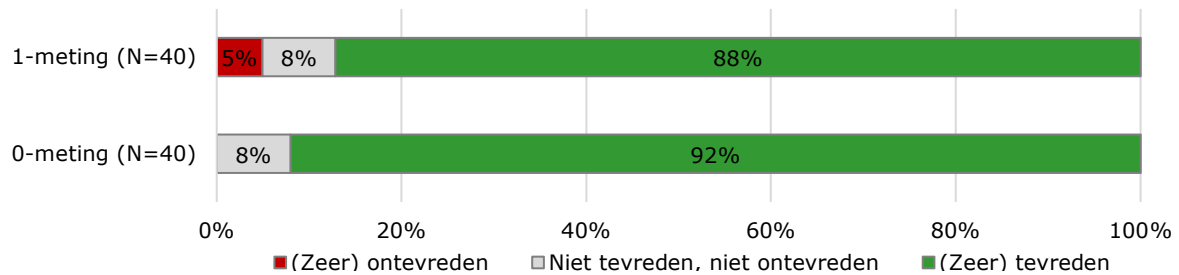
³ Bij de lichte tussenmeting zijn de achtergrondkenmerken van omwonenden en omwerkenden niet uitgevraagd.



Leefbaarheid (enquête)

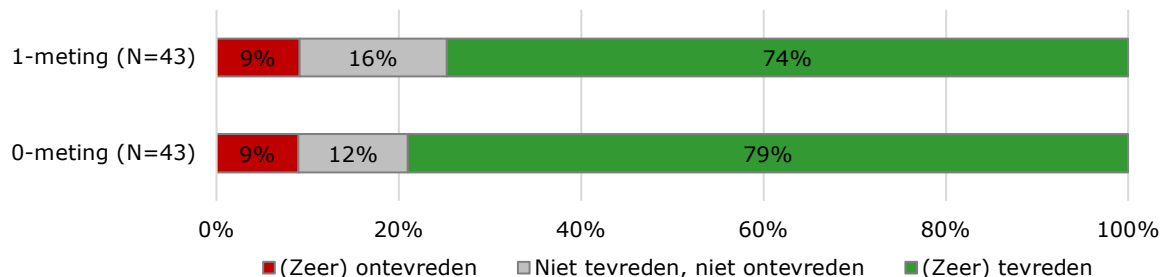
Wij vroegen omwonenden en omwerkenden van de coffeeshops naar de leefbaarheid in hun omgeving. Omwonenden en omwerkenden van Aarden blijken content met het wonen of werken in de buurt. In de nulmeting zegt 92% (zeer) tevreden te zijn, terwijl 88% dit aangeeft in de eindmeting (figuur 3.1). Het gemiddelde rapportcijfer dat respondenten hun buurt geven rond coffeeshop Aarden is in alle drie metingen uitgevraagd en bedraagt respectievelijk een 7,5, een 7,3 en een 7,7 in de nul-, lichte tussen- en eindmeting.

Figuur 3.1 Tevredenheid wonen/werken in de buurt van Aarden, per meting, in %



Ook in de omgeving van coffeeshop Purple zijn respondenten overwegend (zeer) tevreden (79% en 75%) over het wonen en werken in de buurt (figuur 3.2). In beide metingen is 9% (zeer) ontevreden. Ook de omwonenden en omwerkenden van Purple geven de buurt in alle metingen een ruime voldoende. Het gemiddelde rapportcijfer bedraagt respectievelijk een 7,5 een 7,6 en een 7,2 in de nul-, lichte tussen- en eindmeting.

Figuur 3.2 Tevredenheid wonen/werken in de buurt van Purple, per meting, in %

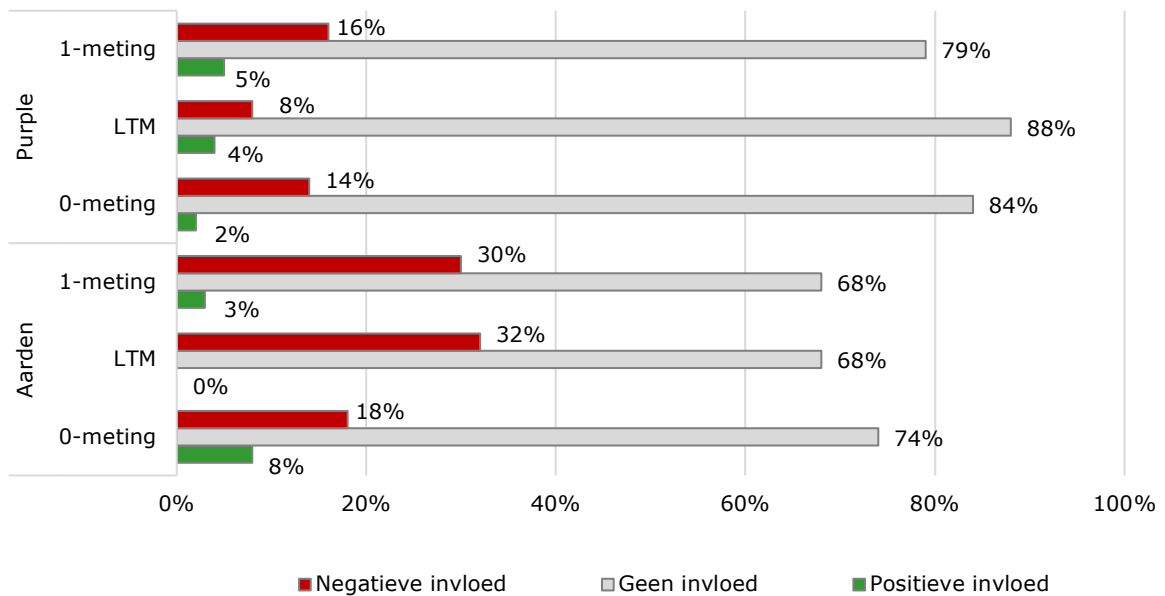


Invloed coffeeshops op de leefbaarheid (enquête)

De meerderheid van de geënquêteerden bij beide metingen is van mening dat de coffeeshops geen invloed hebben op de leefbaarheid van hun buurt. Het gaat bij coffeeshop Aarden om 74% in de nulmeting en 68% in de eindmeting, terwijl het bij coffeeshop Purple om respectievelijk 84% en 79% gaat (figuur 3.3). Meer respondenten bij Aarden (18% en 30% in de nul- en eindmeting) dan bij Purple (14% en 16% in de nul- en eindmeting) geven aan dat de shop de leefbaarheid in de buurt negatief zou beïnvloeden. De personen die dit aangeven merken bij de nulmeting op dat er in de buurt van de coffeeshops mensen rondhangen, dat er gevaarlijke of anderszins overlastgevende verkeerssituaties zijn en dat er drugshandel plaatsvindt in de buurt. Opvallend is dat zij bij de eindmeting nog steeds de rondhangende personen en verkeersproblematiek noemen, maar dat geen van deze respondenten nog drugshandel in de directe omgeving van de shops meer als reden noemt voor de negatieve invloed.



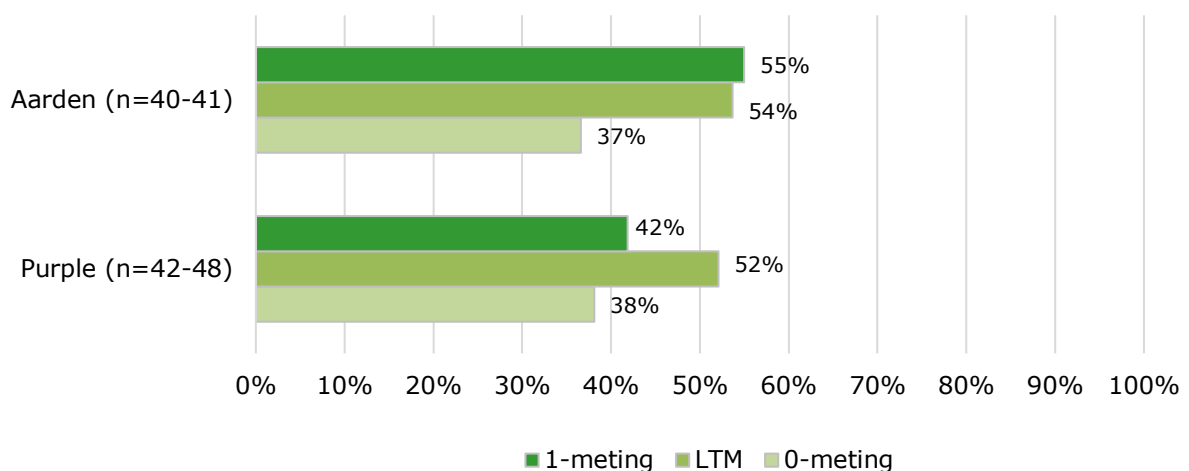
Figuur 3.3 Invloed van de coffeeshop op de leefbaarheid in de directe omgeving volgens omwonenden en omwerkenden, per meting, in %



Ervaren overlast (enquête)

Aan respondenten is in de enquête gevraagd of zij in de afgelopen drie maanden overlast hebben ervaren. Tijdens de eindmeting geeft 55% van de respondenten die in de omgeving van Aarden wonen of werk aan dat dit het geval is geweest, terwijl het percentage bij de nulmeting nog 37% bedraagt (figuur 3.4). Voor de omgeving van coffeeshop Purple geldt dat de percentages van beide metingen dicht bij elkaar liggen. Na een aanvankelijk hoger percentage van 52% in de lichte tussenmeting, bedraagt het aantal omwonenden en omwerkenden dat overlast ervaart 42% in de eindmeting. Daarmee ligt het nagenoeg op hetzelfde niveau als voor de start van de pilot, toen het om 38% ging.

Figuur 3.4 Aantal omwonenden/omwerkenden dat overlast in de buurt ervaart, per coffeeshop, per meting, in % (n=40-48)

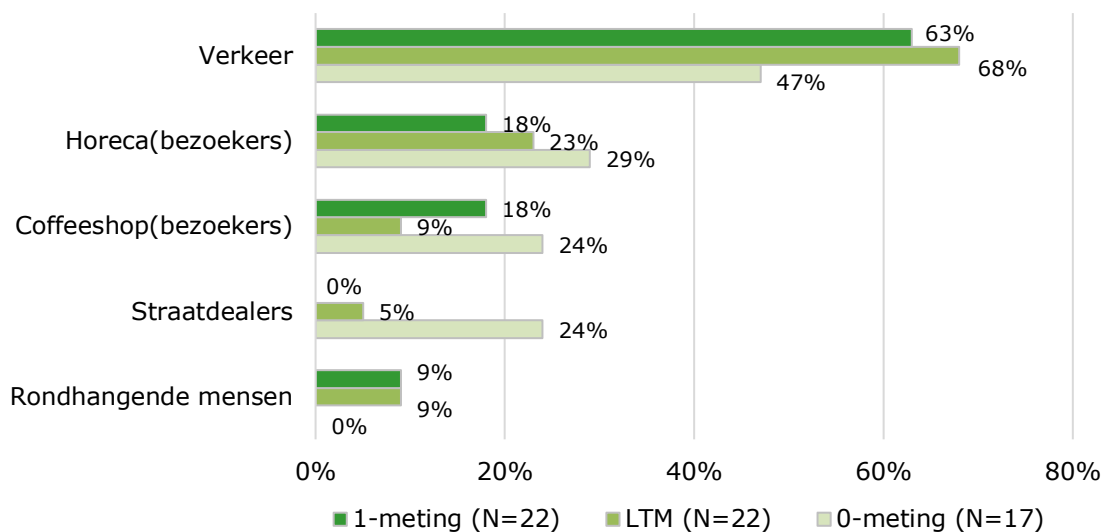




In figuur 3.5 is voor de omgeving van coffeeshop Aarden weergegeven waar omwonenden en omwerkenden overlast van zeggen te hebben ervaren in de afgelopen drie maanden. Bij de eindmeting ondervinden zij het vaakst hinder van verkeersoverlast (63%). Het aantal respondenten dat hier overlast van ervaart is hoger dan bij de nulmeting, toen het om 47% ging.

Daarnaast hebben omwonenden en omwerkenden bij de eindmeting last van bezoekers van nabijgelegen horecagelegenheden (18%) en de coffeeshop (18%). Voor deze beide vormen van overlast geldt dat zij door minder respondenten zijn genoemd dan bij de nulmeting. Toen ging het om respectievelijk 29% en 24%. Dat is vooral opvallend voor de overlast van horecagelegenheden, omdat er ten tijde van de nulmeting en lichte tussenmeting beperkende maatregelen golden om de verspreiding van COVID-19 tegen te gaan. Daardoor was een deel van de horecagelegenheden niet of beperkt geopend. Op basis van ons onderzoek is geen eenduidige verklaring te geven voor deze ontwikkeling. Eveneens valt bij de eindmeting het lagere aantal omwonenden en omwerkenden op dat aangeeft overlast van straatdealers te ervaren. Dat is bij de nulmeting nog 24%, maar bij de eindmeting zegt geen enkele respondent hier hinder van te ondervinden.

Figuur 3.5 Ervaren overlastvormen door omwonenden/omwerkenden van coffeeshop Aarden, per meting, in % (n=61)



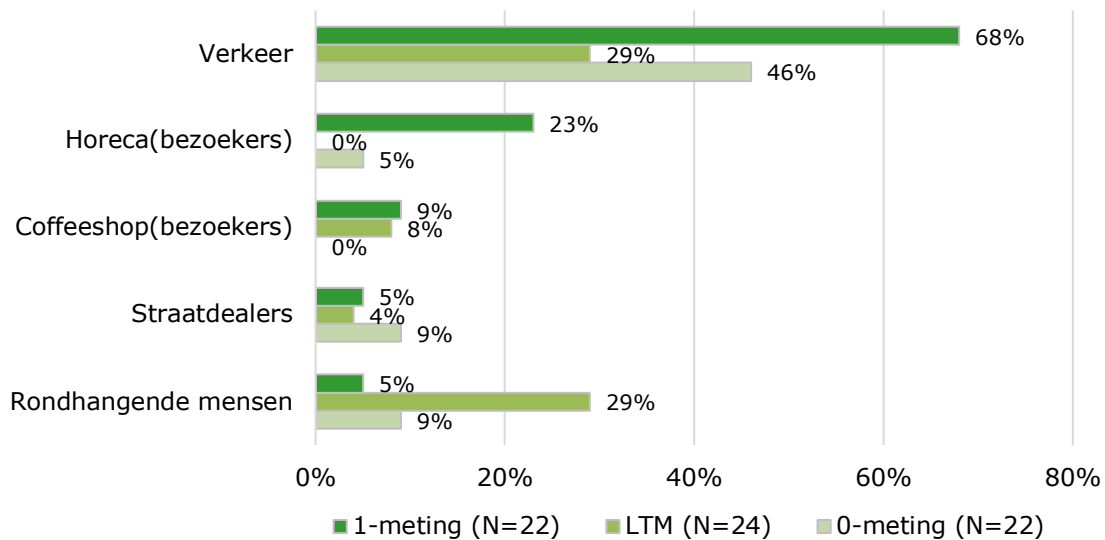
Voor coffeeshop Purple geldt eveneens dat de meeste omwonenden en omwerkenden overlast ervaren die is gerelateerd aan het verkeer. Waar 46% in de nulmeting zegt hier last van te hebben, geeft 68% van de respondenten dit aan bij de eindmeting (figuur 3.6).

De rest van de overlastvormen worden in de enquête aanmerkelijk minder vaak genoemd dan verkeersoverlast, met uitzondering van de overlast van de horeca en haar bezoekers. Bij de eindmeting heeft 23% van de omwonenden en omwerkenden van Purple daarvan hinder ondervonden, terwijl dit bij de nulmeting - hoogstwaarschijnlijk als gevolg van de beperkende maatregelen om verspreiding van COVID-19 tegen te gaan - slechts 5% bedroeg.



Verder valt op dat tijdens de lichte tussenmeting door 29% van de respondenten de overlast van rondhangende mensen (volgens omwonenden vooral daklozen en/of verslaafden en (groepjes) jongeren) wordt genoemd, terwijl dit bij de eindmeting nog maar door 5% van de omwonenden en omwerkenden wordt gezegd.

Figuur 3.6 Ervaren overlastvormen door omwonenden/omwerkenden van coffeeshop Purple, per meting, in % (n=68)



Tevredenheid maatregelen pilot (registraties gemeente)

In de enquête is tevens aan omwonenden en omwerkenden gevraagd hoe tevreden zij zijn over de effecten van de verschillende maatregelen die getroffen in het kader van de pilot. Zij konden daarbij steeds aangeven hoe negatief of positief zij daarover waren of dat zij niets van de maatregelen hebben gemerkt. De resultaten zijn weergegeven in figuur 3.7

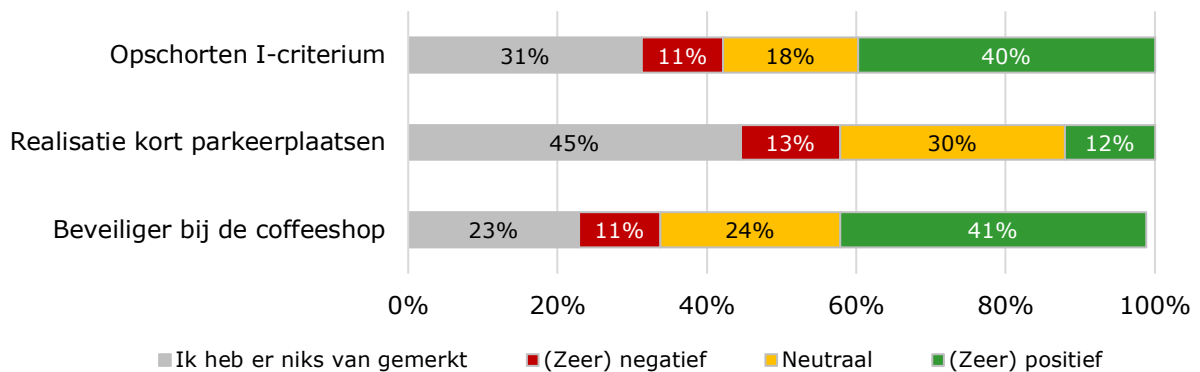
Over het opschorten van het I-criterium zijn de meeste omwonenden en omwerkenden (zeer) positief. Het gaat om 40% van de respondenten die vrijwel allen aangeven dat door de opschorting van het I-criterium er minder overlast is door straatdealers. Zij staan, volgens deze omwonenden en omwerkenden, nu niet meer zichtbaar in de openbare ruimte drugs aan te bieden en te verkopen. Toch heeft ook een groot deel van de bevroegden (30%) niets van de beleidswijziging gemerkt. Het lijkt hier vooral te gaan om respondenten die sowieso al weinige overlast ervaren voor de start van de pilot.

Voor de realisatie van de 'kort parkeerplaatsen' geldt dat met 45% bijna de helft van de omwonenden en omwerkenden daar niet van heeft gemerkt. Het deel van de respondenten dat er wel iets van heeft gemerkt, antwoord meestal neutraal op de vraag welk effect dit heeft gehad. Het gaat om 30% van de ondervraagden. Respectievelijk 13% en 12% van de respondenten is (zeer) negatief of (zeer) positief over maatregel. Qua onderbouwing voor hun antwoord wijken de groepen respondenten vrijwel niet van elkaar af. Omwonenden en omwerkenden, of zij nu negatief, neutraal of positief zijn, zeggen wel te snappen wat er wordt geprobeerd met het realiseren van dit soort parkeerplekken, maar geven aan dat twee en vier parkeerplekken niet voldoende zijn om de verkeersproblematiek in de omgeving van beide shops aan te pakken.



Het aanstellen van beveiligers door beide coffeeshops is door de meeste omwonenden en omwerkenden wel opgemerkt en 41% van de respondenten is daar (zeer) positief over. Zij geven aan dat het aanstellen van de beveiligers een veilig gevoel geeft en dat een veel rustiger straatbeeld is ontstaan zonder dealers in de omgeving van de coffeeshops. Specifiek bij coffeeshop Purple wordt genoemd dat er geen overlast op straat ontstaat, ondanks dat er soms rijen voor de coffeeshop staan. De omwonenden en omwerkenden die positief zijn over deze maatregel, zijn ervan overtuigd dat de aanwezigheid van de beveiligers hier een belangrijke rol speelt.

Figuur 3.7 Tevredenheid omwonenden/omwerkenden over de effecten van de getroffen maatregelen in het kader van de pilot bij de eindmeting, in % (N=83)



Overlastmeldingen (registraties gemeente)

Ook is - in aanvulling op de antwoorden die omwonenden en omwerkenden op de enquête hebben gegeven - naar de bij de gemeente binnengekomen overlastmeldingen gekeken. De gegevens zijn op twee niveaus geanalyseerd: op het niveau van de gehele gemeente en op het niveau van de directe omgeving van de beide coffeeshops. Steeds is gekeken of er zich trendbreuken voordoen na de start van de pilot per 1 augustus 2021, zowel in de omvang van de overlast als in de aard.

Gehele gemeente Vlissingen

Om de resultaten voor de gebieden rondom de coffeeshops juist te kunnen interpreteren is eerst gekeken naar het aantal overlastmeldingen in de gehele gemeente Vlissingen in de periode van januari 2019 tot en met juli 2022 (figuur 3.7). In totaal staan er in de gehele gemeente 5.293 overlastmeldingen geregistreerd in de periode van januari 2019 tot en met juli 2022. Verreweg het grootste deel van deze meldingen is geregistreerd onder de subcategorie 'Parkeren' (1.933). Het gaat onder andere om meldingen over foutgeparkeerde voertuigen, een gebrek aan parkeerplaatsen en parkeerboetes die in de ogen van burgers onterecht zijn uitgeschreven. Ook in andere onderzoeken in andere gemeenten zien we dat deze categorie vaak tot één van de grootste behoort.

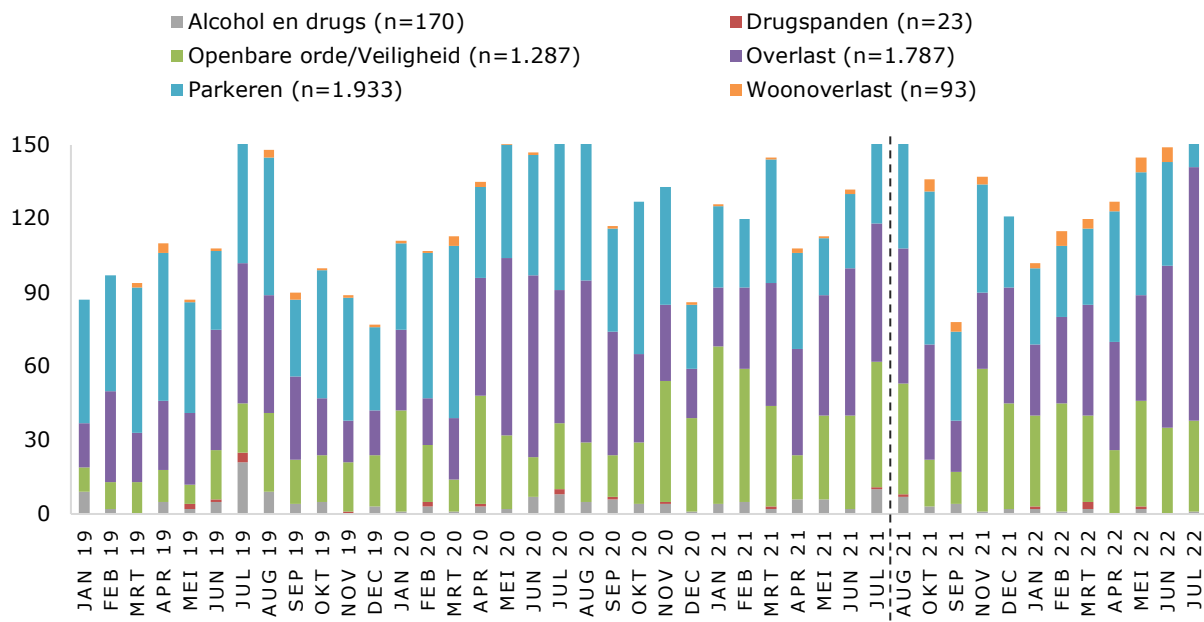
Ook onder de subcategorieën 'Overlast' (1.787) en 'Openbare orde/Veiligheid' (1.287) staan de nodige meldingen geregistreerd. Als naar de inhoud van de meldingen van deze twee subcategorieën wordt gekeken, dan blijken zij te overlappen. Voor beide subcategorieën geldt dat de aard van de meldingen zeer uiteenlopend is, maar dat het vrijwel altijd gaat om veelvoorkomende overlastvormen (waaronder geluid, stank, zicht en



verkeersoverlast) of fysieke aspecten van de openbare ruimte die volgens burgers aandacht verdienen, zoals gevaarlijke (verkeers)situaties. Ook de aard van de meldingen uit de subcategorie 'Woonoverlast' (93) is vergelijkbaar met deze twee categorieën met als verschil dat waar de meldingen uit de subcategorieën 'Overlast' en 'Openbare orde/Veiligheid' veelal algemeen zijn geformuleerd, het bij 'Woonoverlast' vaak over (specifieke) buurtgenoten lijkt te gaan.

Er staan onder de resterende subcategorieën 'Alcohol en drugs' (170) en 'Drugspanden' (23) meldingen van burgers geregistreerd als deze vermoedens hebben van drugsdeals (op straat of vanuit panden) of wanneer zij menen dat er sprake is van openbaar dronkenschap. Binnen de subcategorie 'Alcohol en drugs' lijkt het voornamelijk om meldingen te gaan die gerelateerd zijn aan drugs en in mindere mate om meldingen gerelateerd aan alcohol.

Figuur 3.7 Overlastmeldingen in de gehele gemeente Vlissingen per maand, per subcategorie, in absolute aantallen (N=5.293)



Toelichting: de zwarte stippellijn representeert de start van de pilot.

In tabel 3.2 is het gemiddeld aantal registraties per maand weergegeven voor de gehele gemeente Vlissingen voor en na de start van de pilot. Als de gemiddelden per categorie worden vergeleken dan blijkt dat het gemiddeld aantal meldingen in de categorieën 'Alcohol en drugs' en 'Parkeren' is gedaald. Na de start van de pilot komen er per maand in deze categorieën zo'n 3 meldingen minder binnen dan voor de start van de pilot het geval was. Voor de categorieën 'Openbare orde/Veiligheid' (per maand gemiddeld bijna 9 meldingen meer), 'Overlast' (per maand gemiddeld bijna 8 meldingen meer) en 'Woonoverlast' (per maand gemiddeld bijna 3 meldingen meer) geldt het tegenovergestelde. Zowel voor als na de start van de pilot komt er gemiddeld anderhalve melding bij de gemeente binnen, die ondergebracht kan worden in de categorie 'Drugspanden'.



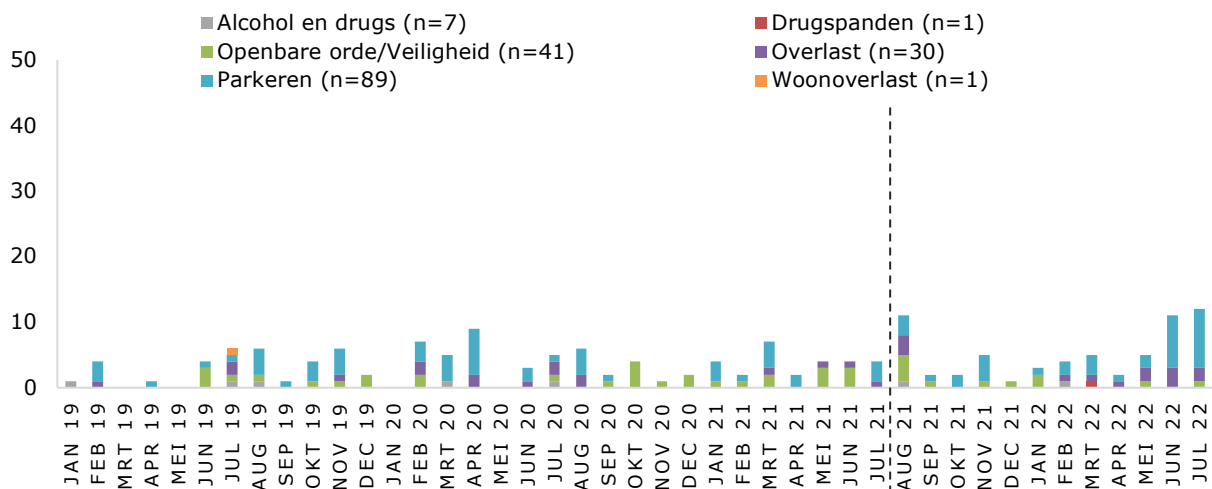
Tabel 3.2 Gemiddeld aantal registraties per maand in de gehele gemeente Vlissingen, voor en na de start van de pilot, per categorie

Categorie	Voor start pilot	Na start pilot	Vershil
Alcohol en drugs	5	2,1	-2,9
Drugspanden	0,5	0,5	0
Openbare orde/Veiligheid	27,5	36,3	+8,8
Overlast	39,4	47,2	+7,8
Parkeren	45,8	42,7	-3,1
Woonoverlast	1,4	4,2	+2,8

Coffeeshop Aarden

De meldingen die betrekking hebben op de straten in de directe omgeving van coffeeshop Aarden zijn schematisch weergegeven in figuur 3.9. Het gaat in totaal om 169 meldingen (3,2% van alle meldingen in de gemeente). Ook hier geldt dat de meeste meldingen gaan over 'Parkeren' (89), gevolgd door de 'Openbare orde/Veiligheid' (41) en 'Overlast' (30). De aard van de meldingen is vergelijkbaar met die in de gehele gemeente: het gaat vooral om auto's die lang (fout)geparkeerd staan. In vergelijking met de resultaten voor de gehele gemeente is het aantal meldingen in de categorie 'Alcohol en drugs' (7) relatief laag. Verder valt op dat er maar één melding van een drugspand te relateren is aan dit gebied.

Figuur 3.8 Overlastmeldingen in de directe omgeving van coffeeshop Aarden per maand, per subcategorie, in absolute aantallen (n=169)



Toelichting: de zwarte stippellijn representeert de start van de pilot.

In tabel 3.3 is voor het gebied rondom coffeeshop Aarden weergegeven wat het gemiddeld aantal registraties per maand is zowel voor als na de start van de pilot. Voor alle categorieën geldt dat het om een betrekkelijk laag gemiddeld aantal meldingen gaat (tussen de 0 en de 3). Voor de categorieën 'Parkeren' en 'Overlast' zien we een lichte stijging van het gemiddeld (respectievelijk +1,3 en +0,6). Na de start van de pilot is één melding binnengekomen over een vermeend 'Drugspand', terwijl dat voor de start van de pilot niet het geval was. Voor de categorie 'Woonoverlast' is het omgekeerde het geval. De gemiddelden in de categorieën 'Openbare orde/Veiligheid' en 'Alcohol en drugs' zijn na de start van de pilot ook nagenoeg gelijk gebleven.



Tabel 3.3 Gemiddeld aantal registraties per maand in de omgeving van coffeeshop Aarden, voor en na de start van de pilot, per categorie

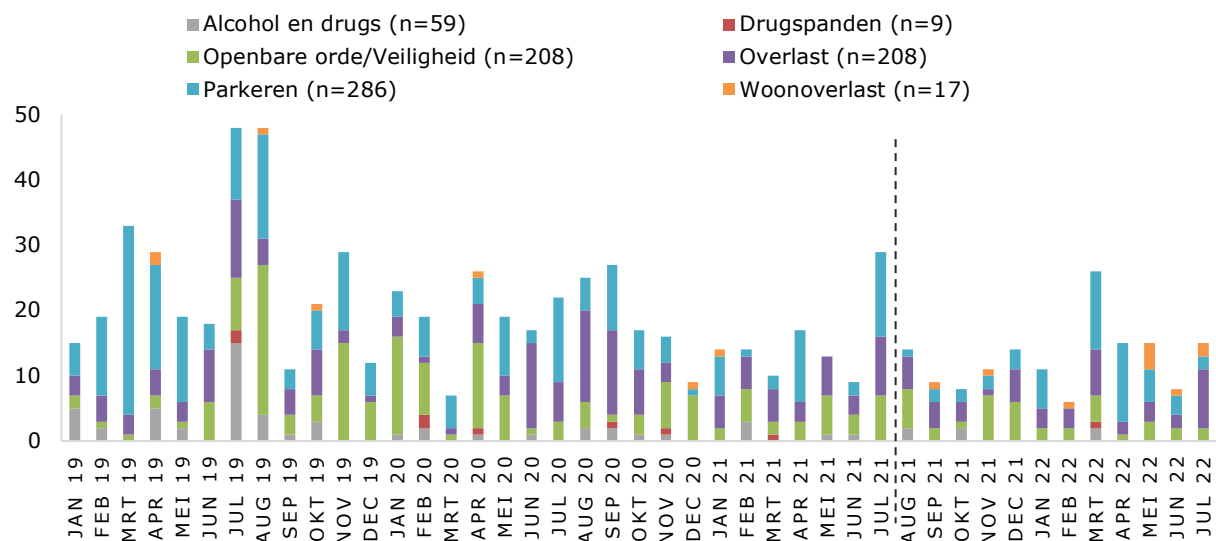
Categorie	Voor start pilot	Na start pilot	Vershil
Alcohol en drugs	0,2	0,2	0
Drugspanden	0	0,1	+0,1
Openbare orde/Veiligheid	1,0	0,9	-0,1
Overlast	0,5	1,1	+0,6
Parkeren	1,7	3,0	+1,3
Woonoverlast	0,1	0	-0,1

Coffeeshop Purple

Het beeld van de meldingen in de directe omgeving van coffeeshop Purple (in totaal 787; 14,8% van alle meldingen in de gemeente) laten een ander beeld zien in vergelijking met coffeeshop Aarden. Niet alleen gaat het om aanmerkelijk meer meldingen, maar de resultaten (weergegeven in figuur 3.9) laten ook zien dat de subcategorieën die aan drugsproblematiek kunnen worden gerelateerd hier beter gevuld zijn dan bij de andere twee analyses. Weliswaar vallen de meeste meldingen in de subcategorieën 'Parkeren' (286), 'Openbare orde/Veiligheid' (208) en 'Overlast' (208), maar deze bevinding kan worden verklaard vanuit het feit dat de verreweg de meeste meldingen in de gehele gemeente in deze subcategorieën vallen.

Noemenswaardig is dat er in de directe omgeving van coffeeshop Purple in de subcategorie 'Alcohol en drugs' 59 meldingen worden geregistreerd. Dat is $(59/170 \cdot 100 =)$ 34,7% van alle meldingen in deze subcategorie in de gehele gemeente. Ook voor de categorie 'Drugspanden' vinden we een relevant resultaat. In de straten in de directe omgeving van coffeeshop Purple is negen keer een melding gemaakt die in deze categorie is ondergebracht. Dat is $(9/23 \cdot 100 =)$ 39,1% van alle meldingen in de gehele gemeente in deze categorie.

Figuur 3.9 Overlastmeldingen in de directe omgeving van coffeeshop Purple per maand, per subcategorie, in absolute aantallen (n=787)



Toelichting: de zwarte stippellijn representeert de start van de pilot.



Het gemiddeld aantal registraties per maand in de omgeving van coffeeshop Purple is per categorie weergegeven in tabel 3.4. De resultaten laten zien dat er na de start van de pilot minder overlastmeldingen binnenkomen over dit gebied. Voor vijf van de zes categorieën geldt dat het gemiddeld aantal meldingen na de start van de pilot is gedaald ten opzichte van de periode daarvoor. Voor de categorieën 'Parkeren' en 'Openbare orde/Veiligheid' gaat het om een daling van gemiddeld zo'n twee à vier meldingen per maand, waardoor het gemiddeld voor deze categorieën bijna is gehalveerd. Alleen voor de categorie 'Woonoverlast' is sprake van een lichte stijging van het gemiddelde (+0,7).

Tabel 3.4 Gemiddeld aantal registraties per maand in de omgeving van coffeeshop Purple, voor en na de start van de pilot, per categorie

Categorie	Voor start pilot	Na start pilot	Vershil
Alcohol en drugs	1,7	0,5	-1,2
Drugspanden	0,3	0,1	-0,2
Openbare orde/Veiligheid	5,5	3,2	-2,3
Overlast	5,2	3,9	-1,3
Parkeren	7,9	4,2	-3,7
Woonoverlast	0,2	0,9	+0,7

Onveiligheid en slachtofferschap (enquête)

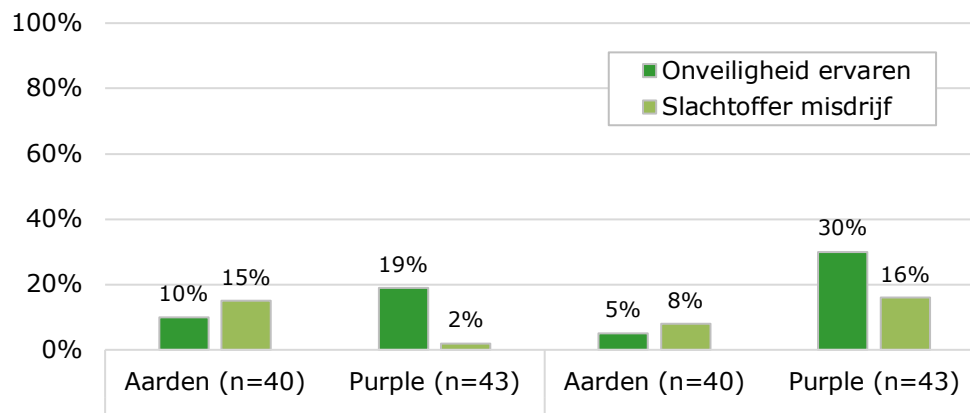
Wij hebben de omwonenden en omwerkenden van beide coffeeshops gevraagd in hoeverre zij zich in de afgelopen drie maanden (on)veilig hebben gevoeld in de buurt en of zij in deze periode slachtoffer zijn geweest van een misdrijf. In het algemeen geldt dat de omwonenden van coffeeshop Aarden zich niet onveilig voelen in hun woon- en/of werkomgeving.

Voor de start van de pilot voelde tien procent van de ondervraagden in de buurt van Aarden zich wel eens onveilig, terwijl dat bij de eindmeting vijf procent is (figuur 3.10). Gemiddeld gaven deze respondenten in beide metingen - met een 7,2 - een ruime voldoende voor de veiligheid in hun buurt. Het percentage ondervraagden dat slachtoffer is geweest van een misdrijf ligt bij de eindmeting ook lager dan tijdens de nulmeting (respectievelijk 5% en 15%). In de omgeving van Aarden zijn over de gehele onderzoeksperiode negen mensen slachtoffer geweest van één of meerdere misdrijven. Het gaat om vernieling, mishandeling, intimidatie en woninginbraak.

De omwonenden van coffeeshop Purple geven in beide metingen de veiligheid in hun buurt een 6,8. De resultaten van de enquête laten zien dat een groter deel van de ondervraagden in dit gebied zich onveilig heeft gevoeld in de afgelopen drie maanden en dat het percentage tijdens de eindmeting (30%) hoger is dan bij de nulmeting (19%). Ook wat betreft slachtofferschap zien we een hoger percentage in de eerste volgmeting (16%) dan bij de nulmeting (2%). Over de gehele onderzoeksperiode zijn acht omwonenden en/of omwerkenden van coffeeshop Purple slachtoffer geworden van een misdrijf. Het gaat voornamelijk om fietsendiefstal en in mindere mate om vernieling, intimidatie en woninginbraak.



Figuur 3.10 Onveiligheid en slachtofferschap omwonenden en omwerkenden, per meting, per coffeeshop en totaal, in %



3.2 (Potentieel) overlastgevend gedrag

In de omgeving van de beide coffeeshops zijn tijdens de nul- en eindmeting op systematische wijze observaties uitgevoerd. Daarbij is genoteerd of er personen in het gebied rondhingen en of zij potentieel overlastgevend gedrag vertoonden in het observatiegebied. Ook is in de directe omgeving van de coffeeshops gelet op het aantal auto's dat een 'pitstop' maakt voor de coffeeshop, het aantal foutgeparkeerde auto's en fietsen en het aantal buitenlandse kentekenplaten.

Coffeeshop Aarden

In het observatiegebied rondom coffeeshop Aarden zijn zowel bij de nulmeting als bij de eindmeting weinig rondhangende personen gezien en is ook weinig potentieel overlastgevend gedrag waargenomen. Bij de nulmeting zijn gedurende twee observaties drie rondhangende personen en nemen we respectievelijk schreeuwen op straat, drugshandel en softdrugsgebruik allen één keer waar (tabel 3.5). Dat beeld is niet anders in de eindmeting. We zien twee keer rondhangende personen, één keer een persoon die hangt op een stilstaande scooter en één keer softdrugsgebruik.

Met betrekking tot de overlast gerelateerd aan het verkeer en parkeren, constateren we dat het aantal 'pitstops' voor de coffeeshop dat is waargenomen lager is bij de eindmeting dan bij de nulmeting. Ook nemen we geen foutgeparkeerde auto's meer waar, terwijl we dat bij de nulmeting nog drie keer zagen en was het aantal foutgeparkeerde fietsen bij de nulmeting hoger dan nu het geval is. Op basis van de informatie uit de interviews en de veldwerkverslagen lijkt de aanwezigheid van de portier - die tijdens de eindmeting bij de deur van de coffeeshop staat - hierbij een belangrijke rol te spelen. Uitsluitend de aanwezigheid van de portier lijkt mensen ervan te weerhouden hun auto midden op straat stil te zetten of hun auto of fiets fout te parkeren.

Tijdens de eindmeting worden vaker auto's met buitenlandse kentekenplaten waargenomen. Het gaat voornamelijk om kentekens uit België, Duitsland en Oost-Europa. Op basis van eerder onderzoek, de interviews en de veldwerkverslagen is het aannemelijk dat deze ontwikkeling verband houdt met het loslaten van het I-criterium.



Tabel 3.5 Potentieel overlastgevend gedrag observatiegebied coffeeshop Aarden per meting, in absolute aantallen

	0-meting (n=41)		1-meting (N=40)	
	Aantal observaties waarin gezien	Aantal personen/auto's /fietsen dat in totaal is gezien	Aantal observaties waarin gezien	Aantal personen/auto's /fietsen dat in totaal is gezien
Rondhangende personen	2	3	0	0
Harde muziek afspelen	0	0	2	2
Heen en weer lopen	0	0	0	0
Vorbijgangers aanspreken	0	0	0	0
Schreeuwen op straat	1	1	0	0
Hangen op stilstaande scooter	0	0	1	1
Drugshandel openbare ruimte	1	1	0	0
Gebruik softdrugs openbare ruimte	1	1	1	1
'Pitstops' voor de coffeeshop	28	28	7	7
Foutgeparkeerde auto's	3	3	0	0
Foutgeparkeerde fietsen	37	258	37	110
Geparkeerde auto's met buitenlandse kentekenplaten	4	4	17	20

Coffeeshop Purple

In alle 40 observaties zagen wij 47 keer rondhangende personen in het observatiegebied van Purple. Tijdens beide metingen ging het in totaal om meer dan 50 personen (figuur 3.6). Het exacte aantal personen ligt in beide metingen rond de 100 en houdt hoogstwaarschijnlijk verband met de aanzuigende werking van de omliggende ondernemingen die in het gebied zijn gevestigd. Een zeer groot deel van de rondhangers kan dan ook niet worden gerelateerd aan de coffeeshop. Zo zijn personen waargenomen die een praatjes maakten, op een bankje op het plein zaten, onder afdakjes schuilden voor de regen of de markt op zaterdag bezochten. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd, hetgeen experts ons reeds vertelden in de interviews: het gaat om een druk centrumgebied waarin door veel mensen van de openbare ruimte gebruik wordt gemaakt.

Tijdens de nulmeting is in dit gebied sprake van potentieel overlastgevend gedrag, waarvan een deel mede wordt gerelateerd aan de straathandel in drugs. Zo zagen we destijds dat er door negen personen harde muziek werd afgespeeld, liepen zeven personen zonder duidelijke reden heen en weer over het plein, spraken drie personen voorbijgangers aan en zijn drie mensen gezien en gehoord die op straat stonden te schreeuwen. Ook zagen de onderzoekers twee personen hangen op een stilstaande scooter en namen zij één keer daadwerkelijk een drugsdeal waar. Voor vrijwel al deze vormen van potentieel overlastgevend gedrag geldt dat zij niet of nauwelijks meer zijn waargenomen bij de eindmeting. We zien dan alleen nog drie personen rondhangen op een stilstaande scooter en nemen één keer een schreeuwend persoon waar. De enige gedraging die we niet waarnemen bij de nulmeting maar wel bij de eindmeting is het gebruik van softdrugs in de openbare ruimte. Dat zien we twee personen bij eindmeting doen.

Ten slotte, is het aantal waargenomen buitenlandse kentekenplaten tussen de twee metingen gelijk gebleven, terwijl uit de tellingen, interviews en veldwerkverslagen een



beeld naar voren komt dat de shop meer klanten trekt bij de eindmeting dan bij de nulmeting vanwege het loslaten van het I-criterium. Dit is in overeenstemming met de gedachte dat coffeeshop Purple vooral nieuwe klanten bedient die wel in Vlissingen verblijven, maar daar niet staan ingeschreven. Zij mochten daardoor voor de start van de piot de coffeeshop niet in.

Tabel 3.6 Potentieel overlastgevend gedrag observatiegebied Purple per meting, in absolute aantallen

	0-meting (n=40)		1-meting (N=40)	
	Aantal observaties waarin gezien	Aantal personen/auto's /fietsen dat in totaal is gezien	Aantal observaties waarin gezien	Aantal personen/auto's /fietsen dat in totaal is gezien
Rondhangende personen	40	~100	40	~100
Harde muziek afspelen	7	9	0	0
Heen en weer lopen	7	7	0	0
Voorbijgangers aanspreken	3	3	0	0
Schreeuwen op straat	2	3	1	1
Hangen op stilstaande scooter	2	2	3	3
Drugshandel openbare ruimte	1	1	0	0
Gebruik softdrugs openbare ruimte	0	0	1	2
'Pitstops' voor de coffeeshop	9	12	22	52
Foutgeparkeerde auto's	10	12	20	23
Foutgeparkeerde fietsen	40	199	21	35
Geparkeerde auto's met buitenlandse kentekenplaten	14	14	9	14

Alle experts die wij spraken geven aan dat de problemen rondom coffeeshop Purple divers zijn en dat dit vooral te maken heeft met de achterliggende wijk de Scheldebuurt. Bij de nulmeting spreken de experts over overlast vanwege de aanwezigheid van seizoenarbeiders, veelvuldig kamerverhuur in de buurt en diverse soorten verkeersdrukte en -problematiek. Als mogelijk bron van overlast wordt op dat moment door meerdere experts ook een aantal beschermde woonvoorzieningen en het FACT-team genoemd, die allen in de omgeving van de coffeeshop gevestigd zijn. Zij geven dan tevens aan dat de gemeente Vlissingen een centrumgemeente is voor de opvang voor dak- en thuislozen, dat deze doelgroep ook veelvuldig van de openbare ruimte van dit gebied en dat zij daarbij soms ook overlast veroorzaakt.

Bij de eindmeting schetsen de experts – overeenkomstig de resultaten van de observaties - een ander beeld. Het straatbeeld rondom coffeeshop Purple is in hun beleving rustiger geworden. Er is weliswaar nog overlast als gevolg van de suboptimale verkeerssituatie, maar de problematiek met straatdealers en dak- en thuislozen lijkt compleet te zijn verdwenen. Wel zien de experts dat het een stuk drukker is geworden bij de coffeeshop Purple en dat er soms mensen buiten voor de shops staat te wachten. Dat gaat echter gemoedelijk, aldus de experts, en resulteert tot op heden nog niet in overlastgevende situaties. Ten slotte wordt de problematische parkeersituatie door de experts genoemd als het meest pregnante probleem dat in de toekomst zou moeten worden opgelost.



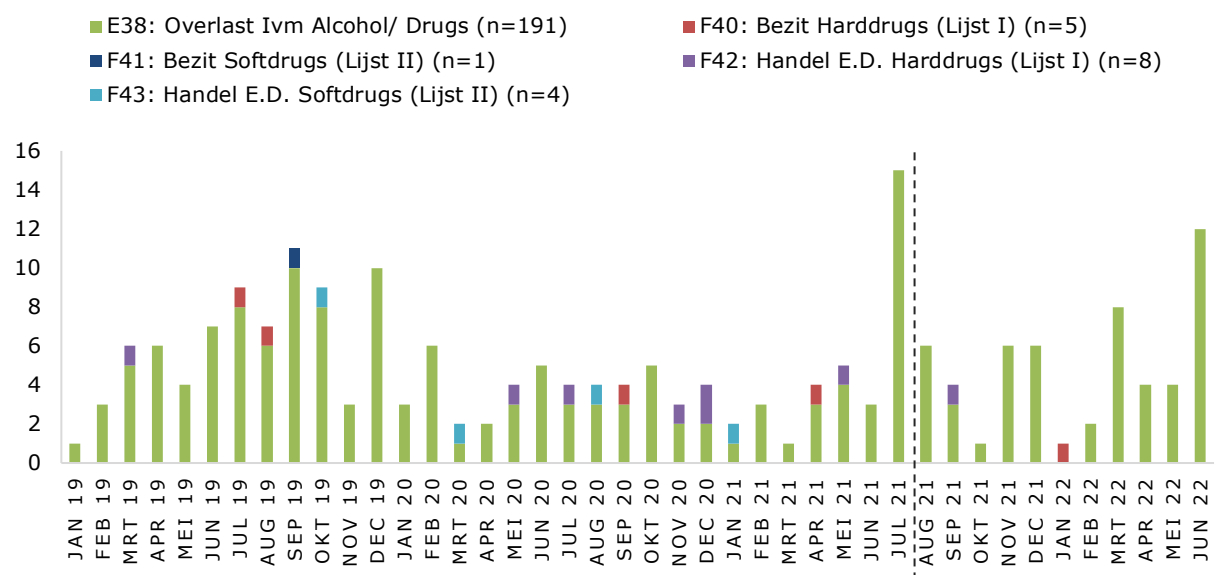
3.3 Politieregistraties

In dit onderzoek is - gezien de vermeende aard van de problematiek rondom de coffeeshops - specifiek aandacht voor drugsoverlast en de(straat)handel in drugs. Daarom zijn politieregistraties van meldingen - die doorgaans te relateren zijn aan drugsoverlast en illegale handel - geanalyseerd (figuur 3.11). Van dit soort registraties is bekend dat zij onderhevig zijn aan registratie-effecten. Zij kunnen daarom slechts een indicatie geven van de mate van straathandel. Daarom is er tijdens het veldwerk in de buurt van de coffeeshops - los van de meer systematische observaties - ook specifiek gelet op (signalen) van illegale (straat)handel in drugs en zijn respondenten hier ook informeel over bevraagd.

Uit figuur 3.11 blijkt dat het voornamelijk gaat om registraties met maatschappelijk klasse 'E38: Overlast i.v.m. alcohol en drugs'. Van de 209 politieregistraties in dit gebied hebben 191 (91,3%) deze codering gekregen. Omdat de aard van de incidenten niet voor de onderzoekers is ontsloten is onduidelijk in welke mate de registraties in deze categorie betrekking hebben op alcohol, drugs of beide. Op basis van de ervaringen tijdens het veldwerk en de interviews met experts mag worden verwacht dat het vooral om incidenten zal gaan die verband houden met het (overmatig) gebruik van alcohol, vanwege de diverse horecagelegenheden die in de nabijheid van de shops zijn gevestigd waar alcohol wordt geschonken.

Op basis van de interviews met experts mag worden aangenomen dat wel een deel van de meldingen over drugsgebruik zullen gaan. Volgens het merendeel van de experts die wij hebben geïnterviewd komt illegale (straat)handel veelvuldig voor in de Scheldebuurt (in de nabijheid van coffeeshop Purple). Het gebruik van drugs in de buurt van deze shop is derhalve niet uit te sluiten, ondanks dat deze overlast waarschijnlijk niet gerelateerd is aan de coffeeshop, aldus de experts. Ook wordt opgemerkt dat de buurt waarin coffeeshop Aarden is gevestigd wordt minder door de handel en het gebruik van drugs gekenmerkt.

Figuur 3.11 Incidenten in de politieregistraties in gebied 'Oude binnenstad', periode januari 2019 tot juni 2022, per maand, per maatschappelijke klasse, in absolute aantallen (n=209)



Toelichting: de zwarte stippellijn representeert de start van de pilot.



In tabel 3.7 is, om de mogelijke gevolgen van de pilot inzichtelijk te maken, het gemiddeld aantal registraties in de politiesystemen per maand weergegeven voor het gebied 'Oude binnenstad'. Voor alle - voor de coffeeshops relevante - maatschappelijke klassen geldt dat er nauwelijks iets is veranderd in het gemiddeld aantal meldingen. Dit in combinatie met de constatering dat de grootste categorie (E38) waarschijnlijk grotendeels betrekking heeft op alcohol en dus niet te relateren is aan de aanwezigheid van de coffeeshops, doet ons vaststellen dat de opschorting van het I-criterium er in niet toe heeft geleid dat de politie meer incidenten heeft moeten registreren rondom de coffeeshops. In de interviews wordt dit beeld door meerdere experts bevestigd.

Tabel 3.7 Gemiddeld aantal politieregistraties per maand in gebied 'Oude binnenstad', voor en na de start van de pilot, per maatschappelijk klasse

Maatschappelijke klasse	Voor start pilot	Na start pilot	Vershil
E38: Overlast I.v.m. Alcohol/ Drugs	4,5	4,7	+0,2
F40: Bezit Harddrugs (Lijst I)	0,1	0,1	0
F41: Bezit Softdrugs (Lijst II)	0	0	0
F42: Handel E.D. Harddrugs (Lijst I)	0,2	0,1	-0,1
F43: Handel E.D. Softdrugs (Lijst II)	0,1	0	-0,1



4. CONCLUSIES

De gemeente Vlissingen voert een pilot uit waarbij het I-criterium voor coffeeshops voor de duur van één jaar wordt opgeschort. Hierdoor is het voor niet-ingezetenen van Nederland vanaf 1 augustus 2021 toegestaan om de Vlissingse coffeeshops te betreden en er cannabisproducten te kopen. Het doel van de pilot is om de aan de coffeeshops gerelateerde overlast te verminderen voor omwonenden en omwerkenden.

In dit rapport beantwoorden we de onderzoeksvragen door de ontwikkelingen sinds de start van de pilot te duiden. Daarbij vergelijken we steeds de situaties ten tijde van de verschillende metingen die in het kader van het onderzoek zijn uitgevoerd. Daarbij is van belang dat de nulmeting heeft plaatsgevonden in de zomer van 2021, voorafgaand aan de start van de pilot. Destijds werd het I-criterium nog actief in de gemeente gehandhaafd. De lichte tussenmeting (begin 2022) en de eindmeting (zomer 2022) hebben beiden plaatsgevonden na de start van de pilot, nadat de handhaving van het I-criterium is losgelaten. Dit concluderende hoofdstuk sluit af met het beantwoorden van de hoofdvraag van dit onderzoek door de belangrijkste ontwikkelingen na het opschorten van het I-criterium in de gemeente Vlissingen te benoemen, te duiden en in samenhang te bezien.

4.1 De coffeeshop en haar bezoekers

In dit onderzoek zijn meerdere activiteiten verricht om een beeld te verkrijgen van de bezoekersstromen van de twee coffeeshops en wat daarin is veranderd na de start van de pilot (deelvraag 1). Op basis van tellingen is geschat hoeveel bezoeken er aan de coffeeshops worden gebracht. Via een enquête is onderzocht wat voor soort bezoekers er op de coffeeshops afkomen en is het bezoek- en koopgedrag van de klanten in kaart gebracht (deelvraag 2).

Onderzoeksvraag 1

Wat is de omvang en de spreiding van het coffeeshopbezoek in Vlissingen en is er na het opschorten van de handhaving van het Ingezetenen criterium sprake van veranderingen in de omvang en/of de spreiding?

Bij de nulmeting schatten we het aantal bezoeken bij coffeeshop Aarden tussen de 94.315 en 111.395 per jaar. Het geschatte aantal bezoekers voor coffeeshop Purple valt dan, met 186.598 en 234.493 bezoeken per jaar, zo'n 100.000 bezoeken per jaar hoger uit. Bij de eindmeting, een jaar na de start van de pilot, schatten we het jaarlijks aantal bezoeken bij coffeeshop Aarden tussen de 72.806 en 164.265, waarmee de schatting binnen dezelfde marges valt als die bij de nulmeting. Met andere woorden, op basis van onze schatting is het een jaar na de start van de pilot ongeveer even druk bij Aarden als daarvoor. Bij coffeeshop Purple schatten we het aantal bezoeken bij de eindmeting significant hoger dan voor de start van de pilot, namelijk tussen de 358.611 en de 421.224 bezoeken per jaar. Het is drukker geworden bij coffeeshop Purple en het verschil tussen beide shops is bij de eindmeting verder opgelopen tot ruim 250.000 bezoeken per jaar.



Het coffeeshopbezoek in Vlissingen is – zowel voor als na de start van de pilot - niet evenredig verdeeld over beide coffeeshops en na de opschorting van het I-criterium is sprake van een toename in het aantal klanten van coffeeshop Purple. Dat baseren we niet alleen op de geschatte aantallen en het feit dat deze bij de eindmeting hoger uitvalt voor Purple, maar ook op de informatie uit de interviews met experts en de veldwerkverslagen van de onderzoekers. Door vrijwel alle stakeholders en onderzoekers die het veldwerk hebben verricht, wordt aangegeven dat Purple al bij de nulmeting beter wordt bezocht dan Aarden en dat het daar na het loslaten van het I-criterium opvallend drukker is geworden. Bij coffeeshop Aarden lijkt wat dat betreft weinig te zijn veranderd, zo wordt op basis van de andere bronnen bevestigd.

Een plausibele verklaring voor deze ontwikkeling is dat Purple nu 'arbeidsmigranten' mag bedienen die wel in Vlissingen verblijven, maar daar niet ingeschreven staan. Deze cannabisconsumenten hadden bij de nulmeting (voor de start van de pilot) geen toegang tot de shop, maar kunnen daar nu wel terecht om cannabisproducten te kopen. Dat het vooral coffeeshop Purple is die deze arbeidsmigranten nu lijkt te bedienen, houdt volgens stakeholders verband met het demografische feit dat er in de achterliggende Scheldebuurt een relatief hoog percentage personen woonachtig is dat als 'arbeidsmigrant' kan worden geclassificeerd. Ook de gewijzigde bedrijfsvoering van coffeeshop Purple wordt genoemd als mogelijk verklaring voor de toename van het aantal bezoeken. Na een verbouwing heeft de coffeeshop primair een afhaalfunctie, waardoor de coffeeshop in een hoger tempo een groter aantal klanten van cannabis zou kunnen voorzien

Als naar de omvang van het coffeeshopbezoek in Vlissingen wordt gekeken, dan is dit bij de nulmeting nog vergelijkbaar met dat van meeste andere Nederlandse gemeenten met coffeeshops. Dit blijkt als we de schattingen vergelijken met eerder onderzoek in andere Nederlandse gemeenten met coffeeshops, waar gemiddeld zo'n 13.000 koopmomenten per maand (=156.000 koopmomenten per jaar) plaatsvinden.^{5,6} Met gemiddeld 156.700 bezoeken per jaar wijken de Vlissingse coffeeshops daar nauwelijks van af. Bij de eindmeting bedraagt het gemiddelde aantal geschatte bezoeken voor beide Vlissingse coffeeshops 254.227 per jaar, hetgeen betekent dat het coffeeshopbezoek na de start van de pilot bovengemiddeld is in vergelijking met andere Nederlandse gemeenten met coffeeshops.

Onderzoeksvraag 2

Wat zijn de kenmerken van de bezoekers van de coffeeshops in Vlissingen en is er na het opschorten van de handhaving van het Ingezetenen criterium sprake van veranderingen in de samenstelling van de populatie coffeeshopbezoekers?

We constateren dat beide shops bekend staan om de hoge kwaliteit cannabisproducten en dat de geografische ligging van de shops een belangrijke reden is voor klanten om de

⁵ J. Snippe, R. Mennes, B. Bieleman (2020). De markt voor coffeeshops in de gemeente Amsterdam: 2020 en 2025. Breuer&Intraval, Groningen.

⁶ J. Snippe, R. Mennes, B. Bieleman (2019). De markt voor coffeeshops in de gemeente Eindhoven. Breuer&Intraval, Groningen.



shops te bezoeken. Daarin is nagenoeg niets veranderd na de start van de pilot. Ook geldt, net als bij de nulmeting, dat beide coffeeshops hoofdzakelijk de eigen regio bedienen. De meeste bezoekers komen uit Vlissingen of Middelburg. Een minderheid van de bezoekers van beide shops is ergens anders woonachtig.

Toch zien we enkele relevante ontwikkelingen na de start van de pilot wat betreft de kenmerken van de bezoekers van de twee shops. Zo verschilt de wijze waarop bezoekers naar de beide coffeeshops komen. Waar de meeste bezoekers aan coffeeshop Purple de fiets pakken of te voet naar de shop komen, gebruiken bezoekers van coffeeshop Aarden vaker de auto of de motor als vervoermiddel naar de coffeeshop. Dit suggereert dat de bezoekers van Aarden een grotere afstand naar de shop afleggen dan de bezoekers van Purple. Verder constateren we dat bezoekers van Aarden een lagere bezoekfrequentie rapporteren en gemiddeld een hoger geldbedrag per bezoek uitgegeven. Eerder onderzoek laat zien dat cannabisconsumenten die in het buitenland wonen doorgaans meer grammen cannabis per transactie kopen, dan klanten die dichterbij de buurt van de coffeeshop wonen. Ook bezoeken zij de coffeeshop minder vaak per maand, waarschijnlijk vanwege de afstand die zij naar de coffeeshop moeten afleggen.

Bovenstaande ontwikkelingen geven steun aan het idee dat coffeeshop Aarden na de start van de pilot vooral niet-ingezeten 'toeristen' van over de grens aantrekt, terwijl coffeeshop Purple nu vooral wordt bezocht door niet-ingezeten die wel in Nederland verblijven, maar daar niet ingeschreven staan. Dit in combinatie met de eerdere constatering dat het niet Aarden maar vooral coffeeshop Purple lijkt te zijn waar het drukker is geworden qua bezoekersaantallen, doet ons concluderen dat de opschorting van het I-criterium er niet toe heeft geleid dat de gemeente Vlissingen meer aantrekkelijk is geworden voor softdrugsgebruikers uit het buitenland om hun cannabis te kopen. Zelfs nu de beperkende maatregelen, die naar aanleiding van de wereldwijde uitbraak van COVID-19 zijn ingevoerd, volledig zijn opgeheven en er weer toeristen naar het centrum van Vlissingen komen, er is geen sprake van een explosieve toename van het aantal buitenlandse cannabisconsumenten in de Vlissingse coffeeshops. De opschorting van het I-criterium lijkt er wel voor te hebben gezorgd dat coffeeshop Purple nu een lokale klantenkring mag bedienen, die voorheen van het illegale circuit gebruik moest maken om cannabis te kopen, omdat zij niet in Vlissingen stonden ingeschreven.

4.2 De omgeving van de coffeeshops

Tevens is onderzocht hoe het wonen, werken en het gebruik van de openbare ruimte wordt ervaren in de omgeving van de coffeeshops (deelvraag 3). Aanvullend op de antwoorden van de omwonenden en omwerkenden is gelet op potentieel overlastgevend gedragingen (zoals rondhangen en schreeuwen) en fenomenen (zoals parkeer- en verkeersproblematiek en vervuiling) (deelvraag 4). Gezien de aard van de door omwonenden en omwerkenden gerapporteerde overlast voorafgaand aan de pilot, is in dit onderzoek specifiek gelet op de situatie met betrekking tot de illegale (straat)handel in drugs (deelvraag 5).



Onderzoeksvraag 3

Hoe ervaren omwonenden, ondernemers en passanten het gebruik van de openbare ruimte in de directe omgeving van coffeeshops, wat is/zijn daarvan de reden(en) en is er na het opschorten van de handhaving van het Ingezetenen criterium sprake van veranderingen in hun ervaringen?

Onderzoeksvraag 4

Hoe wordt de leefbaarheid in de directe omgeving van de coffeeshops ervaren als wordt gekeken naar de aanwezigheid van vormen van potentieel overlastgevend gedrag en is er na het opschorten van de handhaving van het Ingezetenen criterium sprake van veranderingen hierin?

Omwonenden en omwerkenden van de coffeeshops zijn in het algemeen tevreden met de leefbaarheid van de buurt. Het rapportcijfer dat zij geven varieert uiteraard per gebied en meting en ligt tussen de 6,8 en 7,7. Ter vergelijking: Nederlanders geven de leefbaarheid in hun buurt in 2021 gemiddeld een 7,6 als rapportcijfer.⁷ Het merendeel van de ondervraagden is bij de nulmeting van mening dat de leefbaarheid in de buurt niet beïnvloed wordt door de aanwezigheid van de coffeeshop en we zien daarin ook nagenoeg geen verandering één jaar na de start van de pilot.

Voorafgaand aan de pilot geeft ongeveer de helft van de omwonenden en omwerkenden van beide shops aan dat zij in de afgelopen drie maanden overlast hebben ervaren. Het gaat bij beide coffeeshops voornamelijk om parkeer- en verkeersoverlast in de vorm van foutparkeren en zogenoemde pitstops, waarbij auto's kort langs of in de weg worden gezet, maar er wordt dan ook overlast ervaren als gevolg van drugsdealers die zich in de omgeving van de coffeeshops (vooral Purple) zouden ophouden. Ook de gemeentelijke registraties (op basis van meldingen door burgers) bevestigen de nodige parkeer- en verkeersproblematiek in deze gebieden en dat er sprake van drugsproblematiek is in de Scheldebuurt (nabij coffeeshop Purple).

Er speelt al verkeersproblematiek bij beide coffeeshops voordat de pilot van start gaat. Bij Aarden is de problematiek doorgaans te relateren aan (kortstondig) coffeeshopbezoek, terwijl dat bij Purple niet het geval lijkt te zijn. Daar is de verkeersproblematiek gerelateerd aan de algehele drukte in het gebied en de grote hoeveelheid winkels (het betreft een winkelgebied) en voorzieningen in het gebied. Voor Aarden geldt verder specifiek dat het vele eenrichtingsverkeer in de buurt een rol lijkt te spelen bij het ontstaan van de verkeersoverlast.

Na de start van de pilot is er wat betreft de ervaren verkeersproblematiek weinig veranderd. Voor beide gebieden geldt dat daar nog steeds overlast van wordt ervaren door omwonenden en omwerkenden. De infrastructuur is bij beide coffeeshops simpelweg niet berekend op het aantal coffeeshopbezoekers dat met de auto naar de coffeeshop komt en de 'kort parkeerplaatsen' die in het kader van de pilot zijn gerealiseerd lijken niet voldoende te zijn om de verkeerssituatie te verbeteren. Wel lijkt het aanstellen van de beveiligers de verkeer- en parkeersituatie enigszins te verbeteren, omdat deze foutparkerders aanspreekt op hun gedrag.

⁷ CBS (2020). Veiligheidsmonitor 2021. CBS, Den Haag/Heerlen/Bonaire.



Het aantal 'pitstops' voor de coffeeshop en het aantal foutgeparkeerde auto's is bij de eindmeting hoger dan bij de nulmeting. Enerzijds lijkt dit verband te houden met de nieuwe bedrijfsvoering van coffeeshop Purple, die - na een verbouwing - vooral een afhaalfunctie heeft. Gezien de geringe parkeermogelijkheid is het voor coffeeshop-bezoekers die met de auto komen verleidelijk om even voor de shop te stoppen en iemand uit te laten stappen. Een andere optie is om de auto fout langs de kant van de weg te parkeren, hetgeen ook veelvuldig (meer dan bij de nulmeting) wordt gedaan. De aangestelde beveiligiger – die vanaf 16:00 uur 's middags tot aan sluitingstijd bij de coffeeshop staat - spreekt mensen hier vrijwel altijd op aan, zo kan afgeleid uit meerdere bronnen, maar kan niet voorkomen dat er tijdelijk wordt foutgeparkeerd. Wat betreft het aantal waargenomen foutgeparkeerde fietsen, constateren we dat simpelweg de aanwezigheid van de beveiligiger waarschijnlijk de verklaring is voor het feit dat dit aantal is afgenomen bij een eindmeting ten opzichte van de nulmeting.

Onderzoeksvraag 5

Wat kan worden gezegd over de aard en omvang van de illegale (straat)handel in drugs in Vlissingen en de veranderingen hierin na het opschorten van de handhaving van het Ingezetenen criterium?

Bij de nulmeting stellen we op basis van de verhalen van omwonenden en omwerkenden, onze eigen waarnemingen, de gemeentelijke registraties en de interviews met experts vast dat er in de omgeving van beide shops drugsdealers actief zijn. De omvang hiervan is dan bij coffeeshop Purple groter en duidelijker zichtbaar dan bij coffeeshop Aarden. Dat er sprake is van een grotere omvang van drugshandel in de buurt van coffeeshop Purple blijkt onder andere uit het feit dat daar veel meldingen in de subcategorie 'Alcohol en drugs' en 'Drugspanden' staan geregistreerd. De infrastructuur in combinatie met demografische kenmerken van de wijk (o.a. drukke doorgaand weg, nabijheid winkelgebied, achterstallig onderhoud aan panden en een hoog percentage kamerverhuur) resulteert hier in een accumulatie van potentieel overlastgevend gedrag.⁸ Op basis van het verrichte veldwerk en de gevoerde gesprekken (met experts, omwonenden en omwerkenden) kunnen de onderzoekers deze bevinding dan onderschrijven.

Eén jaar na de start van de pilot is de overlast als gevolg van de aanwezigheid van drugsdealers in de openbare ruimte nagenoeg verdwenen. Niet alleen rapporteren omwonenden en omwerkenden deze vorm van overlast vrijwel niet meer, ook de interviews en veldwerkverslagen bevestigen dat er vrijwel geen zichtbare straathandel meer voorkomt in de openbare ruimte in de directe omgeving van de coffeeshops. Vooral in de omgeving van coffeeshop Purple, waar de problematiek het meest pregnant was, is het straatbeeld volgens de betrokkenen rustiger dan voor de start van de pilot, omdat er geen drugsdealers meer actief zijn in de openbare ruimte. Zij die bij de nulmeting in de omgeving van de coffeeshops drugs probeerden te verkopen, lijken met de opschorting van het I-criterium hun afzetmarkt in de buurt van de shop te hebben verloren en elders hun geluk te zijn gaan beproeven. Dat er beveiligigers zijn aangesteld door de coffeeshops

⁸ We merken op dat dit onderzoek zich uitsluitend richt op de ontwikkelingen die verband houden met de opschorting van het I-criterium. Andere maatschappelijke fenomenen, zoals die zich kunnen voordoen in de buurten waar de coffeeshops gevestigd zijn, behoren niet tot de scope van dit onderzoek.



heeft volgens omwonenden en omwerkenden geholpen om het straatbeeld rustig te maken en te houden, bijvoorbeeld als er buiten op straat rijen voor de coffeeshop staan. Dat zorgt in de huidige situatie namelijk niet voor overlast. Ook geeft de aanwezigheid van de beveiliging een veilig gevoel aan een deel van de omwonenden en omwerkenden.

4.3 Ten slotte

Hoofdvraag

Wat zijn de gevolgen van het opschorten van het Ingezetencriterium in de gemeente Vlissingen op het gebied van ervaren (verkeers)overlast en illegale (straat)handel in drugs?

De opschorting van het I-criterium heeft er één jaar na de start van de pilot niet toe geleid dat de gemeente Vlissingen een trekpleister is geworden voor cannabisconsumenten die het buitenland woonachtig zijn. Vooral coffeeshop Aarden wordt na de opschorting van het I-criterium wel door een handvol buitenlandse cannabisconsumenten bezocht, maar het gaat niet om een merkbare toename van het aantal bezoeken. Bij coffeeshop Purple is het wel drukker geworden; deze shop wordt vooral weer gevonden door softdrugsgebruikers die al in Vlissingen verblijven, maar daar niet zijn ingeschreven.

Tot dusver heeft de toename in het aantal coffeeshopbezoeken in Vlissingen niet geleid tot een toename van ervaren overlast bij omwonenden en omwerkenden. Sterker nog, er zijn aanwijzingen dat het weer toelaten van softdrugsgebruikers die wel in Vlissingen verblijven, maar daar niet ingeschreven staan, er toe heeft geleid dat er vrijwel geen afzetmarkt meer is voor drugsdealers in de directe omgeving van de coffeeshops. Eén jaar na de start van pilot lijken de drugsdealers vrijwel geheel uit het straatbeeld te zijn verdwenen. Zij zijn naar verwachting niet gestopt met het verkopen van drugs, maar opereren in elk geval minder zichtbaar en veroorzaken minder overlast. We merken op dat de verminderde zichtbaarheid van de handel in drugs een aandachtspunt kan zijn voor de toekomst. Niet alleen wat betreft openbare orde en veiligheid, maar ook met het oog op volksgezondheid en preventie.

Ondanks dat alles er op wijst dat met de opschorting van het I-criterium de gewenste positieve effecten worden bereikt, blijft de verkeersproblematiek rondom de beide coffeeshops bestaan. De resultaten suggereren zelfs dat er na de start van de pilot iets meer overlast van verkeer en parkeren wordt ervaren door omwonenden en omwonenden. Op basis van de beschikbare literatuur ligt dit resultaat in de lijn der verwachting. Daarin wordt de opschorting van de handhaving van het I-criterium namelijk vooral gerelateerd aan een toename in het aantal coffeeshopbezoeken en dus een toename van het aantal auto's dat de infrastructuur rondom de coffeeshops dient te verwerken. Een toename van verkeersproblematiek is derhalve een logisch gevolg. Dat de verkeersproblematiek en het aantal omwonenden en omwerkenden dat hier overlast van ervaart niet explosief is toegenomen, moet als positief effect van de pilot worden gezien.

Het realiseren van de 'kort parkeerplaatsen' bij beide shops is een stap juiste richting, die echter onvoldoende groot is gebleken om de verkeer- en parkeersituatie merkbaar te



verbeteren. Om de verkeersproblemen in beide gebieden het hoofd te kunnen bieden, is naar alle waarschijnlijkheid een infrastructurele herinrichting nodig die verder zal reiken dan alleen de omgeving van de coffeeshops.

Waar het beoogde effect van de realisatie van de 'kort parkeerplaatsen' achterwege is gebleven, heeft een andere aanvullende maatregel - het aanstellen van de beveiligers bij de coffeeshops - wel het gewenste effect gehad. Simpelweg de aanwezigheid van de beveiliging - zonder dat zij al te veel op hoeven te treden - lijkt een belangrijke rol te spelen bij het voorkomen van overlast en het creëren van een gevoel van veiligheid bij omwonenden en omwerkenden. Het feit dat er rondom coffeshop Purple geen toename is van de ervaren overlast, ondanks dat er voor de coffeshop regelmatig rijen klanten staan, is daarvan het beste voorbeeld.

