



**Monitor
vierde verplaatsing
coffeeshops Amsterdam**

I. Schoonbeek
R. Pieper
R. Mennes

Breuer
ONDERZOEK **& I**NTRAVAL
ADVIES



Monitor vierde verplaatsing coffeeshops Amsterdam

April 2020

Colofon

©Breuer&Intraval

April 2020

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of anderszins, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever

Tekst: I. Schoonbeek, R. Pieper, R. Mennes
Opmaak: M. Haaijer
Opdrachtgever: Gemeente Amsterdam



INHOUDSOPGAVE

	Pagina
1 Inleiding	1
1.1 Achtergrond	1
1.2 Probleemstelling	1
1.3 Onderzoeksopzet	1
1.4 Leeswijzer	3
2 Coffeeshop en bezoekers	5
2.1 Coffeeshop	5
2.2 Bezoekers	5
2.3 Redenen van coffeeshopbezoek	9
3 Observaties	11
3.1 Observatiegebied	11
3.2 Voorbijgangers en rondhangende personen	11
3.3 Potentieel overlastgevend gedrag	13
4 Omwerkenden	15
4.1 Attitude coffeeshops, softdrugs en gebruikers	15
4.2 Overlast	16
4.3 Onveiligheid	18
4.4 Slachtofferschap	18
4.5 Politiecijfers	19
5 Samenvatting en conclusies	21
5.1 Coffeeshop en bezoekers	21
5.2 Overlast en onveiligheid	22
5.3 Ten slotte	23





1. INLEIDING

Dit rapport beschrijft de resultaten van de monitor van de vierde coffeeshop die in het kader van de 'pilot verplaatsing coffeeshops' op een nieuwe locatie in Amsterdam is gevestigd. In totaal worden in het kader van de pilot vijf coffeeshops op een nieuwe plek geopend. In dit inleidende hoofdstuk behandelen we eerst kort de achtergrond van het onderzoek. Vervolgens worden de probleemstelling en onderzoeksvragen gepresenteerd. Het hoofdstuk sluit af met een leeswijzer.

1.1 Achtergrond

Zoals gezegd, voert de gemeente Amsterdam momenteel de pilot verplaatsing coffeeshops uit. In dit experiment wordt enkele coffeeshops de mogelijkheid geboden zich te vestigen op een nieuwe locatie in de stad. Door het uitvoeren en monitoren van de pilot wil de gemeente Amsterdam inzicht krijgen in de overlast van en de beeldvorming over de coffeeshops en nagaan welke voorwaarden kunnen worden gesteld om bij te dragen aan een kleinschalige, transparante en beheersbare branche, die verantwoordelijkheid neemt voor de omgeving en de risico's van cannabisgebruik. Op basis van de monitor wordt nagegaan wat de gevolgen van de vestiging op de nieuwe locatie zijn. De gemeente Amsterdam heeft onderzoeks- en adviesbureau Breuer&Intraval opdracht gegeven de lokale (neven)effecten van het experiment te monitoren.

1.2 Probleemstelling

Het vestigen van een coffeeshop heeft mogelijk gevolgen voor bezoekers, omwonenden en medewerkers van de bedrijven (omwerkenden) op de nieuwe locatie. Deze monitor heeft als doel inzicht te geven in deze gevolgen. De onderzoeksvraag luidt:

Wat zijn de gevolgen van de vestiging van de coffeeshop op de nieuwe locatie?

Deze hoofdvraag valt uiteen in een drietal deelvragen:

1. Wat zijn de kenmerken van de bezoekers van de nieuwe shop?
- 2a. In welke mate ervaren de omwerkenden rond de nieuwe locatie overlast en in welke mate voelen zij zich (on)veilig?
- 2b. Wat is de aard van de overlast die door omwerkenden wordt ervaren en in hoeverre speelt de coffeeshop daarbij een rol?

1.3 Onderzoeksopzet

Voorafgaand aan de opening is in juni 2017 een nulmeting (0-meting) verricht. Op dat moment is de coffeeshop nog niet op de nieuwe locatie gevestigd; het toekomstige pand staat dan nog leeg. In juni 2018 wordt de coffeeshop op de nieuwe locatie geopend. In februari 2019 - een half jaar na de opening - heeft de eerste vervolgmeting (1-meting)



plaatsgevonden. Een jaar later is in dezelfde periode van het jaar – februari 2020 - de tweede vervolgmeting (2-meting) uitgevoerd.

Onderzoeksactiviteiten

Om inzicht te krijgen in de ontwikkelingen in de bezoekersstromen, de ervaren overlast en de onveiligheidsgevoelens zijn in totaal drie metingen uitgevoerd. Hiervoor hebben we verschillende onderzoeksactiviteiten uitgevoerd:

- In alle drie metingen is bij bedrijven die rondom de coffeeshop zijn gevestigd een enquête afgenomen bij een leidinggevende of medewerker die regelmatig op de locatie in de directe omgeving van de coffeeshop werkt. Het gaat in de drie metingen om respectievelijk 22, 19 en 18 enquêtes.
- Tevens zijn in de achtereenvolgende drie metingen op verschillende dagen (zowel weekdays als weekenddagen) en tijdstippen (van ochtend tot en met avond) tijdens elke meting ten minste 30 observaties uitgevoerd.
- In de eerste en tweede vervolgmeting hebben we ook enquêtes afgenomen onder bezoekers van de coffeeshop. In de eerste vervolgmeting nemen 87 coffeeshopbezoekers deel aan het onderzoek, terwijl in de tweede vervolgmeting 90 bezoekers zijn geïnterviewd.
- Ook zijn politiecijfers (overlastmeldingen en misdrijven) over de omgeving van de coffeeshop op de nieuwe locatie verzameld en geanalyseerd.

Significantie

In dit rapport wordt in de tekst en de figuren steeds aangegeven of een verschil significant is. Significant is een term uit de waarschijnlijkheidsleer waarmee wordt aangegeven of een waargenomen verschil (niet) door toeval is ontstaan. De standaardregel bij toetsing van significantie is het 95% betrouwbaarheidsinterval. Dit betekent dat wanneer we met 95% zekerheid kunnen zeggen dat een verschil niet ontstaan is door toeval, we mogen aannemen dat het verschil werkelijk bestaat. 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 omwerkenden dat hinder ondervindt in de nulmeting en het percentage dat hinder ondervindt in de eerste vervolgmeting) 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.

Samengevat

In tabel 1.1 worden de onderzoeksactiviteiten per meting weergegeven.

Tabel 1.1 Onderzoeksactiviteiten per meting

Periode	Meting	Onderzoeksactiviteiten (aantal)
Juni 2017	Nulmeting (0-meting)	- Observaties (31) - Enquêtes onder omwerkenden (22) - Politiecijfers
Februari 2019	Eerste vervolgmeting (1-meting)	- Observaties (30) - Enquêtes onder omwerkenden (19) - Enquêtes onder bezoekers (87) - Politiecijfers
Februari 2020	Tweede vervolgmeting (2-meting)	- Observaties (31) - Enquêtes onder omwerkenden (18) - Enquêtes onder bezoekers (90) - Politiecijfers



1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk twee schetsen we een beeld van de coffeeshop en haar bezoekers. In hoofdstuk drie gaan we in op de resultaten van de observaties. Vervolgens beschrijven we in hoofdstuk vier de ervaren overlast en onveiligheidsgevoelens van omwerkenden in de omgeving van de coffeeshop. Ook brengen we met behulp van politiecijfers de overlast in de omgeving van de shop in kaart. In het laatste hoofdstuk presenteren we, aan de hand van de onderzoeksvragen, puntsgewijs de conclusie van deze monitor.





2. COFFEESHOP EN BEZOEKERS

In dit hoofdstuk schetsen we een beeld van de coffeeshop en haar bezoekers. We beginnen met een korte omschrijving van de coffeeshop. Vervolgens gaan we in op de achtergrondkenmerken van de bezoekers en de redenen waarom zij deze coffeeshop bezoeken. Omdat de nulmeting voor de opening van de coffeeshop heeft plaatsgevonden, zijn tijdens deze meting geen coffeeshopbezoekers geënquêteerd. In dit hoofdstuk bespreken we daarom alleen de resultaten van de eerste vervolgmeting (1-meting) en de tweede vervolgmeting (2-meting). Deze hebben respectievelijk in februari 2019 en februari 2020 plaatsgevonden.

2.1 Coffeeshop

Het gaat om een coffeeshop die is verplaatst van een locatie in het centrum van Amsterdam naar een locatie in het stadsdeel Sloterdijk. De nieuwe shop is gevestigd op een bedrijventerrein. Voor de shop is een ruime parkeerplaats (met slagbomen) die uitsluitend door bezoekers van de coffeeshop mag worden gebruikt. Tijdens de eerste vervolgmeting is nabij de slagbomen van de parkeerplaats nog een overkapping gerealiseerd die als fietsenstalling dienst doet. Bij de tweede vervolgmeting is deze overkapping er niet meer. De shop heeft uitsluitend een koopgedeelte; er is geen zitgedeelte en er mag daarom in de coffeeshop uitsluitend 'puur' gerookt worden.¹

Tijdens de openingstijden van de shop zijn er in de directe omgeving namens de shop één of meerdere gastheren aanwezig. Zij begroeten klanten en houden toezicht op de openbare ruimte. Zij spreken bezoekers aan op ongewenst gedrag, ruimen eventuele rommel op en zien er op toe dat uitsluitend bezoekers van de coffeeshop gebruik maken van de parkeerplaats.

2.2 Bezoekers

De coffeeshopbezoekers die we spreken zijn voornamelijk mannen (93% in de 1-meting en 92% in de 2-meting). De gemiddelde leeftijd ligt tijdens de eerste vervolgmeting op 27 jaar, bij de tweede vervolgmeting op 26 jaar. In de eerste vervolgmeting is de jongste bezoeker 18 jaar, terwijl de oudste bezoeker 59 jaar is. Ook in de tweede vervolgmeting is de jongste bezoeker 18 jaar, dan is de oudste bezoeker 56 jaar. Van de bezoekers heeft 45% minimaal een MBO-opleiding afgerond.

Bezoekersaantal

Per observatie (van vijf minuten) ligt het gemiddeld aantal coffeeshopbezoekers dat wordt waargenomen tijdens de eerste vervolgmeting op 11,3, met een minimum van één bezoeker en een maximum van 23 bezoekers per vijf minuten. In de tweede vervolgmeting ligt het aantal bezoekers op gemiddeld 11,9 per observatie, met een minimum van twee

¹ Er mag uitsluitend pure hasj of wiet - dus zonder tabak - worden gerookt.



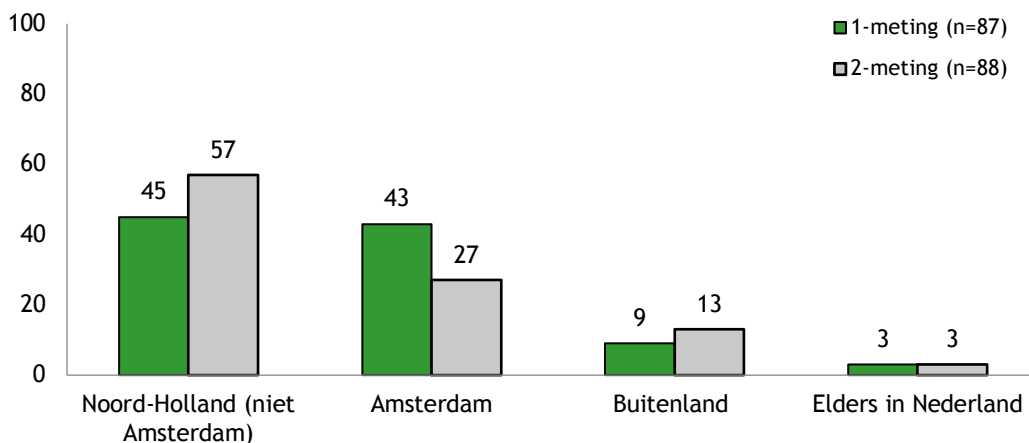
bezoekers en een maximum van 28 bezoekers per vijf minuten. Op basis van een extrapolatie van het gemiddelde aantal bezoekers per dag – waarbij we rekening houden met de openingstijden van de shop – schatten we het aantal bezoekers in de eerste en tweede vervolgmeting op respectievelijk 2.170 en 2.285 bezoekers per dag. Daarmee is er over de twee metingen gezien weinig veranderd in het aantal bezoekers dat naar de coffeeshop komt.

Wat betreft bezoekersaantallen is deze shop vergelijkbaar met de derde coffeeshop die in het kader van de pilot geopend is (in stadsdeel Zuidoost). Als we het aantal bezoekers vergelijken met het aantal bezoekers bij de tweede coffeeshop die in het kader van de pilot op een bedrijventerrein is geopend, dan zien we dat deze vierde shop die naar stadsdeel Slotervaart is verplaatst beduidend meer bezoekers trekt.² Bij de tweede shop lag het aantal bezoekers per vijf minuten in de eerste en tweede vervolgmeting op respectievelijk 0,34 en 0,57.

Woonplaats

De coffeeshop bedient met name de regionale en lokale markt. De meeste bezoekers van de coffeeshop wonen in een stad of dorp in Noord-Holland (niet Amsterdam). Het gaat om 45% in de eerste en 57% in de tweede vervolgmeting (figuur 2.1). De meeste andere bezoekers van de coffeeshop komen uit Amsterdam (respectievelijk 43% en 27% in beide metingen). De shop wordt slechts in beperkte mate bezocht door buitenlandse toeristen. Het gaat om 9% en 13% tijdens de eerste en tweede volgmeting.

Figuur 2.1 Woonplaats van coffeeshopbezoekers per meting in %



Geen significante verschillen ($p \geq 0,05$).

De klantenkring van deze vierde shop wijkt af van de drie andere coffeeshops die in het kader van deze pilot verplaatst zijn. Ter vergelijking: bij de verplaatsing van de eerste coffeeshop (naar de rand van het centrum van Amsterdam) bleek bij de eerste vervolgmeting dat vier vijfde (79%) van de bezoekers uit het buitenland afkomstig was.

² Mennes, R., E. Cankor, B. Bieleman (2017). Monitor tweede verplaatsing coffeeshops Amsterdam. St. IntraVal, Groningen-Rotterdam.



Het betrof voornamelijk buitenlandse toeristen. In de tweede vervolgmeting waren bijna alle bevraagde coffeeshopbezoekers (94%) woonachtig buiten Nederland.³

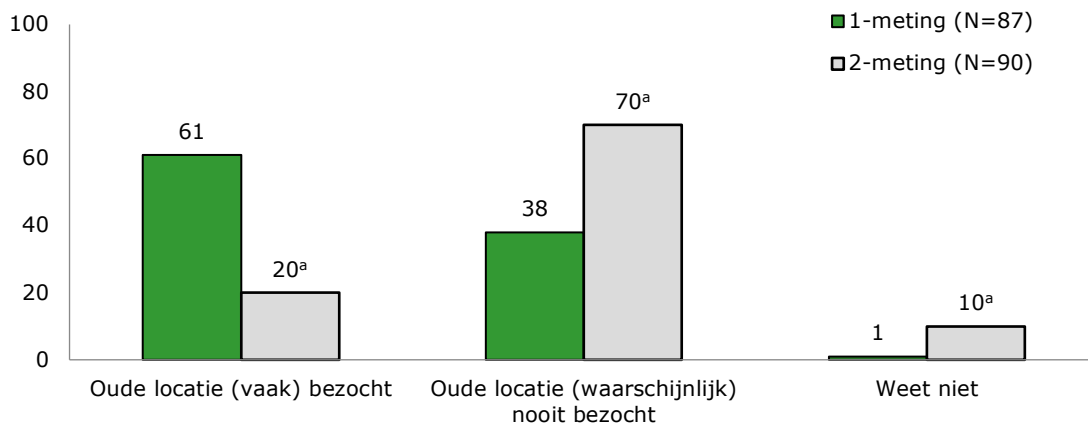
De tweede coffeeshop die in het kader van de pilot verplaatst is (naar een bedrijventerrein aan de periferie van Amsterdam) trekt op de nieuwe locatie in vergelijking met de andere drie coffeeshops een relatief groot aantal bezoekers die elders in Nederland (dus niet in Amsterdam of een andere stad/dorp in Noord-Holland) wonen. Het betreft respectievelijk 25% in de 1-meting en 57% in de 2-meting.⁴

De derde coffeeshop (een coffeeshop in een stationsgebied in het Amsterdamse stadsdeel Zuidoost) wordt voornamelijk bezocht door klanten die woonachtig zijn in Amsterdam (respectievelijk 72% in de eerste vervolgmeting en 78% in de tweede vervolgmeting).^{5,6}

Oude locatie bezocht

Het aandeel van de huidige bezoekers van de coffeeshop die de shop op de oude locatie hebben bezocht neemt af. Tijdens de eerste vervolgmeting had een derde (61%) van de bezoekers de coffeeshop op de oude locatie (vaak) bezocht, terwijl het tijdens de tweede vervolgmeting nog om een vijfde (20%) van de huidige bezoekers gaat (figuur 2.2).

Figuur 2.2 Wijze waarop respondenten meestal naar coffeeshop komen, per meting in %



^a Significant verschil tussen de metingen ($p < 0,05$).

Bereikbaarheid coffeeshop

De resultaten van de enquête onder de coffeeshopbezoekers laten zien dat de meeste bezoekers met de auto of de motor naar de shop komen (69% in de eerste vervolgmeting en 66% in de tweede vervolgmeting) (figuur 2.3). Dit heeft voornamelijk te maken met de goede parkeermogelijkheden bij de coffeeshop en de goede bereikbaarheid vanaf de snelweg. Relatief weinig bezoekers komen met het openbaar vervoer (16% in de eerste

³ Bieleman, B., R. Mennes, J. Snippe (2015). Monitor eerste verplaatsing coffeeshops Amsterdam. St. IntraVal, Groningen-Rotterdam.

⁴ Mennes, R., E. Cankor, B. Bieleman (2017).

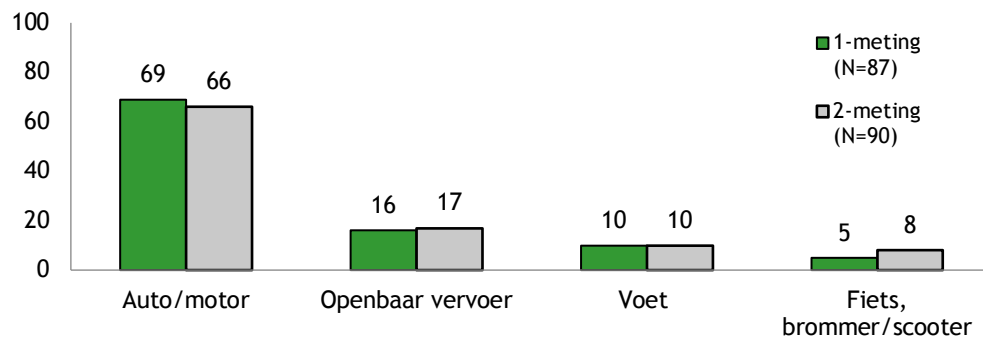
⁵ Het betreft hier geen verplaatsing van een bestaande coffeeshop, maar de opening van een nieuwe coffeeshop.

⁶ Mennes, R., I. Schoonbeek, B. Bieleman (2019). Monitor derde verplaatsing coffeeshops Amsterdam. Breuer&IntraVal, Groningen.



vervolgmeting en 17% in de tweede vervolgmeting) of te voet (in beide metingen 10%). Klanten die te voet naar de coffeeshop komen zijn vaak werkzaam in de directe omgeving van de coffeeshop die zij voor, tijdens (in de pauze) of na hun werk bezoeken. Een beperkt deel van de bezoekers komt met de fiets, brommer of scooter (5% in de eerste vervolgmeting en 8% in de tweede vervolgmeting). Overigens bezoekt een meerderheid van de bezoekers de coffeeshop alleen (64% in de 1-meting en 77% in de 2-meting), wel blijven regelmatig personen in de auto op de parkeerplaats zitten terwijl de klant alleen de coffeeshop bezoekt.

Figuur 2.3 Wijze waarop respondenten meestal naar coffeeshop komen, per meting in %



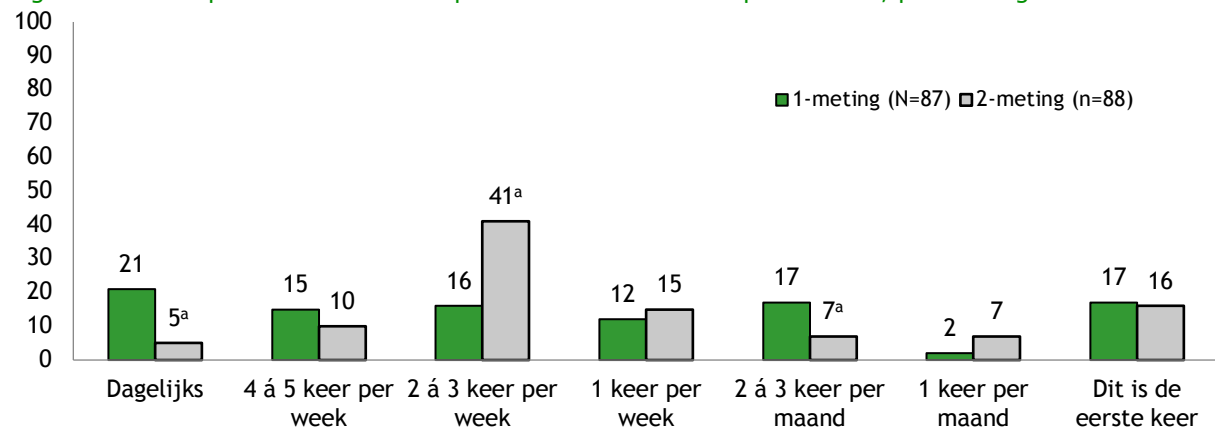
Geen significante verschillen ($p \geq 0,05$).

Bezoekfrequentie

Wat betreft de bezoekfrequentie van de coffeeshopklanten is sprake van een verschuiving tussen de twee vervolgmetingen. Zo bezocht tijdens de eerste vervolgmeting 21% van de bezoekers de coffeeshop dagelijks, terwijl dat in de tweede vervolgmeting nog 5% van de bezoekers is (figuur 2.4). Een zesde (16%) van de bezoekers kwam tijdens de eerste vervolgmeting 2 á 3 keer per week in de coffeeshop, terwijl dit aandeel in de tweede vervolgmeting is opgelopen tot twee vijfde (41%).

Het aantal bezoekers dat de coffeeshop tenminste één keer per week bezoekt is nagenoeg gelijk gebleven: 64% (21%+15%+16%+12%) tijdens de eerste vervolgmeting en 71% (5%+10%+41%+15%) in de tweede vervolgmeting.

Figuur 2.4 Frequentie waarmee respondenten de coffeeshop bezoeken, per meting in %



^aSignificant verschil tussen de metingen ($p < 0,05$).



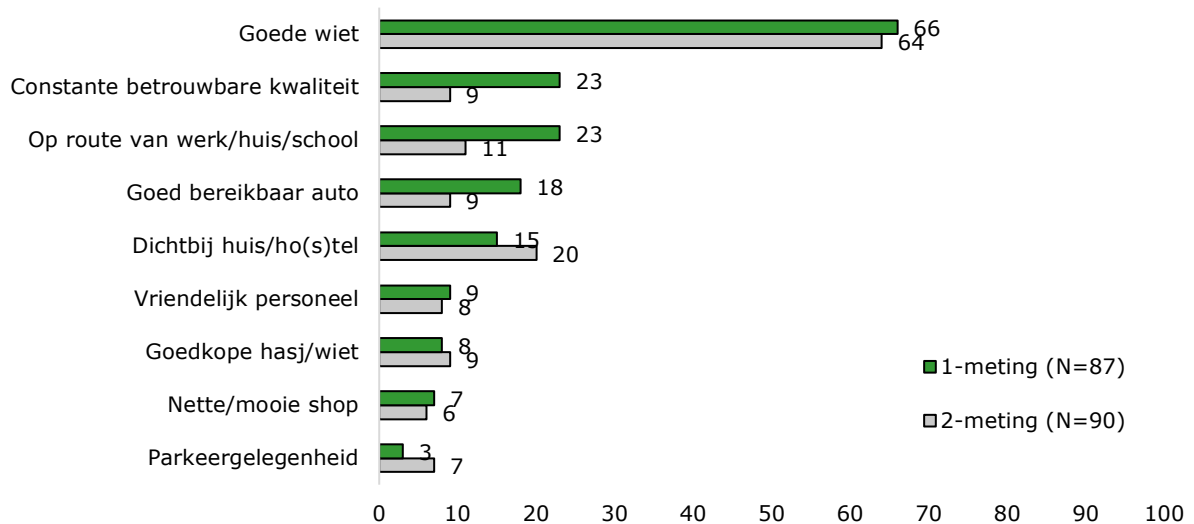
2.3 Redenen van coffeeshopbezoek

Aan de coffeeshopbezoekers is gevraagd waarom zij specifiek deze coffeeshop bezoeken en hier hun hasj en/of wiet kopen. Er zijn geen antwoordcategorieën voorgelegd aan de respondenten; zij hebben spontaan een antwoord op de vraag gegeven. De redenen die zij voor hun bezoek geven zijn door ons in categorieën ondergebracht. Sommige bezoekers noemen meerdere redenen waarom zij deze shop bezoeken.

Uit de resultaten blijkt dat verreweg de belangrijkste reden om specifiek deze coffeeshop te bezoeken de 'goede wiet' is, tweederde (66% in de 1-meting en 64% in de 2-meting) van de bezoekers zegt om deze reden specifiek naar deze shop te komen (figuur 2.5). Dat de coffeeshopbezoekers voor de kwaliteit van de cannabisproducten naar deze coffeeshop toekomen blijkt ook uit het feit dat in de eerste vervolgmeting een kwart (23%) van de bezoekers aangaf naar de shop te komen voor de 'constante, betrouwbare kwaliteit'. In de tweede vervolgmeting kwam een tiende (9%) van de bezoekers om deze reden naar de coffeeshop.

Een tweede reden voor bezoekers om specifiek naar deze shop toe te gaan is de bereikbaarheid daarvan. In de eerste vervolgmeting gaf een kwart (23%) van de bezoekers aan deze coffeeshop te bezoeken omdat deze 'op de route van werk/huis/school' ligt. In de tweede vervolgmeting werd deze reden minder vaak genoemd, toen bezocht een tiende (11%) van de bezoekers de coffeeshop om deze reden.

Figuur 2.5 Redenen van het bezoek aan deze specifieke coffeeshop, per meting in % (meerdere antwoorden mogelijk)



^a Significant verschil tussen de metingen ($p < 0,05$).

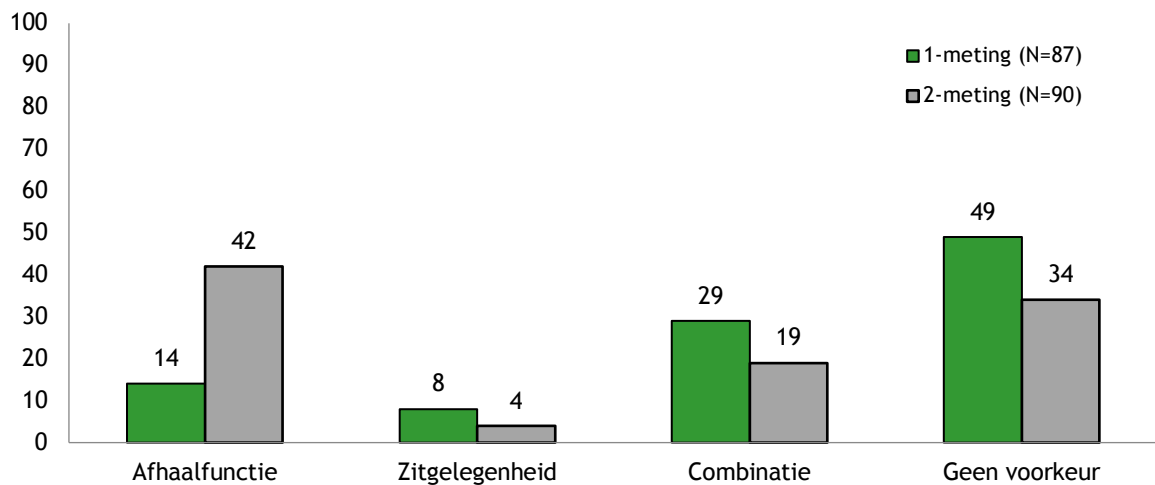
Voorkeur afhalen of zitgelegenheid

De coffeeshopbezoekers is tevens gevraagd of zij de voorkeur geven aan een shop met voornamelijk een afhaalfunctie (zoals deze shop), een shop met vooral een zitgedeelte of een combinatie van beide. Het deel van de bezoekers dat de voorkeur geeft aan een coffeeshop met alleen een afhaalfunctie is toegenomen van 14% in de eerste vervolgmeting naar 42% in de tweede vervolgmeting (figuur 2.6). Er kan voor deze



verschuiving geen verklaring worden gegeven. Een beperkt deel van de bezoekers zegt de voorkeur te geven aan een coffeeshop met alleen een zitgedeelte (8% in de 1-meting en 4% in de 2-meting). De overige bezoekers hebben geen voorkeur (49% in de 1-meting en 34% in de 2-meting) of geven de voorkeur aan een coffeeshop met zowel een afhaalfunctie als een zitgedeelte (29% in de 1-meting en 19% in de 2-meting).

Figuur 2.6 Voorkeur van coffeeshopbezoekers voor een coffeeshop met alleen een afhaalfunctie, alleen zitgelegenheid of een combinatie van beiden, per meting in %



^aSignificant verschil tussen de metingen ($p < 0,05$).



3. OBSERVATIES

Op verschillende dagen en tijdstippen hebben we rondom de locatie van de coffeeshop genoteerd wat er zich gedurende vijf minuten afspeelt. Tijdens deze observaties hebben we in een vooraf afgebakend observatiegebied voorbijgangers geteld en het aantal rondhangende personen genoteerd. Daarnaast is gelet op verschillende vormen van potentieel overlastgevend gedrag die in het observatiegebied voorkomen. In dit hoofdstuk beschrijven we eerst het observatiegebied, alvorens de resultaten van de observaties in de directe omgeving van de coffeeshop te behandelen.

3.1 Observatiegebied

Zoals gezegd is de shop gevestigd op een bedrijventerrein in het stadsdeel Amsterdam Sloterdijk. Voor de coffeeshop is een parkeerterrein met slagbomen waar uitsluitend coffeeshopbezoekers mogen parkeren. De gastheren zien erop toe dat de parkeerplaats niet door anderen wordt gebruikt. Voor de fietsen is een rek op de hoek van het terrein. Tijdens de eerste vervolgmeting heeft dit rek een overkapping, maar bij de tweede vervolgmeting niet meer. Rondom het parkeerterrein staat een hek. De ingang voor voetgangers tot het terrein van de coffeeshop is dezelfde als die voor fietsers en auto's, namelijk langs de slagbomen.

Voor de observaties zijn, naast het parkeerterrein, ook de parkeerplaatsen direct voor en naast de coffeeshop meegenomen. De plaatsen voor de shop bestaan voor een deel uit parkeerplekken uitsluitend bedoeld voor het opladen van elektrische auto's. Er is geen duidelijke parkeergelegenheid voor scooters in het gebied. Deze worden nu of bij de fietsenstalling neergezet of dicht bij de ingang van de coffeeshop. Direct naast de coffeeshop bevinden zich verschillende ondernemingen, waarvan slechts enkele direct zicht op de coffeeshop hebben.

3.2 Voorbijgangers en rondhangende personen

Allereerst is het aantal voorbijgangers geteld. Dit zegt ons iets over de algehele drukte in het observatiegebied. Het gemiddelde ligt in de nulmeting op 0,7 voorbijgangers per observatie van vijf minuten (figuur 3.1). Bij de eerste en tweede vervolgmeting bedraagt het gemiddelde respectievelijk 0,3 en 0,5 (het verschil met de nulmeting is niet significant). Het lijkt erop dat de voorbijgangers voornamelijk personen zijn die naar de omliggende bedrijven gaan.

In enkele gevallen gaat het om coffeeshopbezoekers die de ingang naar het terrein van de coffeeshop niet gelijk kunnen vinden. Zij lopen de ingang tot het terrein (langs de slagbomen) eerst voorbij in de verwachting een aparte ingang voor voetgangers te zullen vinden. Wanneer dit niet het geval blijkt, lopen zij terug om alsnog via de ingang met slagbomen richting de coffeeshop te gaan. Tussen de eerste en tweede vervolgmeting zijn er subtiele borden geplaatst op het hek die de voetgangers naar de juiste ingang te wijzen.

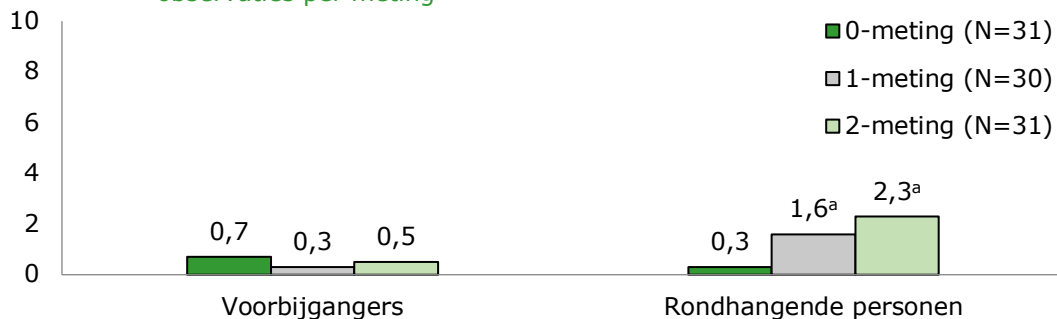


Het aantal voorbijgangers is vergelijkbaar met de tweede coffeeshop die in het kader van de pilot op een nieuwe locatie is geopend (op een rustig bedrijventerrein in een havengebied).¹ Bij de eerste en derde coffeeshop die zijn geopend in het kader van de pilot, ligt het aantal voorbijgangers beduidend hoger.²

Daarnaast is specifiek gekeken naar het aantal rondhangende personen in het observatiegebied. Tijdens de nulmeting zijn in 19% van de observaties rondhangende personen waargenomen. Het gemiddelde ligt dan op 0,3 per observatie van vijf minuten (figuur 3.1). Het aantal rondhangende personen stijgt in de eerste vervolgmeting ten opzichte van de nulmeting. In 57% van de observaties wordt dan ten minste één rondhangende persoon waargenomen. Het gemiddelde is dan gestegen naar 1,6 per observatiemoment. Bij de tweede vervolgmeting is het aantal rondhangende personen nog iets verder gestegen. Dan zien we in 77% van de observaties rondhangende personen en ligt het gemiddelde op 2,3 rondhangende personen per observatie. Het gaat hier voornamelijk om klanten van de coffeeshop die voor of na hun bezoek aan de shop rondhangen bij de ingang van de shop of op de parkeerplaats.

Ook bij de overige drie coffeeshops die in het kader van de pilot op een nieuwe locatie zijn geopend is het aantal rondhangende personen in de omgeving van de coffeeshop beperkt. Ook bij die coffeeshops zijn de rondhangende personen die worden waargenomen voornamelijk medewerkers of bezoekers van de coffeeshop dan wel medewerkers van omliggende bedrijven.³

Figuur 3.1 Aantal waargenomen voorbijgangers en rondhangende personen per observaties per meting



^aSignificant verschil met de nulmeting ($p < 0,05$).

Noemenswaardig is dat de toename van het aantal rondhangende personen geen negatief effect lijkt te hebben op de hoeveelheid afval die in de omgeving van de shop op straat ligt. Integendeel, waar tijdens de nulmeting nog in respectievelijk 36% en 65% van de observaties een gemiddelde hoeveelheid afval en veel afval is waargenomen, zien we tijdens de observaties in de eerste en twee vervolgmeting uitsluitend niet of nauwelijks afval in de directe omgeving van de coffeeshop. Hierbij spelen de gastheren een belangrijke rol. De onderzoekers nemen meerdere keren waar dat de gastheren rommel op straat onmiddellijk opruimen en/of personen die rommel veroorzaken hierop aanspreken.

¹ Mennes, R., E. Cankor, B. Bieleman (2017).

² Bieleman, B., R. Mennes, J. Snippe (2015); Mennes, R., I. Schoonbeek, B. Bieleman (2019).

³ Bieleman, B., R. Mennes, J. Snippe (2015); Mennes, R., E. Cankor, B. Bieleman (2017); Mennes, R., I. Schoonbeek, B. Bieleman (2019).



3.3 Potentieel overlastgevend gedrag

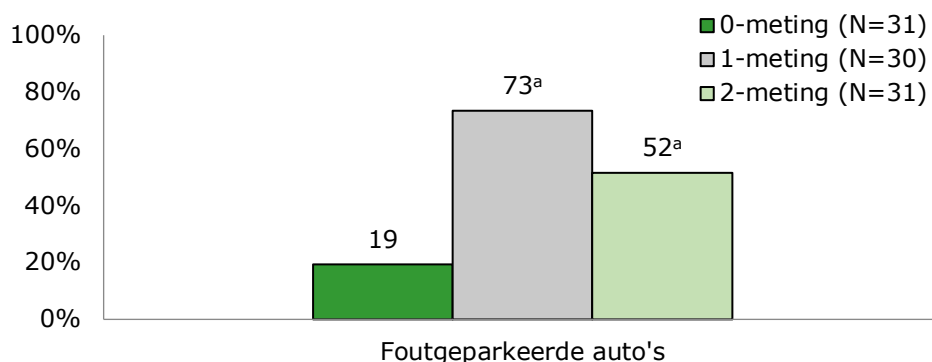
Tijdens de observaties hebben we tevens gelet op verschillende vormen van potentieel overlastgevend gedrag die in de omgeving van de coffeeshop kunnen voorkomen. In het algemeen worden door ons - met uitzondering van foutgeparkeerde auto's en scooters/fietsen op straat buiten de rekken - relatief weinig vormen van potentieel overlastgevend gedrag waargenomen.

De belangrijkste bevindingen zijn als volgt:

- Bij de eerste vervolgmeting zijn er 15 keer mensen waargenomen die hasj of wiet in de directe omgeving van de coffeeshop gebruiken. Bij de tweede vervolgmeting is dit 17 keer waargenomen. Het gaat voornamelijk om klanten van de coffeeshop die na hun bezoek aan de shop bij de ingang of op het parkeerterrein hasj of wiet gebruiken. Omdat in de coffeeshop uitsluitend pure wiet/hasj gerookt mag worden (dus zonder tabak), kiezen veel klanten ervoor om buiten te gebruiken.
- Bij de nulmeting zijn in het observatiegebied geen fietsen of scooters waargenomen die buiten de rekken geparkeerd stonden. Bij de eerste vervolgmeting zijn 25 keer scooters en/of fietsers buiten de rekken waargenomen, tijdens de tweede vervolgmeting lag dit aantal op 16. Hierbij dient opgemerkt te worden dat het voornamelijk gaat om scooters en fietsen die buiten het terrein van de coffeeshop geparkeerd stonden, hier zijn geen fietsenrekken. Uit de observaties blijkt verder dat het niet gaat om fietsen of scooters van bezoekers van de coffeeshop.
- Overige vormen van potentieel overlastgevend gedrag zijn niet of nauwelijks waargenomen.

Zoals gezegd zijn foutgeparkeerde auto's veelvuldig waargenomen in het observatiegebied. Tijdens de eerste en tweede vervolgmeting worden deze vaker waargenomen dan tijdens de nulmeting. Tijdens de nulmeting stond in 19% van de observaties ten minste één auto foutgeparkeerd (figuur 3.2). Dit is bij de vervolgmetingen gestegen tot 73% in de eerste en 52% in de tweede vervolgmeting.

Figuur 3.2 Foutgeparkeerde auto's, per meting in %



^a Significant verschil met nulmeting ($p < 0,05$).

Dit patroon zien we ook terug in het aantal foutgeparkeerde auto's per observatie. Bij de nulmeting ligt het gemiddelde op 0,3 per observatie, terwijl dit bij de eerste vervolgmeting is gestegen naar gemiddeld 1,7. Bij de tweede vervolgmeting is het gemiddelde aantal



foutgeparkeerde auto's afgenomen tot gemiddeld 0,8 per observatie. Bij een deel van de foutgeparkeerde auto's gaat het om bezoekers van de coffeeshop die de auto langs de kant van de weg foutparkeren om snel de coffeeshop te bezoeken.



4. OMWERKENDE

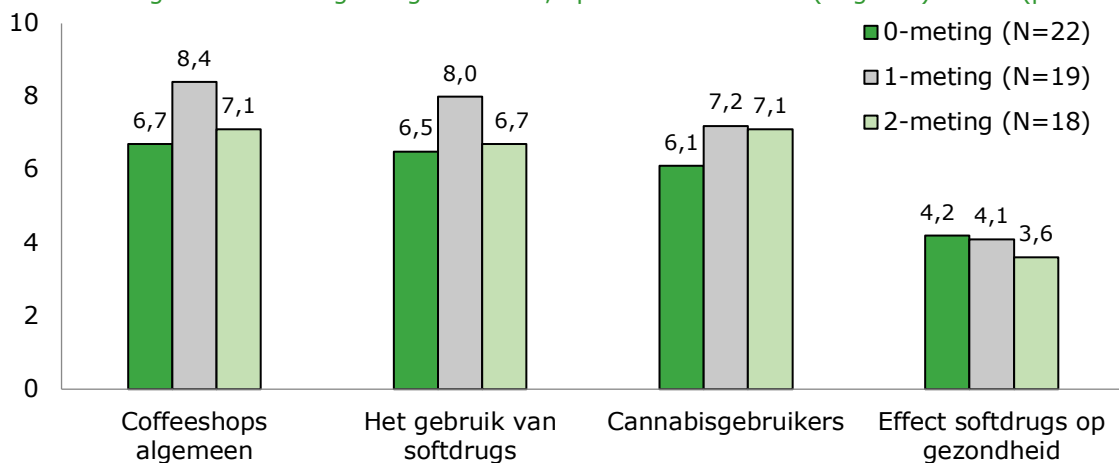
In dit hoofdstuk bespreken we de resultaten van de enquête onder de omwerkenden in de directe omgeving van de coffeeshop. Eerst bespreken we de mening van omwerkenden over coffeeshops, softdrugs en de gebruikers daarvan. Vervolgens gaan we in op de overlast en onveiligheidsgevoelens die zij mogelijk ervaren in de directe omgeving en in hoeverre zij in deze omgeving slachtoffer zijn geweest van criminaliteit. Tot slot behandelen we de ontwikkelingen in de bij de politie geregistreerde incidenten en meldingen rondom de nieuwe locatie van de coffeeshop.

4.1 Attitude coffeeshops, softdrugs en gebruikers

Aan omwerkenden is gevraagd hoe zij tegenover coffeeshops, softdrugs en het gebruik ervan staan. De resultaten zijn weergegeven in figuur 4.1. De bevindingen zijn als volgt:

- **Coffeeshops (algemeen):** de omwerkenden van de coffeeshop zijn in het algemeen positief over coffeeshops. Zij geven respectievelijk een 6,7, 8,4 en 7,1 in de drie achtereenvolgende metingen. Het verschil tussen de metingen is niet significant.
- **Het gebruik van softdrugs:** de omwerkenden scoren het gebruik van softdrugs (hasj en wiet) in de nulmeting een 6,5. Het rapportcijfer bedraagt in de eerste en tweede vervolgmeting respectievelijk een 8,0 en een 6,7.
- **Cannabisgebruikers:** Het rapportcijfer over de houding ten opzichte van de gebruikers van cannabis is positief (respectievelijk 6,1, 7,2 en 7,1). Overigens geeft - in elk van de drie metingen - meer dan de helft van de omwerkenden aan zelf wel eens hasj of wiet te hebben gebruikt.
- **Effect softdrugs op gezondheid:** Omwerkenden zijn over het algemeen van mening dat het gebruik van hasj en wiet slecht is voor de gezondheid. Op een schaal van 1 (zeer slecht voor de gezondheid) tot 10 (zeer goed voor de gezondheid) beoordelen zij het gebruik van hasj en wiet bij de drie metingen met respectievelijk 4,2, 4,1 en 3,6.

Figuur 4.1 Mening omwerkenden over coffeeshops, gebruik softdrugs, cannabisgebruikers en gebruik softdrugs en gezondheid, op een schaal van 1 (negatief) tot 10 (positief)



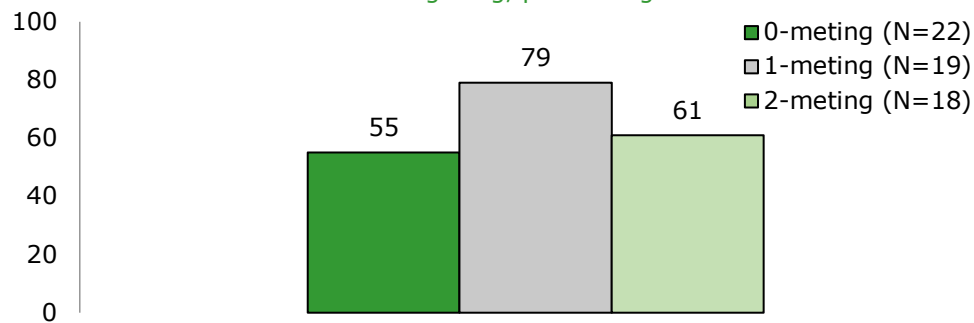
Geen significante verschillen ($p \geq 0,05$).



4.2 Overlast

Aan de omwerkenden is gevraagd of zij in de afgelopen zes maanden wel eens overlast hebben ervaren in de directe omgeving van het bedrijf waar zij werken. Hier geldt dat in elk van de metingen meer dan de helft van de omwerkenden overlast heeft ervaren in de afgelopen zes maanden. In de nulmeting geeft 55% van de omwerkenden aan dat dit het geval is. In de eerste vervolgmeting geldt dit voor 79% van de omwerkenden, en in de tweede vervolgmeting nog voor 61% van de omwerkenden. De verschillen tussen de metingen zijn niet significant.

Figuur 4.2 Aantal omwerkenden dat in de afgelopen zes maanden overlast heeft ervaren in de werkomgeving, per meting in %



Geen significante verschillen ($p \geq 0,05$).

Aard van de overlast (spontaan genoemd)

Aan de omwerkenden die aangeven overlast te hebben ervaren is vervolgens gevraagd wat de aard van deze overlast is. Bij deze vraag zijn hun antwoorden letterlijk genoteerd en vervolgens door de onderzoekers in categorieën verdeeld. De bevindingen op basis van de spontaan gegeven antwoorden zijn als volgt:

- De omwerkenden relateren de overlast in de drie metingen voor een groot deel aan de aanwezige uitgaanslocaties waar feesten worden georganiseerd. Dit resulteert volgens hen vaak in parkeerproblemen en rommel op straat (met name glas).
- Ook zeggen omwerkenden in alle drie metingen de nodige overlast te ervaren van het gebrek aan parkeermogelijkheden. Op dit bedrijventerrein kunnen mensen gratis parkeren. Veel mensen parkeren daarom de auto op het bedrijventerrein om vervolgens met het openbaar vervoer of (vouw)fiets verder te reizen naar het centrum. Hierdoor ontstaat een gebrek aan vrije parkeerplaatsen.
- Zowel in de eerste als in de tweede vervolgmeting relateren twee omwerkenden de overlast in de buurt aan de coffeeshop. In de eerste vervolgmeting gaat het om overlast van hangjongeren die gerelateerd worden aan de shop en om coffeeshopoverlast in het algemeen. Bij de tweede vervolgmeting betreft het hard roekeloos rijgedrag van bezoekers van de coffeeshop en stankoverlast (wietgeur).

Specifieke vormen van overlast (voorgelegd)

Naast het spontaan laten noemen van vormen van overlast hebben we ook enkele specifieke overlastvormen aan de omwerkenden voorgelegd met de vraag of deze in de directe werkomgeving voorkomen. De belangrijkste resultaten zijn weergegeven in figuur 4.3. Voor bijna alle voorgelegde vormen geldt dat het aantal respondenten dat er overlast van ervaart sterk is toegenomen in de eerste vervolgmeting ten opzichte van de nulmeting.

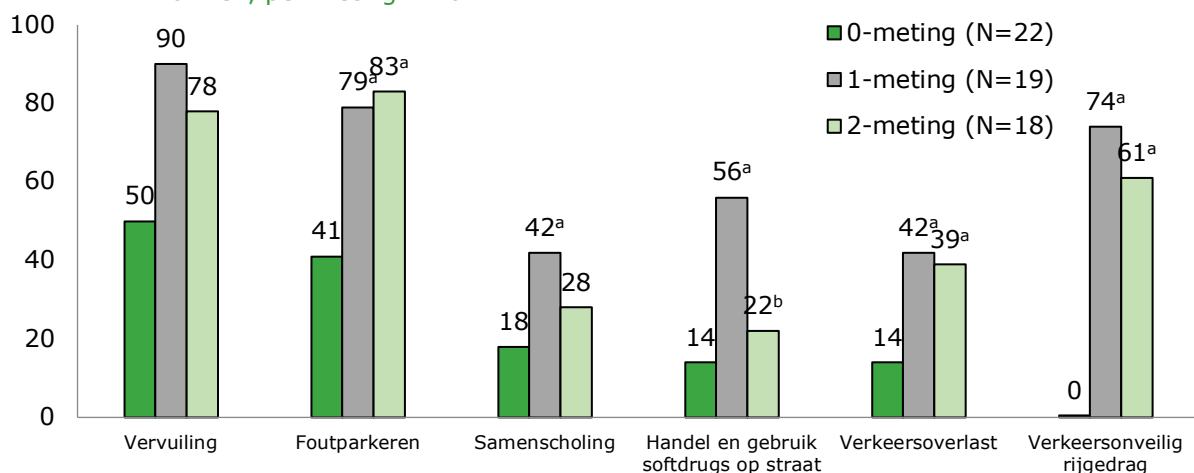


In de tweede vervolgmeting liggen het percentage dat deze vormen van overlast noemt weer iets lager, maar er is geen sprake van een significante afname.

De bevindingen voor de meest genoemde vormen zijn als volgt:

- **Vervuiling:** Tijdens de eerste en tweede vervolgmeting ondervindt respectievelijke 90% en 78% van de omwerkenden overlast van vervuiling c.q. rommel op straat. Het gaat met name om mensen die werken bij autogerelateerde bedrijven en hinder ondervinden van gebroken glas op straat. Tijdens de nulmeting ondervond de helft van de omwerkenden overlast van vervuiling.
- **Foutparkeren:** Het aantal omwerkenden dat overlast ervaart door foutparkeren is toegenomen. Tijdens de nulmeting was dit nog 41% in de eerste en tweede vervolgmeting is dit verdubbeld naar respectievelijk 79% en 83%.
- **Samenscholing:** Een minderheid van de ondervraagden geeft aan dat zij overlast ervaren van samenscholing van groepen op straat. In de nulmeting is dit 18%, in de eerste vervolgmeting is dit verdubbeld, namelijk 42%. In de tweede vervolgmeting gaf nog 28% van de ondervraagden aan last te hebben van de samenscholing.
- **Handel en gebruik softdrugs op straat:** Voor de opening van de shop gaf 14% van de omwerkenden aan overlast te ervaren van handel en gebruik van softdrugs op straat. In de eerste vervolgmeting steeg dit naar 56% waarna het in de tweede vervolgmeting daalde tot 22%.
- **Verkeersoverlast:** De verkeersoverlast (drukke, files) is in de eerste en tweede vervolgmeting toegenomen ten opzichte van de nulmeting. Voor de opening van de coffeeshop gaf 14% van de omwerkenden aan verkeersoverlast te ervaren. In de eerste en tweede vervolgmeting ligt dit op respectievelijk 42% en 39%. Volgens de omwerkenden is er met name sprake van verkeersoverlast in de ochtend als mensen naar het werk gaan en vlak voor/na evenementen en feesten.
- **Verkeersonveilig gedrag:** Omwerkenden vinden in de eerste en tweede vervolgmeting dat er vaak te hard/roekeloos wordt gereden, respectievelijk 74% en 61% van de omwerkenden geeft aan hier overlast van te ervaren. Tijdens de nulmeting ervaart niemand hier overlast van.

Figuur 4.3 Aantal omwerkenden dat aangeeft overlast te ervaren van verschillende voorgelegde vormen, per meting in %



^a Significant verschil met de nulmeting ($p < 0,05$).

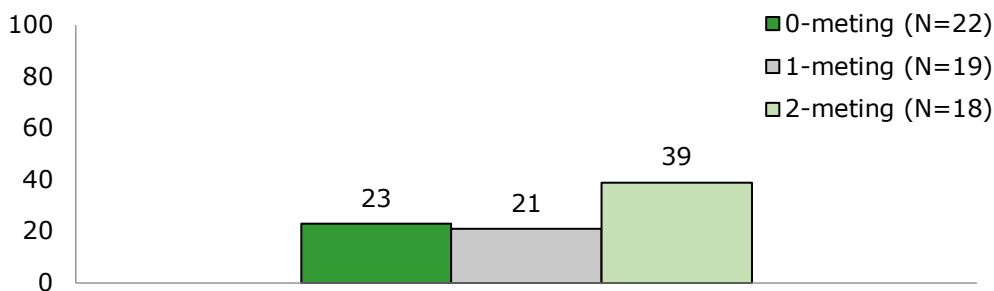
^b Significant verschil met de eerste vervolgmeting ($p < 0,05$).



4.3 Onveiligheid

Tevens is aan omwerkenden gevraagd of zij zich in de afgelopen zes maanden wel eens onveilig hebben gevoeld in hun directe werkomgeving. Dit geldt - in alle drie metingen - voor een minderheid van de ondervraagde omwerkenden. De percentages zijn in de eerste twee metingen redelijk stabiel gebleven met 23% in de nulmeting en 21% in de eerste vervolgmeting (figuur 4.4). Tijdens de tweede vervolgmeting heeft 39% van de omwerkenden zich in de afgelopen zes maanden wel eens onveilig gevoeld in de directe werkomgeving.

Figuur 4.4 Aantal omwerkenden dat zich wel of niet onveilig heeft gevoeld in de afgelopen zes maanden in de directe werkomgeving, per meting in %

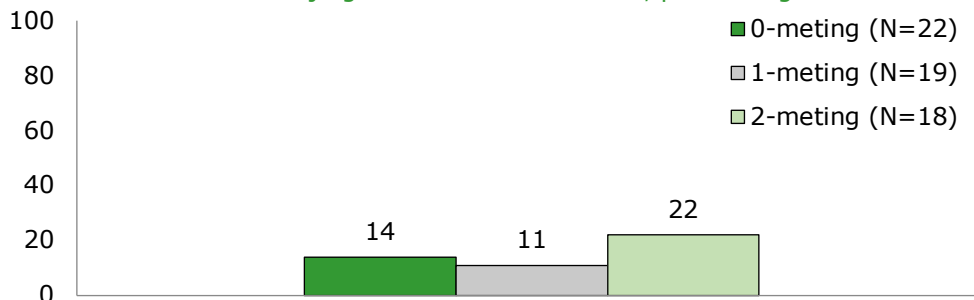


Geen significante verschillen ($p \geq 0,05$).

4.4 Slachtofferschap

Aan omwerkenden is ook de vraag gesteld of ze in de afgelopen zes maanden in de directe werkomgeving slachtoffer zijn geweest van diefstal, inbraak, vernieling of een geweldsmisdrijf. Tijdens de nulmeting geeft 14% van de omwerkenden aan wel eens slachtoffer te zijn geweest van criminaliteit (figuur 4.5), in de daaropvolgende meting is dit ongeveer gelijk gebleven (11%). In de nulmeting geven drie omwerkenden aan slachtoffer te zijn geweest van criminaliteit, in de eerste vervolgmeting gaat het om twee omwerkenden. Bij de tweede vervolgmeting zeggen vier mensen slachtoffer te zijn geweest van criminaliteit in de afgelopen zes maanden (22%).

Figuur 4.5 Aantal omwerkenden dat aangeeft in de afgelopen zes maanden slachtoffer zijn geweest van criminaliteit, per meting in %



Geen significante verschillen ($p \geq 0,05$).



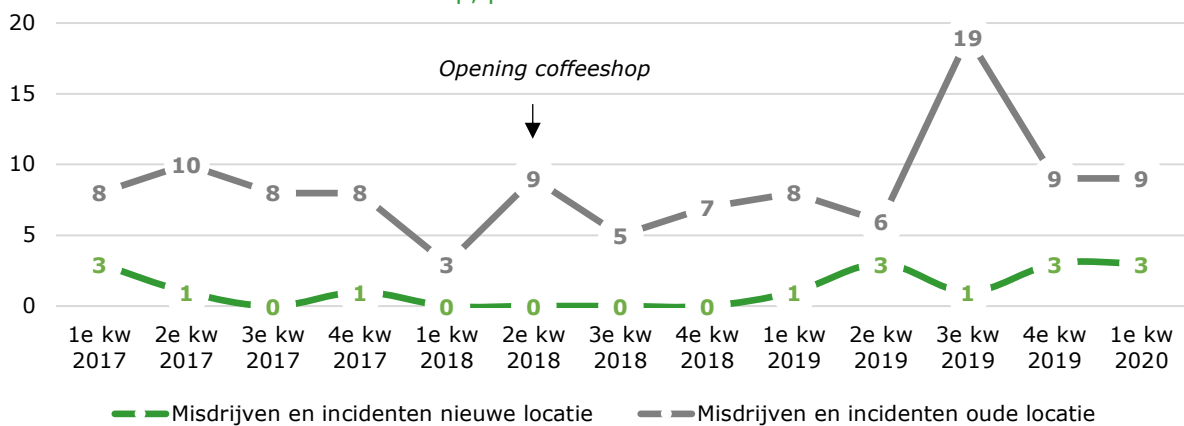
De aard van het slachtofferschap is voor de drie metingen hetzelfde. De meeste omwerkenden die slachtoffer zijn geweest, geven aan dat het om diefstal uit auto's gaat of om de beschadiging van (bedrijfs)auto's. In de tweede vervolgmeting geeft één respondent aan te zijn bedreigd.

4.5 Politiecijfers

Naast de enquête onder omwerkenden van de coffeeshop zijn bij de politie gegevens opgevraagd over het aantal geregistreerde misdrijven en incidenten rond de nieuwe locatie van de shop.^{1,2} Hierbij is zowel gekeken naar de aantallen voor als na de opening van de shop in juni 2018.

De aantallen bij de politie geregistreerde misdrijven en incidenten zijn schematisch weergegeven in figuur 4.6. Per kwartaal zijn de absolute aantallen vermeld. De coffeeshop is op de nieuwe locatie geopend in juni 2018 (tweede kwartaal 2018). Het aantal meldingen en incidenten voor de nieuwe locatie ligt systematisch lager dan voor de oude locatie. Er is geen trendbreuk waarneembaar na de opening van de coffeeshop op de nieuwe locatie; het aantal meldingen en incidenten blijft relatief laag.

Figuur 4.6 Aantal bij de politie geregistreerde misdrijven en incidenten op de nieuwe en oude locatie van de coffeeshop, per kwartaal in absolute aantallen



¹ Bij misdrijven gaat het onder andere om bedreiging, straatroof en vernieling, terwijl het bij incidenten om geluidsoverlast, overlast door personen en/of verdachte situaties gaat.

² Er is gekeken naar de geregistreerde misdrijven en incidenten in een straal van 50 meter rondom de nieuwe en oude locatie van de shop.





5. SAMENVATTING EN CONCLUSIES

De gemeente Amsterdam heeft onderzoeks- en adviesbureau Breuer&Intraval opdracht gegeven voor het monitoren van de lokale (neven)effecten van het verplaatsen van een coffeeshop van het centrum van Amsterdam naar een nieuwe locatie in het stadsdeel Sloterdijk. Het betreft de vierde (van vijf) coffeeshops die in het kader van de 'pilot verplaatsing coffeeshops' zijn en worden geopend.

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste bevindingen puntsgewijs besproken. We gaan eerst in op de deelvragen die betrekking hebben op de bezoekers van de coffeeshop en op de ervaren overlast en onveiligheidsgevoelens van de omwerkenden. Ten slotte behandelen we de hoofdvraag naar de gevolgen van de opening van de shop op deze locatie.

5.1 Coffeeshop en bezoekers

- De shop wordt dagelijks bezocht door ruim 2.000 bezoekers. De gemiddelde coffeeshopbezoeker is een man van rond de 26 jaar. De shop bedient voornamelijk de lokale en regionale markt, de bezoekers wonen met name in Amsterdam of een andere stad of dorp in Noord-Holland. Daarmee bedient deze shop een andere klantenkring dan de andere drie shops die in het kader van de pilot verplaatst zijn. De eerste shop (centrumgebied) bedient op de nieuwe locatie voornamelijk buitenlandse toeristen, terwijl een relatief groot deel van de bezoekers van de tweede coffeeshop (bedrijventerrein langs de snelweg) uit Nederland – maar niet uit Amsterdam – afkomstig is. De derde coffeeshop (stadsdeel Zuidoost) bedient voornamelijk de lokale markt. Het merendeel van de bezoekers bezoekt de coffeeshop tenminste één keer per week.
- De coffeeshop heeft een primair een afhaalfunctie, er is geen uitgebreide zitgelegenheid. Hoewel het mogelijk is om in de coffeeshop gekochte cannabisproducten 'puur' (zonder tabak) te gebruiken, maken de bezoekers hier nauwelijks gebruik van. De bezoekers van de coffeeshop geven de voorkeur aan een shop met alleen een afhaalfunctie. Zij bezoeken de shop hoofdzakelijk om hasj en/of wiet aan te schaffen en niet om het daar te consumeren.
- Door de ligging van de coffeeshop (aan de snelweg) en de goede parkeermogelijkheden komen de bezoekers voornamelijk met de auto naar de coffeeshop. De bezoekers die te voet naar de coffeeshop komen, zijn voornamelijk mensen die in de buurt van de coffeeshop werken.
- Uit antwoorden van de bezoekers blijkt dat de coffeeshop bekend staat om de goede kwaliteit van de hasj/wiet. Dit is dan ook veruit de belangrijkste reden om deze coffeeshop te bezoeken. Ook de constante kwaliteit en de ligging c.q. locatie en bereikbaarheid van de shop worden als redenen genoemd om juist deze shop te bezoeken. Ook bij de twee andere shops die in het kader van de pilot geopend zijn buiten het centrum van Amsterdam zien we dat locatie en bereikbaarheid worden genoemd als belangrijke redenen om de coffeeshop te bezoeken.



5.2 Overlast en onveiligheid

Observaties

- Uit de observaties komt naar voren dat er nauwelijks voorbijgangers zijn. De personen die de shop voorbij lopen zijn medewerkers of klanten van bedrijven in de buurt of bezoekers van de coffeeshop die de ingang niet gelijk kunnen vinden.
- Het aantal rondhangende personen is in beide vervolgmetingen toegenomen ten opzichte van de nulmeting. Het gaat voornamelijk om bezoekers van de coffeeshop die na hun bezoek voor de ingang van de shop of op de parkeerplaats rondhangen. Daarbij wordt regelmatig hasj en/of wiet gebruikt.
- De hoeveelheid afval in de directe omgeving van de coffeeshop is in beide vervolgmetingen beduidend minder dan in de nulmeting. Dit lijkt samen te hangen met de inzet van gastheren in de directe omgeving van de coffeeshop.
- Waar in de nulmeting geen foutgeparkeerde fietsen en scooters in het gebied zijn waargenomen, worden deze in beide vervolgmetingen regelmatig gezien. Het gaat vrijwel uitsluitend om fietsen die buiten het terrein van de coffeeshop geparkeerd staan en niet bij bezoekers van de shop lijken te horen.
- Foutgeparkeerde auto's worden in de vervolgmetingen beduidend vaker waargenomen dan in de nulmeting. Het gaat deels om bezoekers die hun auto langs de kant van de weg foutparkeren om snel de coffeeshop te bezoeken. Overige vormen van potentieel overlastgevend gedrag zijn in de drie metingen nagenoeg niet waargenomen.

Aard en omvang overlast

- In het aantal omwerkenden dat overlast ervaart in de directe werkomgeving is tussen de drie metingen nauwelijks iets veranderd. Het gaat in alle drie metingen om meer dan de helft van de omwerkenden.
- Zowel in de eerste als in de tweede vervolgmeting relateren twee omwerkenden de overlast aan de coffeeshop. Het gaat om hangjongeren die gerelateerd worden aan de shop, coffeeshopoverlast in het algemeen, roekeloos rijgedrag en stankoverlast.
- Andere omwerkenden relateren de overlast met name aan de uitgaansgelegenheden op het bedrijventerrein. Zij geven aan dat het uitgaanspubliek rommel op straat achterlaat en zorgt voor problemen door foutparkeren, bijvoorbeeld door voor een de parkeersituatie op het bedrijventerrein. Doordat er in het gebied gratis geparkeerd kan worden, wordt in het gebied veelvuldig geparkeerd door mensen die vervolgens met het openbaar vervoer of met de (vouw)fiets verder reizen naar werk of het centrum van Amsterdam. Hierdoor ontstaat een gebrek aan parkeerplaatsen voor medewerkers en bezoekers van de bedrijven in het gebied.
- Het aantal omwerkenden dat de ervaren overlast relateert aan de coffeeshop is beperkt. Wel zien we - wanneer we specifieke vormen van overlast aan de respondenten voorleggen - een toename in verschillende vormen van overlast in beide vervolgmetingen in vergelijking met de nulmeting. Het gaat om overlast door vervuiling, foutparkeren, samenscholing, handel en gebruik van softdrugs op straat, verkeersoverlast en verkeersonveilig rijgedrag. Het lijkt te gaan om een algemene stijging van de ervaren overlast in het gebied, waarvoor op basis van ons onderzoek geen eenduidige verklaring kan worden gegeven. Ook is onduidelijk in hoeverre de stijging gerelateerd is aan de vestiging van de coffeeshop.



Onveiligheid en slachtofferschap

- In elke meting voelt een minderheid van de omwerkenden zich wel eens onveilig in de directe omgeving van de onderneming.
- Ook het aantal omwerkenden dat in de afgelopen zes maanden in de omgeving van de onderneming slachtoffer is geworden blijft over de drie metingen beperkt. Uit politiegegevens blijkt dat het aantal geregistreerde misdrijven en incidenten op de nieuwe locatie van de coffeeshop beperkt is.

5.3 Ten slotte

- De opening van de coffeeshop heeft niet geleid tot een toename in overlast en onveiligheidsgevoelens bij medewerkers van bedrijven in de directe omgeving.
- Na de opening van de coffeeshop is een toename te zien van het aantal rondhangende personen in het gebied. Het gaat voornamelijk om bezoekers van de coffeeshop die na het bezoek aan het shop bij de ingang of op de parkeerplaats rondhangen.
- Hoewel het aantal omwerkenden dat in de omgeving overlast ervaart van vervuiling, foutparkeren, samenscholing, handel en gebruik drugs op straat, verkeersoverlast en verkeersonveilig rijgedrag na opening van de coffeeshop is toegenomen, wordt de overlast niet per definitie gerelateerd aan de shop.
- De gastheren lijken een belangrijke rol te spelen in het voorkomen en/of beheersen van (potentiele) overlast in de directe omgeving van de coffeeshops. Zij begroeten elke bezoeker en spreken zo nodig aan op hun gedrag. Tevens regelen zij het verkeer en ruimen zij afval op.
- Opmerkelijk is dat een deel van de bezoekers die te voet komen de ingang van de coffeeshop niet in één keer kunnen vinden. Zij lopen de ingang met de slagbomen voorbij in de verwachting dat er verderop een ingang voor voetgangers is. Dit is niet het geval. Ook voetgangers betreden het terrein bij de ingang met de slagbomen. Doordat de slagbomen automatisch op en dicht gaan – en het op momenten erg druk is in het gebied – kan dit voor gevaarlijke situaties zorgen.



