

Advies sociale veiligheid Parkeergarage Karperton, Alkmaar

Kyra Kuitert

Advies sociale veiligheid Parkeergarage Karperton, Alkmaar

Amsterdam, 10 april 2009

Kyra Kuitert

Met medewerking van:
Tobias Woldendorp

Inhoudsopgave

Inleiding	3
1 Situatie en plannen	4
1.1 Vraagstelling	4
1.2 Plangebied	4
1.3 Garage de Karperton	4
1.4 Problematiek	5
1.5 Omwonenden en gebruikers	6
2 Sociaal veilig ontwerp en beheer	8
3 Sterke punten en risico's huidige situatie	9
3.1 Sterke punten huidige situatie	9
3.2 Risico's en problemen huidige situatie	11
4 Sterke punten en risico's verplaatsing in- en uitgang parkeergarage naar de Kanaalkade	15
4.1 Sterke punten verplaatsing in- en uitgang parkeergarage	15
4.2 Risico's verplaatsing in- en uitgang parkeergarage	16
5 Mogelijke maatregelen voor risico's	18
5.1 Maatregelen bij handhaving huidige in- en uitgang + de Dijk autovrij	18
5.2 Maatregelen bij handhaving huidige in- en uitgang + de Dijk eenrichtingsverkeer	20
5.3 Maatregelen verplaatsing in- en uitgang parkeergarage naar Kanaalkade	21
6 Slotwoord	23

Inleiding

Bij verkeerskundig adviesbureau Goudappel en Coffeng is de vraag neergelegd of het (verkeerstechnisch) mogelijk en zinnig is de ingang van de Alkmaarse parkeergarage de Karperton te verplaatsen van de huidige, verkeersluwe kant aan de Dijk (richting rosse buurt) naar de drukke voorzijde aan de Kanaalkade.

In november 2007 is besloten om uit te gaan van het raadsbesluit van 4 september 2003 waarin de gemeenteraad heeft vastgesteld dat de in/uitgang van de parkeergarage niet verplaatst zal worden. Echter omdat er op dit moment in de omgeving van de parkeergarage een aantal ingrijpende veranderingen plaatsvinden (herinrichting van de Dijk, de Kanaalkade wordt éénrichtingverkeer en de controlekamer in de Karperton gaat op termijn verdwijnen) leek het een goed moment om de verplaatsing nogmaals te laten onderzoeken.

Er zijn diverse problemen met openbare orde en veiligheid rond parkeergarage de Karperton. Te denken valt aan drugsdealen nabij de garage en daarmee samenhangende overlast van junkies bij de entree. De problemen komen grotendeels voort uit de ligging van de parkeergarage aan de rand van de Alkmaarse rosse buurt.

Gezien ligging en huidige problematiek werd er, met name door hoofd parkeerbeheer, tevens een advies vanuit de optiek van de sociale veiligheid gevraagd. Daarvoor is DSP-groep door Hans Golstein, uit naam van Goudappel en Coffeng, benaderd.

Kyra Kuitert, senior adviseur binnen het team Veilig Ontwerp en Beheer van DSP-groep, heeft deze opdracht aangenomen. Zij is op 5 november jl. begonnen met een overleg met Jan Kamp (hoofd parkeerbeheer, gemeente Alkmaar), Julia Mólck (afdeling Openbare Orde en Veiligheid, gemeente Alkmaar) en Hans Golstein (Goudappel en Coffeng). Doel was om de huidige problemen, en wat eraan vooraf ging, helder in beeld te brengen en vervolgspraken te maken.

Aansluitend is een schouw verricht. Hier werden een aantal van de benoemde problemen in praktijk zichtbaar en zijn foto's die her en der in dit rapport zijn gebruikt om hetgeen geschreven is te ondersteunen en te illustreren.

Er is vervolgens contact geweest met Margit de Jong (wijkcoördinator Oudorp en Centrum), buurtregisseur Johan de Caluwé en Bob Heusy, voorzitter van de werkgroep de Dijk.

Na het bestuderen van informatie van bovenstaande personen, evenals van de politiecijfers en van verslagen van de bijeenkomsten van de werkgroep de Dijk, werd een sterke punten- en risicoanalyse opgesteld voor zowel de huidige situatie, de variant waarbij de ingang van de parkeergarage wordt verplaatst alswel een alternatief waarbij de ingang van de garage aan de Kanaaldijk komt en de uitgang aan de Dijk. Voor deze varianten wordt ook een aantal maatregelen voorgesteld. Tijdens een tweede bijeenkomst met de stakeholders werden voornoemde bevindingen, risico's en maatregelen besproken. De uitkomst van dit alles leest u in voorliggend rapport.

1 Situatie en plannen

*'Parkeergarage de Karperton is met stip het lelijkste gebouw van Alkmaar',
ofwel 'Een overmaatse Oost-Duitse TL-bak'.*

Anoniem (op Internet)

1.1 Vraagstelling

Bij verkeerskundig adviesbureau Goudappel en Coffeng is de vraag neergelegd of het (verkeerstechnisch) mogelijk en zinnig is de ingang van de garage te verplaatsen. Aansluitend heeft Goudappel en Coffeng DSP-groep verzocht om advies over verplaatsing vanuit het oogpunt van sociale veiligheid.

Kernvraag daarbij was: Wat zijn de gevolgen van het handhaven van de huidige situatie danwel de verplaatsing van de ingang van de parkeergarage naar de Kanaalkade vanuit de optiek van sociale veiligheid?

Het is niet waarschijnlijk dat bij verplaatsing van de ingang alle risico's worden uitgebannen. Vervolg vraag was dan ook of er maatregelen zijn te bedenken voor deze zogenaamde restrisico's.

1.2 Plangebied

Parkeergarage de Karperton ligt aan de noordrand van het oude centrum van Alkmaar tussen de Dijk, de Kaarsenmakersgracht en de Kanaalkade. De huidige ingang van de parkeergarage ligt aan de Dijk 16. Er is aan de Kanaalkade een uit- en ingang voor voetgangers (met pasje).

Bij de beoordeling van de effecten die het ontwerp zal hebben op sociale veiligheid, is de context van het plangebied betrokken, waaronder de Herenstraat, Torenborg en uiteraard de Achterdam, de rosse straat van Alkmaar. Hiermee wordt voorkomen dat effectverplaatsingen aan de aandacht zouden kunnen ontsnappen.

1.3 Garage de Karperton

Parkeergarage de Karperton heeft 435 plaatsen, waarvan ca. 70 plekken voor omwonenden die een abonnement hebben. In totaal maken zo'n 300.000 auto's per jaar gebruik van de garage. Het is vooral druk tijdens koopavond en met uitgaanspubliek in het weekend.

De garage is in 2003 voor ca. twee miljoen opgeknapt en heeft een prijs gewonnen van Vexpan (Vereniging van exploitanten van parkeeraccommodaties Nederland). De garage is goed met camera's bewaakt en is 7 dagen per week, 24 uur per dag bemand. Vanuit de, tegen de garage aangebouwde, meldkamer worden niet alleen deze maar ook drie andere garages van de gemeente in de gaten gehouden, evenals een aantal afgesloten gebieden in de binnenstad. Het plan is dat in 2010 deze activiteit ergens anders

naartoe zal verhuizen. Idealiter zou er op deze plek dan een politiepost komen, vooral 's avonds en in het weekend.

In de gehele binnenstad van Alkmaar geldt betaald parkeren à €1.90 per uur. In de wijken rondom de binnenstad betaal je €1.30. Het tarief in de garage is €1.30 per uur, met een maximum dagtarief van €3.00. Het weekendtarief is maximaal €4.50.

1.4 Problematiek

Hoewel de initiële vraag gaat over het al of niet verplaatsen van de ingang van de parkeergarage kan deze niet los worden gezien van zijn omgeving. Na gesprekken met betrokkenen, bestudering van politiecijfers, scannen van Internet en interviews met deskundigen kunnen de problemen als volgt worden samengevat:

Problematiek in de garage

- Mensen (prostituees, pooiers, anderen) die overnachten in de auto.
- Prostituees die hun beroep uitoefenen in de garage.
- Rondrijden door de garage (al dan niet in combinatie met drugs dealen)
- Drugsdealen, vechtpartijen en verkrachtingen in de garage.
- Rondhangende ongewenste figuren (bijvoorbeeld junkies).
- Personeel van de meldkamer heeft opdracht op 's avonds de meldkamer niet te verlaten in geval van overlast en criminaliteit.
- Het verkeersaanbod op de Dijk (een relatief klein gebied) is in de avonden aanzienlijk verhoogd. Dit geeft niet alleen problemen in het kader van openbare orde en veiligheid, maar ook met de auto's die de ingang van de parkeergarage de Karperton niet meer of minder goed kunnen bereiken. Dit geldt ook voor bewoners met een 'bewonersvergunning'. Zij klagen wekelijks bij de politie. Politiepersoneel dat tijdens weekendnachten wordt ingezet erkent dat de genoemde overlastklachten gegrond zijn.
- Er zijn vaak problemen bij de ingang van de garage. Soms staat er een file voor de ingang vanwege grote drukte. En vooral 's avonds en 's nachts is er overlast van auto's en taxi's die illegaal geparkeerd staan, vooral aan de kop van de Achterdam en voor de Spar-vestiging. Zij worden verbaliseerd maar ondanks deze extra inspanningen van politiepersoneel is gebleken dat de overlast hierdoor niet vermindert.

Problematiek nabij de garage, met name op de Dijk

- Veel van de problemen op de Dijk hebben te maken met de Achterdam, zoals bedreigende sfeer, onzure types (uitspraak van bewoners), wapenbezit, dealen en gebruiken van drugs, hard rijdende auto's en intimiderend gedrag van passanten.
- Bewoners geven aan dat de sfeer verhard is en men elkaar niet meer kan aanspreken.
- Overdag ziet het straatje/pleintje de Dijk er vriendelijk uit maar 's avonds is hier grote overlast van rondrijdende en foutgeparkeerde auto's, met name rond de kop Achterdam. Dit heeft gevolgen voor de veiligheid en de toegankelijkheid en draagt bij aan geluidsoverlast. Ook op bijvoorbeeld zaterdagmiddag vormt zich regelmatig een file voor de ingang van de garage.
- Door het steeds grotere aanbod van taxi's is toegankelijkheid van achterste deel van de Dijk een probleem; er is feitelijk een informele taxistandplaats ontstaan.

- Er worden 's avonds en 's nachts drugs gedeald, gevochten en gehangen.
- Een deel van de bezoekers kan worden gedefinieerd als asociaal, die zich van normale regels niet veel lijken aan te trekken.
- De vestiging van een Spar Express aan de Dijk 14, die dagelijks van 12-24u geopend is, heeft, volgens wijkagent de Caluwé, een grote aantrekkingskracht op personen vanuit heel Alkmaar en omgeving. Dit vergroot de verkeersproblematiek.
- De bankjes die bij de Spar stonden zijn weer verwijderd omdat er, vooral in de zomermaanden, overlast was van hangjongeren en hangjunkies.

In bijlage 1 staan de politiecijfers van de omgeving voor 2007 en 2008.

1.5 Omwonenden en gebruikers

Wijkteam Centrum

In deze buurt is het Wijkteam Centrum actief, waar, behalve wijkcoördinator Margit de Jong en wijkagent Johan de Caluwé, ook de wijkbeheerders, de wijkmeester en de woonconsulenten aan deelnemen.

Werkgroep de Dijk

De omwonenden, gebruikers en eigenaren van panden aan de Dijk hebben zich verenigd in de werkgroep de Dijk. Zij hebben in januari 2007 een plan bij de gemeente ingediend. Zij formuleerden hierin een aantal concrete wensen. De Dijk wordt momenteel vooral bezocht door bezoekers van de parkeergarage en 's avonds door bezoekers van de Achterdam. Er zijn bewoners en bezoekers die 's avonds en 's nachts de garage niet in durven. Graag zou de werkgroep zien dat de Dijk een prettige verblijfsplek wordt voor bezoekers, passanten en bewoners. Zij stellen onder andere de volgende maatregelen voor om dit te bereiken:

- De Dijk autoluw maken en onbruikbaar als sluiproute, met eventueel een vluchtheuvel bij de Achterdam ten behoeve van in- en uitstappen, zolang dit maar geen verblijfsplek wordt!
- Laden en lossen moet mogelijk blijven, eventueel met paaltjes, sleutels of venstertijden, zoals deze voor de binnenstad worden gehanteerd.
- De Dijk moet geschikt blijven voor winkels en horeca, maar ook komt er ruimte voor bijvoorbeeld een of meer terrassen.
- Het achterstallig onderhoud moet z.s.m. worden weggewerkt en de inrichting moet een verblijfsklimaat mogelijk maken. Bewoners twifelen of bankjes een goed idee zijn vanwege de angst hiermee ongewenste 'hangers' aan te trekken.
- Meer verlichting ten behoeve van de veiligheid maar ook sfeerverlichting op de Dijk.
- Ingang van de parkeergarage verhuizen naar de Kanaalkade, met een bezoekersingang aan de Dijk.

Deze laatste optie is in 2003 ook overwogen, toen de parkeergarage voor veel geld werd opgeknapt. Het antwoord was toen dat dit om verkeerstechnische redenen niet mogelijk was. Omdat in 2008 zowel de Dijk als de Kanaalkade opnieuw wordt ingericht wordt deze optie opnieuw geagendeerd. Vanuit de dienst Openbare Orde en Veiligheid van de gemeente Alkmaar staat men open om alle alternatieven én bijbehorende consequenties te onderzoeken.

Werkgroep SOS 1

Naast werkgroep de Dijk is er ook de werkgroep SOS 1 (Sanering Oostelijk Stadsdeel). Deze werkgroep stuurde 15 mei 2008 een verzoek tot onderzoek naar de veiligheid van het Oostelijk Stadsdeel aan het College van B&W.

De bewoners van het Oostelijk Stadsdeel signaleren daarin dat dit stadsdeel het hoogste misdaadgehalte van Alkmaar heeft met verregaande openbare geweldpleging zoals steekpartijen, het in elkaar rammen van 'vreemden', heetgebakerde vechtpartijen, bedreigingen, berovingen, intimidaties... tot aan moord.

Onder andere de Achterdam en omgeving -met name de Dijk, Herenstraat, Dirk Duivelsweg, Torenborg, Sliksteeg, Kitsteeg en Mosterdsteeg- worden door velen ervaren als een no-go-area. De autokraken in de Karperton nemen weer toe. En naarmate het later wordt neemt het gevoel van onveiligheid toe, vooral in de weekenden tussen 2.00 en 4.00 's nachts. Al deze gebieden worden gefrequentieerd door dealers en drugsrunners.



Parkeergarage de Karperton is in 2003 grondig gerenoveerd.

2 Sociaal veilig ontwerp en beheer

"Een goed ontwerp en effectief gebruik en beheer van de openbare ruimte kan leiden tot reductie van angst voor en het manifesteren van criminaliteit en tot verbetering van de kwaliteit van het bestaan."

Hierboven staat de definitie van de Amerikaan Timothy Crow, een van de grondleggers van CPTED, Crime Prevention Through Environmental Design. Of een situatie sociaal veilig is, kan door allerlei factoren worden bepaald. DSP-groep hanteert vier criteria die deze factoren samenvatten:

- zichtbaarheid
- toegankelijkheid
- attractiviteit
- zonerings/markering

Deze criteria kunnen op alle soorten gebieden en projecten toegepast worden.

Zichtbaarheid betekent dat gebruikers van een gebied de omgeving moeten kunnen overzien en het gevoel hebben dat andere aanwezigen hen kunnen zien. Het voordeel van een rosse buurt is dat het er soms wel 18 uur per dag druk kan zijn, dit in tegenstelling tot mono-functionele gebieden, die op bepaalde tijden uitgestorven zijn. Zaken als verlichting, bezonning en eventueel cameragebruik kunnen (het gevoel van) zichtbaarheid vergroten.

Bij *toegankelijkheid* is een duidelijke routing met goede oriëntatiemogelijkheden belangrijk voor een positieve beleving en een gevoel van veiligheid. Het gebied moet voor zijn gebruikers goed toegankelijk zijn, maar indien nodig wordt de toegankelijkheid beperkt. Tevens is goede bereikbaarheid voor politie en andere hulpdiensten van belang.

Attractiviteit draait om schoon, heel, plezierige materialen en kleuren en prettige verlichting. Dergelijke kenmerken dragen bij aan een veilig gevoel van de gebruikers.

Zonerings/markering ten slotte betekent dat zowel voor bezoekers als voor beheerders duidelijk dient te zijn welke status een gebied heeft (privé, semi-privé, semi-openbaar of openbaar) en wie voor het beheer verantwoordelijk is. Dit hangt gedeeltelijk samen met toegankelijkheid.

De vele semi-openbare en semi-publieke ruimten die in een hoogstedelijk gebied voorkomen, kunnen onduidelijkheid in beheer en gebruik opleveren, evenals ongewenste toegankelijkheid.

De afstemming tussen ontwerp en beheer is een ander belangrijk aandachtspunt, omdat nog te vaak omgevingen ontworpen worden die een zeer hoog beheerniveau nodig hebben, terwijl dat niet gerealiseerd kan worden. Het is dan niet mogelijk het beoogde kwaliteitsniveau vast te houden. Hetzelfde geldt voor de link tussen ontwerp en handhaving: elementen die in de ontwerpfasen worden bedacht en die later intensieve handhaving (door politie of andere toezichthouders) nodig zullen hebben, mogen alleen gerealiseerd worden wanneer die handhaving daadwerkelijk geleverd kan worden.

3 Sterke punten en risico's huidige situatie

Hieronder volgt een analyse van de sterke punten en risico's van de huidige situatie in en rondom parkeergarage de Karperton, gebaseerd op informatie van direct betrokkenen (wijkagent, wijkcoördinator, werkgroep de Dijk, hoofd parkeerbeheer), schouwen overdag en 's avonds en deskresearch.

3.1 Sterke punten huidige situatie

Zichtbaarheid

Tegenover de huidige ingang van de parkeergarage aan de Dijk bevinden zich een aantal voorzieningen die mensen trekken, zoals winkels en horeca. Daartussen en daarboven zijn woningen. Dit zorgt al met al voor behoorlijk wat 'sociale ogen'.

Voordeel van de huidige ingang van de garage is dat 'de loop' er goed inzit; aankomende en vertrekkende auto's, evenals voetgangers van en naar de garage zorgen voor veel extra informeel toezicht. Het is altijd goed verkeersstromen te bundelen want: hoe drukker, hoe veiliger mensen zich voelen.

Omdat de meldkamer zich in de parkeergarage bevindt is er altijd toezicht op een groot deel van de Dijk (door deur en raam), op de naastgelegen ingang (via camera's) en op de betaalautomaten (via een raam).



De meldkamer is 24 uur per dag, 7 dagen per week bemand.

Naast de ingang van de parkeergarage bevindt zich een Spar dag- en avondwinkel die veel aanloop genereert. Hoewel de winkel ook 'foute' gasten en mensen met auto's aantrekt, is deze extra dynamiek op de Dijk over

het algemeen goed voor de sociale veiligheid.

Toegankelijkheid

De parkeergarage is toegankelijk vanaf de Dijk (auto- en voetgangersingang) en voor voetgangers ook vanaf de Kanaalzijde. Aan de Kanaalzijde kun je alleen naar binnen met een pasje dus vanaf deze zijde zijn geen ongewenste bezoekers te verwachten.

De autoingang aan de Dijk is bereikbaar vanaf de Kaarsenmakersgracht. Aangezien de Dijk een relatief rustige straat is kunnen uitgaande automobilisten veilig de garage verlaten.

Attractiviteit/imago

Op 19 november 2003 ontving de wethouder Stadsbeheer de ESPA Award voor de gerenoveerde parkeergarage Karperton. Deze landelijke prijs wordt toegekend aan parkeergarages die aan hoge kwaliteitseisen voldoen. Toetsingscriteria zijn: verlichting, in/uitgang auto, parkeervloer, voetgangersroute, liften en trappenhuizen, veiligheid, gebruiksgemak en comfort. Vooral de veiligheid en de gebruiksvriendelijkheid van de garage zijn na de renovatie in 2003 aanzienlijk verbeterd.

De Dijk heeft rondom bebouwing en geeft het idee van een plein.



De Dijk is in potentie een prettige verblijfsplek met enkele fraaie karakteristieke panden, bomen en een divers aanbod aan activiteiten.

Territorialiteit/zonering

De toegang tot de parkeergarage wordt duidelijk gemarkeerd door slagbomen voor de auto's en deuren naar het trappenhuis en de lift voor de voetganger.

De Dijk zelf is uiteraard openbare ruimte, ingericht en beheerd door de gemeente. Winkeliers, eigenaren en bewoners zijn verenigd in twee werkgroepen (de Dijk en SOS1); dit tekent de betrokkenheid en hierdoor is communicatie en organisatie ook relatief eenvoudig.

De burgemeester van Alkmaar heeft het gebied rond de Achterdam van 18 september 2008 tot en met 18 maart 2009 aangewezen als Veiligheidsrisicogebied. Dit geeft de officier van justitie op basis de Wet Wapens en Munitie het recht om alle personen, inclusief hun kleding, vervoermiddelen en goederen te laten onderzoeken op de aanwezigheid van wapens en munitie: het zogenaamde preventief fouilleren. Het gebied waarvoor de aanwijzing geldt omvat onder andere de Achterdam, Kaarsenmakersgracht en de Dijk, alsmede de parkeergarage Karperton. Deze maatregel zal mogelijk de aanwezigheid van daders (tijdelijk) terugdringen.

3.2 Risico's en problemen huidige situatie

Zichtbaarheid

De vraag is in hoeverre het informele toezicht vanuit winkels en woningen 's avonds en 's nachts voldoet. De winkels zijn dan dicht, evenals een deel van de horeca. Omdat de bewoners overlast vanaf de straat ervaren zullen ze waarschijnlijk eerder geneigd zijn om 's avonds de gordijnen dicht te trekken dan om voor 'hulpagent' te spelen.

Er is 's avonds en 's nachts toezicht op de garage vanuit de meldkamer. Het protocol is dat de mensen in de nachtdienst op de drukke nachten (vrijdag en zaterdag) bij ongeregelheden die zij als bedreigend ervaren niet de garage in gaan om het op te lossen maar de politie bellen. Dit heeft te maken met het feit dat mensen op het Waagplein en omgeving uit elkaar worden gehaald en elkaar in de garage weer tegenkomen.

Omdat de verlichting op de Dijk niet optimaal is, is de zichtbaarheid dat ook niet.

Toegankelijkheid

Aan de kant van de Dijk kan iedereen de parkeergarage in- en uitlopen. Camera's registreren wel wie er in en uit gaat maar mensen worden in praktijk nooit op voorhand de toegang geweigerd. Er is nog een vluchtweg voor criminelen en ongewenste personen: zij kunnen de garage via 'de achterdeur' verlaten.



De achteringang voor pashouders aan de Kanaalkade.

Inkomend en uitgaand verkeer van de garage zit elkaar nog wel eens in de weg bij de ingang van de garage. Op drukke tijden zoals 's avonds (uitgaanspubliek) en zaterdagmiddag (winkelend publiek) ontstaat er soms een file voor de ingang van de garage die zich soms wel kan uitstrekken tot de Kaarsenmakersgracht.

Het eerste deel van de Dijk is tweerichting verkeer, richting Achterdam bevindt zich een vernauwing en wordt het eenrichtingverkeer. Vooral 's avonds en 's nachts is er hier een verstopping van het verkeer. Dit wordt onder andere veroorzaakt door dubbelparkeerders, stilstaande auto's rond het begin van de Achterdam en dealers die vanuit hun auto opereren.

Daarnaast is er een soort illegale taxistandplaats ontstaan aan het begin van de Achterdam. Deze auto's blokkeren de straat en belemmeren eventuele doorgang richting Torenburg voor nood- en hulpdiensten.

Attractiviteit/imago

De nabij de parkeergarage gelegen Achterdam is een prostitutiegebied, waar sprake is van een toename van geweldsdelicten, vrouwenhandel en wapengebruik. Afgelopen weken heeft deze straat meerdere malen de nationale pers gehaald. Er zijn ca. 125 ramen in deze buurt en er was sprake dat een groot aantal hiervan gesloten zou gaan worden. Realiteit is echter dat die waarschijnlijk gewoon weer open gaan zodra zich een of meerdere nieuwe ondernemers hiervoor melden.



De Achterdam, overdag een rustig straatje maar 's nachts een centrum van vrouwenhandel, drugsoverlast en geweld?

De burgemeester van Alkmaar heeft het gebied rond de Achterdam van 18 september 2008 tot en met 18 maart 2009 aangewezen als Veiligheidsrisicogebied. Uit meldingen, aangiften en incidentregistraties van de politie bleek namelijk dat dit gebied te maken heeft met een toenemend aantal incidenten met (vuur)wapengeweld en andere vormen van geweld.

Het imago van de parkeergarage is slechter geworden door diverse voorvallen, waaronder zedendelicten, drugs dealen in de garage, vechtpartijen, illegaal overnachten in de auto, rondhangen en rondrijden (al dan niet in combinatie met dealen).

Hoewel de attractiviteit van de garage na de opknopbeurt in 2003 aanzienlijk is gestegen oogt het geheel nog steeds niet erg prettig. Dit komt onder andere door de lage plafonds en de, om onduidelijke redenen, 'golvende vloeren'.

Een aantal panden aan de Dijk staan leeg, dit maakt het geheel er niet aantrekkelijker op en trekt ook geen nieuwe huurders aan.

Aan de Dijk is de bestrating niet goed onderhouden en ook de verlichting is niet goed en op plekken onvoldoende.

Territorialiteit/zonering

De Dijk ziet er overdag vriendelijk uit maar 's avonds is hier grote overlast van rondrijdende en foutgeparkeerde auto's, met name rond de Achterdam. Er worden mensen gehaald en gebracht en ook is er een informele taxi-standplaats ontstaan. Verder wordt er gedeald, gevochten en gehangen.

De aanwezigheid van een fietsenrek en een urinoir zorgt er voor dat nog meer mensen zich aan de kop van de Achterdam bevinden. Met name het

fietsenrek kan makkelijk verplaatst worden om zodoende de drukte in dit relatief kleine gebiedje enigszins te spreiden.

Bovenstaande heeft gevolgen voor de veiligheid en de toegankelijkheid van het omliggende gebied en draagt bij aan geluidsoverlast. Het lijkt erop dat dit gebied 's avonds en 's nachts wordt gekoloniseerd door pooiers, dealers en junkies. Bezoekers worden gedoogd, hoewel er in praktijk hele groepen zijn die 's avonds en 's nachts geen gebruik durven te maken van de Karperton.



's Avonds wordt de doorgang van de Dijk naar de Torenburg geblokkeerd door wachtende taxi's en illegale kortparkeerders voor de Spar. Dit zorgt ook voor geluidsoverlast.

4 Sterke punten en risico's verplaatsing in- en uitgang parkeergarage naar de Kanaalkade

In dit hoofdstuk een analyse van de sterke punten en risico's van het model waarbij de in en uitgang van de parkeergarage worden verplaatst naar de Kanaalkade.

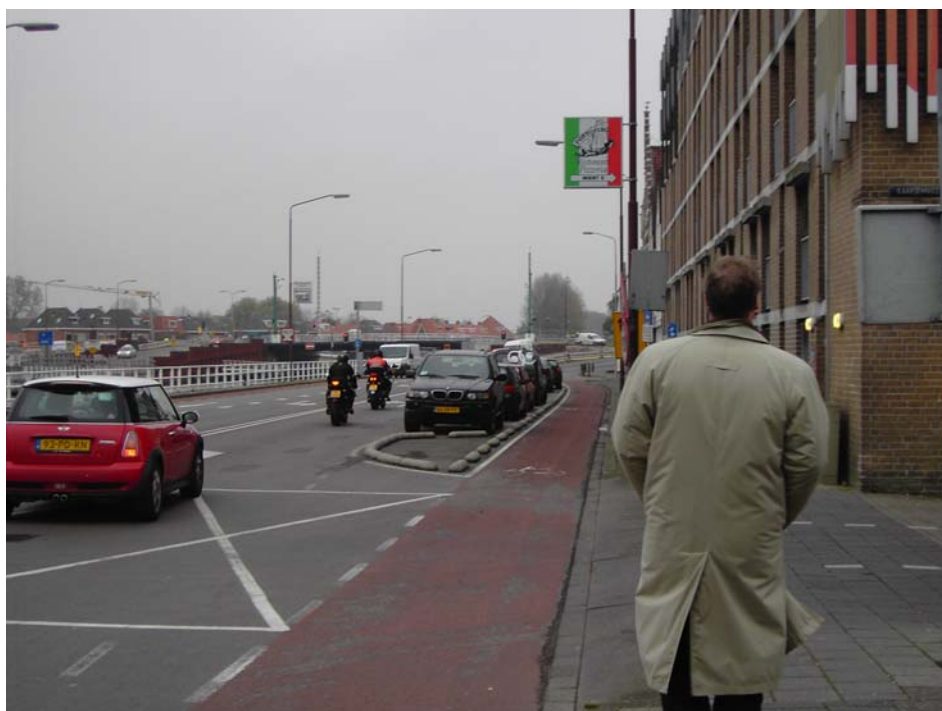
Het blijkt dat wat betreft sociale veiligheid er weinig verschil is tussen het verplaatsen van in- en uitgang naar de Kanaalkade en de optie om alleen de in- of uitgang te verplaatsen. Deze varianten worden hier dan ook niet uitgewerkt.

4.1 Sterke punten verplaatsing in- en uitgang parkeergarage

Zichtbaarheid

Als er een in- en uitgang aan de Kanaalkade komt dan is er veel toezicht vanaf deze drukke weg.

Doordat er aan de Dijk een voetgangersingang komt is er nog enige vorm van sociale ogen op de Dijk.



Ingang aan de drukke Kanaalzijde; veel informeel toezicht.

Toegankelijkheid

De in- en uitgang voor auto's kunnen bij verplaatsing grondig worden verbeterd. Door te kiezen voor een zogenaamde speedgate wordt voorkomen dat vanaf de Kanaalzijde ongewenste bezoekers zo de garage in kunnen lopen.

Door te zorgen voor meerdere ingangen wordt voorkomen dat er een file ontstaat voor de ingang.

Als de ingang wordt verplaatst kan overwogen worden om aan de Kanaalkade, waar nu enkele parkeerplaatsen zijn, tevens een taxistandplaats op te nemen; bij voorkeur dichtbij de Herenstraat of einde Torenburg. Dit zal helpen om de concentratie van mensen en auto's wat uit te smeren over de dijk en omliggende straten.

In dit scenario komt er tevens een voetgangersingang aan de Dijk die alleen toegankelijk is door middel van een pasje, waardoor ongewenst bezoekers worden gemeden.

Attractiviteit/imago

Door het verplaatsen van de ingang is er de mogelijkheid om de ingang te verbeteren en te verfraaien. Dit geldt tevens voor de voetgangersingang aan de Dijk. Er zou zelfs een imago campagne gestart kunnen worden na de verbouwing van de garage.

Verplaatsing zal de verkeersdruk op de Dijk fors doen verminderen. De Dijk zou zelfs geheel autovrij gemaakt kunnen worden (met uitzondering van nood- en hulpdiensten), waardoor de wens van de bewoners en gebruikers voor een vriendelijk, fraai en rustig verblijfsplein wordt ingewilligd. Kans is dan tevens groter dat de leegstaande panden makkelijker te verhuren zijn.

Betrokken winkeliers en bewoners, verenigd in werkgroep de Dijk zijn bereid om te kijken of ze kunnen bijdragen aan de opwaardering van de Dijk. Denk aan onderhoud van de panden, reclame op en aan winkels, uitstraling van de panden, aankleding (bijvoorbeeld middels bloembakken), etc.

Territorialiteit/zonering

De ingang van de parkeergarage aan de Kanaalkade wendt zich nadrukkelijk af van het 'probleemgebied' rond de Achterdam wat nu door de burgemeester is aangewezen als Veiligheidsrisicogebied.

Doordat in dit scenario de Dijk helemaal afgesloten kan worden van auto's zal de bijbehorende problematiek navenant verminderen aangezien een deel samenhangt met de hoeveelheid auto's, maar ook met het soort mensen (criminelen) dat vanuit en rond zijn auto opereert.

4.2 Risico's verplaatsing in- en uitgang parkeergarage

Zichtbaarheid

Het natuurlijk toezicht op het komen en gaan rondom de parkeergarage vanaf winkels, horeca en woningen aan de Dijk gaat verloren. Ook zal de verkeersstroom kleiner worden; dat is jammer vanuit oogpunt van veiligheid.

De winst van het huidige toezicht vanuit de meldkamer gaat verloren. Als niet alleen de ingang van de parkeergarage maar ook de meldkamer verplaatst moet worden, wordt dit een dure aangelegenheid.

Er is een kans dat bij een strakker regime op straat (betere verlichting, meer formeel danwel informeel toezicht) de criminaliteit zich naar binnen, de garage in, gaat verplaatsen (en eventueel naar de grenzen van het gebied).

Toegankelijkheid

Voor ingaand, maar vooral voor uitkomend verkeer wordt de situatie onveiliger omdat automobilisten moeten uit- respectievelijk invoegen op een drukke weg (de Kanaalkade).

Mensen vinden het over het algemeen prettig en overzichtelijk als ze de garage aan dezelfde kant ingaan (met de auto) als uitgaan (te voet). En vice versa. Ze kunnen zich dan beter oriënteren en dat geeft een veilig gevoel.

Attractiviteit/imago

Het is de vraag of met het verplaatsen van de ingang van de parkeergarage de problemen op de Dijk zijn opgelost, tenzij de Dijk gelijktijdig wordt afgesloten of aangepast wat betreft autoverkeer. Anders zullen problemen zoals geluidsoverlast, dubbel parkeerders, verkeersopstopping, etc. gewoon blijven voortduren. Bovendien zullen (ongewenste) bezoekers die met de brommer, fiets of te voet komen zich weinig gelegen laten liggen aan het feit dat de ingang van de garage ergens anders zit.

Territorialiteit/zonering

De aanwijzing van het gebied als Veiligheidsrisicogebied duurt slechts tot 18 maart 2009. Het is de vraag of mogelijke daders na die datum gewoon terugkomen.

Het is aan te raden om op korte termijn een nulmeting te verrichten. Dan zou een tweede meting na 18 maart 2009 kunnen plaatsvinden en bijvoorbeeld een derde op het moment dat de Dijk en de Kanaalkade opnieuw zijn ingericht.

Kwaadwillenden zullen als ze willen tóch de garage wel inkomen, al dan niet met een auto. Ook kan 'een vriendje' van binnenuit de deur aan de Dijk voor hen open maken. Zaken als drugs dealen, vechtpartijen, illegaal overnachten en verkrachtingen in de garage behoren niet automatisch tot de verleden tijd als de daders via een andere ingang binnenkomen.

5 Mogelijke maatregelen voor risico's

Zoals in hoofdstuk 1 te lezen is, is een vraag in dit onderzoek of er maatregelen zijn te bedenken voor de risico's in beide scenario's. Hieronder een beschrijving van mogelijke maatregelen, die bij nadere uitwerking in de plannen geïmplementeerd kunnen worden. Maatregelen kunnen liggen op het terrein van Inrichting, Beheer, Organisatie en Communicatie (de zogenaamde IBOC-reeks van DSP-groep).

Er zijn drie varianten:

- Maatregelen handhaving huidige in- en uitgang, met het achterste deel van de Dijk autovrij
- Maatregelen handhaving huidige in- en uitgang, met de Dijk als eenrichtingsverkeerstraat.
- Maatregelen bij verplaatsing van de in- en uitgang naar Kanaalkade

5.1 Maatregelen bij handhaving huidige in- en uitgang + de Dijk autovrij

Bij deze variant blijft de ingang van de parkeergarage aan de Dijk maar wordt de verkeerscirculatie grondig gewijzigd. Bezoekers van de parkeergarage komen door Kaarsenmakersgracht en de Dijk in de garage. De Dijk is meteen na de ingang van de parkeergarage geheel afgesloten voor verkeer. Bezoekers verlaten de garage zoals ze gekomen zijn.

Door deze knip in de Dijk kan men niet meer doorrijden naar de Torenburg. Voor de buurt is dit al een vermindering van de overlast. Door een herinrichting van het eerste stuk van de Dijk (versmalling) wordt voorkomen dat er twee, of zelfs drie rijen auto's naast elkaar kunnen staan (in/uitgaand verkeer Karperton en geparkeerde auto's en taxi's op straat voor bezoekers Achterdam).

Zichtbaarheid

- De 'loop' blijft er goed in bij deze variant omdat de auto- en voetgangersverkeersstromen van en naar de garage gebundeld blijven. Vanaf de ingang van de parkeergarage wordt het voetgangersgebied. Verlichting op de Dijk moet wel verbeterd worden, dit zal de zichtbaarheid ten goede komen.
- Bewoners, gebruikers en eigenaren nog meer betrekken bij het plein. Als zij zich betrokken voelen zullen zij zorgen voor sociale ogen en zullen ook sneller de politie inseinen wanneer er iets aan de hand is.
- Als de meldkamer in 2010 wordt opgeheven is het goed als hier een meldpunt van de politie zou komen. Al was het maar op de koopavond en de uitgaanstijden in het weekend.

Toegankelijkheid

- De ingang voor voetgangers beter controleren. Desgewenst bepaalde personen (bekend bij politie en meldkamerpersoneel) op voorhand de

toegang weigeren, à la stadionverboden.

- De achteringang aan de Kanaaldijk alleen te verlaten met een pasje (beperking vluchtwegen).
- Een aparte taxistandplaats, bijvoorbeeld aan de Kanaalkade, zal zorgen voor een grotere doorstroming op de Dijk, vooral aan de kop van de Achterdam. Er kan ook een taxistandplaats komen op de uitvoegstrook aan de Kaarsenmakersgracht.
- De Herenstraat óf de Torenburg moeten eenrichtingverkeer de andere kant op worden.
- Voor nood- en hulpdiensten wordt de doorgang gewaarborgd (met polter). Dit geldt ook voor laden en lossen.

Attractiviteit/imago

- Het zal de attractiviteit van de Dijk goed doen als er minder verkeer passeert. Dit geldt zeker voor de avond- en nachtelijke uren. Een deel van de bezoekers van de Achterdam per auto zal echter toch blijven hangen of rondjes gaan rijden op het 'overblijvende' open stukje van de Dijk. De vraag is of dat uiteindelijk niet evenveel herrie en stankoverlast oplevert. Uitdaging: de inrichting zó maken dat rondjes rijden lastig wordt.
- De Dijk opnieuw inrichten met kwalitatief goede, duurzame en fraaie bestrating en straatmeubilair. Er moet aandacht worden besteed aan een prettige, functionele en gelijkmatige verlichting.
- De bewoners en ondernemers bij de inrichting betrekken en stimuleren hun eigen verantwoordelijkheid in deze op zich te nemen, bijvoorbeeld hun pand opknappen of bloembakken plaatsen.
- Alles inzetten om de lege panden te vullen. Al is het maar 'window dressing', bijvoorbeeld door kunstenaars de etalages en lege kamers in te laten richten. Met bijpassende mooie verlichting in de avonduren. Hiertoe kan eens contact worden opgenomen met kunstenaarsinitiatief KREK in het voormalig Eyssen Kaaspakhuis aan de Kanaalkade 66.

Territorialiteit/zonering

- De Dijk kan door de gemeente, in nauw overleg en samenwerking met de werkgroepen de Dijk en SOS 1, op dusdanige wijze worden ingericht dat de automobilist duidelijk het gevoel heeft hier 'te gast' te zijn. Pas bij de Kaarsenmakersgracht moet hij/zij het gevoel krijgen van 'het plein' af te zijn.
- Openbare ruimte van de Dijk zó inrichten dat overduidelijk is wat wel en niet mag en waar iets wel en niet mag. In ieder geval zo duidelijk communiceren dat ook asociale types het begrijpen!
- Koloniseren van de Dijk door bepaalde groepen (vooral 's avonds) trachten te beperken door verkeer- en inrichtingsmaatregelen, extra verlichting, duidelijke communicatie en organisatie (toezicht door politie, straatmanager).

5.2 Maatregelen bij handhaving huidige in- en uitgang + de Dijk eenrichtingsverkeer

Bij deze variant komen bezoekers van de parkeergarage door de Kaarsenmakersgracht en de Dijk in de garage. De Dijk is geheel eenrichtingsverkeer dus de bezoekers verlaten de garage via de Herenstraat of de Torenburg. Deze route kan desgewenst ook worden omgekeerd: bezoekers van de garage komen door Herenstraat of Torenburg en de Dijk in de garage en verlaten hem via de Dijk en de Kaarsenmakersgracht.

Ook kan een stopverbod, bijvoorbeeld langer dan 5 minuten, worden ingesteld om de doorstroming verder te bevorderen.

Zichtbaarheid

- Auto- en voetgangersverkeersstromen van en naar de garage blijven gebundeld wat goed is voor het gevoel van veiligheid. In deze variant is er verkeer over de Dijk maar dit stroomt in principe lekker door. Vooral als een stopverbod, bijvoorbeeld langer dan 5 minuten, wordt ingesteld. Er is ook goed zicht op wie er door de straat beweegt, en met name wie er (illegaal) stil gaat staan want hij of zij veroorzaakt automatisch een kleine file.
- Bewoners, gebruikers en eigenaren nog meer betrekken bij het plein. Zij zorgen voor sociale ogen en kunnen ook de politie inseinen wanneer er iets aan de hand is.
- Als de meldkamer in 2010 wordt opgeheven zou het goed zijn als hier een meldpunt van de politie komt. Al was het maar op de koopavond en de uitgaanstijden in het weekend.
- De verlichting op de Dijk verbeteren, zodat niet alleen een prettige sfeer ontstaat maar er ook voldoende verlichting is om te zien en gezien te worden.

Toegankelijkheid

- De verkeersdrukke zal deels afnemen aangezien heen en weer rijdend verkeer op de Dijk niet meer voorkomt. Er zal in de inrichting goed moeten worden nagedacht over elementen die de verkeersdoorstroming bevorderen en waardoor mensen niet in de verleiding komen om lang stil te gaan staan, te denken valt aan hoge trottoirbanden of paaltjes. De rest van de Dijk moet als aantrekkelijk wandel- en verblijfsgebied worden ingericht.
- Voor nood- en hulpdiensten is de doorgang uiteraard wel gewaarborgd met een poller (neerklapbaar paaltje). Dit geldt ook voor eventueel laden en lossen.
- De ingang voor voetgangers beter controleren. Desgewenst bepaalde personen (bekend bij politie en meldkamerpersoneel) op voorhand de toegang weigeren, à la stadionverboden.
- Ook bij deze variant zorgen voor een aparte taxistandplaats, bijvoorbeeld

aan de Kanaalkade of aan de Kaarsenmakersgracht.

Attractiviteit/imago

- Het zal de attractiviteit van de Dijk goed doen als er geen chaotisch heen en weer rijdend verkeer is. Dit geldt zeker voor de avond- en nachtelijke uren. Een deel van de bezoekers per auto zal toch proberen om te blijven 'hangen' voor de kop van de Achterdam. Probeer met inrichtingsmaatregelen, communicatie en toezicht te voorkomen dat dit files, geruzie en geschreeuw oplevert.
- De Dijk opnieuw inrichten met kwalitatief goede, duurzame en fraaie bestrating en straatmeubilair. Er moet aandacht worden besteed aan een prettige, functionele en gelijkmatige verlichting.
- De bewoners en ondernemers bij de inrichting betrekken en stimuleren hun eigen verantwoordelijkheid in deze op zich te nemen.
- En ook bij deze variant inzetten om de lege panden te vullen. Al is het voorlopig 'window dressing', bijvoorbeeld door kunstenaars de etalages en lege kamers in te laten richten. Met bijpassende mooie verlichting in de avonduren. Hiertoe kan eens contact worden opgenomen met kunstenaarsinitiatief KREK in het voormalig Eyssen Kaaspakhuis aan de Kanaalkade 66.

Territorialiteit/zonering

- Openbare ruimte van de Dijk zó inrichten dat overduidelijk is wat wel en niet mag en waar iets wel en niet mag. In ieder geval zo duidelijk communiceren dat ook asociale types het begrijpen!
- Koloniseren van de Dijk door bepaalde groepen (vooral 's avonds) trachten te beperken door verkeer- en inrichtingsmaatregelen, extra verlichting, duidelijke communicatie en organisatie (toezicht door politie, straatmanager).

5.3 Maatregelen verplaatsing in- en uitgang parkeergarage naar Kanaalkade

Zichtbaarheid

- Er is minder in- en uitgaand verkeer over de Dijk dus de hoeveelheid 'sociale ogen' in dit gebied vermindert. De nieuwe in- en uitgang aan de Kanaalkade zal middels camera's bewaakt moeten worden en goed verlicht moeten zijn.
- Als de in- en uitgang met een speedgate, dat automatisch sluit na elke auto, wordt afgesloten wordt voorkomen dat via deze zijde ongewenste bezoekers vrij in en uit kunnen lopen.
- Een officiële taxistandplaats aan de Kanaalkade kan zorgen voor weer wat extra 'ogen' aan deze zijde van de garage.
- Aangezien er nu ruimte komt op de Dijk voor bijvoorbeeld een of meerdere terrassen wordt het aantal sociale ogen ook 's avonds vergroot. De in-

richting, verharding en verlichting op de Dijk moeten verbeteren, zodat niet alleen een prettige sfeer ontstaat maar er ook voldoende verlichting is om te zien en gezien te worden.

Toegankelijkheid

- De in- en uitgang van de garage aan de Kanaalkade moeten goed worden vormgegeven aangezien het uitgaand verkeer bijna meteen op deze drukke doorgaande weg terechtkomt. De uitrit zit ook relatief dicht bij de afslag naar de Kaarsenmakersgracht. Dit mag geen verkeerstechnisch onveilige situaties opleveren.
- De Dijk moet bereikbaar blijven voor nood- en hulpdiensten en voor laden en lossen.

Attractiviteit/imago

- Met name de Dijk zal veel attractiever en rustiger worden als de ingang van de parkeergarage verdwenen is. Om de kansen optimaal te benutten moet deze straat als autovrij wandel- en verblijfsplein worden ingericht, bij voorkeur met kwalitatief goede, duurzame en fraaie bestrating, straatmeubilair en verlichting.
- Betrek bewoners en ondernemers bij de inrichting van de Dijk.

Territorialiteit/zonering

- Ook als de Dijk autovrij is is er nog de kans dat het plein 's avonds en 's nachts gekoloniseerd wordt door pooiers, dealers en junkies. Inrichting, beheer en toezicht moet zorgen dat het een uitnodigend plein wordt voor iedereen. Duidelijke communicatie en organisatie (politie? straatmanager?) is gewenst.

6 Slotwoord

De parkeergarage heeft te maken met een aantal verschillende problemen en kampt met een slecht imago. Toch kregen wij, al pratende met diverse partijen, de indruk dat de (verkeers)problemen op de Dijk, en dan vooral aan de kop van de Achterdam, belangrijker zijn en ook meer leven bij omwonenden en gebruikers van de panden, dan wat er in de Karperton gebeurt.

Het gaat daarbij vooral over de situatie 's avonds en in het weekend. De sfeer verandert dan; er is verkeerschaos door wachtende taxi's en kortparkeerders voor de avondwinkel en dat veroorzaakt weer geluidsoverlast. Dit overdag zo vriendelijk ogende straatje met zijn fraaie, oude panden met woningen en winkeltjes wordt na zonsondergang gekoloniseerd door een ander publiek, deels aangetrokken door de rosse buurt: pooiers, prostitutiebezoekers, junkies en dealers. Gesprekken met politie en omwonenden en een eigen avondschaouw bevestigen deze ontwikkeling. De omwonenden of 'gewone' bezoekers die in dit gebied moeten zijn of die de garage bezoeken voelen zich op deze tijdstippen niet meer welkom.

De vraag of de keuze voor een (kostbare) verplaatsing van de ingang van de parkeergarage naar de Kanaalkade, vanuit het oogpunt van sociale veiligheid, een goede is niet makkelijk te beantwoorden. Aan beide scenario's kleef een aantal voor- en nadelen, die in hoofdstuk 3 en 4 uiteen zijn gezet. Welk scenario ook wordt gekozen er moet bij beiden een pakket aan maatregelen worden uitgevoerd om tot een bevredigende oplossing te komen. De voorgestelde maatregelen komen in hoofdstuk 5 aan bod.

Alles op een rij geplaatst lijkt de optie waarbij de in- en uitgang naar de Kanaalkade wordt verplaatst vanuit sociale veiligheid de beste. Deze beslissing zal pas worden genomen als ook vanuit verkeerstechnisch en economisch oogpunt de vergelijking positief uitvalt voor deze optie.

Als wordt gekozen om de in- en/of uitgang aan de Dijk te houden zijn er twee mogelijkheden: een knip in de Dijk waardoor er geen doorgaand verkeer meer doorheen kan of de Dijk eenrichtingverkeer. Deze maatregelen voorkomen problemen met wachtende taxi's en kortparkeerders. Nader onderzoek moet bepalen of dit haalbaar is én wat een alternatieve plek voor de taxi's en de bezoekers van de avondwinkel zou kunnen zijn. Louter verbieden lost ons inziens namelijk niets op; het zal het probleem slechts verplaatsten, bijvoorbeeld naar de Herenstraat/Torenburg.

Voor beide scenario's is het belangrijk dat de Dijk opnieuw wordt ingericht met aandacht voor schoon, heel, mooi en veilig. Er kan vanaf nu al worden ingezet op het vullen van de leegstaande panden, liefst met activiteiten die zowel overdag als 's avonds plaatsvinden, zoals horeca of cursuscentrum. Als dat op korte termijn niet lukt kan worden begonnen met 'window dressing', bijvoorbeeld door kunstenaars (hiertoe bijvoorbeeld contact zoeken met KREK) de etalages en lege kamers in te laten richten. Met bijpassende verlichting 's avonds en 's nachts.

Bijlagen

Bijlage 1 Politiecijfers 2007 en 2008

Onderstaand overzicht van cijfers van 'Geweld met wapens' in Alkmaar voor het gebied Achterdam en directe omgeving, zijn afkomstig van Politie Noord-Holland Noord.

2007

Straat	Feit	Datum
Achterdam	<ul style="list-style-type: none"> • Persoon gestoken met mes 	07-06
Dijk	<ul style="list-style-type: none"> • Bedreiging met mes • Mishandeling met honkbalknuppel • Personen op straat in bezit van honkbalknuppel, hamer, steen • Persoon op straat in bezit van aardappelschilmesje 	20-02 02-03 17-06 26-06
Voordam	<ul style="list-style-type: none"> • Bedreiging met mes 	24-03
Torenborg	Geen	
Herenstraat	Geen	

2008

Achterdam	<ul style="list-style-type: none"> • Persoon gewond door gebruik vuurwapen 	16-07
Dijk	<ul style="list-style-type: none"> • Persoon gestoken met mes • Mishandeling met metalen kap van afvalbak • Persoon gestoken met mes • Persoon gestoken met mes • Bedreiging met mes • Bedreiging met mes • In auto aanwezig een honkbalknuppel 	02-02 20-03 27-03 01-04 23-04 04-05 27-07
Voordam	Geen	
Torenborg	Geen	
Herenstraat	<ul style="list-style-type: none"> • Bedreiging met mes • Persoon gestoken met mes • Persoon gestoken met mes 	01-02 27-03 04-08