

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING EN CONCLUSIE	A
<hr/>	
1 INLEIDING	1
1.1 Aanleiding voor het onderzoek	1
1.2 Uitvoering van het onderzoek 1998	1
1.3 Vergelijkbaarheid van het onderzoek	2
1.3.1 Vergelijking met eerdere metingen	2
1.3.2 Vergelijking met Arnhem	2
1.3.3 Vergelijking oordeel consumenten en binnenstadondernemers	2
1.4 Indeling van de rapportage	2
<hr/>	
2 KENGETALLEN BINNENSTAD (INCLUSIEF BENEDENSTAD, SINGELS EN STATIONSGBIED)	5
2.1 Inleiding	5
2.2 bevolking	5
2.3 Bedrijvigheid	5
2.4 Winkels in detail	7
2.5 Investeringen in vastgoed	8
<hr/>	
3 DRUKTEBEELDEN EN AFZET PARKEERUREN	11
3.1 Inleiding	11
3.2 Opzet van de passantentelling	11
3.3 Omstandigheden tijdens de uitvoering van de passantentellingen en –enquête	11
3.4 De druktebeelden	11
3.4.1 Donderdagmiddag	12
3.4.2 Donderdagavond	13
3.4.3 Zaterdag	14
3.4.4 Overige telpunten	14
3.5 Parkeerafzet	16
<hr/>	
4 ALGEMENE SCHETS VAN HET BINNENSTADBEZOEK	19
4.1 Inleiding	19
4.2 Herkomst	19
4.3 Bezoekdoel	20
4.4 Bezoekfrequentie	21
4.5 Vervoermiddel	22
4.6 Routekeuze	23
4.7 Verblijfsduur	24
4.8 Bestedingen	26
4.8.1 Bestedingen naar branche	28
4.8.2 bestedingen vergeleken met 1996	29
4.9 Kwalitatief oordeel over de binnenstad	30
4.9.1 Oordeel bezoekers over de binnenstad Nijmegen	30
4.9.2 Oordeel over de binnenstad vergeleken met Arnhem	31
4.9.3 Oordeel ondernemers over binnenstad	32
<hr/>	
5 KEUZE VERVOERMIDDEL EN WAARDERING VERKEERSASPECTEN	35

5.1	Inleiding	35
5.2	Kwalitatief oordeel verkeersaspecten	35
5.2.1	Oordeel bezoeker over verkeersaspecten van de Nijmeegse binnenstad	35
5.2.2	Oordeel over de verkeersaspecten vergeleken met Arnhem	35
5.2.3	Oordeel ondernemers over verkeersaspecten	37
5.3	Vervoermiddelkeuze en gedrag per verkeerssoort	38
5.3.1	Vervoermiddelkeuze	38
5.4	Automobilisten	39
5.4.1	Herkomst	39
5.4.2	Parkeergedrag	39
5.5	Fietsers	43
5.5.1	Fietsgebruik bij bezoek binnenstad	43
5.5.2	Parkeergedrag	43
5.6	Gebruikers openbaar vervoer en voetgangers	45
5.6.1	Busgebruikers	45
5.6.2	Treinreizigers	46
5.6.3	Voetgangers	46
6	BIJLAGEN	47

Samenvatting en conclusie

I Inleiding

Waarom Monitor Centrum 2000?

- *Evaluatie gemeentelijk beleid*
- *Toetsing effecten investeringsimpuls EFRO*
- *Verantwoording naar (potentiële) subsidiegevers*

In de Nijmeegse binnenstad worden momenteel diverse projecten ten uitvoer gebracht. De planvorming die aan deze projecten ten grondslag ligt is reeds in 1990 begonnen onder de naam "Centrum 2000- intensiveren van de kern". In het kader van het onderzoeksplan 1995-1998 is de behoefte uitgesproken aan het volgen van de ontwikkelingen in het centrum d.m.v. een "monitor".

Het doel van de monitoring is het bepalen van de gevolgen van het gemeentelijk beleid. Daarnaast is een toetsing van effecten van een investeringsimpuls uit het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) noodzakelijk. De monitor biedt daarnaast mogelijkheden om naar andere bestaande en toekomstige subsidiegevers verantwoording af te leggen.

In 1996 is de eerste meting uitgevoerd, deels voortbouwend op eerder onderzoek in 1993 en 1994. Deze rapportage doet verslag van de vervolgmeting, gehouden in het najaar 1998.

Wijze waarop

- *Statistieken*
- *Passantentellingen*
- *Passantenenquête*

De monitor Centrum 2000 bevat informatie uit verschillende bronnen. Zo volgen we diverse statistieken; over de bevolking, de bedrijvigheid, het gebruik parkeerplaatsen maar ook de investeringen in de binnenstad. Ook zijn de cijfers uit passantentellingen verwerkt. Op deze manier volgen we de ontwikkeling in het druktebeeld in de binnenstad. Verder zijn bezoekers van de binnenstad geëncquêteerd; gevraagd is o.a. naar hun bezoekmotief, hun herkomst en parkeergedrag. Ook is gevraagd diverse aspecten van de stad kwalitatief te beoordelen.

Relatie andere onderzoeken

We kunnen de uitkomsten van 1996 en 1998 vergelijken, maar op meerdere punten ook met eerdere metingen (1993 en 1994). **Omdat in Arnhem in 1996 en 1998 soortgelijk onderzoek is uitgevoerd, kunnen we met name het bezoekersoordeel ook vergelijken tussen beide steden. In 1998 zijn ook binnenstadondernemers gevraagd een waardering uit te spreken van verschillende aspecten van de binnenstad.**

II Kengetallen binnenstad

Bevolking

- *Lichte stijging verwacht*

De binnenstad heeft eind jaren 80 een sterke ontwikkeling doorgemaakt. Sinds 1990 is de bevolkingsomvang gestabiliseerd en schommelt deze rond de 8.500 mensen. Dit zal in de komende jaren niet veel veranderen, er wordt een lichte stijging verwacht.

Bedrijvigheid

- *Aantal vestigingen en arbeidsplaatsen sinds 1994 niet veel gewijzigd.*
- *Wel wijziging in*

Wat de bedrijvigheid betreft is de binnenstad het belangrijkste werkgebied van de stad. In totaal bevinden zich hier ruim 1.200 bedrijven, tezamen goed voor 14.000 banen. Net als de bevolkingsomvang is noch het aantal banen, noch het aantal vestigingen in de laatste jaren sterk gewijzigd. Dit geldt wel voor de samenstelling ervan. Zo is het aantal bedrijven in transport/communicatie en in de detailhandel afgenomen. Het aantal bedrijven in de commerciële dienstverlening en groothandel is sterk toegenomen. Samenhangend met die wijzigingen is ook de samenstelling naar arbeidsplaatsen

samenstelling

veranderd; een sterke afname van het aantal banen in de transport- en opslag (o.a. door vertrek van delen van de v.m. PTT uit het centrum) en een sterke toename in de commerciële dienstverlening. Voor de groothandel geldt dat ondanks de toename van het aantal bedrijven, het aantal banen is afgenomen.

Ondanks de afname in aantal vestigingen is de detailhandel nog steeds het sterkst vertegenwoordigd en op één na (overige diensten met daarin de overheid) de grootste werkgever in de binnenstad. Na een aantal jaren van lichte teruggang, groeit de werkgelegenheid in de detailhandel weer sinds 1997. Het aandeel van de detailhandel in de binnenstedelijke werkgelegenheid is daardoor constant.

Concluderend lijkt zich een trend af te tekenen van de binnenstad als hoofdzakelijk winkelcentrum naar een binnenstad met een breder aanbod voor consumentverzorging (meer horeca, cultuur, dienstverlening in brede zin). Dit zou zeker wat betreft de horeca en cultuur sporen met de al langer bekende term recreatief winkelen en het recentere accent op leisure-elementen als wezenlijk onderdeel van de binnenstad.

▪ *Ontwikkeling bedrijvigheid en arbeidsplaatsen binnenstad*

	Vestiging	werkzame personen	
Industrie-bouwnijverheid	+	0	
Groothandel	++	-	
Transport, opslag	--	--	++ sterke toename
Detailhandel	-	0	+ toename
Horeca	0	+	0 gelijk gebleven
Consumentendiensten	+	0	- afname
Cultuur	+	+	-- sterke afname
Commerciële diensten	++	++	
Overige diensten	0	0	
Totaal	102	102	

Figuur 1: totaalbeeld 1998; ontwikkeling vestigingen en werkzame personen (1994= 100)

Winkels in detail

De detailhandel in de Nijmeegse binnenstad telt ruim 500 winkels. Samen hebben zij een verkoopvloeroppervlak van ruim 96.500 m².

- *Relatief groot aanbod dagelijkse goederen*
- *Gemiddeld aanbod niet-dagelijkse goederen*

In vergelijking tot andere steden is het aantal winkels in dagelijkse goederen groot, ook als het aantal gerelateerd wordt aan het aantal inwoners in het verzorgingsgebied. Dat geldt niet voor het aanbod in de niet-dagelijkse goederen; absoluut gezien is het aanbod aanzienlijk, maar gerelateerd aan het aantal inwoners in het verzorgingsgebied gemiddeld.

Investerings vastgoed

- *Sterke stijging investeringen in binnenstad*
- *Enkele grote projecten hieraan ten grondslag*

Bovengenoemde statistieken vertonen in 1998 (de aanloop naar de realisatie van Centrum 2000) nog niet veel dynamiek. Toch gebeurt er wel degelijk veel in de binnenstad. Behalve in de omvangrijke zichtbare bouwactiviteiten, komt dit ook tot uitdrukking in de statistieken. Het aantal bouwprojecten groter dan | 50.000,- is sinds 1994 sterk toegenomen: van 20 in 1994 naar 36 in 1998. De bijbehorende bouwsom is vele malen groter. Ging het in 1994 nog om zo'n 6 miljoen gulden, in 1996 is dat bedrag al ruim vertienvoudigd (67,7 miljoen). En in 1998 gaat het om een bouwinvestering van ruim 98 miljoen gulden. Om te komen tot de werkelijke investeringen, moeten deze bouwsommen nog worden opgehoogd (indicatie 1,5 à 2 maal de bouwkosten).

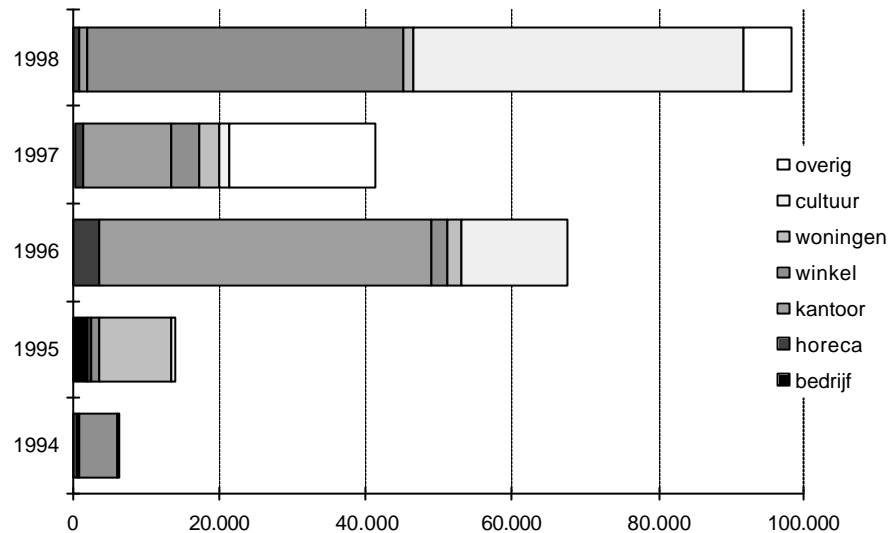
Uiteraard ligt een aantal grote projecten hieraan ten grondslag. In 1996 gaat het

- Maar ook: stijging aantal kleinere investeringen

hierbij om de bouw van het museum Het Valkhof en het nieuwe Politiebureau. In 1998 betreft het voornamelijk de investering in het gebied rond de Mariënburg: de bouw van het nieuwe culturele centrum, de bibliotheek en de nieuwe winkelstraat.

De investeringen in het centrum betreffen echter *niet alleen* maar de grote projecten. Ook het aantal relatief kleinere investeringen (< 50.000,- tot < 1.000.000,-) is in de afgelopen jaren gegroeid evenals de daar bijbehorende bouwsom. In die zin lijken er eerste indicaties te zijn van spin offs van de meestal voorwaardenscheppende grote investeringen.

- Omvang investeringen in de binnenstad



Figuur 2: totale bouwsom x f 1.000,- verstrekte bouwvergunningen in binnenstad (bouwsom > f 50.000,-)

III Druktebeelden en afzet parkeeruren

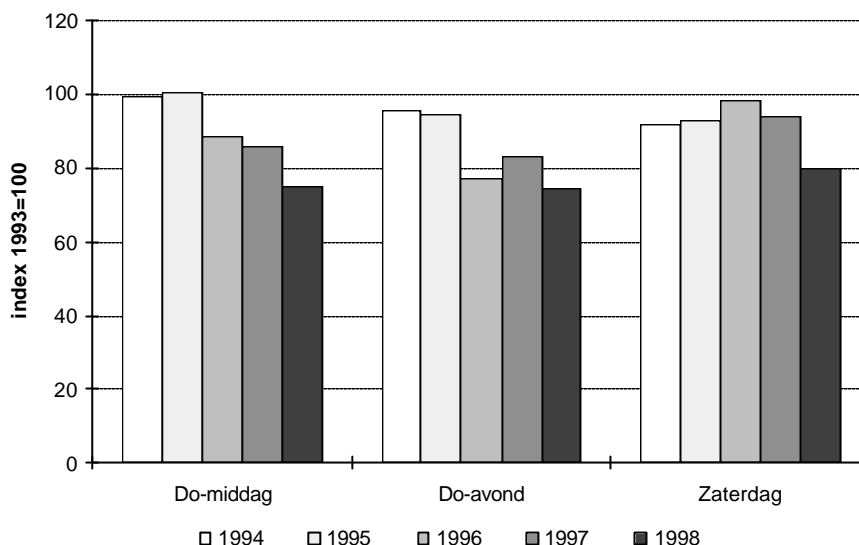
Druktebeeld

- Afname drukte in centraal winkelgebied

Voor wat betreft het druktebeeld in de binnenstad laten de passantentellingen in het centrale winkelgebied (blok Augustijnenstraat- Grote Markt- Plein 1944- Broerstraat) een afname van de drukte zien. Hierbij moet worden aangetekend dat daling in het druktebeeld waarschijnlijk deels is toe te schrijven aan weersinvloeden. Dit geldt het sterkst voor de zaterdag, wat minder voor de donderdag overdag en het minst voor de koopavond.

Voor de donderdagmiddag en –avond geldt dat de drukte al sinds 1995 terugloopt. De drukte op de zaterdag liep na 1993 terug. Het bezoek leek zich daarna langzaam te herstellen, maar dat herstel heeft zich niet doorgezet. In 1998 is de drukte zelfs beduidend lager dan in 1994.

- *Drukke in centraal winkelgebied 1995-1998*



Figuur 3: druktebeeld centrale telling 1995-1998

Opvallend is dat de afname van de drukte niet terug te vinden is in de afzet van het aantal parkeeruren. De afzet heeft, (mede) als gevolg van een tariefsverhoging in 1994, een opmerkelijke daling gekend. Maar sinds 1995 stijgt de afzet weer. In 1998 ligt de totale afzet ongeveer 3% hoger dan in 1993. Ook de afzet van parkeeruren buiten de singels laat een stijging zien.

Afzet parkeeruren

- *Sinds 1995 in een stijgende lijn*
- *Parkeren in toenemende mate op een betaalde plaats*

Geconcludeerd moet worden dat de stijging wordt veroorzaakt doordat bezoekers van de binnenstad in toenemende mate op een betaalde plaats parkeren. Dit als gevolg van gewinning en een strenger parkeerregime waarbij in toenemende mate geldt dat buiten de singels, nabij de binnenstad een parkeervergunning nodig is.

IV Algemene schets binnenstadbezoek

Herkomst bezoekers

Van de bezoekers van de Nijmeegse binnenstad komt ongeveer 63% uit Nijmegen zelf, 26% uit de regio, 11% uit de rest van Nederland en bijna 1% uit het buitenland.

- *Iets meer bezoekers uit regio*
- *relatief weinig bezoekers uit Lindenholt*

Het aandeel bezoekers uit de regio is licht gestegen (+ 2%). Deze stijging is evenwel groter indien we Lent tot de regio rekenen, zoals dat ook in 1996 gedaan is. Het aandeel bezoekers uit de regio is dan 28%.

Voor bezoekers uit Nijmegen zelf geldt dat deze veelal uit Nijmegen Oost komen (46%). Opvallend is dat het aandeel bezoekers uit Lindenholt laag blijft (4%).

Bezoekdoel

- *Winkelen: 85%*
- *Wandelen/ kijken: 12%*
- *Horeca: 12%*

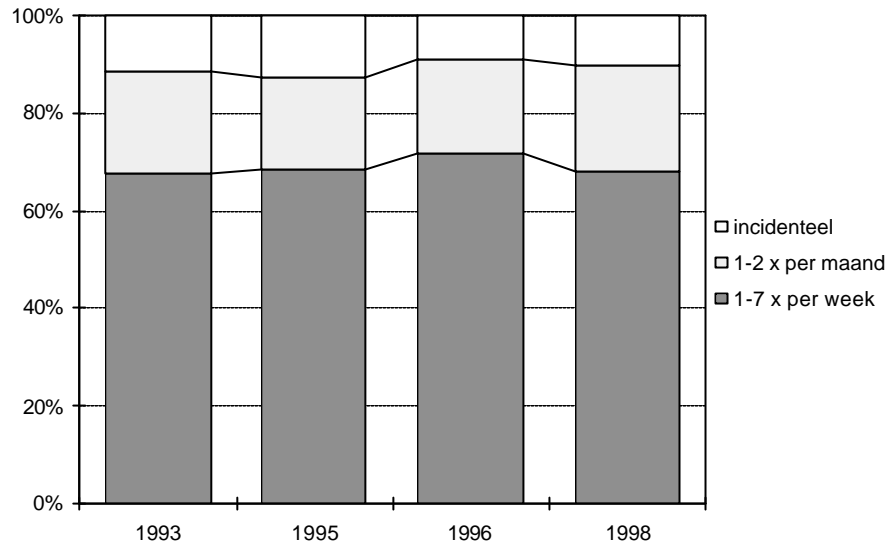
Voor ruim driekwart van de bezoekers is het winkelen (één van) de voornaamste redenen van hun bezoek. Als hoofd- of neven doel scoort het zelfs 85%. Het recreatief verblijf in de stad (wandelen/ kijken) scoort ook goed en staat op een 2^e plaats. Inclusief de genoemde neven doelen wordt die 2^e plaats gedeeld met een bezoek aan de horeca.

Voor het horecabezoek geldt dat dit beduidend minder vaak als (neven)doel van het bezoek aan de binnenstad wordt genoemd dan in 1996; 19% tegenover 12% nu. De andere bezoekdoelen scoren nagenoeg hetzelfde als in 1996.

Bezoekfrequentie

- *Gemiddelde bezoekfrequentie iets gezakt*
- *Ontwikkeling bezoekfrequentie*

De bezoekfrequentie in 1998 is ten opzichte van 1996 afgenomen. Dit hoeft overigens niet negatief te zijn. De daling in 1998 hangt samen met een stijging van het aandeel bezoekers uit de regio: hoe verder men van de stad woont, des te minder vaak men deze bezoekt. Het niveau is te vergelijken met dat uit 1993.



Figuur 4: bezoekfrequentie 1993-1998

Vervoermiddel

- *Auto belangrijkste vervoermiddel bij bezoek binnenstad*
- *Gebruik fiets in 1998 afgenomen*

De auto blijft het belangrijkste vervoermiddel bij een bezoek aan de binnenstad. Het gebruik ervan is in de afgelopen jaren stabiel gebleven en rond de 32% blijven hangen.

Het aandeel dat met de fiets naar de binnenstad komt is in 1998 ten opzichte van voorgaande jaren afgenomen. Dit ten gunste van het gebruik van het openbaar vervoer. Deze daling is toe te schrijven aan een verschuiving van fiets naar bus op twee enquetedagen in een periode van erg slecht weer. De overige dagen laten waarden zien die niet wezenlijk afwijken van eerdere jaren.

Verblijfsduur winkelend publiek

- *Verblijfsduur een kwartier langer dan in 1996*

Al eerder bleek dat de bezoekfrequentie in 1998 over het algemeen lager ligt dan in 1996. Voor het winkelend publiek geldt evenwel dat zij gemiddeld wat langer in de binnenstad verblijven. In 1996 verbleef het winkelend publiek gemiddeld twee uur in de binnenstad; in 1998 is dat een kwartier langer.

De gemiddeld langere verblijfsduur hangt samen met het gegroeide regioaandeel in het bezoek en een afname van het aandeel fietsers door het weereffect op enkele meetdagen. De regiobezoekers komen gemiddeld niet zo vaak, maar blijven langer terwijl voor de fietsers het omgekeerde geldt.

Bestedingen winkelend publiek

- *Bestedingen niet wezenlijk veranderd*

Ondanks de langere verblijfsduur van het winkelend publiek zijn hun uitgaven niet wezenlijk veranderd. In 1998 werd gemiddeld f. 101,- uitgegeven en in 1996 103,-. Hoewel hiermee niet van een wezenlijke daling kan worden gesproken, blijkt bij uitsplitsing dat de afname wordt veroorzaakt door gemiddeld lagere bestedingen van bezoekers uit de regio. Voor de overige bezoekers geldt dat de omvang van hun bestedingen nagenoeg hetzelfde is gebleven. In het pakket winkelbestedingen neemt kleding en schoeisel een prominente plaats in. In vergelijking met 1996 is het aandeel gestegen van 50% naar 65%. Gezien het belang van deze branche voor de binnenstad (vergelijkend winkelen), is dit een gunstige ontwikkeling.

Oordeel over de binnenstad

- *Nijmegen scoort in 1998 beter dan in 1996*
- *Arnhem scoort in 1998 ten opzichte van 1996 iets lager*
- *Resultaat: verschil met Arnhem wordt kleiner*

Uit het oordeel van bezoekers over verschillende aspecten van de binnenstad blijkt dat de waardering is gestegen. Kreeg de binnenstad destijds in een algemeen oordeel nog een 6,8, nu is dat gemiddeld een 7,1. Op het horeca-aanbod na scoren *alle* bevroegde aspecten beter. Opvallend daarbij is dat score van de netheid van de binnenstad het sterkst gestegen is: in 1996 werd dit nog als een belangrijk probleem punt gezien. De inrichting van de binnenstad is, na die score voor netheid, tussen 1996 en 1998 het sterkst gestegen. Maar in 1998 blijkt dit toch nog steeds het laagst gewaardeerde aspect (6,5).

Kijken we naar de waardering van de binnenstad van Arnhem, waar consumenten dezelfde vragen zijn gesteld, dan blijkt dat daar de verschillende aspecten veelal minder scoren dan in 1996.

De verschuivingen in waarderingen maken dat het verschil in waardering van de Nijmeegse binnenstad in vergelijking tot Arnhem kleiner is geworden. Bijvoorbeeld bij de inrichting is het verschil een stuk kleiner geworden: 0,9 punten ongunstiger in 1996 en 0,4 punten in 1998.

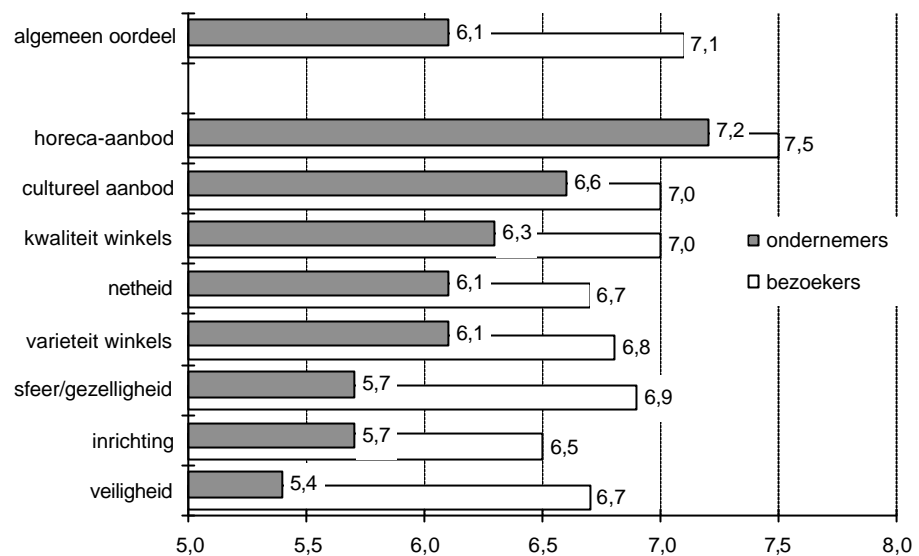
aspect	Nijmegen			Arnhem		
	1996	1998	verschil	1996	1998	verschil
Algemeen oordeel	6,9	7,1	+ 0,2	7,4	7,3	- 0,1
Cultureel aanbod	6,8	7,0	+ 0,2	6,8	6,8	0,0
Horeca-aanbod	7,5	7,5	0,0	7,9	7,7	- 0,2
Veiligheid	6,6	6,7	+ 0,1	6,9	6,7	- 0,2
Inrichting	6,2	6,5	+ 0,3	7,1	6,9	- 0,2
Netheid	6,3	6,7	+ 0,4	6,5	6,3	- 0,2
Sfeer/ gezelligheid	6,8	6,9	+ 0,1	7,4	7,2	- 0,2
Variëteit winkels	6,7	6,8	+ 0,1	7,3	7,3	0,0
Kwaliteit winkels	6,8	7,0	+ 0,2	7,5	7,5	0,0

Figuur 5: oordeel aspecten van de binnenstad van Nijmegen en Arnhem 1996 en 1998

- *Ondernemers waarden over algemeen aspecten binnenstad lager*
- *Wel: hoogste en laagste scores naar dezelfde aspecten als bij de bezoekers*

Voor de binnenstadondernemers geldt dat zij de verschillende aspecten van de binnenstad over de gehele linie lager waarden dan de bezoekers. Gemiddeld geven zij 0,8 punten minder.

Hoewel zij een lagere waardering hebben, geven zij aan dezelfde aspecten het hoogste (aanbod horeca) en het laagste punt (inrichting binnenstad). Het lijkt erop dat zij een ander referentiepunt of nulpunt hanteren dan de consumenten, maar wel de zelfde ordening aanbrengen. Men is als het ware kritischer.



Figuur 6: vergelijking rapportcijfers bezoekers en binnenstadondernemers 1998

V Keuze vervoermiddel en waardering verkeersaspecten

Oordeel verkeersaspecten

- *Aspecten autogebruik scoren laag: verbetering ten opzichte van 1996*
- *Stallingmogelijkheid fietsers scoort laag*

Bezoekers zijn ook gevraagd een waardering uit te spreken over verschillende verkeersaspecten. Hieruit blijkt dat vooral aspecten die te maken hebben met het autogebruik laag scoren (tabel 3). Het parkeertarief scoort in 1998 nog wel het laagst, maar duidelijk minder ongunstig dan in 1996.

Voor de fietsers vormden vooral de stallingmogelijkheden in de binnenstad een probleem; deze scoorden gemiddeld een 5,6. De bereikbaarheid van de binnenstad per fiets is wel goed (7,1). Voor beide aspecten geldt dat de waardering ten opzichte van 1996 gezakt is.

Situatieschets:

Op het moment van enquêteren was men net klaar met de herinrichting van de Molenstraat. Met die herinrichting zijn de aanwezige fietsklemmen, als ook objecten waartegen men regelmatig de fiets parkeerde uit het straatbeeld verdwenen. Op de Ziekerstraat was de bestrating bijna klaar. De fietsklemmen bij het Koningsplein waren verwijderd en tijdelijk opgeslagen achter hekken, nieuwe klemmen waren niet voorhanden.

- *Bereikbaarheid binnenstad per OV goed*
- *Slechtere waardering verkeersaspecten Arnhem*

De bereikbaarheid van de binnenstad per bus vormt geen probleem: deze scoort met gemiddeld een 7,3 het gunstigst en de waardering is ten opzichte van 1996 ook iets gestegen.

Kijken we naar Arnhem dan zien we dat daar diverse verkeersaspecten ten opzichte van 1996 lager worden gewaardeerd. Alleen het parkeertarief scoort in 1998 licht gunstiger dan in 1996.

Wordt Arnhem met Nijmegen vergeleken, dan blijkt dat Nijmegen op de aspecten ten aanzien van het autogebruik relatief gunstiger scoort. Arnhem scoort gunstiger waar het gaat om de bereikbaarheid per openbaar vervoer en aspecten die samenhangen met het fietsgebruik.

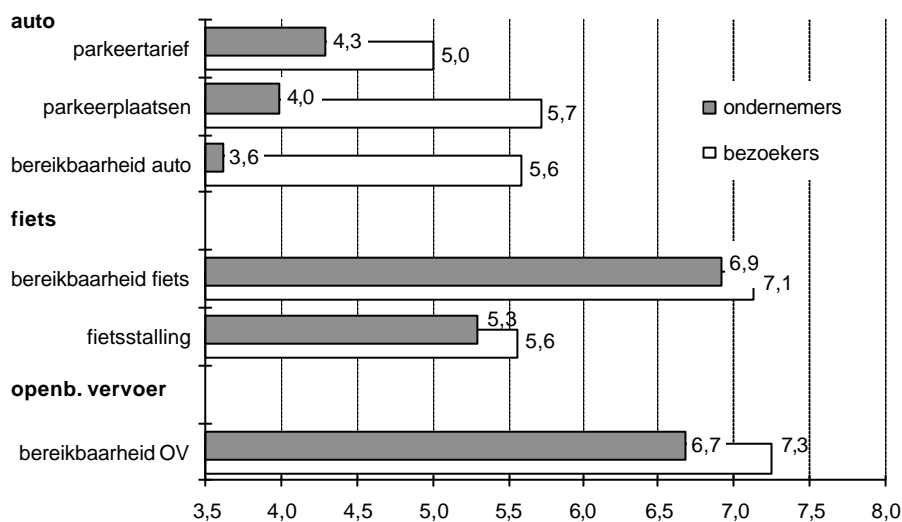
Aspect	Nijmegen			Arnhem		
	1996	1998	Vershil	1996	1998	verschil
Bereikbaarheid OV	7,2	7,3	+ 0,1	7,4	7,4	0,0
Bereikbaarheid fiets	7,5	7,1	- 0,4	7,7	7,5	- 0,2
Fietsstalling	6,2	5,6	- 0,6	6,1	6,1	0,0
Bereikbaarheid auto	5,1	5,6	+ 0,5	5,6	4,5	- 1,1
Parkeerplaatsen	4,9	5,7	+ 0,8	4,8	4,5	- 0,3
Parkeertarief	4,4	5,0	+ 0,6	4,6	4,7	+ 0,1

Figuur 7: oordeel aspecten van de binnenstad van Nijmegen en Arnhem 1996 en 1998

- *Autobereikbaarheid door binnenstadondernemers het slechtst gewaardeerd*
- *In vergelijking tot bezoekers waardering verkeersaspecten over gehele linie lager*

Ook de binnenstadondernemers waarden de aspecten die samenhangen met het autogebruik het slechtst. De waardering van de autobereikbaarheid is bij hen het laagst.

In vergelijking tot de bezoekers van de binnenstad geldt dat de waardering van de binnenstadondernemers over de gehele linie lager is. Het oordeel over de autobereikbaarheid wijkt daarbij het sterkst af van het oordeel van de bezoeker; twee volle punten!



Figuur 8: vergelijking rapportcijfers verkeersaspecten bezoekers en ondernemers 1998

Automobilisten

- *Bezoekers uit regio relatief vaak met de auto naar de binnenstad*

Zoals eerder is aangegeven komt 32% van de bezoekers van de binnenstad met de auto. Het is daarmee het meest gebruikte vervoermiddel.

Voorals mensen van buiten Nijmegen komen met de auto; Nijmegenaren zelf komen relatief vaker met de fiets of te voet.

Naar dagdeel bekeken blijkt het aandeel automobilisten op de koopavond het grootst. Dan komt bijna de helft van de bezoekers met de auto naar de binnenstad (48%).

- *Bezoeker parkeert binnen de singels relatief vaker in een garage*

De automobilisten parkeren de auto veelal binnen de singels. Hierbij wordt relatief steeds vaker gebruik gemaakt van de parkeergarages; parkeerde in 1996 slechts 22% in een garage, in 1998 is dat 34%. Het blik is daarmee echter niet van de straat; nog steeds parkeert 19% de auto binnen de singels op straat, ondanks het gegeven dat hier hogere tarieven gelden. Deze toename van het gebruik van de parkeergarages is waarschijnlijk deels het gevolg van het verdwijnen van zogenaamde parkeervelden Kelfkensbos en Mariënburgplein en het verschijnen van de parkeergarage Kelkensbos in hun plaats.

- *buiten de singels wordt steeds minder op straat geparkeerd*

Buiten de singels wordt minder op straat geparkeerd Dit als gevolg van het verdwijnen van parkeermogelijkheden door het invoeren van een vergunningensysteem.

- *88% kan de auto vrijwel meteen kwijt*

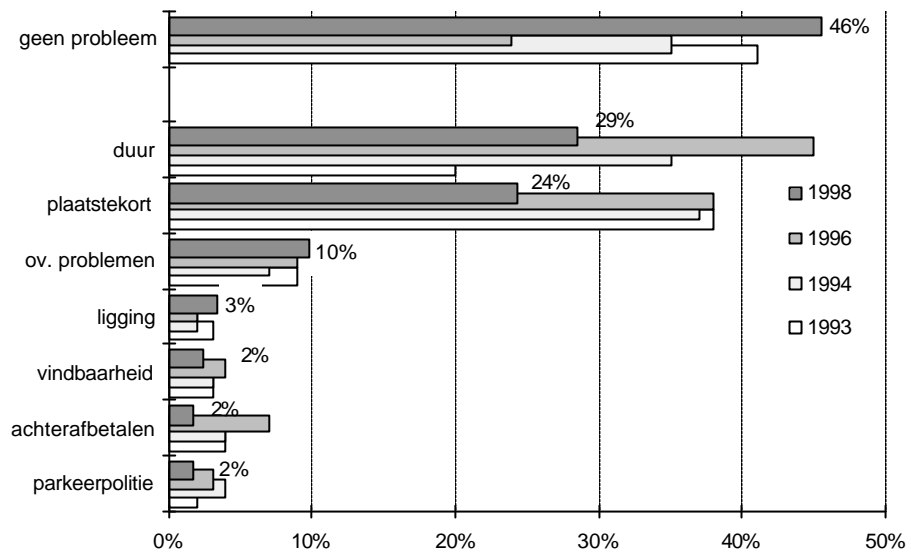
Het vinden van een parkeerplaats blijkt niet zo moeilijk te zijn; 88% van de automobilisten heeft vrijwel direct een plaats gevonden. Ze zijn veelal ook bekend in de stad. Over het algemeen is het vinden van een parkeerplaats ten opzichte van 1996 iets gemakkelijker geworden. Toen vond 91% binnen vijf minuten een plaats; in 1998 was dat 93%. Ook in vergelijking met Arnhem is de parkeersituatie gunstig. Daar vond 60% direct een plaats tegen 88% in Nijmegen.

- *De kosten van parkeren vaker acceptabel bevonden*

De bezoekers zijn redelijk tevreden tot zeer tevreden over de parkeermogelijkheden in en rond de binnenstad (74%). Ten opzichte van 1996 is die tevredenheid duidelijk toegenomen; toen was slechts ruim de helft redelijk tevreden tot zeer tevreden. Ook de kosten van het parkeren worden minder ongunstig gewaardeerd. In 1996 vond slechts 40% van degene die betaald parkeerde de prijs acceptabel terwijl in 1998 62% de prijs redelijk vindt!

Op de ligging van de plaatsen na, worden de aspecten rond het parkeren in 1998 minder vaak als probleem ervaren. Tegelijkertijd stijgt het percentage dat géén problemen ondervindt. De hoogte van het parkeertarief wordt nog het vaakst als probleem genoemd, ondanks dat dit tarief in toenemende mate wordt geaccepteerd.

▪ *Belangrijkste problemen rond het parkeren*



Figuur 9: belangrijkste problemen rond het parkeren

Fietsers

▪ *20% bezoekt de binnenstad per fiets*

Ruim 20% van de bezoekers aan de binnenstad komt op de fiets. In vergelijking tot 1996 is (met name door de verschuiving naar busgebruik op twee forse regendagen) het aandeel fietsers afgenomen. Op de overige drie enquêtedagen lag het fietsgebruik op 23-24%, ten opzichte van 1996 (25%) en 1993 en 1994 23% zijn dit vergelijkbare cijfers.

De fietsers komen voornamelijk uit Nijmegen zelf. Over het algemeen bezoeken ze de binnenstad frequent; ruim 80% komt één of meerdere malen per week.

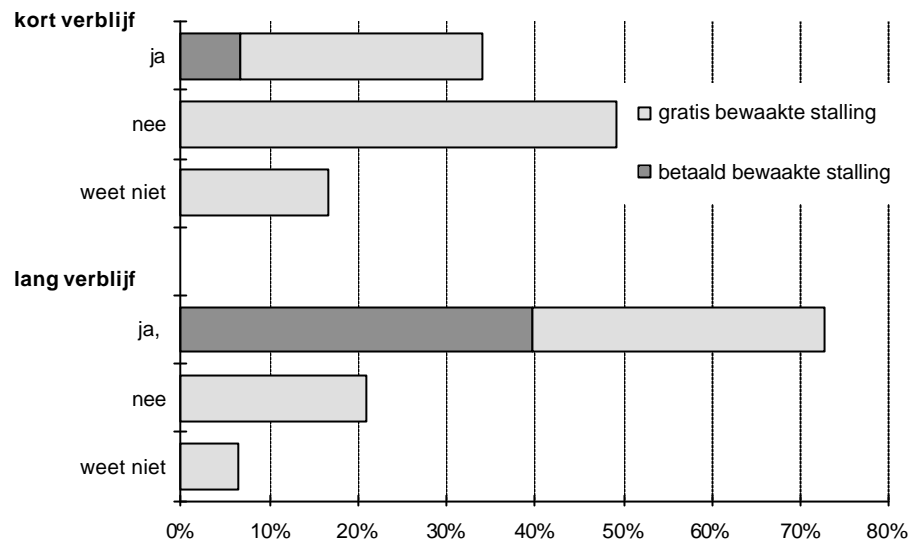
Eenmaal in de stad, wordt de fiets veelal centraal in het winkelgebied geparkeerd; ruim 60% stalt de fiets in de omgeving Plein 1944 – Koningsplein – Molenstraat. Op het moment van meten (najaar 1998) stalt slechts 10% van de fietsers de fiets in een bewaakte stalling. Hierbij is de centraal gelegen stalling in de Molenstraat favoriet: ruim de helft van de fietsers die hun fiets bewaakt stallen, doet dat op die plek!

▪ *Stallingsgedrag afhankelijk van verblijfsduur*

Het stallen van de fiets aan de rand van het winkelgebied varieert sterk met de verblijfsduur. Als de stallingen die aan de rand van de binnenstad gerealiseerd worden gratis zijn en bewaakt, zegt ongeveer driekwart bereid te zijn daar de fiets te stallen voor een lang bezoek. Bij een bezoek van een half uur is die bereidheid minder (34%). Andersom geredeneerd (m.n. bij kortparkeerders zijn er nogal wat met antwoord onbekend) zegt ruim 80% van degenen die voor een langer bezoek komen en ruim 50% die voor een kort bezoek komen geen "nee" tegen het plaatsen van de fiets in een gratis bewaakte stalling aan de rand van het winkelgebied.

Het niet goed kunnen parkeren van de fiets blijkt het belangrijkste probleem van de fietsers te zijn: 37% van de fietsers vindt dat er te weinig fietsklemmen zijn. Een begrijpelijke mening tegen de achtergrond van de stand van zaken in de uitvoering van de herinrichting op dat moment. In de Molenstraat en de Ziekerstraat waren recent veel klemmen verwijderd, terwijl nieuwe voorzieningen nog aangelegd moesten worden en moesten "inburgeren".

- *Draagvlak fietsenstallingen rand centrum*



Figuur 10: bereidheid fiets aan de rand van het winkelgebied te stallen (excl. degenen die reeds bewaakt en betaald stallen)

Voetgangers

- *20% te voet naar de binnenstad*

In totaal komt ongeveer een vijfde van de bezoekers van de binnenstad te voet. Alleen op de donderdagochtend en koopavond is het aandeel voetgangers kleiner. Ten opzichte van 1996 is dit aandeel niet veranderd.

Zoals verwacht mag worden komen de voetgangers nagenoeg allen uit Nijmegen zelf. Zij hebben een hoge bezoekfrequentie, maar verblijven per keer gemiddeld kort in de binnenstad.

Busgebruikers

- *23% bezoekt de binnenstad per bus*
- *Veelal tevreden over verbinding met centrum*

Ongeveer 23% van de bezoekers van de binnenstad komt met de bus. In vergelijking tot 1996 is dat aantal gestegen: toen kwam 18% met de bus. Het busgebruik is bij de bezoekers uit de regio relatief het grootst (32%).

De busgebruikers zijn over het algemeen tevreden over de busverbinding (85%). Degene die niet tevreden zijn vinden de lage frequentie waarmee de bus rijdt (49%) en de tijd die de rit kost (34%) de grootste problemen. Voor de frequentie geldt dat dit in vergelijking tot 1996 beduidend vaker een probleem wordt genoemd (toen 38%).

Treinreizigers

- *4% per trein naar de binnenstad*

Slechts 4% bezoekt de binnenstad per trein. Zoals te verwachten is het treingebruik vooral onder bezoekers van buiten de regio van redelijke omvang; 22%.

De treinreiziger verblijft over het algemeen vrij lang in de binnenstad, namelijk 4 uur, terwijl het gemiddelde op 2 uur en een kwartier ligt. Die lange verblijfsduur staat wel naast een relatief lage bezoekfrequentie: 66% komt incidenteel naar de binnenstad.

VI Conclusies

Doel Centrum 2000

- *Verhogen aantrekkelijkheid binnenstad*

Het belangrijkste doel van de *Centrum 2000 – plannen* is het verhogen van de aantrekkingskracht van de Nijmeegse binnenstad. Door verknoping van de bezoeksdoelen als winkelen, cultuur- en horecabezoek en kwalitatieve impulsen in woon- en werkklimaat moet de excentrisch gelegen binnenstad stedelijk, regionaal en (tezamen met Arnhem) op landsdeelniveau weer centraal komen te staan.

Doel onderzoek

- *Volgen van de veranderingen*

Het doel van dit *onderzoek* is het volgen van de veranderingen in de binnenstad tijdens en als gevolg van de uitvoering van de *Centrum 2000 – plannen*. Elke twee jaar wordt als het ware een “beeldje” opgenomen van wat uiteindelijk de “film” moet worden van de veranderingen die zich voordoen in het centrum. Bij de opname van het eerste beeld (de nul-meting in 1996) was alles nog bij het oude, de huidige opname heeft plaatsgevonden in de bouwfase van de eerste grote projecten in 1998. Het volgende plaatje zal worden vastgelegd in het najaar van 2000, kort na de opening van het Mariënborgproject.

Statistische indicatoren

- *druktebeeld: nog geen keer ten goede*

In deze “tussenmeting” gedurende de bouw van enkele kernprojecten van de centrum 2000-plannen zien we dat sommige statistische indicaties verbeteren, terwijl andere nog geen keer ten goede laten zien. Dat laatste betreft vooral het druktebeeld in de binnenstad. Hoewel een deel van de daling in dat druktebeeld in 1998 waarschijnlijk voor rekening van het weer komt, moet vastgesteld worden dat de dalende trend in het druktebeeld bij deze tussenmeting nog niet omgebogen is.

- *bevolking, werkgelegenheid en investeringen stijgend*

Verbeteringen zien we wel in de bevolkingsgroei, werkgelegenheid en investeringsniveau in de binnenstad. Ook de op straat zichtbare kleinere verbouwactiviteiten zijn, al dan niet geïnspireerd door de grote projecten, terug te vinden in een stijging van kleinere investeringsprojecten.

Veranderingen t.o.v. 1996

- *Parkeergarage Kelfensbos klaar*
- *Stallingsmogelijkheden fiets veranderd*
- *Enkele kernstraten opnieuw ingericht*

In de meting van 1998 zien we dat veranderingen in de binnenstad door de bezoekers worden opgemerkt en ook gewaardeerd (in positieve of negatieve zin). Ten opzichte van 1996 zijn bij de meting in 1998 de volgende veranderingen in het “decor” aangebracht:

- de nieuwe parkeergarage Kelfskensbos was opgeleverd en beschikbaar;
- bij de herinrichting van straten waren stallingsmogelijkheden voor de fiets verdwenen. De geplande gratis en bewaakte opvangstallingen aan de rand van het winkelgebied waren nog niet in aanbouw/beschikbaar;
- de bestrating en herinrichting van de Broerstraat was gereed, de Molenstraat vrijwel gereed. De Bisschop Hamerstraat en Ziekerstraat waren op dat moment onderhanden. Het publiek kon zich een goed beeld vormen van hoe het zou gaan worden.

Nog niet klaar:

- *Mariënborg "bouwrijp"*
- *Valkhofmuseum in afbouwsituatie*
- *Wel veel verbouwingen, nog geen nieuwe winkels*

Projecten die nog niet klaar waren zijn de volgende:

- er was ruimte gecreëerd door de nieuwbouw van het Politiebureau bij het Station en vervolgens het geheel of gedeeltelijk slopen van de oude gebouwen van de voormalige Dienst Sociale Zaken en de Politie. Er was bouwruimte beschikbaar, maar nog geen resultaat zichtbaar;
- van het Valkhofmuseum op het Kelfkensbos is ongeveer te zien hoe het resultaat gaat worden, maar het is niet klaar;
- wat betreft het winkelaanbod was er wel sprake van veel verbouwactiviteit. Er waren nog geen winkels toegevoegd.

Oordeel consument

- *Algemeen oordeel gunstiger*

In de beoordelingen van consumenten zien we dat het totaaloordeel gunstiger uitpakt dan in 1996 en ook een betere ontwikkeling in de beoordeling dan in Arnhem. Niettemin is in de verschillende deelaspecten goed te zien dat de consument hogere cijfers geeft aan verbeterde aspecten en lagere waar men al dan niet tijdelijk verslechtingen ervaart.

Bezoeker ziet de veranderingen:

- *oordeel parkeren gunstiger*
- *lagere waardering fietsstallingsmogelijkheden*
- *stijgende waardering inrichting en netheid*

Zo zien we binnen de verkeersaspecten sterke verbeteringen in de beoordeling van parkeermogelijkheden en het parkeertarief. Hier kan een relatie gelegd worden met de opening van de nieuwe parkeergarage op het Kelfkensbos. Het verdwijnen van vertrouwde fietsstallingsmogelijkheden, terwijl vervangende mogelijkheden op dat moment nog niet beschikbaar waren, werd door de consument onmiddellijk "afgestraft" met een veel lagere waardering voor dat aspect.

De derde verandering betreft de herinrichting van enkele kernwinkelstraten in de filosofie zoals neergelegd in het Uitvoeringsprogramma Openbare Ruimte. Ook deze verandering is door de consument gezien en gewaardeerd. De scores voor inrichting en netheid vertonen de sterkste stijging ten opzichte van 1996 en ten opzichte van Arnhem.

Volgende meting najaar 2000

- *Mariënborg klaar*
- *Cultureel kwartier klaar*

Bij de volgende meting in het najaar van 2000 zullen er opnieuw wijzigingen zijn aangebracht in het decor. Dan zal de nieuwe winkelstraat open zijn met eigenlijk voor het eerst sinds de herontwikkeling van de Molenpoortpassage in de eerste helft van de jaren tachtig, een wezenlijke toevoeging van winkelaanbod in de Nijmeegse binnenstad. Ook zal dan de bijdrage van het Valkhofmuseum en het Culturele Kwartier met O42 en Cinemariënborg aan het culturele aanbod kunnen worden beoordeeld.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor het onderzoek

In de binnenstad van Nijmegen worden momenteel diverse bouwprojecten gerealiseerd, andere zijn recent opgeleverd (parkeergarage Kelfkensbos, museum het Valkhof, nieuwe winkelstraat omgeving Mariënborg). De planvorming hiervoor is reeds in 1990 begonnen onder de naam "Centrum 2000 –intensiveren in de kern". De plannen raken alle functies in de binnenstad en reiken wat betreft de uitvoering tot ruimschoots in de volgende eeuw.

Een belangrijke plaats in de plannen is weggelegd voor de detailhandel, cultuur, toeristisch-recreatieve ontwikkeling (w.o. horeca) en stadseconomie (m.n. kantoorontwikkeling). Deze bouwstenen van de forumkwaliteit van de binnenstad worden elk voor zich, maar ook in hun onderlinge relaties versterkt. Belangrijke voorwaarde om tot de beoogde meerwaarde te komen zijn goede bereikbaarheid, passende parkeergelegenheid en een kwalitatief goede en samenhangende inrichting van straten en pleinen. Deze inrichting is opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Openbare Ruimte (UPOR) waarvan flinke delen al uitgevoerd zijn.

In het kader van het onderzoeksplan 1995-1998 is door diverse gemeentelijke diensten de behoefte uitgesproken aan een monitor van het Centrum 2000-project. Met monitoring wordt bedoeld dat door gebruik te maken van tellingen, enquêtes en analyses van overig statistisch materiaal geregistreerd wordt welke veranderingen plaatsvinden in de binnenstad (vinger aan de pols) en het vaststellen van beleidseffecten (evaluatie).

Het doel van de monitor is ten eerste het bepalen van de gevolgen van het gemeentelijk beleid. Op de tweede plaats is een specifieke toetsing van beoogde effecten van een investeringsimpuls uit het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) noodzakelijk. Op de derde plaats biedt monitoring mogelijkheden ook naar overige (potentiële) subsidiegevers verantwoording af te leggen.

In 1996 werd in dit kader de zogenaamde nul-meting gehouden. Voordat de eerste grote projecten van start waren gegaan is de uitgangssituatie van oktober- november 1996 vastgelegd in de vorm van statistieken over bedrijvigheid en investeringen, passantentellingen en straatenuquêtes.

In deze rapportage worden de ontwikkelingen sinds die nul-meting gepresenteerd: de vervolgmeting najaar 1998.

1.2 Uitvoering van het onderzoek 1998

Een deel van het onderzoek betreft afleidingen uit reeds langer bestaande statistische bronnen. Op basis hiervan worden gegevens over de ontwikkeling van de bevolking, bedrijvigheid en investeringen samengesteld.

Ten behoeve van het bezoekersonderzoek zijn op straat voetgangers geteld en passanten ondervraagd. In bijlage 1 zijn de telpunten in een kaart weergegeven.

Een aantal tel- en enquêtepunten bevinden zich in de kern van het winkelgebied. Op die punten, rond het blok Augustijnenstraat - Grote Markt - Broerstraat – Plein 1944 wordt verondersteld dat de menging van het publiek optimaal is. Dit voor wat betreft de herkomst, gebruikt vervoermiddel, parkeerlocatie etc. Deze zogenaamde *centrale tellingen en enquêtes* vormen dan ook de basis voor uitspraken over het bezoek aan de binnenstad. Daarnaast zijn er ook tel- en enquêtepunten ingericht voor specifieke doelen. Dit betreft vertrekpunten van voetgangers (van Schevichavenstraat), fietsers (Ziekerstraat - Koningsplein), auto's (Molenpoortdak) en bus (Plein 1944). Om een relatie te kunnen leggen met de ontwikkeling van de Waalkade en de nieuwbouw van het museum het Valkhof zijn tevens tel- en enquêtepunten ingericht op de Grote straat en de Veerpoorttrappen.

Een extra telpunt op de Burchtstraat sorteert duidelijk voor op de toekomstige winkelstraat (bekend onder de werknaam "de gebogen straat"), waaraan momenteel hard gewerkt wordt. Na openstelling hiervan kunnen we vergelijkingen maken met de situatie voor deze doorsteek.

Resultaat enquête.

In totaal is er vijf dagen geënuquêteerd en zijn er 2152 enquêtes afgenomen. Daarvan betroffen 1270 enquêtes in het centrale winkelgebied. De overige enquêtes zijn gehouden op vertrekpunten van bezoekers en bezoekers die richting de Waalkade liepen.

Met de 1270 enquêtes in het centrale winkelgebied is ruim voldaan aan de nagestreefde norm van 90% betrouwbaarheid en een onnauwkeurigheid van 2,5% (minimaal 1085).

In onderstaand overzicht zijn de tel- en enquêtedagen weergegeven.

Dag	Za 24-10	Do 29-10	Za 31-10	Do 5-11	Za 7-11	Do 12-11
Telling	√	√	√	√	√	√
Enquêtes	√	√	√	√	√	

Tabel 1-1: data tellingen en enquêtes

1.3 Vergelijkbaarheid van het onderzoek

1.3.1 Vergelijking met eerdere metingen

Zoals gezegd is het onderzoek uit 1998 het vervolg op de nulmeting uit 1996. Dat betekent echter niet dat alleen een vergelijk met de cijfers uit dat jaar mogelijk is. Zo zijn de passantentellingen jaarlijks beschikbaar en vergelijkbaar. Maar ook andere statistieken bestaan al langer.

Wat betreft de enquête geldt dat er in 1993 en 1994 metingen zijn gehouden waarmee de effecten van het verhogen van de parkeertarieven moest worden gemeten. Veel aandacht ging uit naar het parkeergedrag en de bestedingen.

Het onderzoek uit 1996 moest een basis leggen voor het volgen van de beoogde verbeteringen in de circuitvorming en de verblijfskwaliteit van de binnenstad. Hierdoor zijn er destijds meer vragen opgenomen over de routekeuze en kwalitatieve waarderingen. Wel is gestreefd naar een vergelijkbaarheid met de metingen uit 1993 en 1994. In het onderzoek van 1998 zijn grotendeels dezelfde vragen gesteld als in 1996.

1.3.2 Vergelijking met Arnhem

Om het onderzoek meer 'kleur' te geven is in 1996 met Arnhem afstemming gezocht in vraagstelling. Dit in het kader van de werkgroep KANON (KAN-onderzoekers) waarbij afstemming en zo mogelijk gezamenlijke en gelijktijdige uitvoering van onderzoek wordt nagestreefd.

Doordat beide steden een andere lay-out kennen is een identieke uitvoering van het onderzoek niet mogelijk. Wel kunnen (ten dele) dezelfde vragen gesteld, waardoor het mogelijk is het consumentenoordeel over de ene stad te vergelijken met het oordeel van consumenten over de andere stad.

Ook in het onderzoek van 1998 is het weer mogelijk een vergelijking te maken met Arnhem: hier is tegelijkertijd een gelijksoortig onderzoek gehouden.

1.3.3 Vergelijking oordeel consumenten en binnenstadondernemers

In 1998 is een enquête gehouden bij ondernemers in de binnenstad. Dit in het kader van een onderzoek naar het gewijzigd toezicht in de binnenstad (O&S, februari 1998). Het onderzoek betrof een schriftelijke enquête in de maanden november en december 1998. Bijna alle ondernemers (in totaal 1150) zijn hiervoor benaderd. Bijna 570 ondernemers hebben de vragenlijst geretourneerd (respons bijna 50%).

In deze enquête werden binnenstadondernemers gevraagd aspecten van de binnenstad te beoordelen. Omdat hiervoor dezelfde reeks vragen is gebruikt als in het passantenonderzoek kan dit jaar het consumentenoordeel vergeleken worden met het oordeel van ondernemers in de binnenstad.

1.4 Indeling van de rapportage

De rapportage begint in hoofdstuk 2 met een korte schets van de kengetallen van de binnenstad. Vervolgd wordt met de druktebeelden, welke voortkomen uit de tellingen (hoofdstuk 3).

In hoofdstuk 4 en 5 presenteren we de resultaten van de passantenenquête. Hierbij gaan we in op het bezoekgedrag en meningen van consumenten over aspecten van de binnenstad. Algemene aspecten, zoals

bezoekfrequentie en verblijfsduur bespreken we in hoofdstuk 4. Diverse verkeersaspecten die samenhangen met het bezoek aan de binnenstad (vervoermiddelgebruik, bereikbaarheid, parkeren) komen in hoofdstuk 5 aan de orde. In beide hoofdstukken vergelijken we (waar mogelijk) de uitkomsten met Arnhem en met de mening van binnenstadondernemers.

2 Kengetallen binnenstad (inclusief Benedenstad, Singels en Stationsgebied)

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk presenteren we de belangrijkste kengetallen over de binnenstad.

Na een schets van de ontwikkeling in het aantal inwoners in de binnenstad (par. 2.2.) geven we een beeld van de ontwikkeling van de bedrijvigheid (par. 2.3.). Vervolgens zoomen we in op kengetallen over de detailhandel (2.4.).

Het hoofdstuk sluiten we af met cijfers over ontwikkelingen in het investeringsvolume in de binnenstad. Dit aan de hand van gegevens over verstrekte bouwvergunningen (par. 2.5.).

2.2 bevolking

De herbouw van de Benedenstad heeft eind jaren 80 een sterke toename van het bevolkingsaantal van de binnenstad tot gevolg gehad. Sinds 1990 schommelt dit aantal rond de 8.500 mensen. Na realisatie van projecten als Flash Gordon en de appartementen in het Mariënborgproject mag een lichte stijging worden verwacht.

jaar	Aantal
1990	8.402
1992	8.499
1994	8.637
1996	8.427
1998	8.504

Tabel 2-1: ontwikkeling bevolking binnenstad

2.3 Bedrijvigheid

De binnenstad van Nijmegen is het belangrijkste werkgebied van de stad. In totaal bevinden zich hier ruim 1.200 vestigingen welke tezamen goed zijn voor ruim 14.000 banen te vinden. Zowel het aantal vestingen als het aantal banen is de laatste jaren redelijk stabiel gebleven.

vestigingen ¹	1994	1995	1996	1997	1998
Industrie-bouwnijverheid	49	49	47	53	56
Groothandel	20	22	24	24	26
Transport, opslag	22	19	19	19	16
Detailhandel	503	499	481	476	459
Horeca	210	212	203	211	214
Consumentendiensten	127	135	137	141	143
Cultuur	41	46	46	45	48
Commerciële diensten	135	143	150	151	169
Overige diensten	129	132	128	127	132
Totaal	1.236	1.257	1.235	1.247	1.263

¹ Deze cijfers vormen ook voor de voorbije jaren een actualisering van de gegevens uit Monitor Centrum 2000 1996. Ze komen uit de Provinciale WerkgelegenheidsEnquête-Gelderland. Doordat gebruik is gemaakt van een andere bron wijken de cijfers af van eerdere tabellen.

werkzame personen ¹	1994	1995	1996	1997	1998
Industrie-bouwnijverheid	316	288	266	291	303
Groothandel	106	92	97	99	89
Transport, opslag	1.097	1.296	846	848	687
Detailhandel	3.148	3.103	3.088	3.031	3.121
Horeca	1.739	1.801	1.758	1.955	2.081
Consumentendiensten	1.138	1.115	1.160	1.229	1.192
Cultuur	667	697	698	774	787
Commerciële diensten	1.196	1.446	1.602	1.551	1.618
Overige diensten	4.597	4.539	4.312	4.230	4.365
Totaal	14.004	14.377	13.827	14.008	14.243

Tabel 2-2: Aantal vestigingen en werkzame personen (inclusief partimers) in binnenstad
Bron: PWE Gelderland

	vestiging	werkzame personen	
Industrie-bouwnijverheid	+	o	
Groothandel	++	-	
Transport, opslag	--	--	
Detailhandel	-	o	
Horeca	o	+	++ = sterke toename
Consumentendiensten	+	o	+ = toename
Cultuur	+	+	o = ongeveer gelijk gebleven
Commerciële diensten	++	++	- = afname
Overige diensten	o	o	-- = sterke afname
Totaal	102	102	

Tabel 2-3: totaalbeeld 1998; ontwikkeling vestigingen en werkzame personen (1994= 100)
Bron: PWE Gelderland

Een aantal sectoren, industrie-bouwnijverheid, groothandel en transport verwacht men in steeds mindere mate aan te treffen in de binnenstad. Dit in verband met hun ruimtebehoefte, de aard van het productieproces en de aan- en afvoer van goederen. Toch gaat dat voor de Nijmeegse binnenstad niet geheel op. Zo geldt dat het aantal vestigingen, als ook het aantal werkzame personen in de industrie-bouwnijverheid tot 1996 afnam maar sindsdien weer aan het toenemen is. Dit komt vooral voor rekening van de grafische industrie/ uitgeverijen en in wat mindere mate de voedings- en genotindustrie (met name bakkerijen).

Het aantal vestigingen in de groothandel is sinds 1994 langzaam aan het stijgen. De ontwikkeling van de werkgelegenheid in deze sector loopt echter niet parallel aan de toename van het aantal vestigingen, maar schommelt wat meer.

Transport en opslag verdwijnen wel steeds verder uit het centrum. Deze sector laat sinds 1994 zowel qua vestigingen als qua aantal werkzame personen een sterke afname zien. Vooral de heroriëntatie van de voormalige PTT-functies naar autobereikbare locaties ligt hieraan ten grondslag.

Ook de commerciële diensten en de overige dienstverlening is, net als eerder genoemde sectoren, meestal minder verbonden met de publieksfunctie van de binnenstad. Toch geldt voor beide sectoren dat het aantal vestigingen in de binnenstad in vergelijking tot 1994 is toegenomen: voor de commerciële diensten is er zelfs sprake van een sterke toename, ook wat betreft het aantal in die sector werkzame personen. Kennelijk is parallel aan de ontwikkeling van de Brabantse Poort een groei in en rond de binnenstad gewoon doorgegaan.

De consumentendiensten, detailhandel, horeca en cultuur- en recreatiesector zijn de meer typische aan de binnenstad gebonden sectoren. Het aantal vestigingen in de consumentendiensten en de cultuur- en recreatiesector is in vergelijking tot 1994 toegenomen. Dit in tegenstelling tot de detailhandel: het aantal vestigingen in deze sector is de afgelopen tijd geleidelijk teruggelopen. Parallel daaraan liep ook het aantal werkzame personen in deze sector terug, al moet gesteld worden dat hierin het laatste jaar een verbetering in opgetreden is. De dalende tendens in het aantal detailhandelsvestigingen wordt zowel veroorzaakt door

schaalvergroting binnen de detailhandel (winkels breiden uit ten koste van de naburige winkel), als door functiewijzigingen naar andere branches. We zien dan ook dat de detailhandel het aandeel in het totaal aan vestigingen ziet teruglopen van 41 naar 36% ten gunste van vooral horeca, cultuur en commerciële en consumentendiensten. In die zin is de ontwikkeling van alleen winkelcentrum naar een veel breder publieksgericht aanbod hieraan goed af te lezen.

Wat betreft de werkgelegenheid in de detailhandel is de situatie veel stabiel. Na een aantal magere jaren herstelt de werkgelegenheid in 1998 en handhaaft zich daarmee op 22% van het totaal, een zelfde percentage als in 1994.

2.4 Winkels in detail

De Nijmeegse binnenstad telt (vanuit een andere bron²) anno 1999 ruim 500 winkels. Hiervan verkopen 58 winkels voedings- en genotsmiddelen, 166 modeartikelen en 294 iets anders. In totaal telt de binnenstad een drietal warenhuizen.

	Aantal vestigingen	Verkoopvloeroppervlak
Voedings- en genotsmiddelen	58	5.580
Mode	165	28.939
Warenhuizen	3	11.376
Anders	294	50.643
Totaal	520	96.538

Tabel 2-4: winkels in 1999, Centrum en Benedenstad
Bron: D&P Onderzoek en Advies, 1999

Wat betreft het omzetsniveau zijn alleen ruwe indicaties uit 1996 beschikbaar. Deze laten zien dat er geen sprake is van opvallende uitschieters in het omzetsniveau.

Niet-dagelijkse artikelen	m ²	Omzet	Omzet per m ²
Arnhem	78.650	725-775	9.250-9.750
Nijmegen	82.750	700-750	8.500-9.000
Arnhem Kronenburg	14.850	140	9.500
Nijmegen Dukenburg ³	9.100	90	10.000

Tabel 2-5: indicaties van omzetsniveaus
Bron: Detailhandelstructuurvisie KAN, 1996

In vergelijking tot andere steden is het aantal winkels in de dagelijkse goederen groot. Dit is ook het geval indien het aanbod in m² gerelateerd wordt aan het aantal inwoners. Alleen in Enschede is het aanbod per inwoner groter; het aanbod in Nijmegen is vergelijkbaar met het aanbod in Tilburg.

Ook wat betreft de niet-dagelijkse goederen is het aanbod in Nijmegen groot. Toch ook geldt dat er een groot aantal mensen wonen in het verzorgingsgebied van de binnenstad. Gerelateerd aan dat aantal inwoners van het verzorgingsgebied is het aantal m² verkoopvloeroppervlak gemiddeld.

² Betreft de winkelinventarisatie van D&P-advies. De winkels in deze inventarisatie zijn niet vergelijkbaar met de detailhandelsvestigingen uit de PWE (Tabel 2-2) en DIS-gegevens (o.m. verwerkt in Tabel 2-5)

³ Situatie voor de uitbreiding

	dagelijkse goederen			niet-dagelijkse goederen			verzorgings-niveau
	winkels	Vvo	Inwoners ⁴	winkels	Vvo	Inwoners ³	
Arnhem	80	6.200	52.000	470	90.500	208.500	hoog
's Hertogenbosch	70	4.400	33.900	450	74.500	196.600	midden
Nijmegen	70	7.300	43.900	420	80.400	203.600	midden
Eindhoven	50	5.600	89.000	380	92.800	302.900	hoog
Enschede	60	10.800	52.600	350	59.300	138.200	hoog
Apeldoorn	60	6.900	61.000	320	65.800	129.500	midden
Tilburg	60	11.000	66.100	320	64.900	176.200	midden

Tabel 2-6: winkelaanbod Nijmegen-centrum vergeleken met centra andere steden
Bron: Winkelkaart van Nederland, D&P Onderzoek en Advies, 1997

2.5 Investerings in vastgoed

Een belangrijke aanwijzing voor de toekomst van de binnenstad is het investeringsvolume. De bouwsom van de verstrekte bouwvergunningen kan gezien worden als een indicatie voor die investeringen. Een indicatie, omdat in de regel de investering groter is dan de bouwsom (schatting 1,5-2 keer) en omdat niet elke investering een bouwvergunning behoeft (winkelinrichtingen, bestrating, etc.). Ondanks deze opmerkingen zijn de verstrekte bouwvergunning interessant om te volgen. Zij vormen een signaal op voorhand dat er investeringen op komst zijn en daarmee ook economische activiteit en werkgelegenheid.

Sinds 1994 is het aantal verstrekte bouwvergunningen met een bouwsom groter dan f 50.000,- in de binnenstad sterk toegenomen; van 20 vergunningen in 1994 naar 36 bouwvergunningen in 1998. Uitgedrukt in het investeringsvolume is de toename nog vele malen groter. In 1994 werd ongeveer 6 miljoen geïnvesteerd in het centrum. In 1996 is het investeringsvolume ruim 10 keer zo groot, namelijk 67 miljoen gulden. Grote projecten als museum het Valkhof en de bouw van het Politiebureau lagen hieraan ten grondslag. In 1997 is het investeringsvolume wat lager, maar nog aanzienlijk. De omvang van de investeringen in 1998 zijn enorm; ruim 98 miljoen gulden. Het betreft hier voornamelijk de investering in het gebied rond de Mariënborg; de bouw van het cultureel centrum, de bibliotheek en de nieuwe winkelstraat.

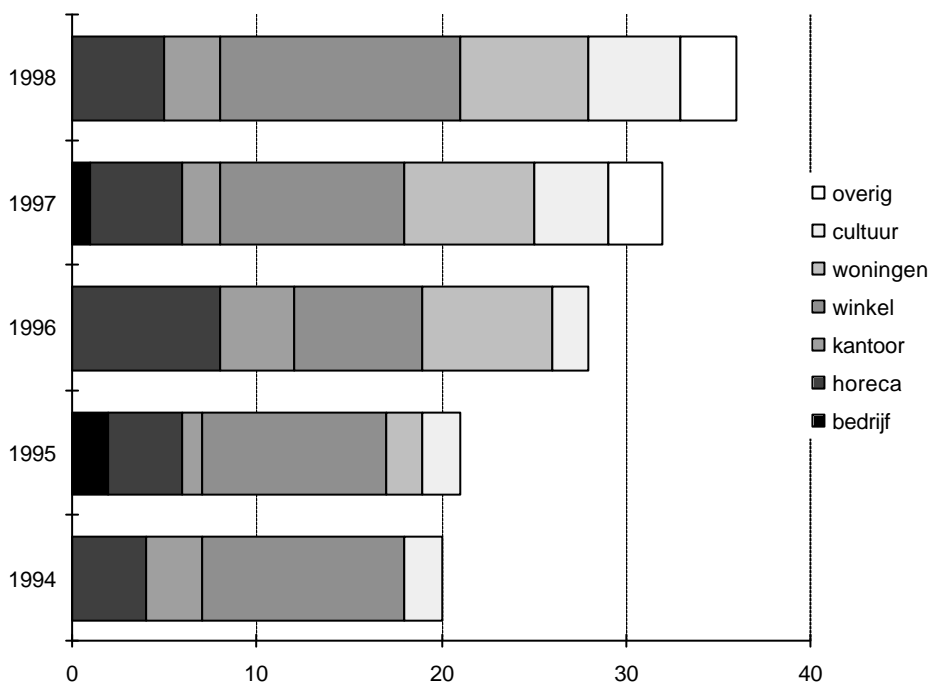
aantal verstrekte bouwvergunningen	1994	1995	1996	1997	1998
Bedrijf	0	2	0	1	0
Cultuur	2	2	2	4	5
Horeca	4	4	8	5	5
Kantoor	3	1	4	2	3
Winkel	11	10	7	10	13
Woningen	0	2	7	7	7
Overig	0	0	0	3	3
Totaal	20	21	28	32	36

Bouwsom (x f 1.000,-)	1994	1995	1996	1997	1998
Bedrijf	0	1.718	0	150	0
Cultuur	245	562	14.580	1.145	45.204
Horeca	449	559	3.667	1.247	885
Kantoor	400	75	45.313	12.110	880
Winkel	5.032	930	2.183	3.547	43.524
Woningen	0	10.070	1.917	2.886	1.281
Overig	0	0	0	20.322	6.551
Totaal	6.126	13.914	67.660	41.407	98.325

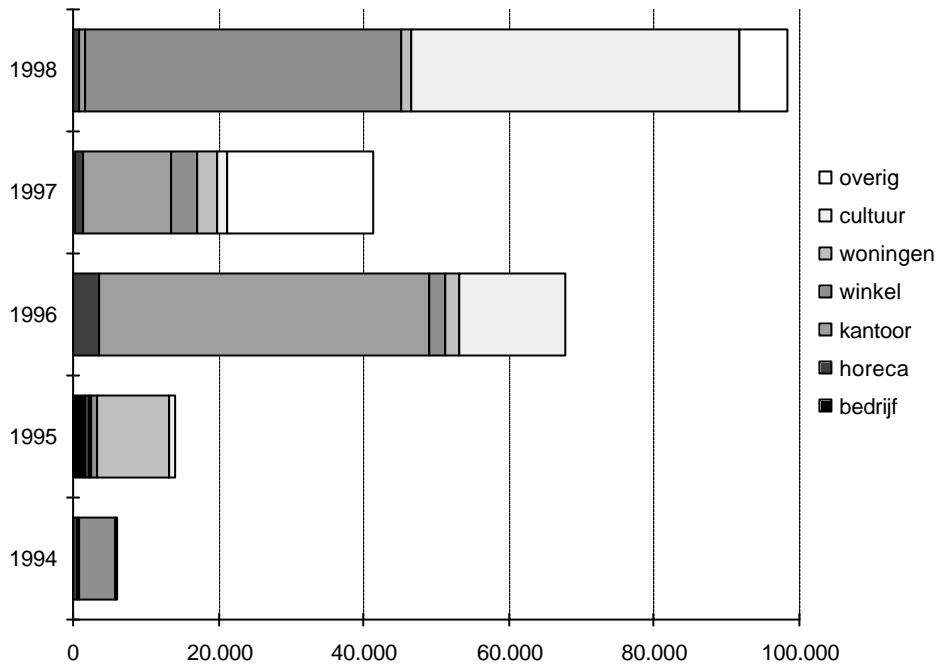
⁴ Aantal mensen dat binnen het verzorgingsbereik van het winkelgebied woont

Tabel 2-7: aantal verstrekte bouwvergunningen binnenstad en bijbehorende bouwsom X f 1.000,- (bouwsom \geq f 50.000,-)

Het zijn met name de grote investeringen die het beeld bepalen. Toch zijn het niet alleen de grote projecten die maken dat het beeld positief is. Want ook de relatief kleinere investeringen (tussen f 50.000,- en f 1.000.000,-) zijn de afgelopen jaren in aantal toegenomen. En is de bijbehorende bouwsom in de afgelopen jaren sterk gegroeid (zie ook bijlage 3). In die zin lijken er eerste indicaties te zijn van spin offs van de meestal voorwaardenscheppende grote investeringen.



Grafiek 2-1: Aantal verstrekte bouwvergunningen in binnenstad (bouwsom \geq f 50.000,-)



Grafiek 2-2: totale bouwsom verstrekte bouwvergunningen X f 1.000,- in binnenstad (bouwsom \geq f 50.000,-

3 Druktebeelden en afzet parkeeruren

3.1 Inleiding

Net als in voorgaande jaren zijn er in 1998 weer passantentellingen verricht in het kader van de monitor Centrum 2000. Deze tellingen hebben tot doel om de **druktebeelden** te bepalen. Deze momentopnames van de passantenstromen leveren een indicatie op van het bezoekeniveau van de binnenstad, maar geen absoluut bezoekersaantal voor de binnenstad als geheel.

Dat laatste is wel mogelijk met een zogenaamde **cordontelling**. Hierbij wordt op alle in- en uitgangen mensen en vervoermiddelen geteld. In 1998 is door de afdeling Openbare Ruimte van de Directie Grondgebied een dergelijke cordontelling gehouden.

Resultaten van beide tellingen zullen in dit hoofdstuk aan de orde komen. Nadruk zal liggen op de voetgangerstellingen; de resultaten van de cordontellingen geven waar mogelijk een nuancering.

Naast de tellingen komen ook de omzetcijfers van de verschillende parkeerlocaties aan de orde; door de omzet te delen door het tarief ontstaat een indicatie van de afzet van parkeeruren. Een beknopte analyse is te vinden in paragraaf 3.5.

3.2 Opzet van de passantentelling

Op vier plaatsen in het kernwinkelgebied zijn waarnemingen verricht ten behoeve van de **centrale telling** (rond het blok HEMA - V&D - EXPO - Dekker v.d.Vegt). Er zijn extra telpunten opgenomen op de Grotestraat en de Veerpoorttrappen om de relatie met de Waalkade en het museum het Valkhof te kunnen leggen.

Ook op de Burchtstraat zijn tellingen verricht. Dit om in de toekomst een verband te kunnen leggen met de winkelstraat die momenteel in het kader van Centrum 2000 wordt gerealiseerd. De plaatsen waar geteld is zijn weergegeven in de kaart in bijlage 1.

3.3 Omstandigheden tijdens de uitvoering van de passantentellingen en –enquête

Bij het tellen en enquêteren spelen uiteraard de weersomstandigheden een rol. De waarnemingen zijn, evenals in de voorgaande jaren, verricht op drie achtereenvolgende donderdagen en zaterdag in oktober en november. In deze periode zijn de weersomstandigheden lang niet altijd optimaal. Omdat zowel de tellingen als de enquête over een periode van drie weken worden gespreid is de kans de extreme weersomstandigheden een stempel drukken op de resultaten klein.

Ook tijdens het in 1998 gehouden onderzoek waren de weersomstandigheden wisselend. In de periode oktober tot half november was als geheel sprake van relatief veel regenachtige dagen en veel neerslag. Tijdens de tel- enquêtedagen was het beeld echter meer gemengd. De tel- en enquêtedagen 29 en 31 oktober vielen in een periode met veel regenval, hetgeen in de resultaten voor die dagen merkbaar is (uitruil van fietsers tegen buspassagiers). In de overige dagen was het beeld positiever. Niettemin moet bij de uitkomsten rekening worden gehouden met de effecten van het weer. Dit geldt het sterkst voor de zaterdag, wat minder voor de donderdag overdag en het minst voor de koopavond.

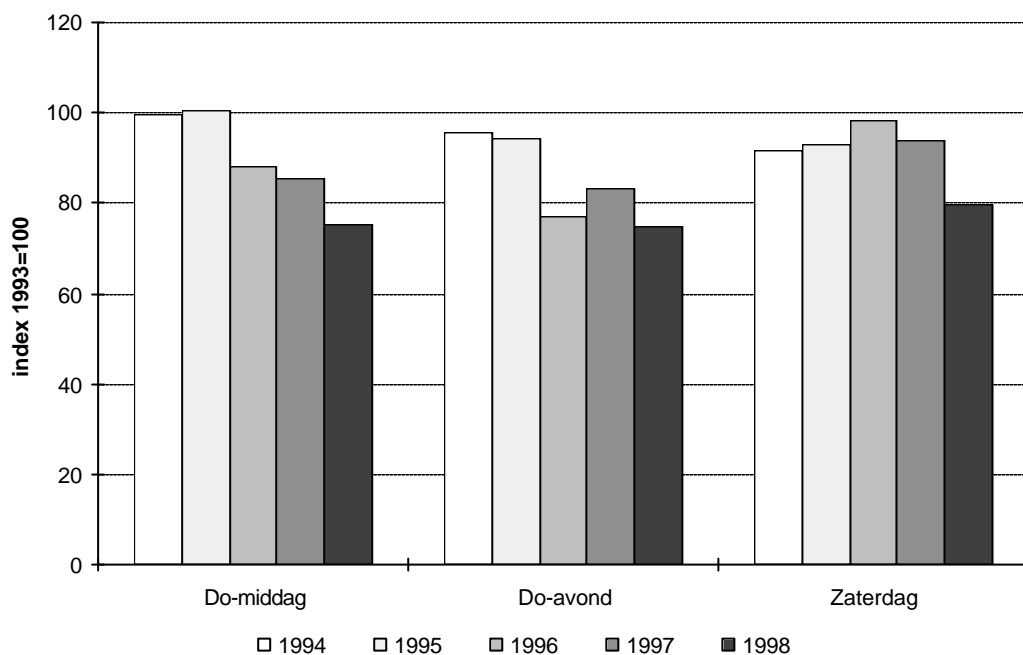
3.4 De drukebeelden

De resultaten van de centrale passantentellingen laten zien dat de drukte in het kernwinkelgebied tijdens de waarnemingen in 1998 in vergelijking tot voorgaande jaren verder is afgenomen.

De donderdagmiddag en donderdagavond laten vanaf 1995 een dalende drukte zien. Voor de zaterdag geldt dat de drukte na de tariefsverhoging voor het parkeren in 1994 (van f 1,75 naar f 3,00) sterk terug viel. Tot 1996 leek de drukte zich te herstellen naar het niveau van 1993, maar dit herstel heeft zich niet doorgezet. De drukte in 1998 is zelfs een stuk lager (deels door weersinvloeden).

De cordontellingen van 1998 kunnen worden vergeleken met die van 1987. Toen was er in de binnenstad nog sprake van een belangrijke doorgaande verkeersstroom. Inmiddels is de binnenstad behoudens de ochtenduren fysiek afgesloten voor autoverkeer en is op de Waalkade sprake van eenrichtingsverkeer. Vergelijking met de situatie ruim tien jaar tevoren laat dan ook een afname van verkeersintensiteit zien die aanzienlijk groter is dan bij de drukebeelden. Voor de doordeweekse dagen is die afname 27%, op de koopavond 13%. Ook voor de zaterdag geldt dat de verkeersintensiteit op het cordon afgenomen is. Het verschil is evenwel een stuk kleiner.

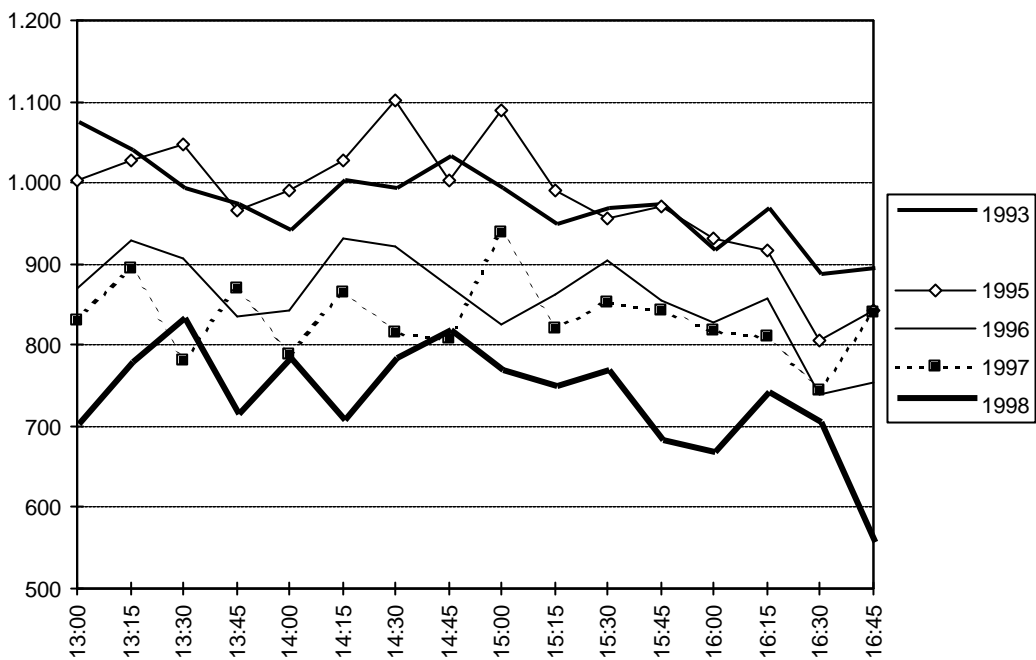
De sterke afname is zoals te verwachten vooral te vinden bij het aantal motorvoertuigen. Het aantal fietsers is niet afgenomen.



Grafiek 3-1: druktebeeld centrale telling 1995-1998 (1993= 100)

3.4.1 Donderdagmiddag

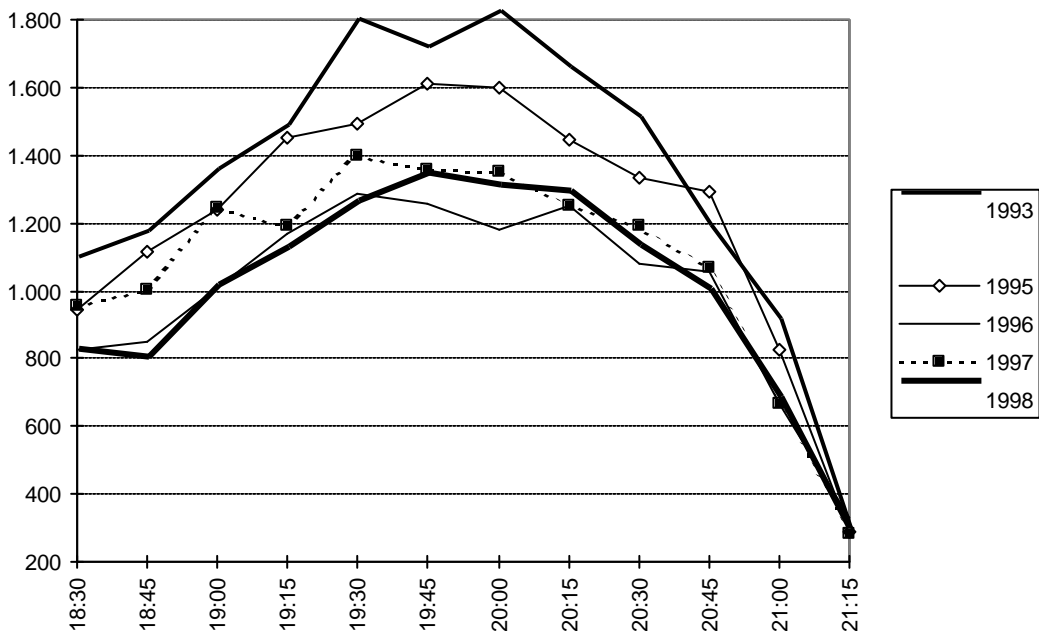
De drukte op de donderdagmiddag is over de gehele linie beduidend lager dan in 1993. Alleen in 1995 was het (iets) drukker dan in 1993. Sindsdien is het aantal bezoekers steeds verder afgenomen. Ten opzichte van 1996 gaat het hierbij om gemiddeld zo'n 500 voetgangers per uur. Grafiek 3-2 laat de ontwikkeling van de intensiteiten in het kernwinkelgebied op de donderdagmiddag zien (per kwartier).



Grafiek 3-2: centrale telling donderdagmiddag 1993-1998 per kwartier

3.4.2 Donderdagavond

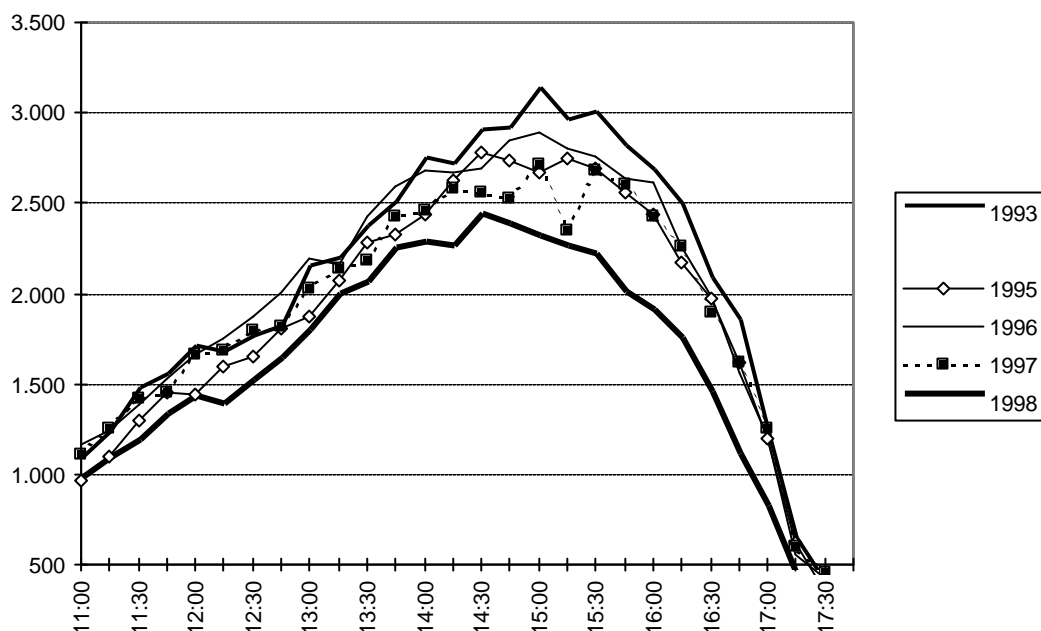
Sinds 1993 is de drukte op de koopavond jaarlijks afgenomen. Alleen in 1997 was er sprake van een licht herstel, maar dit heeft zich niet doorgezet. Zoals grafiek 3-3 laat zien is de drukte in 1998 vergelijkbaar met die in 1996.



Grafiek 3-3: centrale telling donderdagavond 1993-1998 per kwartier

3.4.3 Zaterdag

Zoals gezegd leek zich tot 1996 op de zaterdagen een herstel af te tekenen van het aantal voetgangers in het kernwinkelgebied. Dit herstel heeft zich echter niet doorgezet. Grafiek 3-4 laat zien dat de drukte in 1997 en 1998 is teruggelopen. De topdrukte is daarbij verschoven: in vergelijking tot 1996 een half uur eerder. En in tegenstelling tot voorgaande jaren lijkt het erop dat het centrum ook iets eerder leeg stroomt.

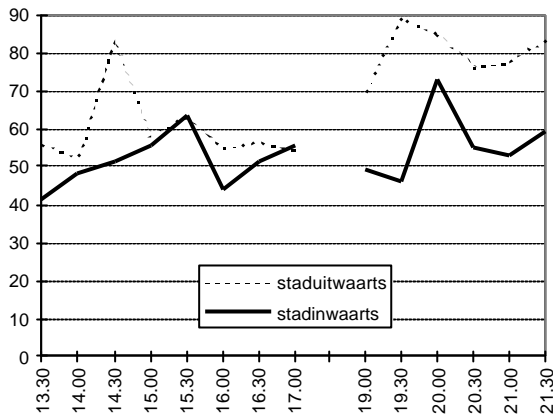


Grafiek 3-4: centrale telling zaterdag 1993-1998 per kwartier

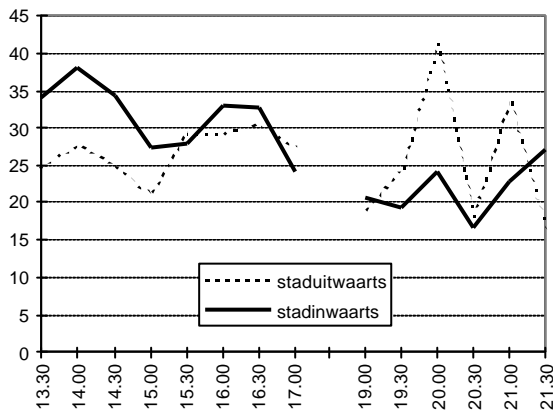
3.4.4 Overige telpunten

Net als in 1996 zijn er in 1998 ook op de Grotestraat en de Veerpoorttrappen tellingen verricht. Dit om een relatie te kunnen leggen met de Waalkade en enkele Centrum 2000 projecten. De onderstaande grafieken geven de intensiteiten per halfuur weer over de gehele telperiode.

De drukte op de Grotestraat en op de Veerpoorttrappen tijdens de zaterdagtelling werd in 1998 in grote mate beïnvloed door het feit dat op één van de teldagen sprake was van hoogwater, hetgeen extra mensen op de been brengt. Wordt deze zaterdag buiten beschouwing gelaten dan verandert het totaalbeeld nauwelijks: alleen zijn de aantallen passanten kleiner. Wel wordt dan zichtbaar dat het aantal passanten ten opzichte van 1996 gemiddeld afgenomen is.

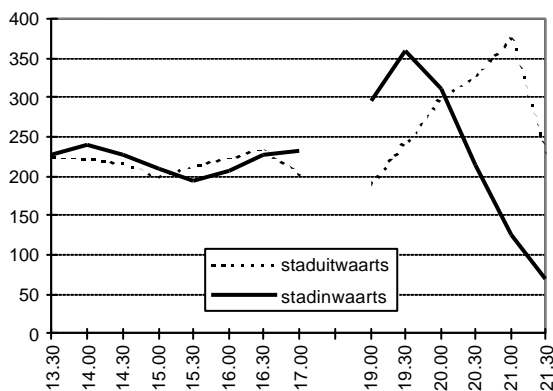


Grafiek 3-5: passanten Grotestraat op donderdag (L) en zaterdag (R) 1998



Grafiek 3-6: passanten Veerpoorttrappen op donderdag (L) en zaterdag (R) 1998

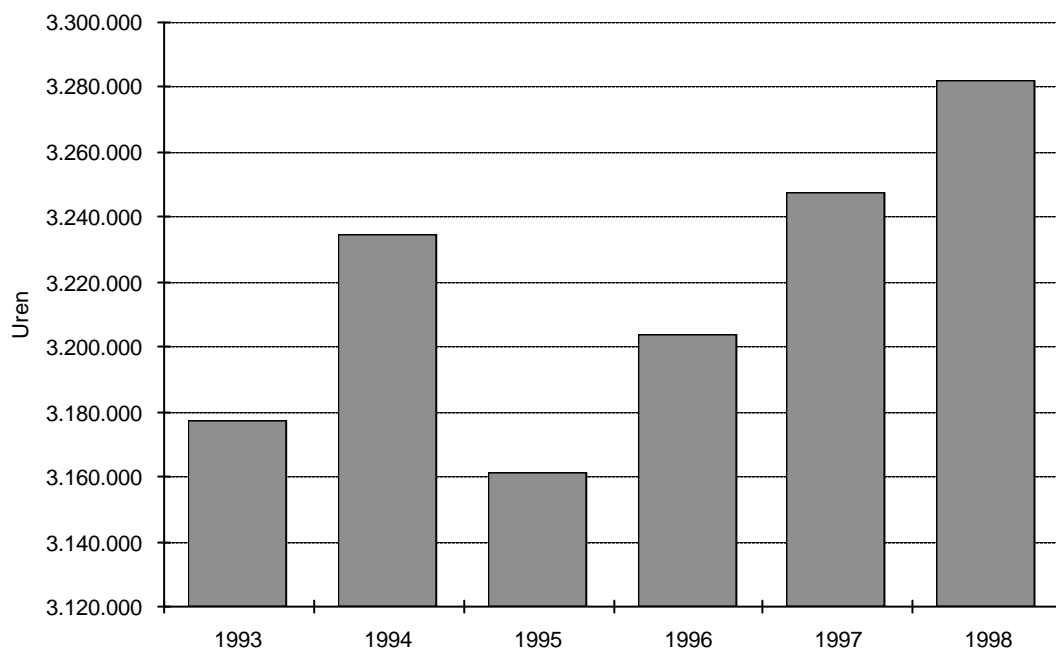
In 1998 zijn er ook op de Burchtstraat tellingen verricht. Opvallend hierbij is dat in 1996 de passantenstromen stadinwaarts en -uitwaarts zowel op de donderdag als op de zaterdag nagenoeg gelijk waren. In 1998 zijn deze wat betreft de donderdagavond en de zaterdagmiddag meer uit elkaar komen te liggen: de stroom passanten staduitwaarts is tegen sluitingstijd het grootst. Dit lijkt het gevolg van de openstelling van de nieuwe parkeergarage op het Kelfkensbos.



Grafiek 3-7: passanten Burchtstraat op donderdag (L) en zaterdag (R) 1998

3.5 Parkeerafzet

Door de omzetcijfers van de verschillende parkeerlocaties te delen door het daar geldende parkeertarief, ontstaat een indicatie van de afzet van parkeeruren in de binnenstad. Een indicatie, omdat er veel ruis is door vergunningen, illegaal parkeren, variaties in toezicht op naleving en apparatuur etc.



Grafiek 3-8: afzet parkeeruren in de binnenstad, 1993-1998

De afzet van parkeeruren vertoont in 1995 een tijdelijke afname. Dit als gevolg van een tariefsverhoging in 1994. Sindsdien laat de afzet van parkeeruren een stijgende lijn zien. Per jaar is de groei ongeveer 1,3%. De totale afzet ligt in 1998 ongeveer 3% hoger dan 1993. Ook de parkeerplaatsen buiten de singels laten een stijging in de afzet van parkeeruren zien.

De stijging van het aantal parkeeruren is opvallend, mede doordat de druktebeelden een afname van het aantal bezoekers laat zien. Geconcludeerd moet dan ook worden dat men in totaal vaker op een betaalde plaats parkeert. Dit als gevolg van gewinning en een strenger parkeerregime: in toenemende mate geldt dat buiten de singels, nabij de binnenstad een parkeervergunning nodig is.

De toename van het betaald parkeren blijkt ook uit de passantenenquête (zie ook hoofdstuk 5). Want het aantal mensen dat stelt hun auto gratis te hebben geparkeerd is ten opzichte van 1996 duidelijk afgenomen. In 1996 was dit bijna eenderde (32%) van de bezoekers terwijl dat in 1998 een kwart (24%) is.

Situatieschets: Aspecten ten aanzien van het parkeren

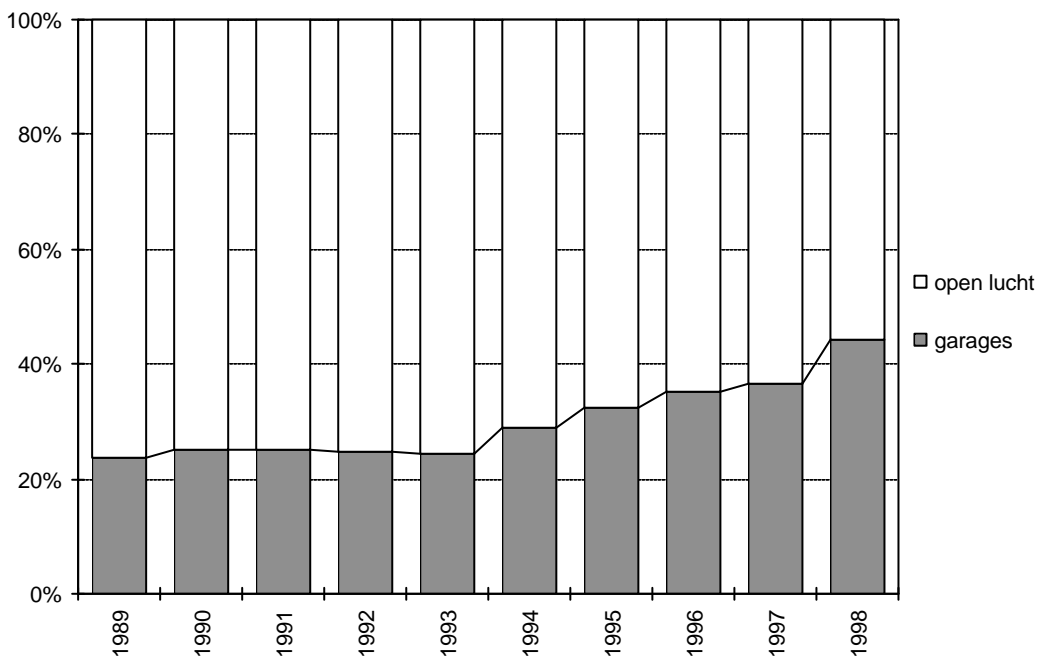
Parkeervelden:
Sinds November 1996 kan er niet meer geparkeerd worden op het Kelfkensbos. Vanaf dat moment wordt een start gemaakt met de bouw van de parkeergarage.
Vanaf April 1998 kan er ook op het bij parkeerders populaire Mariënborgplein niet meer geparkeerd worden omdat begonnen wordt aan de reconstructie van het plein.
Ter compensatie van het verdwijnen van deze velden kon men in 1998 langs de Voerweg parkeren (jan-sept.).

Parkeergarages:
Sinds Juli 1998 is de garage op het Kelfkensbos in gebruik.

Molenpoortdak:
Voor de parkeerplaats Molenpoortdak geldt dat eerst de oprit naar het dak verplaatst naar de achterzijde. Dit om de Molenstraat te kunnen herinrichten. Later is de aanrijroute opnieuw veranderd door het omdraaien van de rijrichting. Door deze maatregel kan de 'vindbaarheid' van het Molenpoortdak opnieuw zijn bemoeilijkt.

Straat buiten singels:
Voor de straten buiten de singels geldt dat het gebied waar betaald moet worden of waar men een vergunning nodig heeft zich steeds verder uitbreidt.

Voor wat betreft de locatiekeuze is een ontwikkeling richting de parkeergarages zichtbaar; de parkeerafzet in de garages neemt verhoudingsgewijs steeds verder toe. Hierbij geldt dat het niet alleen het gevolg is van de in 1994 groter gemaakte verschillen in prijs tussen het parkeren in de openlucht en in garages. Het parkeren in de openlucht is simpelweg moeilijker geworden door het verdwijnen van een tweetal parkeervelden. Tegelijkertijd is het aanbod aan plaatsen in een garage toegenomen door de opening van de garage op het Kelfkensbos.



Grafiek 3-9: verhouding afzet parkeeruren openlucht en in garages

4 Algemene schets van het binnenstadbezoek

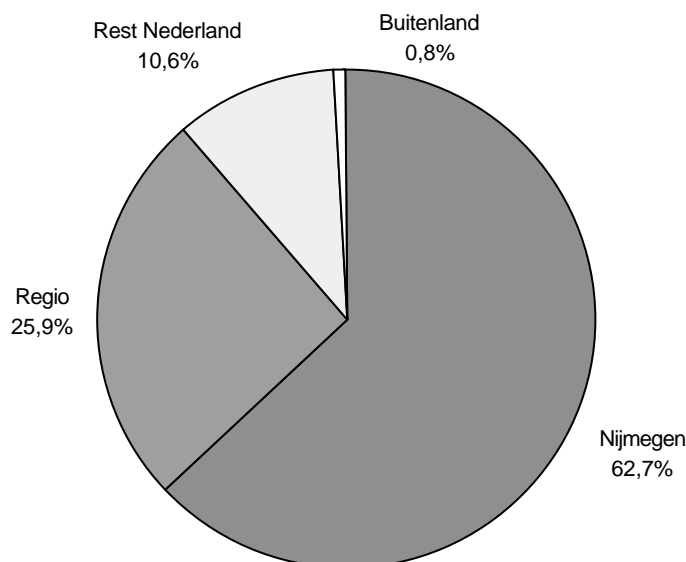
4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk presenteren we de resultaten van de passantenenquête 1998. Waarom komen zij naar de binnenstad, hoe vaak en met welk vervoermiddel, en welke plekken bezoeken ze tijdens hun verblijf. Voor wat betreft het winkelend publiek kijken we hoe lang zij gemiddeld in de stad verblijven en hoeveel zij besteden.

We sluiten af met een waardering van de binnenstad. Hierbij vergelijken we het oordeel van de consument met de scores van 1996 en met het oordeel van bezoekers van de binnenstad van Arnhem. Ook kunnen we in 1998 het oordeel van de consument vergelijken met de waardering van aspecten van de binnenstad door de binnenstadondernemers.

4.2 Herkomst

De herkomst van de bezoekers aan de Nijmeegse binnenstad is anno 1998 vergelijkbaar met die uit 1996. Het aandeel bezoekers uit de regio en ook het aantal buitenlanders ligt in 1998 iets hoger; het aandeel bezoekers uit eigen stad, maar ook uit de rest van Nederland is iets gezakt. De verschillen zijn evenwel niet groot.



Grafiek 4-1: herkomst bezoekers Nijmeegse binnenstad in 1998

De verschillen ten opzichte van 1996 worden wel iets groter indien uitgegaan wordt van de gebiedsindeling anno 1996. Met andere woorden; indien de bezoekers uit Lent in 1998 tot de regio worden gerekend stijgt het aandeel mensen uit de regio tot bijna 28%.

Uitgesplitst naar deelgebied zien we in de stad Nijmegen nagenoeg een zelfde beeld als in 1993: de in 1996 geconstateerde stijging van het aandeel bezoekers uit Oost is anno 1998 weer tenietgedaan. Opvallend is verder dat het aandeel bezoekers uit Lindenholt nog steeds laag blijft; ten opzichte van 1996 is het aandeel evenwel licht gestegen.

Voor de bezoekers uit de regio geldt dat het aandeel bezoekers uit Heumen in vergelijking tot 1996 sterk is gestegen. Het aandeel bezoekers uit Ubbergen laat een sterke terugval zien. Het aandeel bezoekers uit Elst is, net als in 1996 nog steeds erg klein.

	1993		1996		1998 ⁴		1998 ⁴	
Nijmegen totaal ⁵	59%	100%	64%	100%	61%	100%	63%	100%
Nijmegen Oost		47%		55%		47%		46%
Nijmegen Zuid		23%		21%		23%		22%
Nijmegen West		16%		15%		17%		17%
Dukenburg		8%		7%		8%		8%
Lindholt		6%		3%		4%		4%
Waalsprong								2%
Regio totaal	27%	100%	24%	100%	28%	100%	26%	100%
Lent		3%		3%		6%		
Elst		6%		2%		1%		1%
Millingen		7%		5%		4%		5%
Ubbergen		10%		12%		7%		8%
Groesbeek		9%		13%		12%		12%
Heumen		9%		11%		17%		18%
Wijchen		13%		9%		11%		12%
Beuningen		13%		17%		12%		13%
Overig Regio		29%		29%		30%		32%
Overig Nederland	13%		11%		10%		11%	
Buitenland	1%		0%		1%		1%	

Tabel 4-1: Herkomst binnenstadbezoekers; ontwikkeling in tijd

4.3 Bezoekdoel

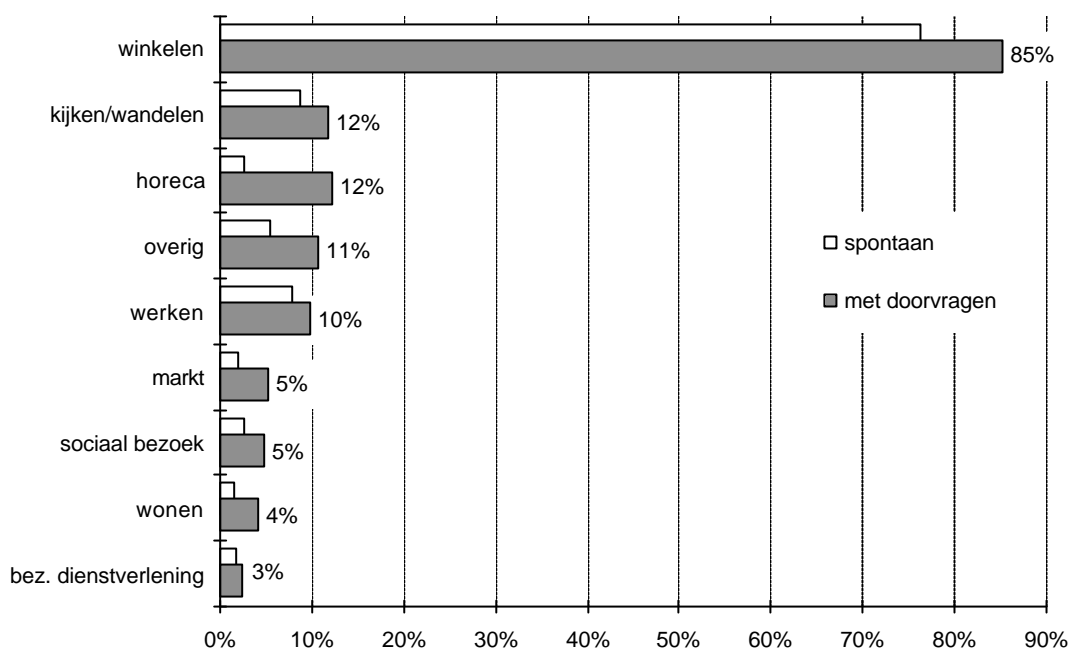
De bezoekers van de binnenstad zijn gevraagd naar de voornaamste reden van hun bezoek. Vervolgens is (door)gevraagd of zij het bezoek combineren met iets anders.

Zoals verwacht mag worden is de voornaamste reden voor een bezoek aan de binnenstad het winkelen. Ruim driekwart van de bezoekers (76%) noemde het winkelen spontaan als één van de redenen van hun bezoek. Het recreatief verblijf in de binnenstad, het kijken/wandelen scoort ook erg goed en staat op de 2^e plaats.

Zoals uit grafiek 4-2 blijkt heeft het doorvragen naar nevendoele van het bezoek aan de binnenstad een hogere score per genoemd doel tot gevolg.

Het winkelen is voor 85% van de bezoekers één van de redenen om de binnenstad te bezoeken. Het percentage is vergelijkbaar met dat in 1996 (84%). En net als in 1996 scoort een bezoek aan de horeca aanzienlijk hoger na doorvragen; het blijkt na het winkelen samen met het kijken/ wandelen het meest genoemde doel. Toch moet ook gesteld worden dat het aantal keer dat de horeca als bezoekdoel genoemd werd in 1998 aanzienlijk lager ligt dan in 1996: 19% tegenover 12% nu. De andere genoemde bezoekdoelen scoren nagenoeg hetzelfde als in 1996.

⁵ Sinds 1998 behoort Lent tot de gemeente Nijmegen: In de eerste kolom over 1998 is Lent nog bij de regio gerekend; in de laatste kolom wordt Lent tot de Waalsprong gerekend, de feitelijke huidige situatie.

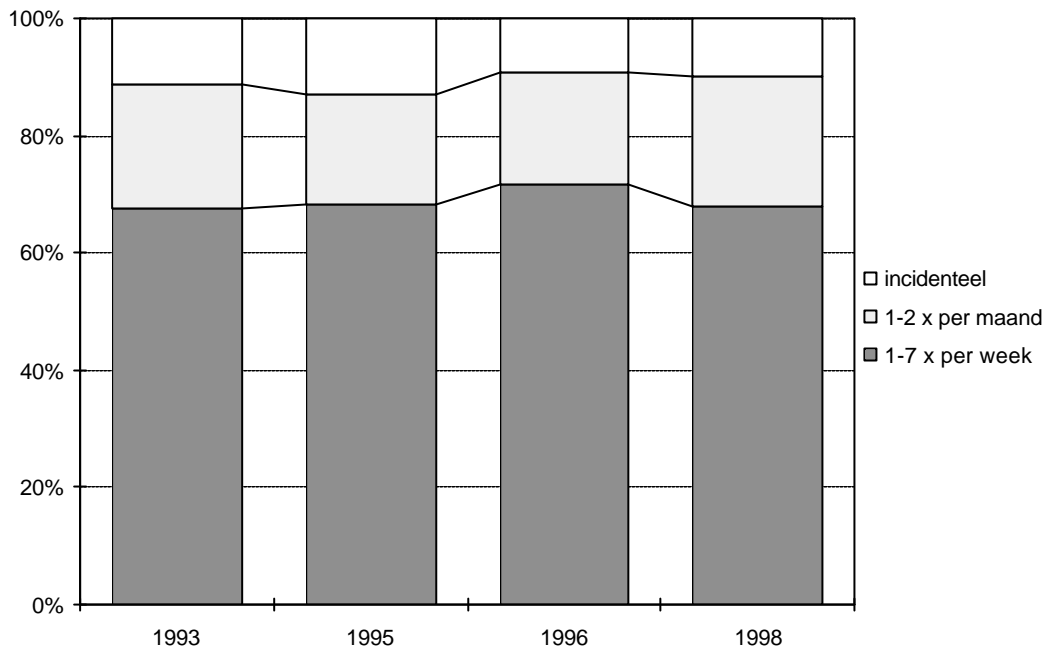


Grafiek 4-2: bezoekdoelen; spontaan en na doorvragen genoemd
N.B. het totaal is meer dan 100% doordat men meerdere antwoorden mocht geven

4.4 Bezoekfrequentie

In 1996 lag de bezoekfrequentie hoger dan de jaren daarvoor. De toename werd toen toegeschreven aan een hoger aandeel bezoekers uit de eigen stad (ofwel een teruglopend aandeel bezoekers uit verder weg gelegen plaatsen). De bezoekfrequentie van mensen uit Nijmegen zelf is over het algemeen hoger dan die van mensen buiten de stad; de bezoekfrequentie neemt af naarmate men van verder weg komt.

Anno 1998 is het aandeel bezoekers uit de regio weer wat groter waardoor ook een daling van de totale bezoekfrequentie zichtbaar wordt: het aandeel mensen dat de binnenstad minimaal één keer per week bezoekt is vergelijkbaar met het aandeel in 1993 en 1995. Het aandeel mensen dat de binnenstad één of twee keer per maand bezoekt is gestegen.



Grafiek 4-3: bezoekfrequentie 1993-1998

Uitgesplitst naar herkomst wordt zichtbaar dat de terugloop van de bezoekfrequentie niet voor alle gebieden even groot is. Sterker nog, voor sommige gebieden is er in vergelijking tot 1996 zelfs sprake van een hogere bezoekfrequentie. Zo geldt voor Nijmegen dat mensen uit Dukenburg en Lindenholt iets vaker de binnenstad bezoeken. Mogelijkerwijs trok het pas verbouwde winkelcentrum Dukenburg in 1996 (tijdelijk) extra mensen. De bezoekfrequentie is het sterkst teruggelopen voor Zuid en West.

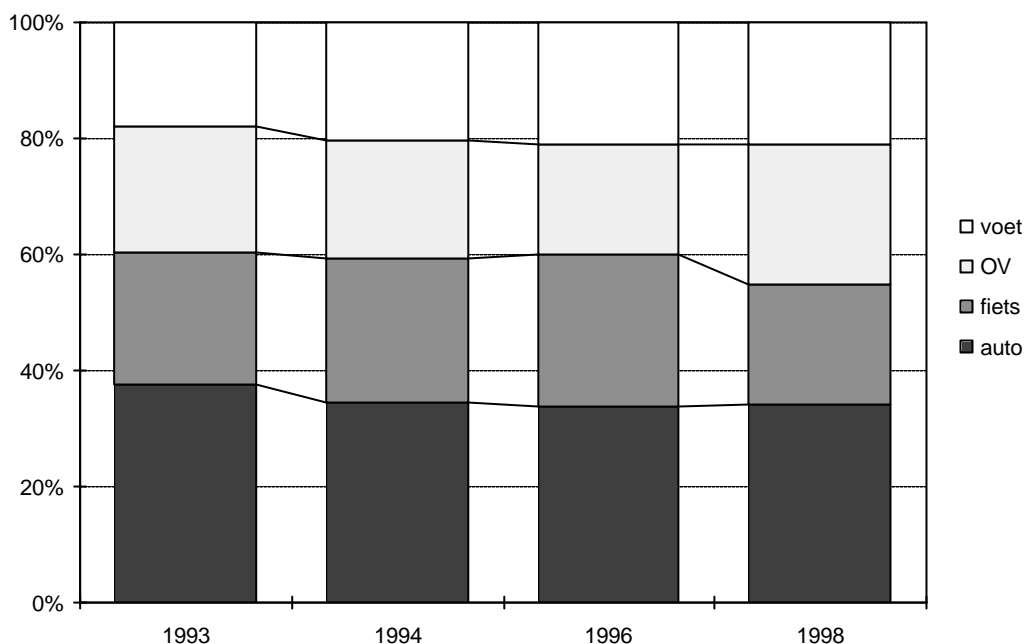
Wat bezoekers uit de regio betreft valt op dat ook mensen uit het gebied ten noorden van de stad relatief vaker naar de stad komen. Absoluut gezien gaat het echter om kleine aantallen waardoor de cijfers sterker kunnen schommelen.

4.5 Vervoermiddel

De auto is nog steeds het meest gebruikte vervoermiddel bij een bezoek aan de binnenstad. Het gebruik ervan is de laatste jaren stabiel gebleven; het percentage is sinds 1994 blijven hangen op 32%.

Het gebruik van de fiets laat een afname zien, ten gunste van het openbaar vervoer. Traditioneel is het gebruik van de fiets sterk fluctuerend, afhankelijk van het weer. De enquêtedagen 29 en 31 oktober vielen in een periode met zeer veel regen (110 mm in één week tegen normaal 80mm in de maand). Op die dagen zien we het fietsaandeel zakken naar 15 à 16%. De overige dagen laten uitslagen zien die niet wezenlijk afwijken van 1996 (23 tot 24 % tegen 25% in 1996 en 23% in de jaren 1993 en 1994)

Evenals de automobilisten is het aandeel bezoekers dat te voet naar de binnenstad komt ook nagenoeg gelijk gebleven tussen 1996 en 1998.



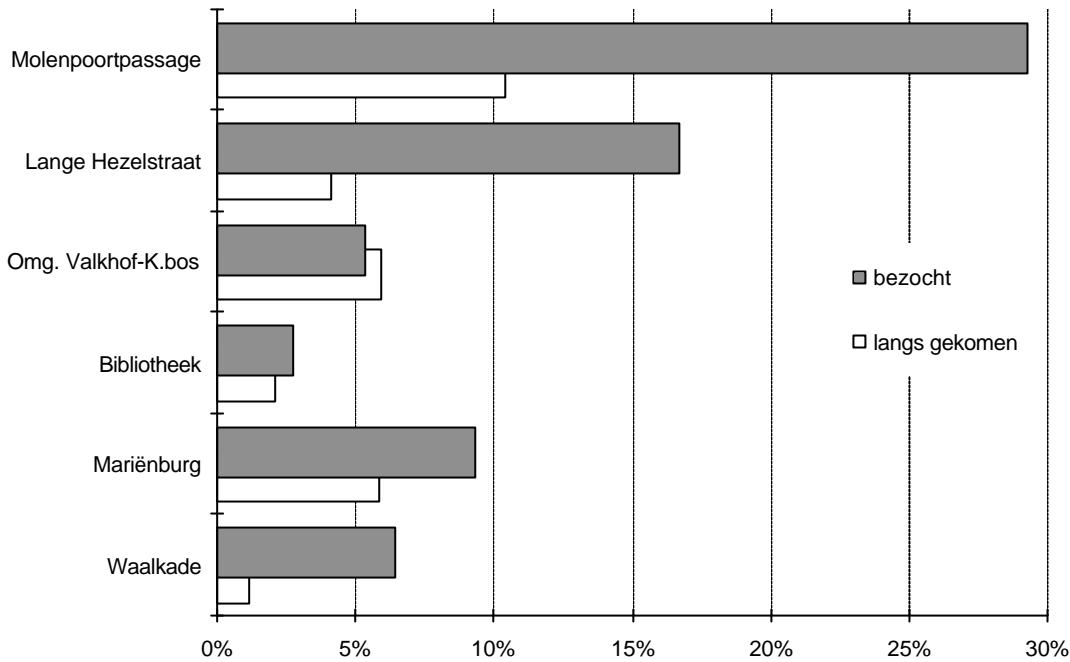
Grafiek 4-4: vervoermiddelgebruik bij bezoek binnenstad

4.6 Routekeuze

Om een idee te krijgen van de routes die men loopt is gevraagd welke plaatsen in de binnenstad men bezocht heeft. Dit naast de centrale winkelstraten; Augustijnenstraat, Broerstraat, Plein 1944 en de Grote Markt. Zoals ook in 1996 bleek is de Molenpoortpassage het sterkst betrokken bij de centrale winkelstraten, gevolgd door de Lange Hezelstraat.

De omgeving van het Valkhof/ Kelfkensbos is een plek waar mensen wel langs komen maar die (nog) niet zo vaak bezocht wordt. Voor de Waalkade geldt dat deze niet zonder meer in de looproute van het winkelend publiek wordt opgenomen. Hier zal men over het algemeen doelbewust naar toe gaan.

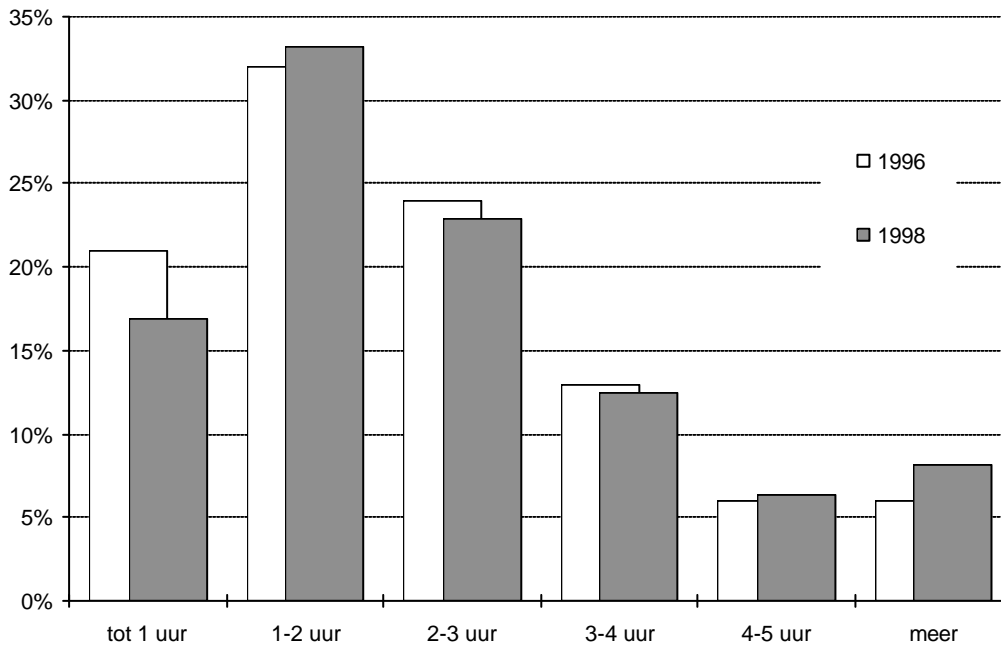
De routekeuze vergelijken wordt eigenlijk pas echt interessant na de opening van het Mariënborgproject. Op het moment van meten in 1998 was sprake van een overgangssituatie waarin sommige vergelijkingen met 1996 moeilijk zijn (het inmiddels gesloten Museum de Commanderie met het nog niet geopende Valkhofmuseum, de sloop op het Mariënborg waardoor belangrijke bezoekdoelen zijn verplaatst en de doorgang moeilijk is). Van de zes bezoekdoelen buiten de centrale winkelstraten die in beide meetjaren gevraagd zijn, worden er in 1998 twee een fractie meer bezocht (de Waalkade - met enkele dagen hoog water - en het Valkhof/Kelfkensbos met de nieuwe parkeergarage). De overige doelen worden minder bezocht in combinatie met een bezoek aan het centrale winkelgebied.



Grafiek 4-5: naast centrale winkelstraten bezochte plekken

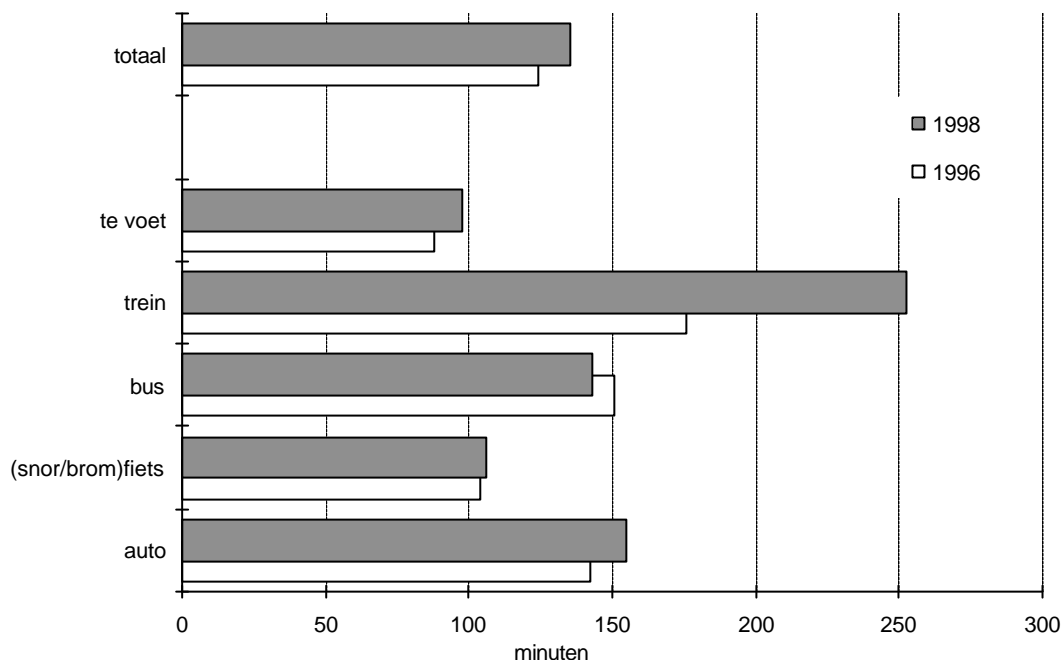
4.7 Verblifsduur

De gemiddelde verblifsduur van het winkelend publiek is langer dan in 1996; zo'n twee uur en een kwartier tegen twee uur in 1996. Het grootste deel van de winkelende bezoekers verblijft één tot twee uur in de binnenstad. Deze groep is in vergelijking tot 1996 iets groter geworden; de groep die voor minder dan een uur naar de binnenstad komen is kleiner geworden. Dit laatste hangt samen met de afname van het aandeel dat met de fiets naar de binnenstad komt; fietsers hebben over het algemeen een korte verblifsduur.



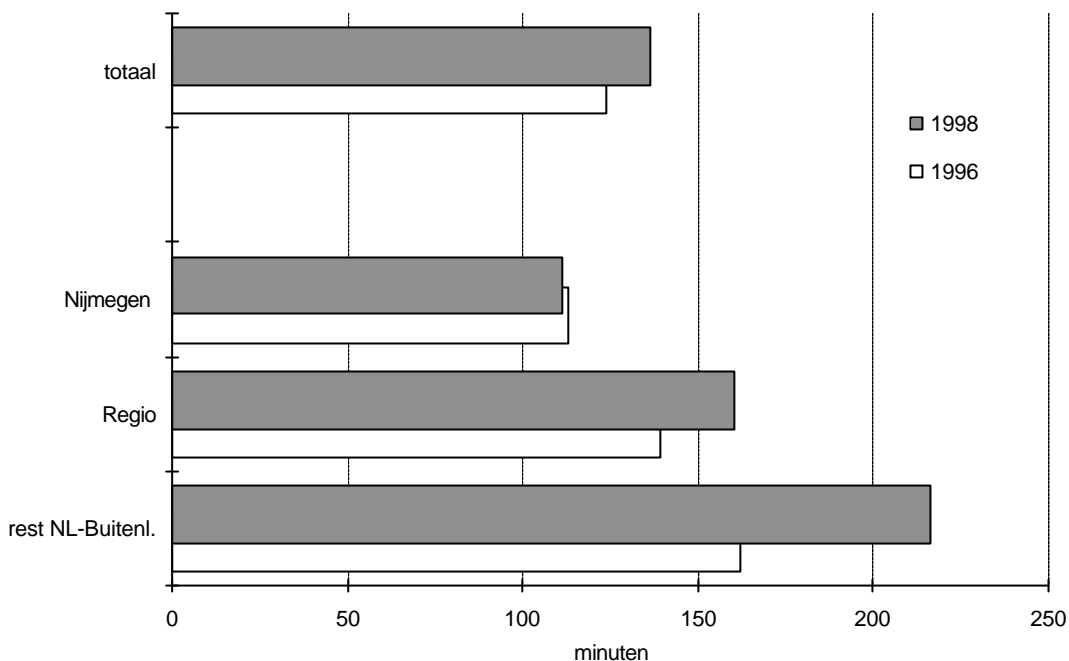
Grafiek 4-6: verblifsduur bezoekers waarvan winkelen het hoofd- of nevendoel van bezoek is

Naar vervoerswijze beschouwd, blijkt de verblijfsduur van het winkelend publiek over de gehele linie te zijn gestegen. Alleen bezoekers die met de bus naar het centrum zijn gekomen verblijven in vergelijking tot 1996 iets korter in de binnenstad. De grootste stijging van de verblijfsduur betreft de groep die met de trein is gekomen: deze verblijft in 1998 beduidend langer in de binnenstad.



Grafiek 4-7: verblijfsduur winkelend publiek naar vervoerswijze

Kijken we naar de herkomst van het winkelend publiek dan blijkt de gemiddelde verblijfsduur van mensen uit Nijmegen zelf nauwelijks te zijn gewijzigd. Bezoekers van buiten Nijmegen verblijven gemiddeld langer in de stad.

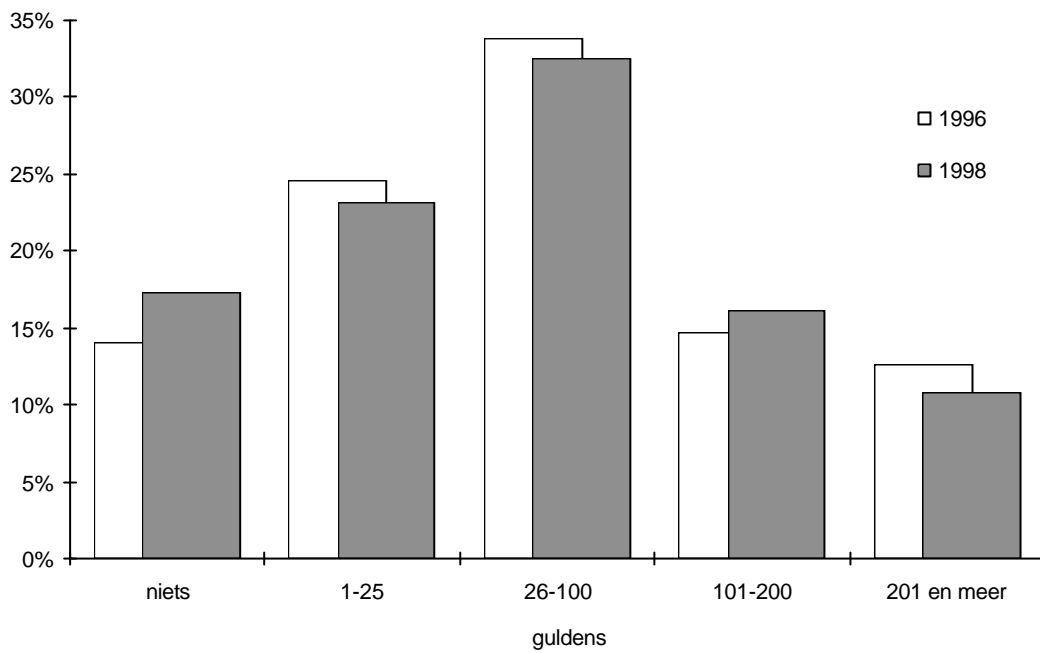


Grafiek 4-8: verblijfsduur winkelend publiek naar herkomst

4.8 Bestedingen

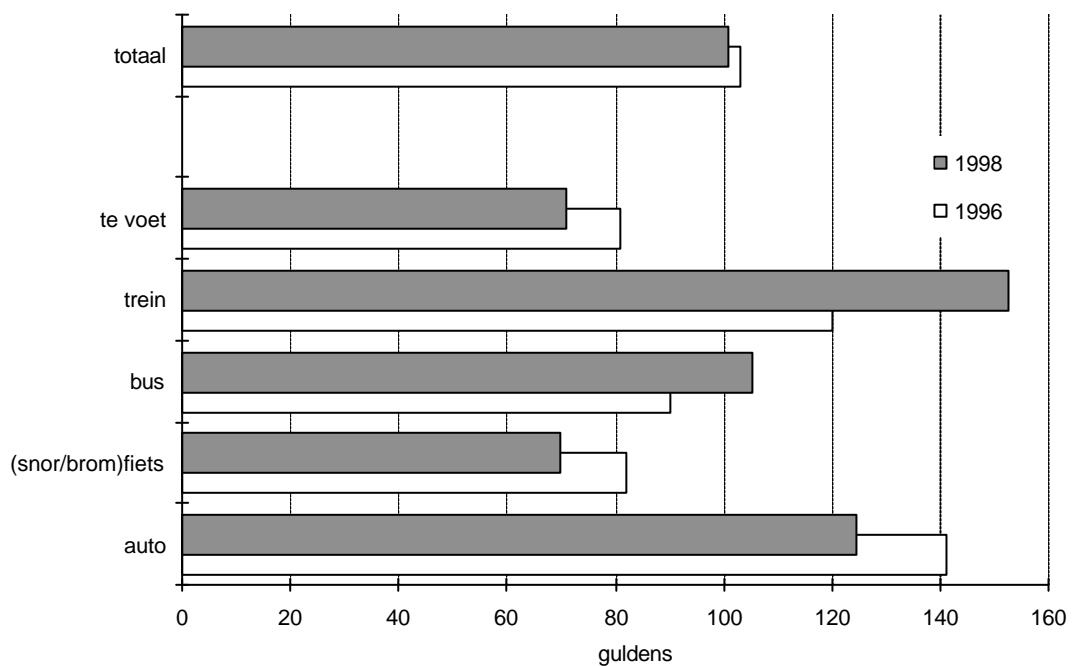
In deze paragraaf wordt gekeken naar de bestedingen van degene die de binnenstad bezoeken met winkelen als hoofd- of nevendoel. Van deze groep bezoekers geeft een deel helemaal niets uit (17%). De grootste groep geeft tussen de f 25,- en f 100,- uit (32%). In totaal geeft de winkelende bezoeker gemiddeld f 88,- uit. Worden de mensen die niets uitgeven buiten beschouwing gelaten, dan is de besteding gemiddeld f 101,-. In 1996 werd gemiddeld f 103,- uitgegeven. Rekening houdend met marges rond deze steekproefuitkomsten kan echter niet van een verschil worden gesproken.

De verdeling over de klassen laat slechts kleine verschuivingen zien. Uit grafiek 4-9 blijkt dat de groep niet-besteders is toegenomen als ook de groep die tussen de f 100,- en f 200,- uitgeeft. De andere groepen zijn ten opzichte van 1996 iets kleiner geworden.



Grafiek 4-9: bestedingen winkelend publiek naar grootteklasse

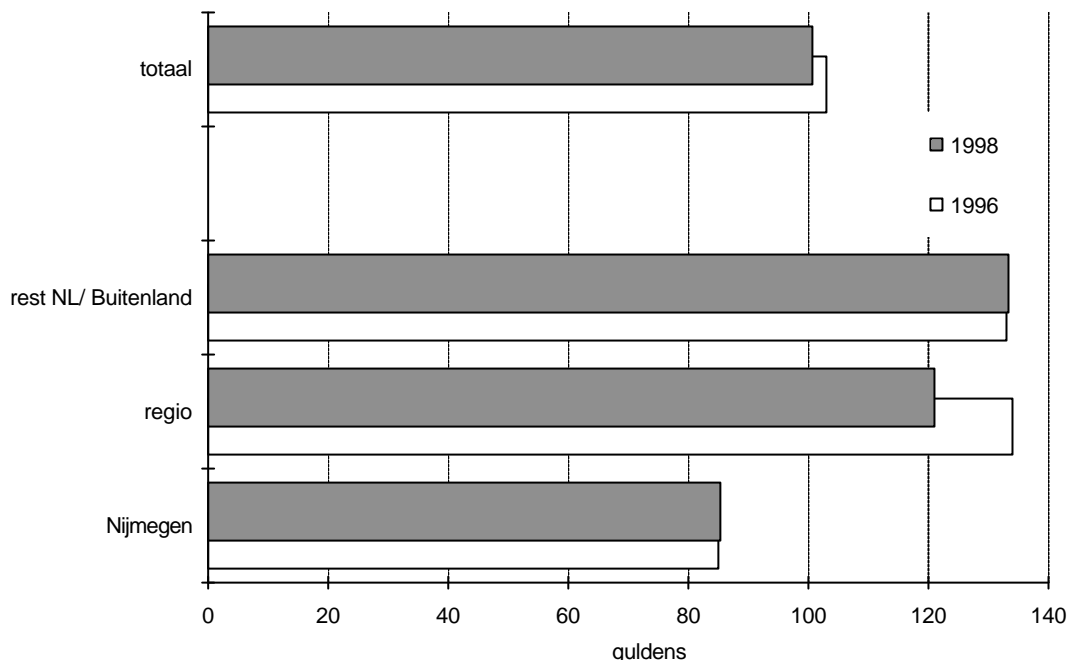
Het zijn vooral mensen die per trein of per auto naar de binnenstad komen die gemiddeld veel uitgeven. Zij hebben over het algemeen een lagere bezoekfrequentie en wat langere verblijfsduur.



Grafiek 4-10: gemiddelde besteding winkelend publiek naar vervoerswijze

Naar herkomst van de winkelende bezoeker bekeken blijken vooral degenen die van verderaf komen gemiddeld meer uit te geven. Winkelende bezoekers van buiten de regio of het buitenland geven gemiddeld *f*

133,- uit. Winkelend publiek uit de regio geeft gemiddeld zo'n f 121,- uit. Voor hen geldt dat de gemiddelde besteding ten opzichte van 1996 lager is; deze was f 134,-. De bezoekers uit Nijmegen geven gemiddeld f 85,- uit. Hun bestedingen zijn ten opzichte van 1996 hetzelfde gebleven.



Grafiek 4-11: gemiddelde besteding winkelend publiek naar herkomst

4.8.1 Bestedingen naar branche

Bijna een kwart (24%) van het winkelend publiek koopt bij hun bezoek aan de binnenstad iets in de categorie dagelijkse artikelen (voeding- en genotsmiddelen en drogisterijartikelen). Zoals verwacht mag worden zijn het vooral mensen uit Nijmegen en in iets mindere mate uit de regio die uitgaven doen aan dagelijkse artikelen. Gemiddeld geeft het winkelend publiek zo'n f 6,- uit aan dagelijkse goederen; wordt alleen gekeken naar de bezoekers die iets besteden dan is dat bedrag zo'n f 24,-.

Dagelijkse artikelen	besteders	bestede som	tot. gemiddeld
Nijmegen	27%	f 26,33	f 7,00
Regio	23%	f 28,88	f 5,90
rest NL-Buitenland	14%	f 16,57	f 2,37
Totaal	24%	f 23,98	f 6,11

Tabel 4-2: bestedingen winkelend publiek aan dagelijkse artikelen 1998

Geldt voor de dagelijkse artikelen dat van hoe verder weg men komt, des te kleiner het aandeel besteders wordt, voor de modeartikelen geldt het omgekeerde. Het verschil in aandeel besteders is evenwel niet groot. Gemiddeld genomen besteden mensen uit Nijmegen rond de f 29,-. Overige bezoekers geven gemiddeld zo'n f 44,- uit.

Modeartikelen	besteders	bestede som	tot. gemiddeld
Nijmegen	27%	f 108,60	f 29,07
Regio	30%	f 147,91	f 44,37
rest NL-Buitenland	33%	f 136,07	f 44,56
Totaal	29%	f 122,33	f 34,87

Tabel 4-3: bestedingen winkelend publiek aan modeartikelen 1998

Ook voor de overige artikelen geldt dat iets meer dan een kwart van het winkelend publiek hier iets aan uitgeeft. Zij die iets uitgeven, besteden gemiddeld zo'n f 45,-. Worden ook de niet-besteders in ogenschouw genomen, dan komt het gemiddeld besteed bedrag op zo'n f 12,-.

Overige artikelen	besteders	bestede som	tot. gemiddeld
Nijmegen	27%	f 40,94	f 10,95
Regio	30%	f 48,12	f 14,62
rest NL-Buitenland	20%	f 59,31	f 11,77
Totaal	27%	f 45,53	f 12,29

Tabel 4-4: bestedingen winkelend publiek aan overige artikelen 1998

Eenvijfde van het winkelend publiek (21%) geeft naast het winkelen ook geld uit in de horeca. De mensen van buiten de stad doen dat vaker dan Nijmegenaren. De besteders in de horeca die van buiten de regio komen geven ook veel meer uit.

Horeca	besteders	bestede som	tot. gemiddeld
Nijmegen	16%	f 15,40	f 2,42
Regio	30%	f 13,31	f 4,01
rest NL-Buitenland	28%	f 23,48	f 6,48
Totaal	21%	f 15,86	f 3,34

Tabel 4-5: bestedingen winkelend publiek in horeca 1998

Het aantal mensen dat iets op de markt koopt is relatief klein. De lage score wordt uiteraard ook veroorzaakt doordat in het onderzoek alleen op donderdagen en zaterdag is gepeild. Hierdoor wordt niet het bezoek op de grote maandagmarkt gemeten, maar alleen het bezoek op de kleinere en breder gebrancheerde zaterdagmarkt. Omdat het aantal besteders absoluut gezien klein is, zijn de cijfers slechts indicatief.

In totaal koopt 14% van de zaterdagse bezoekers uit Nijmegen iets op de markt. Ze besteden daarbij gemiddeld zo'n f16,70. De bezoekers uit de regio geven iets minder vaak iets uit op de markt. Zij die dat wel doen besteden evenwel gemiddeld iets meer uit dat de bezoekers uit Nijmegen, namelijk gemiddeld f19,30. Ook mensen van buiten de regio geven niet vaak iets uit op de markt. Die paar die dat wel doen geven echter wel gemiddeld een flink bedrag uit, dat overigens gezien het lage aantal enquêtes alleen indicatief is.

Markt	besteders	bestede som	tot. gemiddeld
Nijmegen	14%	f 16,70	f 2,30
Regio	10%	f 19,30	f 2,00
rest NL-Buitenland	9%	*f 45,25	*f 3,90
Totaal	13%	f 19,50	f 2,50

Tabel 4-6: bestedingen winkelend publiek op de markt 1998

(* weinig enquêtes: geen hard cijfer)

4.8.2 bestedingen vergeleken met 1996

Worden de bestedingen per branche vergeleken met de bestedingen in 1996, dan valt op dat veel meer bezoekers hun aankopen hebben kunnen of willen splitsen naar artikelgroep. In 1996 gold voor 16% van de bestedingen dat geen uitsplitsing mogelijk was, nu is dat slechts bij 3% het geval.

Branche	besteders 1996	besteders 1998	verschil
Dagelijkse artikelen	18%	24%	+ 6%
Modeartikelen	17%	28%	+ 11%
Overige artikelen	27%	27%	0%
Horecabestedingen	15%	21%	+ 6%
Marktbestedingen	10%	13%	- 2%

Tabel 4-7: aantal besteders 1996-1998 vergeleken

Qua uitgaven van het winkelend publiek is het beeld anders. In vergelijking tot 1996 geeft men namelijk gemiddeld iets minder uit. Alleen de bestedingen in de horeca en op de markt zijn gemiddeld toegenomen. Voor de markt geldt dat deze sterk zijn gestegen; absoluut gaat het echter om kleine aantallen besteders, waardoor het cijfer voorzichtig moet worden gehanteerd.

Branche	besteed 1996	besteed 1998	verschil
Dagelijkse artikelen	f 32,48	f 25,51	- f 6,97
Modeartikelen	f 125,65	f 122,33	- f 3,32
Overige artikelen	f 56,65	f 45,53	- f 11,12
Horecabestedingen	f 12,40	f 15,86	+ f 3,46
Marktbestedingen	f 11,35	f 19,50	+ f 8,15

Tabel 4-8: gemiddelde bestedingen in 1996 en 1998 vergeleken

Binnen de bestedingen valt tussen 1996 en 1998 wel een verschuiving te zien. In 1998 wordt relatief meer uitgegeven aan kleding en schoeisel (65% van de winkelbestedingen tegen 50% in 1996). Dit gaat in beperkte mate ten koste van de dagelijkse artikelen (food- en drogisterij: 14% in 1996 12% in 1998) en wat meer ten koste van de overige artikelen (van 36% naar 23%). Dit is een gunstige ontwikkeling. Kleding en schoeisel artikelen van een hogere "orde" dan de overige groepen en vormen ook het kernassortiment van de binnenstad (vergelijkend winkelen).

4.9 Kwalitatief oordeel over de binnenstad

4.9.1 Oordeel bezoekers over de binnenstad Nijmegen

Om een beeld te krijgen van hoe de bezoekers de binnenstad ervaren, is gevraagd een oordeel te geven over verschillende aspecten ervan.

Het algemeen oordeel over de binnenstad van Nijmegen is positiever dan in 1996; toen kreeg Nijmegen een 6,8 nu is dat gemiddeld een 7,1! Ook nu vormt het aanbod van de horeca een uitschieter aan de positieve kant (7,5). Dit is overigens het enige aspect van de binnenstad dat *niet* in waardering is gestegen; alle andere aspecten scoren in vergelijking met 1996 iets hoger.

Opvallend is dat de netheid van de binnenstad het meest sterk in waardering is gestegen (+ 0,4). De inrichting van de binnenstad scoort zowel in 1996 als in 1998 t.o.v. de andere aspecten het laagst. Maar de score is in 1998 na netheid het sterkst verbeterd.

Situatie op moment van enquêteren:

Op het moment van enquêteren zijn de eerste veranderingen van de binnenstad zichtbaar:
De Broerstraat en Molenstraat zijn opnieuw bestraat en tegelijkertijd ook opnieuw ingericht;
Men is druk bezig met de herinrichting van de Bisschop Hamerstraat en de Ziekerstraat;
Het politiebureau in de Stieltjesstraat is begin 1998 opgeleverd;
De parkeergarage Kelfkensbos is sinds juli 1998 opengesteld;
Het nieuwe gebouw van de Rabobank is bijna gereed;
Het gebouw van de Sociale Dienst is gesloopt en van het oude politiebureau staat alleen nog het karkas

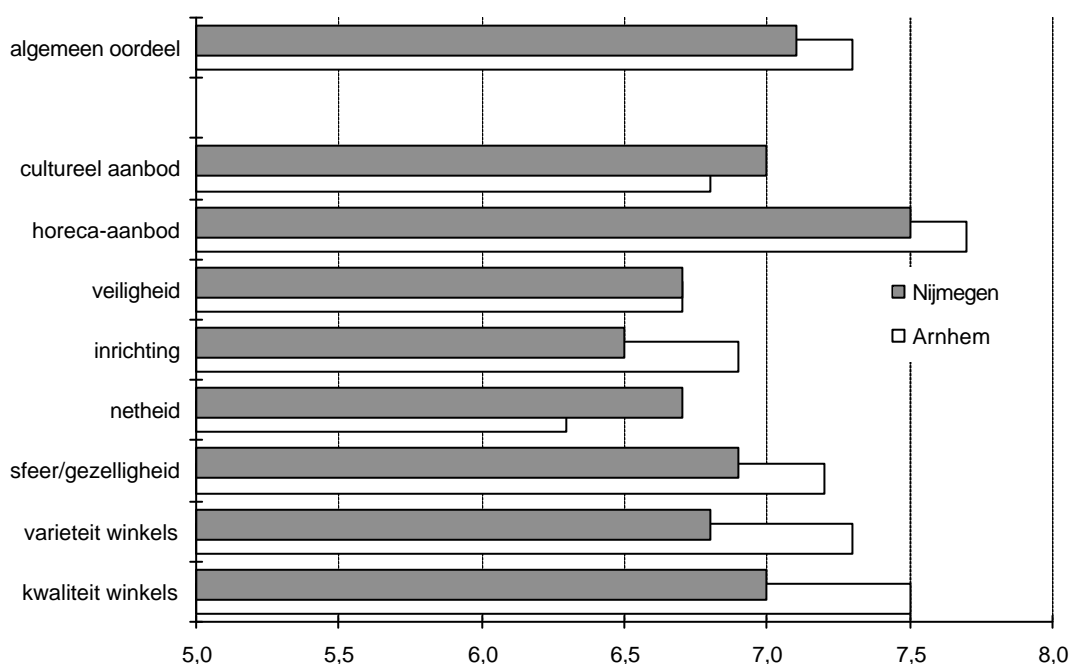
4.9.2 Oordeel over de binnenstad vergeleken met Arnhem

In Arnhem zijn dezelfde vragen gesteld als in Nijmegen. Hierdoor is het mogelijk de kwalitatieve beoordelingen met elkaar te vergelijken.

Voor Arnhem geldt dat geen enkel aspect beter wordt beoordeeld dan in 1996. Vijf van de acht aspecten scoren zelfs lager dan in 1996. De andere drie (kwaliteit en variëteit van winkels en cultureel aanbod) hebben een zelfde beoordeling als in 1996 gekregen.

Aspect	Nijmegen			Arnhem		
	1996	1998	Vershil '96 -'98	1996	1998	Vershil '96 -'98
Algemeen oordeel	6,9	7,1	+ 0,2	7,4	7,3	- 0,1
Cultureel aanbod	6,8	7,0	+ 0,2	6,8	6,8	0,0
horeca-aanbod	7,5	7,5	0,0	7,9	7,7	- 0,2
Veiligheid	6,6	6,7	+ 0,1	6,9	6,7	- 0,2
Inrichting	6,2	6,5	+ 0,3	7,1	6,9	- 0,2
Netheid	6,3	6,7	+ 0,4	6,5	6,3	- 0,2
sfeer/gezelligheid	6,8	6,9	+ 0,1	7,4	7,2	- 0,2
Variëteit winkels	6,7	6,8	+ 0,1	7,3	7,3	0,0
Kwaliteit winkels	6,8	7,0	+ 0,2	7,5	7,5	0,0

Tabel 4-9: oordeel over aspecten van de binnenstad van Nijmegen en Arnhem: 1996 en 1998 vergeleken.

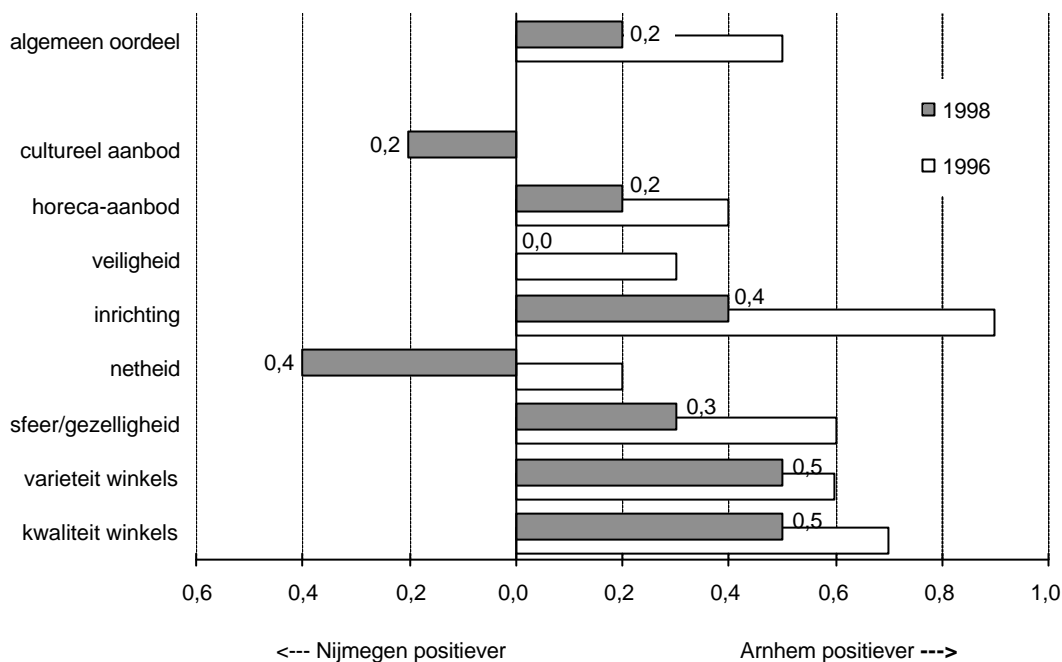


Grafiek 4-12: vergelijking rapportcijfers binnenstad Arnhem en Nijmegen 1998

De beoordeling van de inrichting week in 1996 het sterkst af van de beoordeling van de binnenstad van Arnhem; een verschil van bijna 1 punt (6,2 versus 7,1). Dat verschil is duidelijk minder geworden. Ook voor de andere aspecten geldt dat het verschil tussen de rapportcijfers in vergelijking tot 1996 kleiner is geworden. Op twee aspecten scoort Nijmegen nu zelfs gunstiger dan Arnhem. Het betreft de netheid van de binnenstad en het cultureel aanbod.

De relatief gunstiger geworden positie van de Nijmeegse binnenstad ten opzichte van Arnhem is *niet alleen* het gevolg van verbeteringen in Nijmegen. Zoals eerder aangegeven wordt de binnenstad van Arnhem in 1998 op verschillende aspecten slechter beoordeeld dan in 1996, hetgeen bijdraagt aan het verkleinen van het verschil.

Wat betreft de kwaliteit als ook de variëteit van het winkelaanbod scoort de binnenstad van Arnhem overigens nog steeds duidelijk beter dan die van Nijmegen.



Grafiek 4-13: ontwikkeling verschil in rapportcijfers

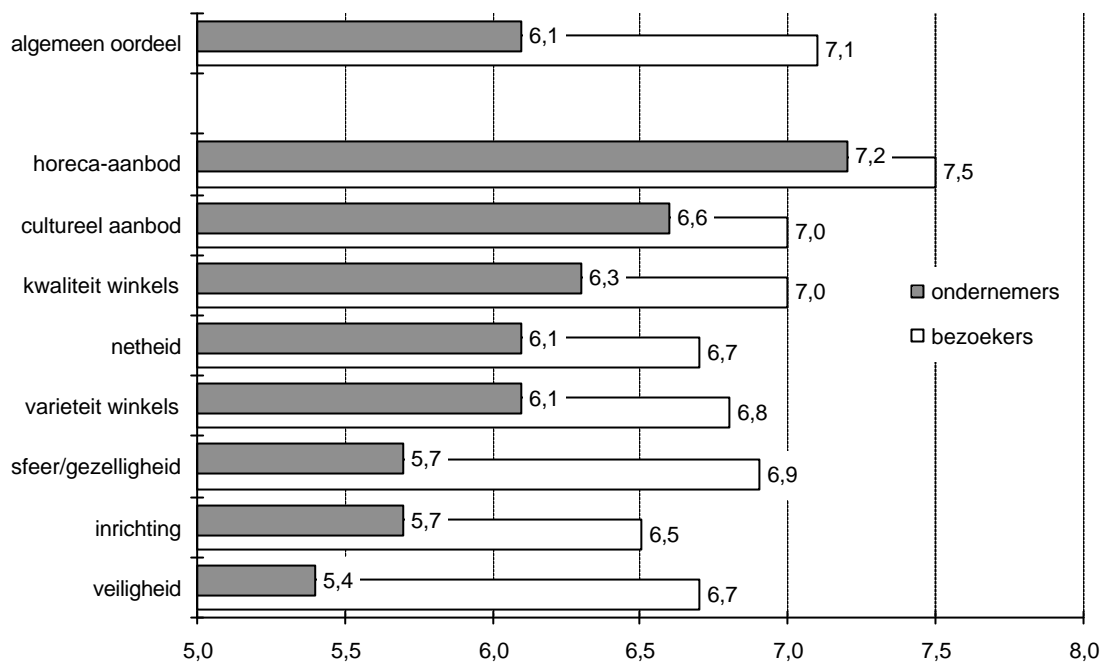
4.9.3 Oordeel ondernemers over binnenstad

In het kader van een onderzoek naar het gewijzigd toezicht in de binnenstad (O&S, febr. 1999) zijn ook binnenstadondernemers gevraagd de binnenstad te beoordelen. De vragen waren identiek aan de vragen die aan passanten zijn gesteld.

Het beeld dat de ondernemers in de binnenstad van het centrum hebben is echter *niet* identiek aan die van de passanten. Zij beoordelen de binnenstad namelijk veel slechter. Gemiddeld genomen geven de ondernemers per aspect 0,8 punten minder.

Maar afgezien van de *hoogte* van de punten die de binnenstadondernemers geven, wijkt het beeld minder sterk af dan op eerste gezicht lijkt. Net als de passanten waarderen de binnenstadondernemers de horeca het meest. Deze waardering wordt bij hen eveneens gevolgd door de waardering voor het cultureel aanbod en de kwaliteit van de winkels. En verder scoren ook bij hen de veiligheid en inrichting van de binnenstad het laagst.

Het lijkt erop dat de binnenstadondernemers een ander referentiepunt te hanteren dan de consumenten. Hierdoor waarderen zij de binnenstad over de gehele linie lager. Zowel de best gewaardeerde aspecten als de slechtst gewaardeerde aspecten zijn bij de binnenstadondernemers hetzelfde als bij de bezoekers.



Grafiek 4-14: vergelijking rapportcijfers binnenstad bezoekers en binnenstadondernemers 1998

5 Keuze vervoermiddel en waardering verkeersaspecten

5.1 Inleiding

Het verkeer en het parkeren neemt binnen het traditionele binnenstadonderzoek een belangrijke plaats in. Dit omdat het van belang is voor het functioneren van de binnensteden in het algemeen en de daarin gelegen winkels in het bijzonder. Maar ook omdat het een aspect is dat de lokale overheid sterk kan beïnvloeden. Daarom schenkt dit rapport ruim aandacht aan dit thema. In de eerste paragraaf wordt ingegaan op de mening van alle bezoekers terwijl daarna korte beschouwingen volgen per vervoermiddel. Waar mogelijk wordt een vergelijking gemaakt met Arnhem.

5.2 Kwalitatief oordeel verkeersaspecten

5.2.1 Oordeel bezoeker over verkeersaspecten van de Nijmeegse binnenstad

Evenals in 1996 al het geval was scoren diverse verkeersaspecten over het algemeen lager dat de in hoofdstuk 4 besproken aspecten van de binnenstad. Vooral aspecten die te maken hebben met het autogebruik bij een bezoek aan de binnenstad scoren laag. In Nijmegen scoort het parkeertarief daarbij met een 5,0 het laagst.

Voor de fietsers is de bereikbaarheid niet zo'n probleem. Wel vindt men de stallingmogelijkheid slecht; deze scoort een 5,6.

De bereikbaarheid van de binnenstad met het openbaar vervoer is ook geen probleem. Van alle verkeersaspecten wordt deze het hoogst gewaardeerd (7,3).

Situatie op moment van enquêteren:

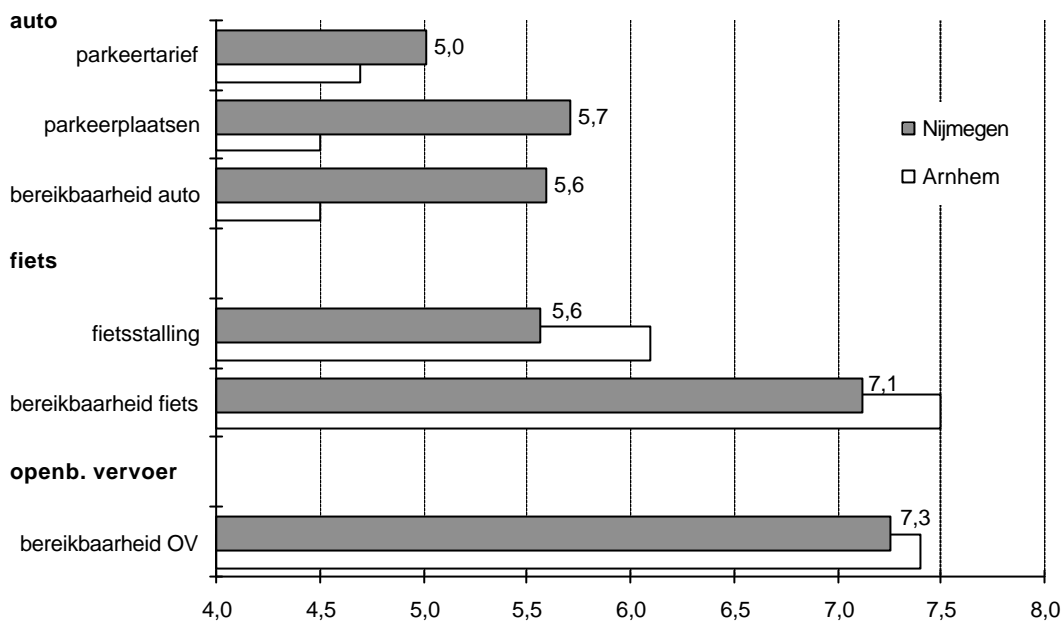
Op het moment dat de enquête werd gehouden was men klaar met het herinrichten van de Molenstraat. Met die herinrichting zijn de aanwezige fietsklemmen verwijderd en niet teruggeplaatst. Ook zijn diverse objecten waartegen men regelmatig de fiets parkeerde uit het straatbeeld verdwenen. Op de Ziekerstraat was de bestrating bijna klaar. De fietsklemmen bij het Koningsplein waren verwijderd en tijdelijk opgeslagen achter hekken, nieuwe klemmen waren niet voorhanden.

5.2.2 Oordeel over de verkeersaspecten vergeleken met Arnhem

Hoewel de verkeersaspecten voor de Nijmeegse automobilisten die de binnenstad bezoeken laag wordt gewaardeerd, is die waardering op alle fronten altijd nog hoger dan in Arnhem. Op de overige aspecten blijkt Arnhem beter te scoren.

Aspect	Nijmegen			Arnhem		
	1996	1998	Vershil '96-'98	1996	1998	Vershil '96-'98
Bereikbaarheid OV	7,2	7,3	+0,1	7,4	7,4	0,0
Bereikbaarheid fiets	7,5	7,1	-0,4	7,7	7,5	-0,2
Fietsstalling	6,2	5,6	-0,6	6,1	6,1	0,0
Bereikbaarheid auto	5,1	5,6	+0,5	5,6	4,5	-1,1
Parkeerplaatsen	4,9	5,7	+0,8	4,8	4,5	-0,3
Parkeertarief	4,4	5,0	+0,6	4,6	4,7	+0,1

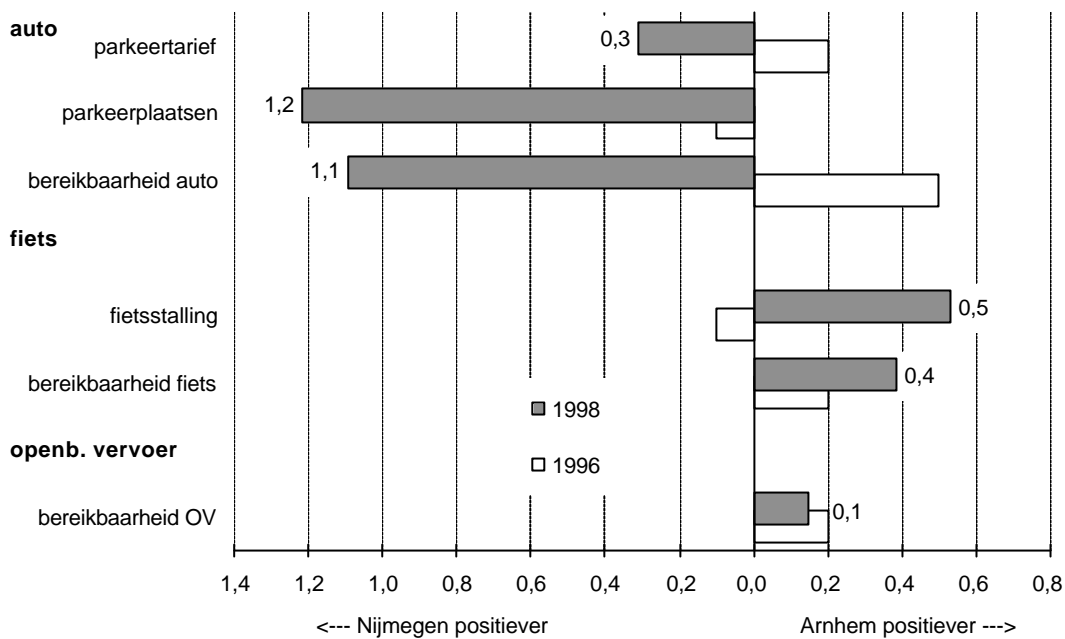
Tabel 5-1: oordeel over aspecten van de binnenstad van Nijmegen en Arnhem: 1996 en 1998 vergeleken.



Grafiek 5-1: rapportcijfers verkeersaspecten Arnhem en Nijmegen 1998

Een vergelijking van de beoordeling van de verkeersaspecten tussen Arnhem en Nijmegen laat ten opzichte van 1996 een heel ander beeld zien. Zo kreeg het parkeertarief in 1996 in Arnhem een hogere waardering dan Nijmegen. Nu is dat omgekeerd. Dat geldt ook voor de bereikbaarheid per auto. En wat betreft de beschikbaarheid van parkeerplaatsen is Nijmegen verder uitgelopen op Arnhem.

Qua stallingmogelijkheden voor de fiets geldt dat Arnhem in tegenstelling tot 1996 een hoger rapportcijfer krijgt. Verder scoort de bereikbaarheid van de binnenstad voor fietsers, maar ook per openbaar vervoer in Arnhem beter dan Nijmegen. Wat betreft het eerste aspect is het verschil groter geworden; wat betreft de bereikbaarheid met het openbaar vervoer is het verschil in vergelijking tot 1996 kleiner.



Grafiek 5-2: Verschillen in rapportcijfers verkeersaspecten Arnhem en Nijmegen 1998

5.2.3 Oordeel ondernemers over verkeersaspecten

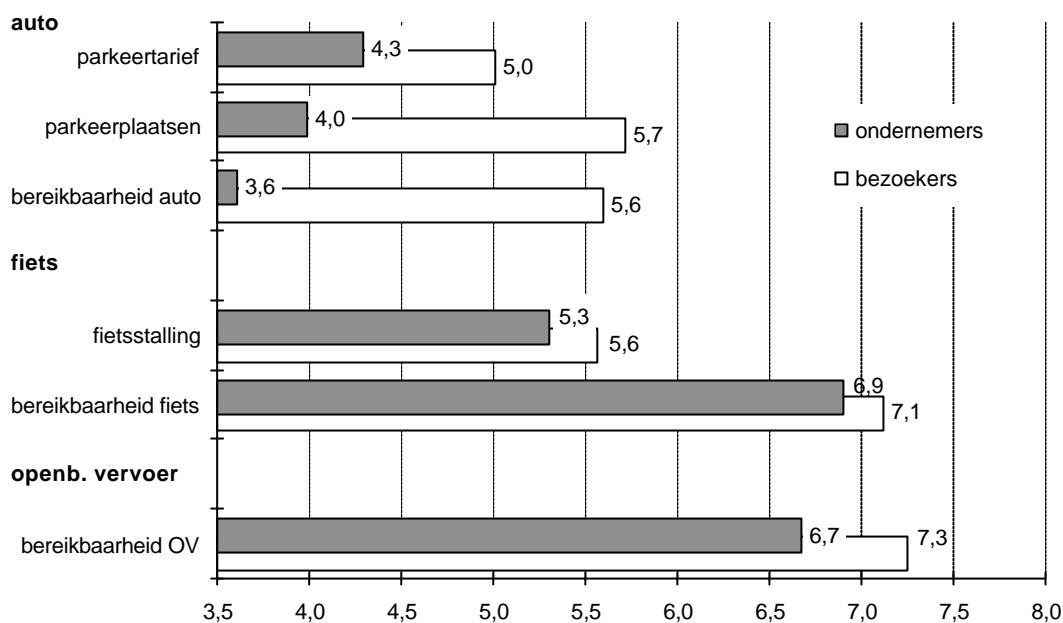
Net zoals de binnenstadondernemers gevraagd zijn een oordeel te geven over kwaliteitsaspecten van de binnenstad (par. 4.9.3), zijn zij gevraagd hun waardering uit te spreken over verschillende verkeersaspecten.

Ook wat betreft de verkeersaspecten blijkt dat de binnenstadondernemers gemiddeld een lagere waardering hebben dan de bezoekers van de binnenstad. Gemiddeld genomen geven zij bijna een vol punt minder (0,9 punt). Met name daar waar het gaat om verkeersaspecten voor automobilisten is het oordeel sterk negatief en ook beduidend negatiever dan het oordeel van bezoekers van de binnenstad.

De grootste discrepantie tussen het oordeel van de binnenstadondernemers en bezoekers van de binnenstad betreft de waardering voor de bereikbaarheid per auto. Beide groepen vinden deze onvoldoende, maar het verschil in waardering is 2 punten. Ook de waardering voor de beide andere verkeersaspecten voor automobilisten wijkt sterk af van de waardering door bezoekers, namelijk 1,7 punten.

Wat betreft de bereikbaarheid per fiets, de fietsstallingsmogelijkheden en de bereikbaarheid per bus is het oordeel van de binnenstadondernemers lager, maar wijkt deze niet zo sterk af van het oordeel van bezoekers.

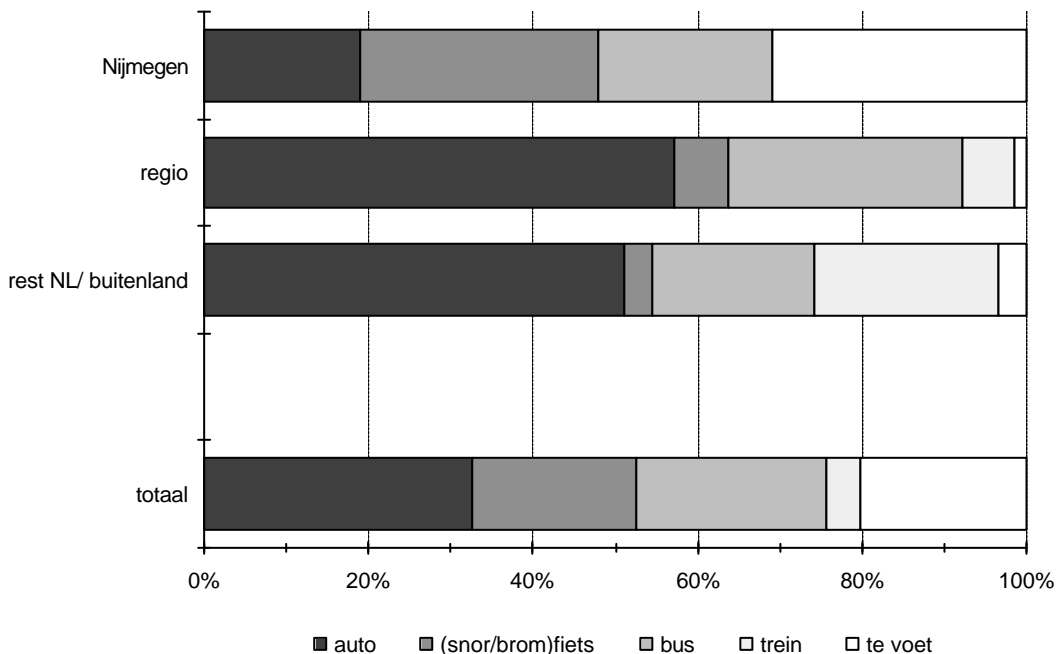
Ook hier lijkt te gelden dat de ondernemers een ander referentiepunt hanteren waardoor hun waardering over de gehele linie lager is. Voor wat betreft de beoordeling van verkeersaspecten voor automobilisten is de waardering wel erg negatief.



Grafiek 5-3: vergelijking rapportcijfers verkeersaspecten bezoekers en binnenstadondernemers 1998

5.3 Vervoermiddelkeuze en gedrag per verkeerssoort

5.3.1 Vervoermiddelkeuze



Grafiek 5-4: gebruik vervoermiddel, uitgesplitst naar herkomst

In totaal komt 32% van de bezoekers van de binnenstad met de auto. Het is daarmee het meest gebruikte vervoermiddel. Het percentage is sinds 1994 nagenoeg hetzelfde gebleven. In 1998 bezocht ongeveer 20% de binnenstad per fiets. Dit aandeel is als gevolg van slecht weer op enkele dagen lager dan in 1996. Beschouwen we de overige dagen, dan past de uitslag van 23-24 fietsers goed in het beeld van 1993-1996. De daling van de fiets in 1998 kwam ten goede aan de bus. In 1998 kwam 23% op dit manier naar de stad tegen 18% twee jaar eerder. Nog eens 20% kwam in 1998 te voet en 4% met de trein. Deze laatste cijfers zijn identiek aan 1996.

5.4 Automobilisten

5.4.1 Herkomst

Gekeken naar het gebruikte vervoermiddel uitgesplitst naar de herkomst van de bezoeker, blijkt de auto vooral gebruikt te worden door mensen van buiten Nijmegen. Binnen Nijmegen komt men relatief vaker te voet of met de fiets. Op de koopavond is het aandeel automobilisten het grootst. Dan komt bijna de helft (48%) van de bezoekers met de auto.

5.4.2 Parkeergedrag

Ongeveer tweederde van de automobilisten parkeert de auto binnen de singels. Dit is iets meer dan in 1996. Opvallend hierbij is de enorme toename in het gebruik van de parkeergarages. Parkeerde in 1996 nog 22% de auto in de garage, in 1998 was dat 34%! Het 'blik' is daarmee echter nog niet van de straat verdwenen. Want nog steeds parkeert 19% de auto op straat, ondanks het gegeven dat hier hogere tarieven gelden.

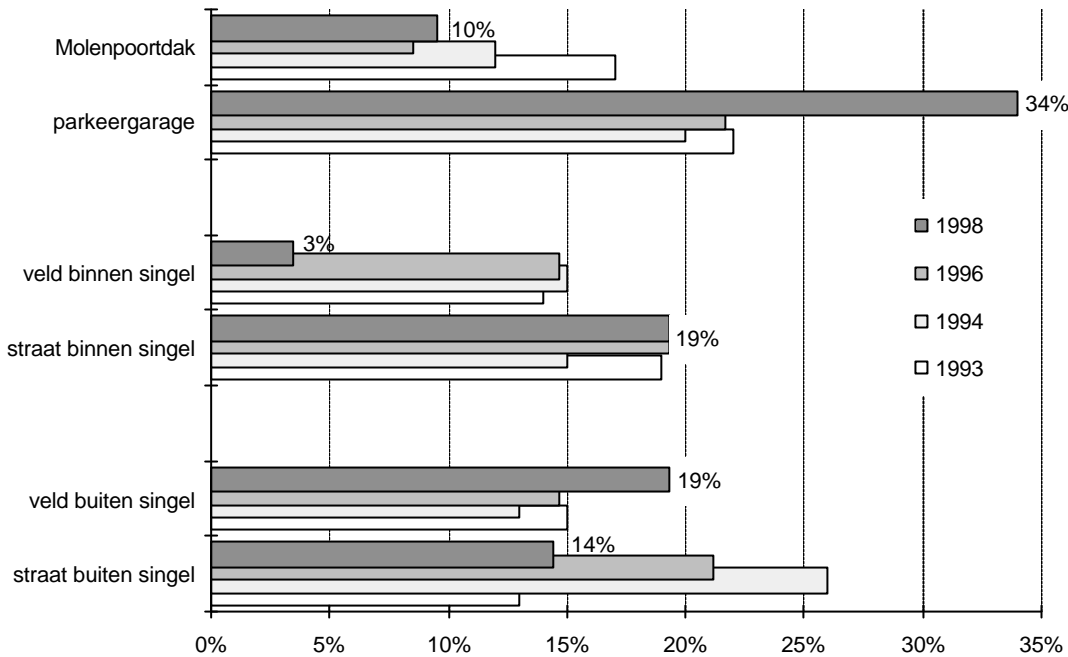
De toename van het gebruik van de parkeergarages is waarschijnlijk mede het gevolg van het verdwijnen van parkeerruimte op de zogeheten parkeervelden. Zo zijn de parkeerplaatsen op het Kelkensbos maar ook de Mariënborg verdwenen en vervangen door de nieuwe parkeergarage op het Kelfkensbos.

Het aandeel dat de auto op het Molenpoortdak parkeert is, ondanks dat de oprit naar deze parkeerplaats misschien soms lastig te vinden was (verplaatst naar achterzijde Molenpoortpassage en veranderen rijrichting van Welderenstraat/ Walstraten) nagenoeg gelijk gebleven (10%)

Situatie op moment van enquêteren:

<p>Parkeervelden: Sinds November 1996 kan er niet meer geparkeerd worden op het Kelfkensbos. Vanaf dat moment wordt een start gemaakt met de bouw van de parkeergarage. Vanaf April 1998 kan er ook op het bij parkeerders populaire Mariënborgplein niet meer geparkeerd worden omdat begonnen wordt aan de reconstructie van het plein. Ter compensatie van het verdwijnen van deze velden kon men in 1998 langs de Voerweg parkeren (jan-sept.).</p> <p>Parkeergarages: Sinds juli 1998 is de garage op het Kelfkensbos in gebruik.</p> <p>Molenpoortdak: Voor de parkeerplaats Molenpoortdak geldt dat eerst de oprit naar het dak verplaatst is naar de achterzijde. Dit om de Molenstraat te kunnen herinrichten. Later is die vindbaarheid opnieuw bemoeilijkt door het veranderen van de rijrichting in de van Welderenstraat en de Walstraten.</p> <p>Straat buiten singels: Voor de straten buiten de singels geldt dat het gebied waar betaald moet worden of waar men een vergunning nodig heeft zich steeds verder uitbreidt.</p>
--

Buiten de singels is een verschuiving zichtbaar van het parkeren op straat (14%) naar het parkeren op de velden (19%). Hier is het effect van het parkeerbeleid buiten de singels goed zichtbaar. Net buiten de singels is namelijk voor het parkeren op straat veelal een vergunning nodig.



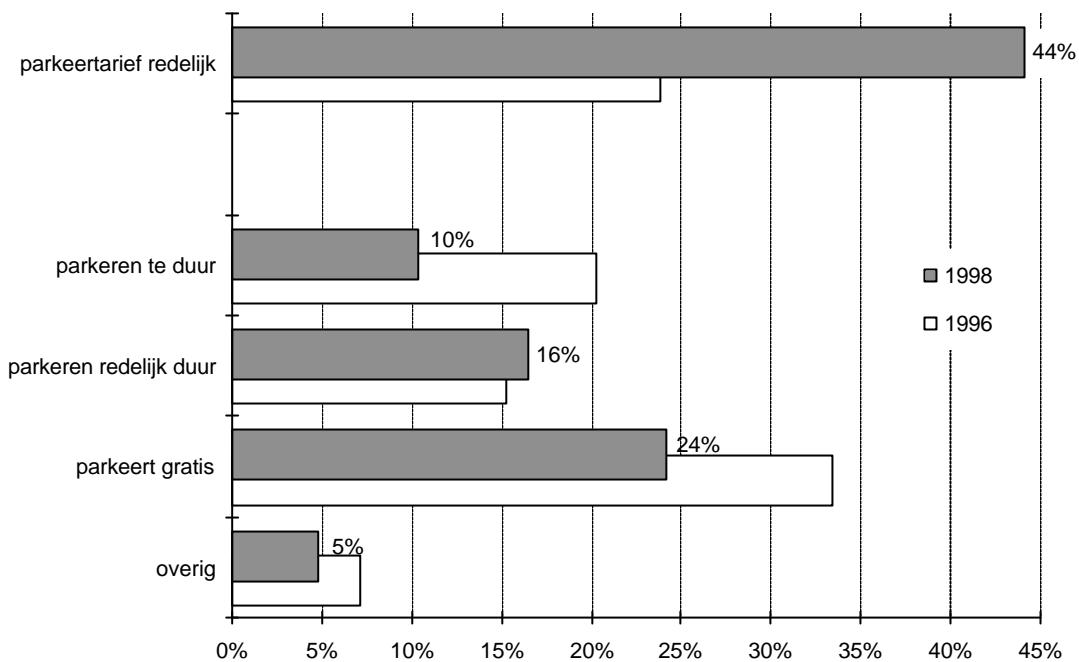
Grafiek 5-5: ontwikkeling in keuze parkeerlocatie

Het overgrote deel van de automobilisten vindt vrijwel direct een parkeerplaats (88%). De meeste van hen zijn dan ook bekend met de plaatselijke situatie (90%). In totaal vindt 97% binnen tien minuten een parkeerplaats. Het parkeren is ten opzichte van 1996 weer iets gemakkelijker geworden. Toen vond 91% binnen 5 minuten een parkeerplaats, in 1998 was dat 93%. Ook in vergelijking met Arnhem is de parkeersituatie gunstig. Daar vond 60% direct een plaats tegen 88% in Nijmegen.

Over het algemeen zijn de mensen die de Nijmeegse binnenstad per auto bezoeken redelijk tot zeer tevreden over de parkeermogelijkheden (73%). Dat is beduidend meer dan in 1996. Toen was net iets meer dan de helft redelijk tot zeer tevreden. Mensen uit Nijmegen zijn nog steeds het minst tevreden over de parkeermogelijkheden maar het verschil met mensen uit de regio is niet groot (respectievelijk 70% en 74% tevreden tot zeer tevreden).

Ongeveer een kwart van de mensen die de binnenstad met de auto bezoeken heeft een gratis parkeerplaats weten te vinden. Dit is een stuk minder dan in 1996; toen stond nog eenderde op een gratis plek. Ongeveer 44% van de parkeerders vinden het tarief redelijk. Dit is aanzienlijk meer dan in 1996; destijds vond slechts 24% het tarief redelijk. Kijken we alleen naar de groep die betaald parkeert, dan vond in 1996 40% de prijs redelijk, in 1998 is dat ruim 60%.

Ook het aantal mensen dat het parkeren te duur vindt is sterk afgenomen en ten opzichte van 1996 gehalveerd (van 20% naar 10% in totaliteit, voor degenen die betaald parkeren van 33% naar 14%). Voor het geheel geldt dat het erop lijkt dat de prijsverhoging van een aantal jaar geleden vergeten is/ geaccepteerd is.

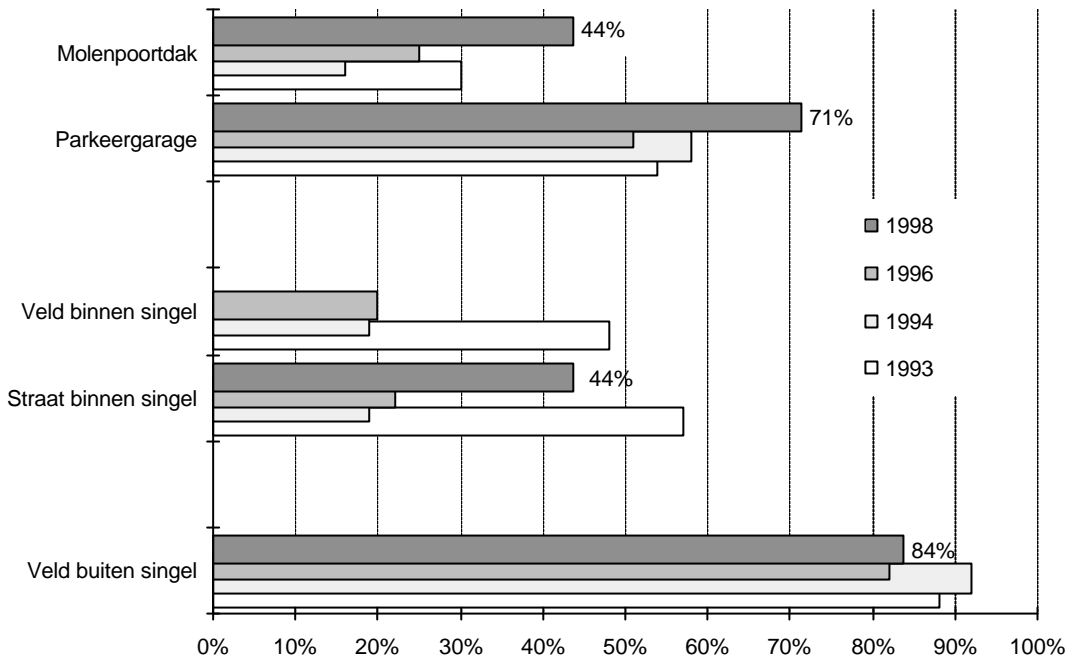


Grafiek 5-6: mening over hoogte parkeertarief 1996-1998

Uitgesplitst naar parkeerlocatie valt op dat zelfs mensen die hun auto *binnen* de singels *op straat* geparkeerd hebben in toenemende mate de kosten acceptabel vinden. Het percentage ligt even wel nog onder het niveau van 1993. Ook voor het parkeren in de garages en op het Molenpoortdak geldt dat men in toenemende mate te spreken is over het tarief. (De lage bezetting van de velden binnen de singels maken dat geen representatief percentage kan worden gegeven).

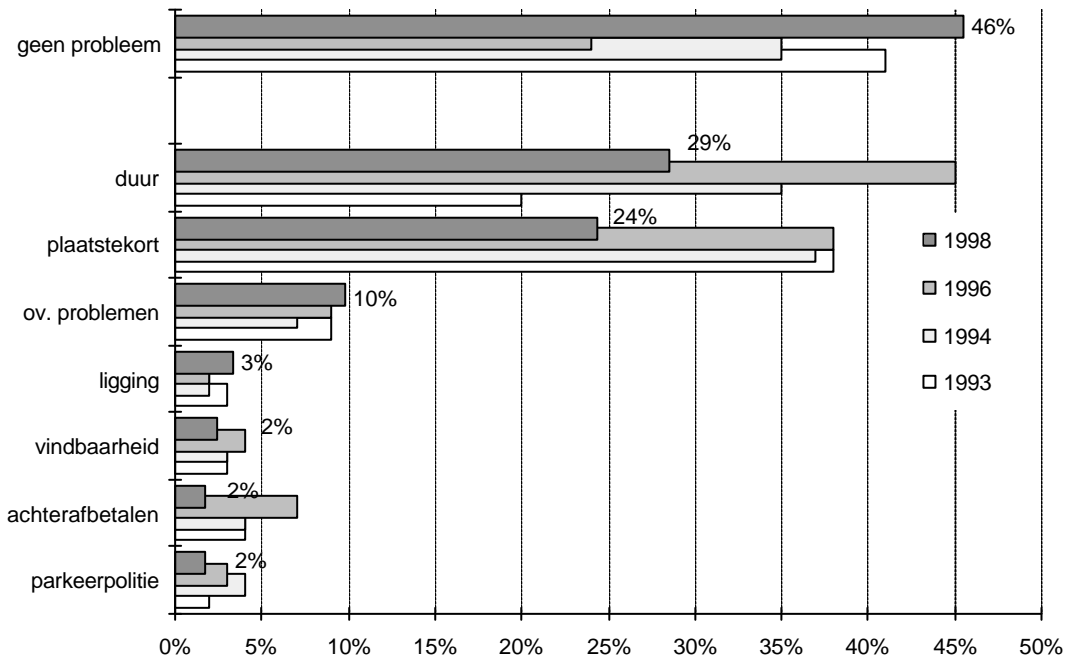
Situatie op moment van enquêteren

Parkeertarief:
Het parkeertarief momenteel enigszins anders dan op het moment van enquêteren; sinds februari 1999 is het uurtarief in de garages f2,50 (was f2,-).



Grafiek 5-7: percentage parkeerders dat het tarief redelijk vindt

Hoewel men in toenemende mate het tarief redelijk vindt, is de hoogte van dat zelfde tarief ook het meest genoemde probleem rond het parkeren. Dit probleem is in vergelijking tot 1996 wel het sterkst afgenomen. Op één aspect na (ligging) worden alle problemen anno 1998 minder vaak genoemd; tegelijkertijd stijgt dus ook het aantal bezoekers dat stelt *geen* problemen te ondervinden.



Grafiek 5-8: belangrijkste problemen rond het parkeren

5.5 Fietsers

5.5.1 Fietsgebruik bij bezoek binnenstad

Gemiddeld genomen bezoekt zo'n 20% de binnenstad per fiets. In vergelijking tot 1996 is (met name door de verschuiving naar busgebruik op twee forse regendagen) het aandeel fietsers afgenomen; destijds was dat 25%. In 1993 en 1994 23%. De overige drie enquêtedagen in 1998 laten 22-24% fietsers zien, hetgeen ruwweg past bij het beeld uit voorgaande metingen.

De fietsers komen hoofdzakelijk uit Nijmegen zelf (90%). Ze bezoeken de binnenstad frequent; ruim 80% komt er één of meerdere malen per week.

5.5.2 Parkeergedrag

Voor de mensen die op de fiets naar de binnenstad komen is Plein 1944 de favoriete plaats om hun bezoek te beginnen; hier laat 18% de fiets achter. De Molenstraat, Koningsplein en de omgeving V&D en Hema zijn ook grotere verzamelplaatsen, elk goed voor ongeveer 12%. Ongeveer 13% stalt de fiets op de plaats van bestemming en neemt deze steeds aan de hand mee.

De bewaakte stallingen lijken steeds beter gebruikt te worden; in 1996 stalde slechts 5% van de bezoekers de fiets in één van de bewaakte stallingen, in 1998 blijkt dat aantal te zijn verdubbeld (10%). De stalling onder de kerk in de Molenstraat is nog steeds favoriet; ruim de helft van de mensen die hun fiets bewaakt stalt doet dat op deze plaats.

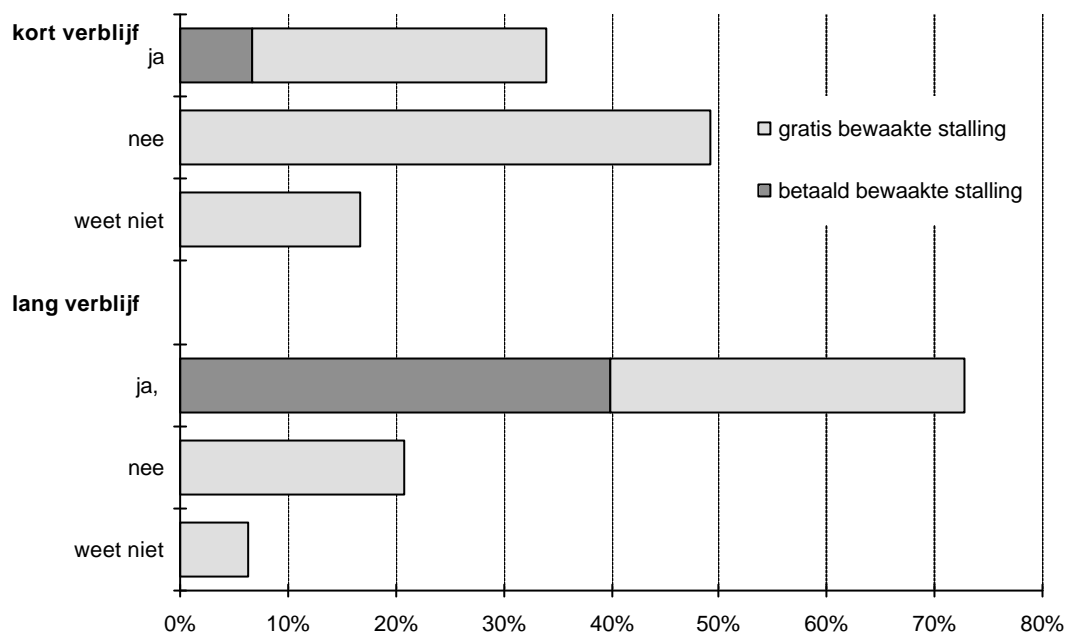
Dat laatste is niet vreemd als gekeken wordt naar het parkeergedrag van fietsers in het algemeen. Bijna 60% van de mensen die met de fiets naar de binnenstad komt en deze ook ergens stalt doet dat in de omgeving Plein 1944, Koningsplein of Molenstraat. Die omgeving ligt centraal in de binnenstad en vormt daarmee een prima startpunt.

Aan de fietsers die hun fiets niet in een stalling zetten is gevraagd waarom zij dat niet doen. Er werden verschillende redenen genoemd. De belangrijkste reden is dat het bewaakt stallen te 'onhandig' wordt gevonden: 30% vindt het omslachtig (omslachtig, niet nodig, snelheid, korte tijd) en nog eens 29% vindt dat de stallingen te ver van hun doel liggen.

Ook de prijs wordt door ruim eenderde van de fietsers die hun fiets niet bewaakt stallen als reden genoemd. Het hebben van een oude fiets, een goed slot of een goede fietsverzekering wordt door 16% van de bezoekers als reden gegeven (32% in 1996).

In de enquête is de vraag gesteld of fietsers als ze voor een hele dag of middag komen winkelen bereid zijn gebruik te maken van stallingen aan de rand van het winkelgebied. Met inbegrip van de 9% die nu al gebruik maakt van bewaakte en betaalde stalling is 75% daartoe bereid als het bewaakt en gratis is. Voor 45% geldt dat men er ook voor wil betalen. Van de overige 25% is voor 6% de mening onbekend en geldt voor 19% dat men er geen gebruik van zou maken.

Bij een verblijf in de binnenstad van een half uur is de bereidheid om de fiets aan de rand van het winkelgebied achter te laten echter beduidend kleiner. Buiten de groep van 9% die nu al gebruik maakt van bewaakte en betaalde stalling, zegt 34% de fiets daar te willen stallen als het onbewaakt is. De bewaking voegt niet veel toe aan de bereidheid om voor een half uur de fiets aan de rand van het winkelgebied te stallen. Wanneer het bewaakt en gratis dan stijgt de animo slechts naar 36% terwijl slechts 7% f 1,75 wil betalen voor de stalling. Rekening houdend met de groep die nu al betaald stalt en de 18% waarvoor het antwoord onbekend kan niettemin geconcludeerd worden dat ruim de helft van de fietsers niet "nee" zegt tegen het stallen in een gratis bewaakte stalling aan de rand van het winkelgebied voor een kort bezoek.



Grafiek 5-9: bereidheid fiets aan rand winkelgebied te stallen (excl. de 9% mensen die nu al betaald stalt)

Het niet goed kunnen parkeren van de fiets blijkt een hot item. Het niet in voldoende mate aanwezig zijn van fietsklemmen is het meest genoemde probleem door degene die de binnenstad per fiets bezoeken (37%). In vergelijking tot 1996 wordt het aantal fietsklemmen sterker als een probleem ervaren. Zoals in paragraaf 5.2 al bleek krijgt de stallingsmogelijkheid voor fietsen in Nijmegen een onvoldoende (5,6); in 1996 was dit cijfer nog een 6,2. En hoewel de bereikbaarheid per fiets wel een goed cijfer krijgt (7,1) wordt het aantal routes naar de binnenstad door 13% als probleem ervaren.

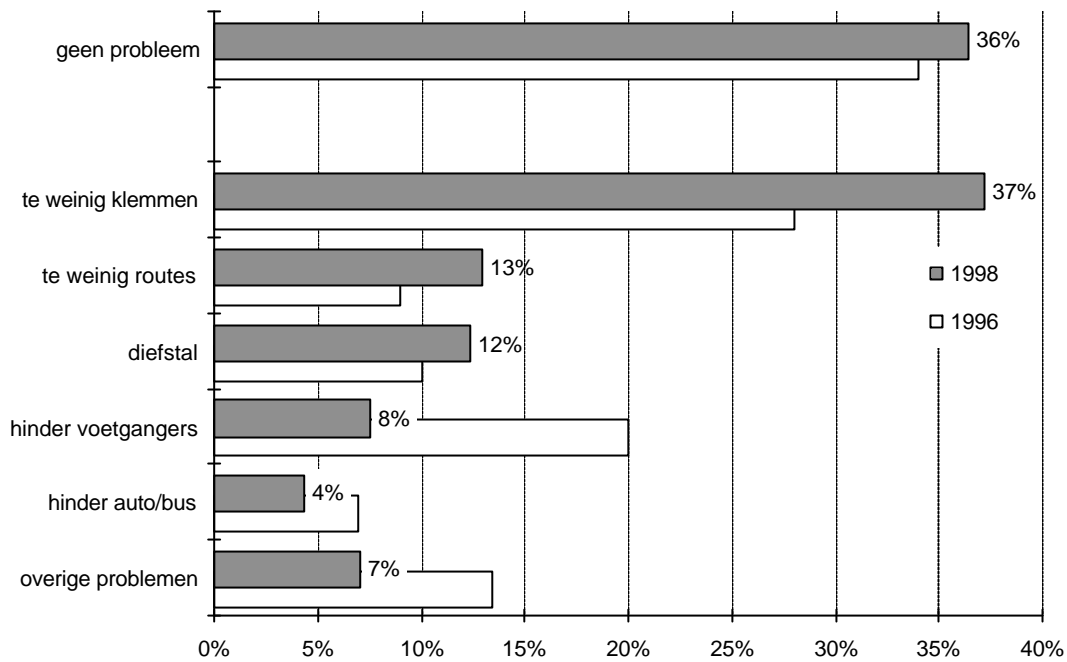
Verder vindt men meer dan in 1996 dat het aantal fietsdiefstallen een probleem is.

Situatie op moment van enquêteren

Op het moment dat de enquête werd gehouden was men klaar met het herinrichten van de Molenstraat. Met die herinrichting zijn de aanwezige fietsklemmen verwijderd en niet teruggeplaatst. Ook zijn diverse objecten waartegen men regelmatig de fiets parkeerde uit het straatbeeld verdwenen. Op de Ziekerstraat was de bestrating bijna klaar. De fietsklemmen bij het Koningsplein waren verwijderd en tijdelijk opgeslagen achter hekken, nieuwe klemmen waren niet voorhanden.

Verder werd er gesproken over het invoeren van een parkeerverbod voor fietsers.

Toch ook geldt dat het aantal fietsers dat geen problemen heeft toe is genomen, dat de hinder van overige weggebruikers (auto's, bussen en voetgangers) ten opzichte van 1996 verminderd is en ook de overige problemen in mindere mate aanwezig zijn.



Grafiek 5-10: belangrijkste problemen van fietsers

5.6 Gebruikers openbaar vervoer en voetgangers

5.6.1 Busgebruikers

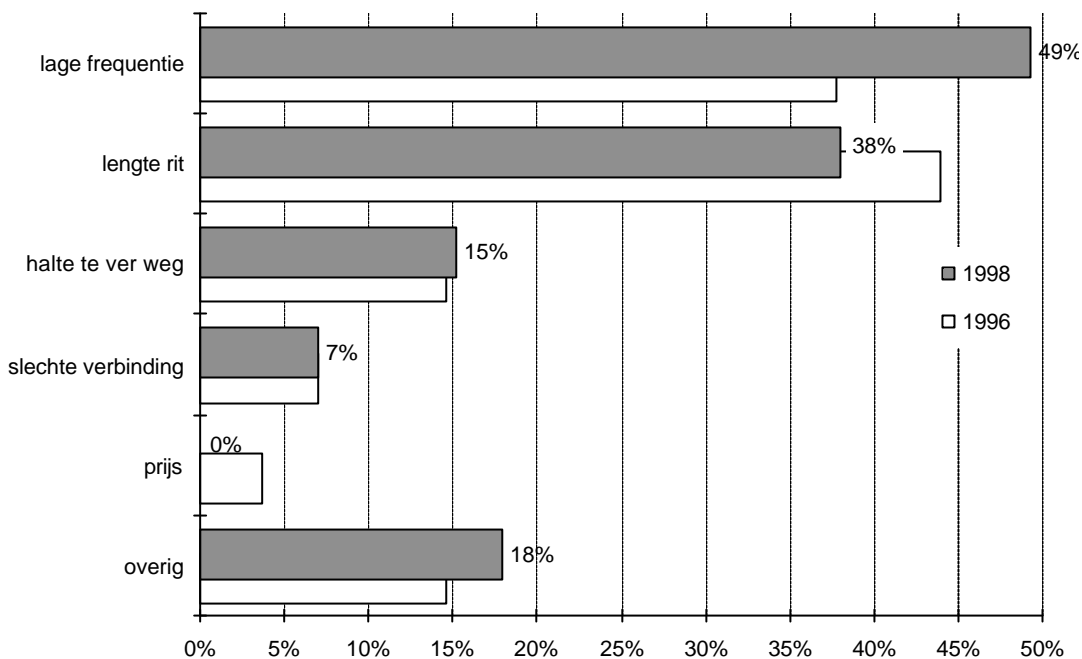
Ongeveer 23% van de bezoekers kiest de bus als vervoermiddel om naar de binnenstad te komen. In vergelijking tot 1996 is deze groep groter geworden; destijds kwam 18% met de bus naar de binnenstad. Het aandeel dat met de bus komt is bij de bezoekers uit de regio het grootst (32%). Voor de Nijmegenaren is dat aandeel 21%.

Het gebruik van de bus is op doordeweekse dagen hoger dan op de zaterdagen; respectievelijk 26% en 19%. Op de koopavond is het aandeel bezoekers dat met de bus komt het laagst. De bezoekfrequentie van busgebruikers is redelijk hoog; zo'n 70% van hen bezoekt de binnenstad minimaal één keer per week.

Het overgrote deel van de busgebruikers (85%) is tevreden met de busverbinding naar de binnenstad. Zij die dat niet zijn vinden dat de bus te weinig rijdt (49%) en/ of dat het te lang duurt (38%). Daarnaast wordt ook de afstand tot de bushalte (15%) genoemd en stelt men dat de bus vaak te laat is (7%).

Ten opzichte van 1996 is aandeel dat tevreden is met de bus niet gewijzigd. Bij degene die wel problemen ervaren is het accent in de problematiek licht verschoven. De verbindingen, de lengte van de rit en de prijs van de busrit zijn ten opzichte van 1996 minder problematisch. Daarentegen is met name het percentage dat de lage frequentie van de busritten als probleem noemt toegenomen.

Busgebruikers verlaten de stad veelal via het busstation op Plein 1944 (75%) of het Station (8%).



Grafiek 5-11: belangrijkste problemen busgebruikers

5.6.2 Treinreizigers

In totaal komt slechts een klein deel van de bezoekers met de trein naar de binnenstad (4%). Alleen binnen de groep die van buiten de regio komt is het aandeel treinreizigers van redelijke omvang (22%). Ter vergelijking: van de mensen uit de regio komt slechts 6% met de trein.

Per dag bekeken is het aandeel dat de trein als vervoermiddel kiest nagenoeg constant (4% tot 5%). Alleen op de donderdagochtend is dit aandeel kleiner (2%).

De winkelende treinreiziger verblijft gemiddeld lang in de binnenstad, namelijk ruim 4 uur. Dit terwijl het winkelend publiek gemiddeld 2 uur en een kwartier in de binnenstad verblijft. Die lange verblijfsduur gaat evenwel gepaard met een lage bezoekfrequentie. Ongeveer 16% komt eens per week en 17% komt een tot twee keer per maand. Het overgrote deel (66%) komt echter slechts incidenteel naar de Nijmeegse binnenstad.

5.6.3 Voetgangers

In totaal komt een vijfde van de bezoekers te voet naar de binnenstad. Alleen op donderdagochtend en op de koopavond is het aandeel voetgangers wat kleiner. Het aandeel voetgangers is ten opzichte van 1996 niet veranderd. Zoals verwacht mag worden komen zij bijna allemaal uit Nijmegen zelf (95%).

Voor de voetgangers geldt het tegenovergestelde als bij de treinreizigers; zij hebben gemiddeld een korte verblijfsduur, gemiddeld ruim anderhalf uur. Tegelijkertijd geldt dat zij een hoge bezoekfrequentie hebben: 91% komt gemiddeld minimaal 1 keer per week naar de binnenstad.

Zie voor de conclusie bladzijde L van de samenvatting en conclusie voorin dit rapport.

6 Bijlagen

bijlage 1 Kaart met tel- en enquêtepunten

bijlage 2 Drukbeelden 1998

Hieronder treft u een totaaloverzicht van de teldagen oktober-november 1999. Een gedetailleerder beeld van de drukbeelden op de verschillende teldagen treft u een rapportage van de afdeling Openbare ruimte, Directie Grondzaken van februari 1999: "Monitoring Centrum 2000; voetgangerstellingen 1998".

Locatie:	Richting
E: Broerstraat nabij V&D	Grotestraat
F: Broerstraat nabij Bakker Bart	Molenstraat
G: Grote markt nabij HEMA	Burchtstraat
H: Plein 1944 nabij Dekker v.d. Vegt	Broerstraat
I1: Grotestraat	Centrum
I2: Grotestraat	Waalkade
J1: Veerpoorttrappen	Centrum
J2: Veerpoorttrappen	Waalkade
L1: Burchtstraat nabij Stockumstraat	Stadhuis
L2: Burchtstraat nabij Stockumstraat	Kelfkensbos

Donderdagochtend 09.00-12.00 uur

Locatie	Aantal passerende voetgangers									
	E	F	G	H	I1	I2	J1	J2	L1	L2
29 okt '98	1.168	1.349	408	650	*	*	*	*	*	*
5 nov. '98	1.103	1.363	618	521	*	*	*	*	*	*
12 nov '98	915	935	582	576	*	*	*	*	*	*

* = Niet geteld

Donderdagmiddag 13.00-17.00 uur

Locatie	Aantal passerende voetgangers									
	E	F	G	H	I1	I2	J1	J2	L1	L2
29 okt '98	3.932	2.932	1.262	1.734	405	460	126	93	1.671	1.625
5 nov. '98	3.901	4.731	1.515	1.960	395	550	430	346	1.798	1.656
12 nov '98	4.462	5.022	1.664	2.040	437	427	216	198	1.494	1.853

Donderdagavond 18.30-21.00 uur

Locatie	Aantal passerende voetgangers									
	E	F	G	H	I1	I2	J1	J2	L1	L2
29 okt '98	4.632	4.102	1.079	1.307	317	445	58	124	1.394	1.567
5 nov. '98	3.692	4.626	1.044	1.447	431	634	236	210	1.359	1.538
12 nov '98	4.428	5.635	1.270	1.514	261	366	99	123	1.383	1.845

Zaterdag 11.00-18.00 uur

Locatie	Aantal passerende voetgangers									
	E	F	G	H	I1	I2	J1	J2	L1	L2
24 okt '98	10.132	11.676	10.779	6.406	1.274	1.290	471	536	6.553	6.880
31 okt '98	13.634	12.494	11.325	6.137	1.165	1.388	510	560	7.090	7.217
7 nov '98	18.193	14.339	9.664	8.159	3.671*	3.688*	1.476	1.648	4.494	6.287

*= hoog water- toeristen

bijlage 3 Kleinere investeringen in de Binnenstad

Het beeld van de investeringen in de binnenstad wordt voornamelijk bepaald door de grote bouwprojecten. Dit niet zozeer qua aantal, maar qua bouwsom. In onderstaande tabellen zijn de grote projecten/ investeringen buiten beschouwing gelaten.

Ook de relatief wat kleinere investeringen, tussen vijftigduizend en 1 miljoen gulden, laten een positieve ontwikkeling zien. Zij zijn in aantal toegenomen, maar ook qua investeringsniveau is een stijging zichtbaar. Doordat het absoluut gezien om kleine aantallen gaat is het beeld *per categorie* enigszins schommelend.

Aantal verstrekte bouwvergunningen	1994	1995	1996	1997	1998
Cultuur	2	2	1	4	4
Horeca	4	4	7	5	5
Kantoor	3	1	1	1	3
Overig	0	0	0	1	2
Winkel	11	10	6	9	11
Woningen	0	1	7	6	7
Bedrijf	0	1	0	1	0
Totaal	20	19	22	27	32

Bouwsom (x f 1.000,-)	1994	1995	1996	1997	1998
Cultuur	245	562	80	1.145	1.054
Horeca	449	559	2.617	1.247	885
Kantoor	400	75	63	110	880
Winkel	1.422	930	783	2.143	2.074
Woningen	0	91	1.917	1.036	1.281
Bedrijf	0	508	0	150	0
Overig	0	0	0	120	451
Totaal	2.516	2.725	5.460	5.951	6.625

Aantal verstrekte bouwvergunningen binnenstad en bijbehorende bouwsom (f 50.000,- ≤ bouwsom ≤ f 1.000.000,-)

