

Stadscentrummonitor Nijmegen

meting 2004/2005

Directie Wijk en Stad, Afdeling Onderzoek en Statistiek
Directie Grondgebied, Afdeling Economische Zaken
Nijmegen, 10 november 2005

2004/
2005

Stadscentrummonitor

UITGAVE

Onderzoek en Statistiek, Gemeente Nijmegen
november 2005

OPDRACHTGEVER

Directie Grondgebied
Afdeling Economische Zaken
tel: 024 329 26 07

VERKRIJGBAAR

Stadswinkel, Open Huis
Mariënborg 75
6511 PS Nijmegen
Tel: 024-329 36 46

www.nijmegen.nl/Leven_in_Nijmegen/feitenencijfers

INFORMATIE

Onderzoek en Statistiek, Gemeente Nijmegen
dhr. A. Verhoef tel: 024- 329 27 26

E-mail: onderzoek.statistiek@nijmegen.nl



Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding en opdrachtstelling	1
1.2	Gegevensbronnen	1
1.3	Indeling rapportage	1
2	Wonen en leefbaarheid	3
2.1	Inleiding	3
2.2	Het Stadscentrum als woongebied	3
2.2.1	Woningen	3
2.2.2	Bewoners	3
2.2.3	Waardering wonen in het Stadscentrum	5
2.3	De dagelijkse leefomgeving samengevat	5
2.4	De binnenstad als drager van de Nijmeegse identiteit	8
3	Het Stadscentrum als werklocatie	11
3.1	Het Stadscentrum als werkplek	11
3.2	Investerings, werkgelegenheid en economisch functioneren	12
3.2.1	Investerings	12
3.2.2	Werkgelegenheid	15
3.2.3	Economisch functioneren kernsectoren	16
4	Het Stadscentrum als bezoekdoel	19
4.1	Inleiding	19
4.2	Aanbodontwikkeling	19
4.3	Bezoekniveaus	25
4.3.1	Drukbeelden	25
4.3.2	Parkeerafzet	26
4.4	Bezoekgedrag	27
4.4.1	Inleiding	27
4.4.2	Herkomst	27
4.4.3	Vervoerswijze	28
4.4.4	Bezoekdoel	29
4.4.5	Bezoekfrequentie en verblijfsduur	30
4.4.6	Bestedingen	31
4.4.7	Routekeuze in het winkelgebied	32
4.5	Waardering	33
4.5.1	Algemeen	33
4.5.2	Oordeel over de binnenstad vergeleken met Arnhem	34

5	Verkeersaspecten	37
<hr/>		
5.1	Inleiding	37
5.2	Gebruik en waardering verkeersvoorzieningen	37
5.2.1	Oordeel over verkeersaspecten binnenstad vergeleken met Arnhem	38
5.2.2	Automobilisten	38
5.2.3	Fietsers	40
5.2.4	Gebruikers bus	42
6	Samenvatting en conclusies	45
<hr/>		
6.1	Aanleiding voor het onderzoek	45
6.2	Wonen en leefbaarheid	45
6.3	Het Stadscentrum als werklocatie	45
6.4	Het Stadscentrum als bezoekdoel	47
6.5	Verkeersaspecten	49
6.6	Synthese en conclusies	50
Bijlage: Leefbaarheids- en veiligheidskenmerken Stadscentrum		53
<hr/>		

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en opdrachtstelling

Dit rapport doet verslag van de meting 2004/2005 van de Stadscentrummonitor Nijmegen¹. Vóór 2001 was deze rapportage bekend onder de titel *Monitor Centrum 2000*. Inmiddels is de verwijzing naar dit centrumplan daterend uit 1990 uit de titel verdwenen.

De verandering gaat verder dan de titel alleen. Het huidige gemeentelijk beleid ten aanzien van het Stadscentrum is breder dan het oude door het veel sterkere accent op de kwaliteit van de woon- en leefomgeving in het Stadscentrum. In deze rapportage gaat het eerstvolgende hoofdstuk daarom over het wonen in het Stadscentrum en de leefbaarheid van het gebied.

1.2 Gegevensbronnen

Net als voorgaande rapportages (1996, 1998, 2000, 2002/2003) komt veel informatie uit tellingen en enquêtes die in de kernstraten van de binnenstad zijn gehouden. Deze geven een indruk van de samenstelling van de bezoekerstroom in die kernstraten. Daarbij is teruggewogen naar weekbezoek. Dit veldwerk is verricht op drie donderdagen en zaterdag in oktober en november 2004.

Daarnaast worden evenals voorheen statistieken gebruikt (parkeeromzetcijfers, inventarisaties van winkelaanbod, werkgelegenheidsontwikkeling, gegevens over het functioneren van winkels en horeca, bouwvergunningen) om marktontwikkelingen en beleidseffecten te traceren.

Ook is gebruik gemaakt van gegevens uit de Stadspeilingen van 1996, 1998, 2001, 2003 en 2005² om de kwaliteit van de woon- en leefomgeving te kunnen volgen. Met behulp van deze uitkomsten kan de uitgangspositie van het Stadscentrum worden vergeleken en kan de ontwikkeling worden geïjkt aan die van de overige stadsdelen.

1.3 Indeling rapportage

We starten met het Stadscentrum als woon- en leefomgeving (hoofdstuk 2). Vervolgens komt het Stadscentrum als werkgebied aan de orde (hoofdstuk 3). De meeste aandacht gaat echter ook nu weer uit naar de binnenstad als bezoekdoel (hoofdstuk 4). Ten slotte komt in hoofdstuk 5 de facilitaire kant van de binnenstad aan bod: in hoeverre dragen verkeersvoorzieningen bij aan een comfortabele en gastvrije binnenstad. In het laatste hoofdstuk (6) treft u een samenvatting aan van de belangrijkste bevindingen en conclusies.

¹ Het stadsdeel Stadscentrum omvat de statistische wijken Benedenstad en Centrum. Dat laatste gebied omvat tevens de stationsomgeving en reikt tot aan de Bijleveldsingel, dus iets verder dan Oranjesingel/Canisiussingel

² Afdeling SEO/O&S Gemeente Nijmegen; diverse jaren

2 Wonen en leefbaarheid

2.1 Inleiding

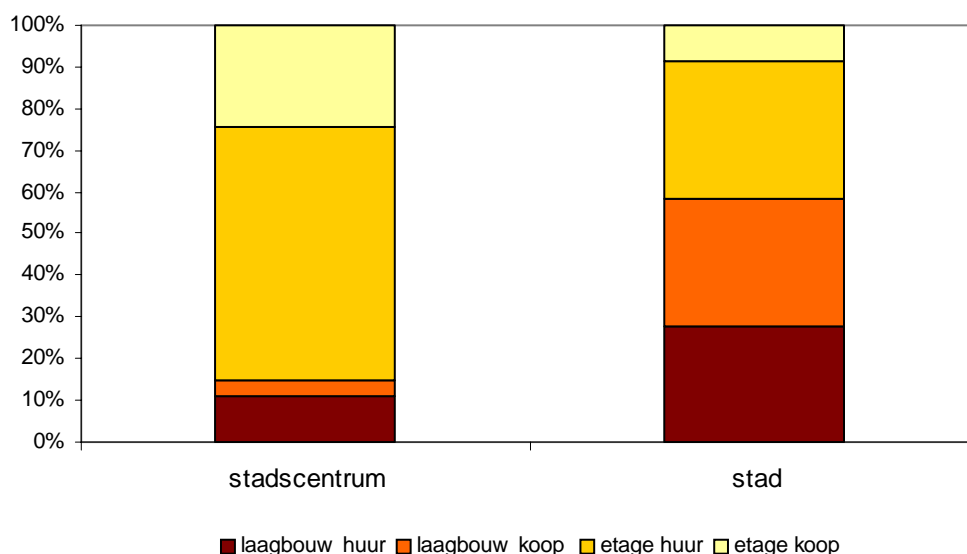
In het gemeentelijk beleid is de kwaliteit van de dagelijkse woon- en leefomgeving in het Stadscentrum nadrukkelijker op de agenda geplaatst. De tekorten van het Stadscentrum op dit punt waren al eerder reden het Stadscentrum aan te wijzen als aanpakgebied in het kader van het Grotestedenbeleid. In dit hoofdstuk zal aan de hand van o.m. de Stadspeilingen van 1996 tot en met 2005 de positie en ontwikkeling van het Stadscentrum worden belicht.

2.2 Het Stadscentrum als woongebied

2.2.1 Woningen

In het Stadscentrum (de wijken Centrum én Benedenstad) staan bijna 4.000 woningen. Ongeveer 500 daarvan worden kamergewijs bewoond (studentenhuizen). Daarnaast verhuurt onder meer de SSHN in het Stadscentrum zo'n 500 onzelfstandige eenheden (kamers).

Zoals in Figuur 2-1 te zien is, bestaat het overgrote deel van de zelfstandige bewoonde woningen in het Stadscentrum uit etagewoningen (huur en koop). Op een derde plaats staan de laagbouw-huurwoningen. Die laatste categorie treffen we vooral aan in de Benedenstad.



Figuur 2-1 Woningtypen Stadscentrum 2005; bron: registratie afd. Burgerzaken en Belastingen Gemeente Nijmegen

2.2.2 Bewoners

Sinds 1980 is de bevolking in het Stadscentrum flink in omvang toegenomen. In eerste instantie groeide vooral het inwonertal van de Benedenstad, veroorzaakt door de herbouw van deze wijk. Maar ook de bevolkingsomvang in de wijk Centrum nam

langzaam maar gestaag toe: hoewel minder grootschalig is ook hier de afgelopen decennia een behoorlijk aantal woningen en onzelfstandige eenheden (SSHN) gebouwd. Hiermee onderscheidt het Stadscentrum zich van de overige Nijmeegse wijken. Over het algemeen zie je daar dat met het verstrijken van de jaren het inwoneraantal daalt.

	Benedenstad	Centrum	Stadscentrum
1980	788	5028	5816
1985	2147	5128	7275
1990	2991	5411	8402
1995	2966	5540	8506
2000	2868	5841	8709
2005	2844	6430	9274

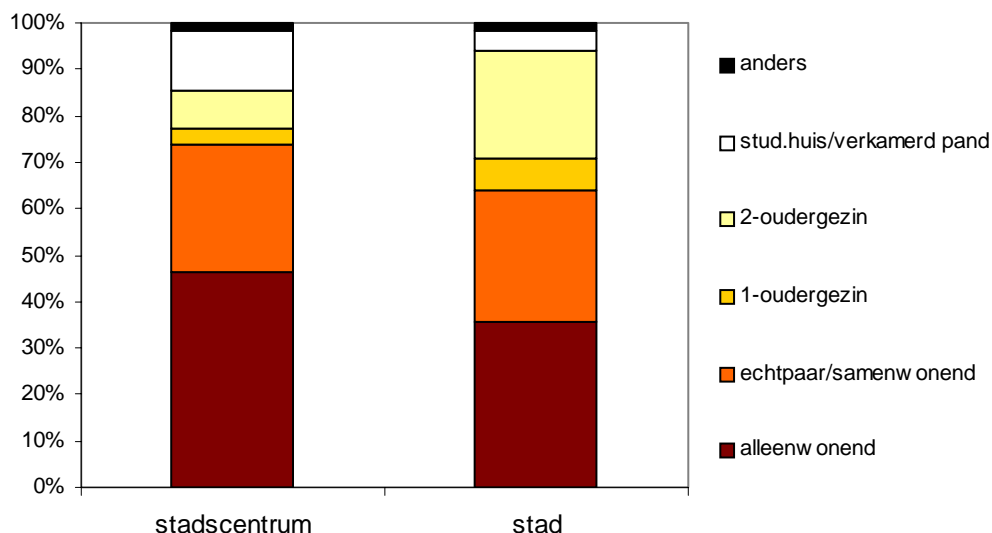
Tabel 1 Bevolkingsontwikkeling Stadscentrum

In Tabel 2 staat de leeftijdsopbouw van de bewoners van het Stadscentrum weergegeven.

	< 15	15-24	25-49	50-64	65 eo
Benedenstad	10%	11%	46%	22%	11%
Centrum	3%	31%	48%	10%	8%
Stadscentrum totaal	5%	25%	48%	14%	9%
Nijmegen totaal	15%	16%	39%	17%	13%

Tabel 2 leeftijdsopbouw Stadscentrum en Nijmegen, 1-1-2005

Uit deze opbouw blijkt dat de Benedenstad en het Centrum sterk verschillen. Lijkt de opbouw van de Benedenstad nog behoorlijk op het Nijmeegse gemiddelde, die van het de wijk Centrum is compleet afwijkend: erg weinig kinderen terwijl het aandeel jongvolwassenen ver boven het gemiddelde ligt. Dit aandeel wordt ten dele veroorzaakt door de aanwezigheid van veel studenten, maar anderzijds ook door een grote groep pas afgestudeerden en jong-werkenden. Voor deze categorieën is het Stadscentrum een geliefde woonlocatie. Hiermee samenhangend is het logisch dat er in het Stadscentrum veel alleenstaanden wonen (Figuur 2-2).



Figuur 2-2 Huishoudenssamenstelling Stadscentrum; Gemeentelijke Basisadministratie, 2005

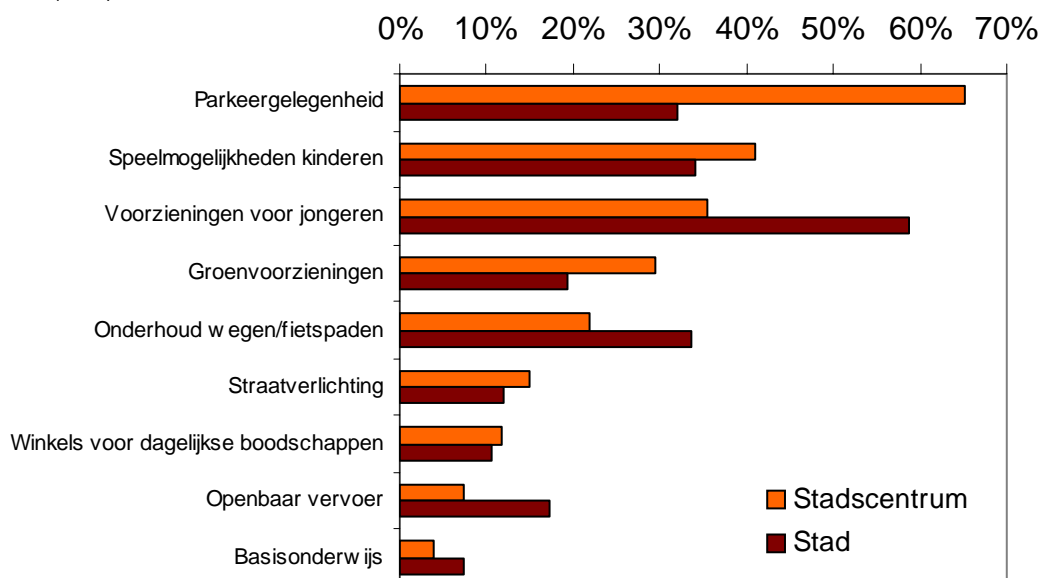
2.2.3 Waardering wonen in het Stadscentrum

Wonen in het Stadscentrum lijkt een haat-liefde verhouding te zijn. Op heel veel individuele punten scoort de stand van zaken in de woning en in de woonomgeving negatief, terwijl toch 85% van de bewoners vindt dat ze het getroffen hebben met het wonen in het centrum (gehele stad: 77%). Ook uit andere bronnen blijkt de waardering voor het Stadscentrum: uit gegevens van Entree komt naar voren dat huurwoningen in het Stadscentrum samen met die in Nijmegen Oost de meeste reacties ontlokken. Kennelijk bieden de levendigheid en de nabijheid van voorzieningen voldoende tegenwicht tegen de minpunten van het wonen in het centrum.

Specifieke nadelen van het wonen in het centrum:

- de ruimtenood, tot uiting komend in veel meer ontevredenheid over groenvoorzieningen, parkeren en speelmogelijkheden;
- geluidsoverlast, vervuiling, onveiligheid als nadelen van de uitgaans- en verzorgingsfunctie van het Stadscentrum;
- klachten over de onderhoudstoestand van de woning vooral door de kamerbewoners in het Centrum.

% (zeer) ontevreden over:



Figuur 2-3 % bewoners (zeer) ontevreden over...; bron: Stadspeiling 2005

2.3 De dagelijkse leefomgeving samengevat

In de Stadspeiling van 1996 kwam naar voren dat het Stadscentrum op veel ijkpunten onder het stadsgemiddelde scoorde. Dat is in 2005 nog steeds zo³. Op tweederde van de aspecten in Figuur 2-4 scoort het Stadscentrum slechter dan het gemiddelde van alle stadsdelen van Nijmegen. Met name in het blok overlast/hinder is de positie van het Stadscentrum zeer negatief. Waar het gaat om de vooruitgang van de stad of de buurt scoort het Stadscentrum juist zeer positief.

³ De resultaten van de Stadspeiling 2005 zullen uitgebreider aan bod komen in de Stads- en Wijkmonitor (binnenkort te verschijnen)

In de ontwikkeling in de tijd zien we verbeteringen op veel punten. In de bijlage, is bijvoorbeeld zichtbaar dat acht van de tien schaalscores een verbetering laten zien. Ook is daar zichtbaar dat het stijgende vertrouwen in de vooruitgang van de stad en de buurt in 2003 leek te haperen. In 2005 zien we dat dit vertrouwen weer terug is. Ook op andere punten zien we verbeteringen in de leefbaarheids- en veiligheidsscores. Voor een deel betreft dat echter verbeteringen die ook in de rest van de stad optreden waardoor de relatieve positie minder sterk verandert. Deze relatieve positie is hieronder in beeld gebracht.



Figuur 2-4 Positie van het Stadscentrum op een aantal leefbaarheids- en veiligheidskenmerken ten opzichte van het gemiddelde van alle stadsdelen 1996 en 2005 en de typering van de ontwikkeling ten opzichte van het stadsgemiddelde.

(s) betekent schaalvariabele.

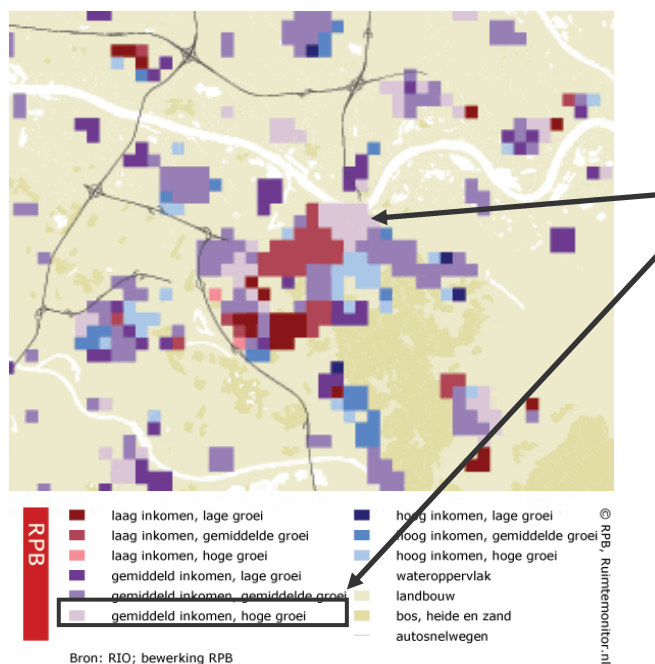
Bron: Stadspeilingen 1996 t/m 2005, afdeling O&S

In Figuur 2-4 zien we dat de positie van het Stadscentrum ten opzichte van de overige stadsdelen het sterkst verbetert waar het de vooruitgang van de stad en de buurt betreft, de medeverantwoordelijkheid voor de buurt, onveiligheidsgevoel algemeen en het rapportcijfer voor de woning. Wat betreft voorzieningen voor jongeren scoort de binnenstad heel goed, maar die score loopt relatief wel sterk terug.

Samenvattend zien we dat net als in voorgaande jaren het overheersende beeld is: "achterstand, maar ook verbeteringen op veel fronten". In 2003 was dat beeld wat meer diffuus. Het geloof in de vooruitgang van de eigen buurt liep wat terug. In 2005 zien we dat vooruitgangsgeloof weer terug is.

Hetzelfde optimisme wat betreft de vooruitgang van de eigen buurt, zorgt er misschien ook voor dat de bewoners van het Stadscentrum, ondanks serieuze problemen in de leefomgeving, in hun totaaloordeel over de buurt en de woonomgeving niet wezenlijk afwijken van het stadsgemiddelde.

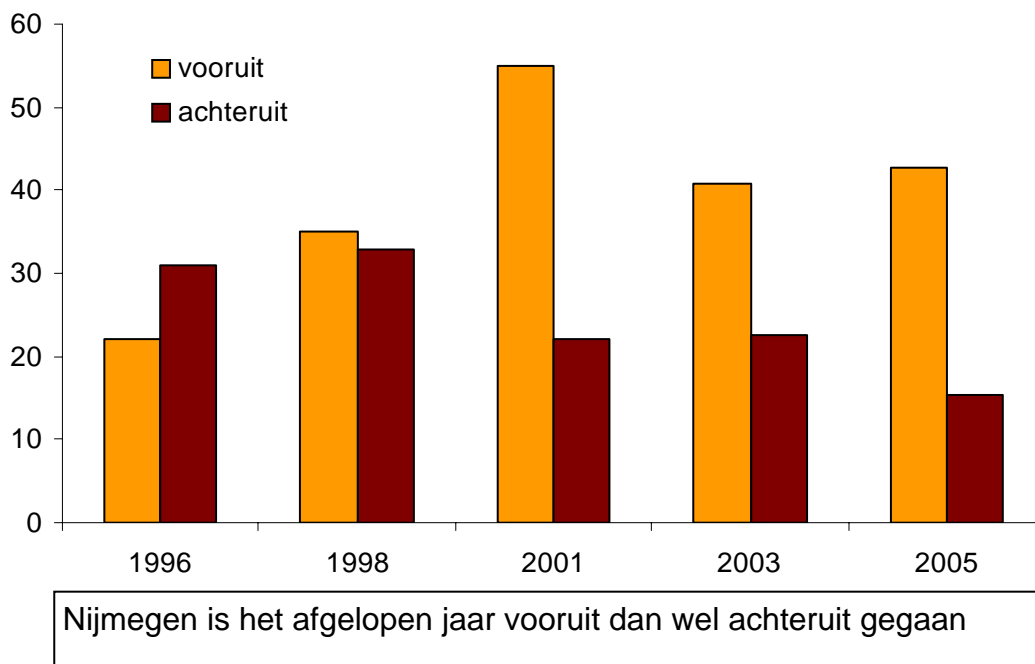
Dat binnenstedelijke gebieden sterker worden als woongebied, is niet specifiek Nijmeegs. Eén uiting van deze positieverbetering is de inkomensontwikkeling van de inwoners. Op landelijke schaal is door het Ruimtelijk Planbureau gekeken naar inkomensontwikkeling in de Nederlandse steden en hun ommeland⁴. Ook het gebied Arnhem-Nijmegen is in deze studie bekeken. De inkomensgroei in en nabij de stadscentra is op nationale schaal de drager van de inkomensverbetering van steden ten opzichte van de omliggende gemeenten. Ook het binnenstadsgebied van Nijmegen laat, komend van een gemiddeld inkomen rond 1995, een bovengemiddelde groei zien in de vijf jaren daarna.



Figuur 2-5 Detail uit een figuur uit het rapport Inkomensspreiding in en om de stad, RPB, juni 2005. Het Nijmeegse stadscentrum is herkenbaar als een gebied met een gemiddeld inkomen en een hoge groei daarvan (pijl).

⁴ Inkomensspreiding in en om de stad, RPB, juni 2005.

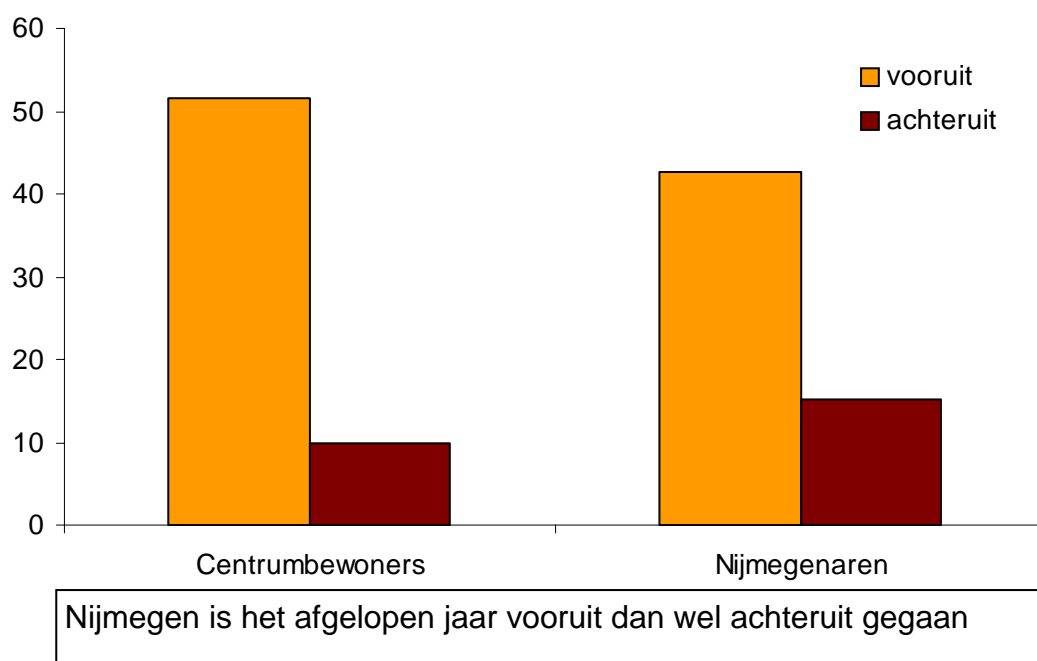
2.4 De binnenstad als drager van de Nijmeegse identiteit



Figuur 2-6 Vertrouwen in de stad 1996-2005, in % van de bevolking van 18 jaar en ouder;
Bron: Stadspelingen afd. O&S

Het vertrouwen van **de totale Nijmeegse bevolking** in de stad is sinds 1996 sterk gestegen. In 1996 vonden méér mensen dat Nijmegen er op achteruit was gegaan dan op vooruit. In 2001 is dat heel sterk veranderd. 55% kijkt positief terug en 22% negatief. In 2003 blijkt dat oordeel wat getemperd. Evenveel mensen als in 2001 geven aan dat de stad in hun ogen achteruit is gegaan, maar wat minder mensen zien een vooruitgang in het voorbije jaar. In 2005 zien we een herstel. Wat meer mensen zien een vooruitgang en wat minder ervaren een teruggang in het voorbije jaar.

De ontwikkeling van de binnenstad blijkt een belangrijke voedingsbodem voor het vertrouwen in de stad. In 1996 noemde 8% van de mensen die in het voorbije jaar een vooruitgang van de stad zagen, de verbetering van het centrum als reden voor die vooruitgang. In 2001 (vlak na de oplevering van het Mariëburgproject) is voor 75% van de mensen die een vooruitgang zien, de vernieuwing van het Stadscentrum één van de redenen om dat aan te geven. In 2005 is de Marikenstraat inmiddels vijf jaar geopend. Toch geeft nog steeds 55% van de mensen die een vooruitgang zien, de opknap van de binnenstad onder meer als reden. Op de totale bevolking (los van of men een vooruitgang ziet of niet) praten we over een kwart van de Nijmegenaren die de stad vooruit zien gaan en dat (mede) baseren op de verbeteringen in het Stadscentrum.



Figuur 2-7 Vertrouwen in de stad, **centrumbewoners** vergeleken met alle Nijmegenaren, 2005;
bron: Stadspeiling 2005, afd. O&S

Onder **de bewoners van het Stadscentrum** is het percentage mensen dat de ontwikkelingen negatief inschat 5 procentpunt lager dan in de stad als geheel. Het percentage dat vindt dat de stad erop is vooruitgegaan ligt ca. 10%-punten hoger dan in de stad als geheel. Per saldo kijken mensen die in het centrum wonen dus wat positiever naar de recente ontwikkelingen.

3 Het Stadscentrum als werklocatie

3.1 Het Stadscentrum als werkplek

Ooit was het huidige Stadscentrum heel Nijmegen. Vrijwel alle inwoners en banen bevonden zich hier. Nu is het Stadscentrum nog goed voor één op de vijf banen in de stad. Sinds 2003 is het Stadscentrum voor het eerst niet meer het grootste werkgebied van de stad. Die eer valt te beurt aan Heijendaal met 14840 banen tegen 13935 in het Stadscentrum.

In het **winkelgebied** van de binnenstad zien we in de naoorlogse periode groei (verdubbeling vloeroppervlak) en vervolgens ook specialisatie van de winkelfunctie in de richting van vergelijkend winkelen. Het voor een groot deel in de wederopbouwperiode gebouwde winkelgebied, vertoonde rond 1990 veel tekenen van slijtage. In de afgelopen jaren is een vernieuwingsgolf op gang gekomen die het aanzien van gebouwen en openbare ruimte sterk hebben verbeterd. In de laatste jaren is door de Marikenstraat ook een aanzet gegeven tot verandering van de structuur van het winkelgebied (van een T-vorm naar een klaverdriecircuit, met rondloopmogelijkheden). Inmiddels is door de Moenenstraat de verbinding tot stand gebracht tussen de Molenpoortpassage en de Marikenstraat. Hiermee zijn de twee oostelijke "klaverblaadjes" af en verschuift de vernieuwingsaandacht naar het Westen (Plein 1944, oude stad) en de positie van de randstraten direct rond de winkelkern.

Ook is het Stadscentrum een sterk gespecialiseerd werkgebied geworden. Illustratief in dit verband is de ontwikkeling in de **benedenstad**. In de laatste dertig jaar is dit gebied volledig veranderd van economische structuur. Ooit domineerde hier de industrie, bouw en nutssector met meer dan 70% van de banen. Nu omvatten die sectoren nog slechts 2% en zijn de horeca (33%) en cultuur-recreatie (40%) de dragers. Deze "leisurefuncties" zijn nauw verbonden met het reilen en zeilen van het Stadscentrum als geheel.

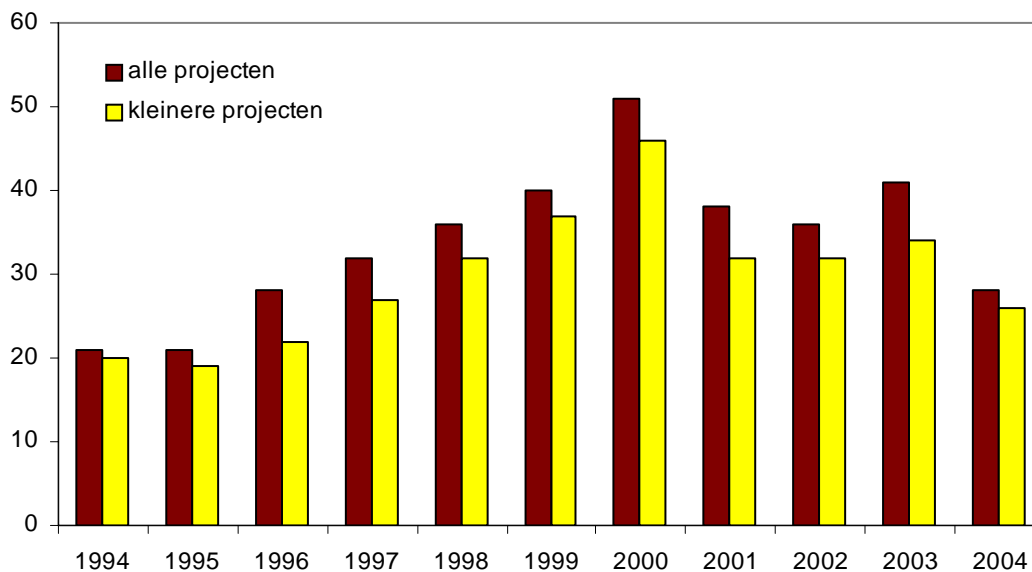
Op dit moment is **de spoorzone** een gebied in herstructurering. Activiteiten die te maken hadden met het goederenvervoer per spoor (van Gend en Loos, Postdistributie) zijn vrijwel verdwenen. De kantoorfunctie heeft de hierdoor soms letterlijk ontstane gaten nog niet kunnen vullen. In de jaren zestig en zeventig kende de kantoorfunctie een flinke groei in het gebied. Door de verschuiving van de voorkeuren van centraliteit naar de bereikbaarheid van de stadsrand, is die ontwikkeling gestagneerd. In de toekomst moet blijken of de stationsomgeving als kantoreengebied een nieuwe start kan maken. Op dit moment worden plannen uitgewerkt aan de zuidzijde van het Station. Deze locatie valt buiten het stadsdeel Stadscentrum en daarmee formeel buiten het onderzoeksgebied van deze monitor.

Het **singelgebied** heeft door haar ruimtelijke kwaliteit de tand des tijds doorstaan. Nog steeds is dit het meest prominente kantoorgebied van Nijmegen. Het is dé plek voor banken, makelaardij en de juridische dienstverlening.

3.2 Investerings, werkgelegenheid en economisch functioneren

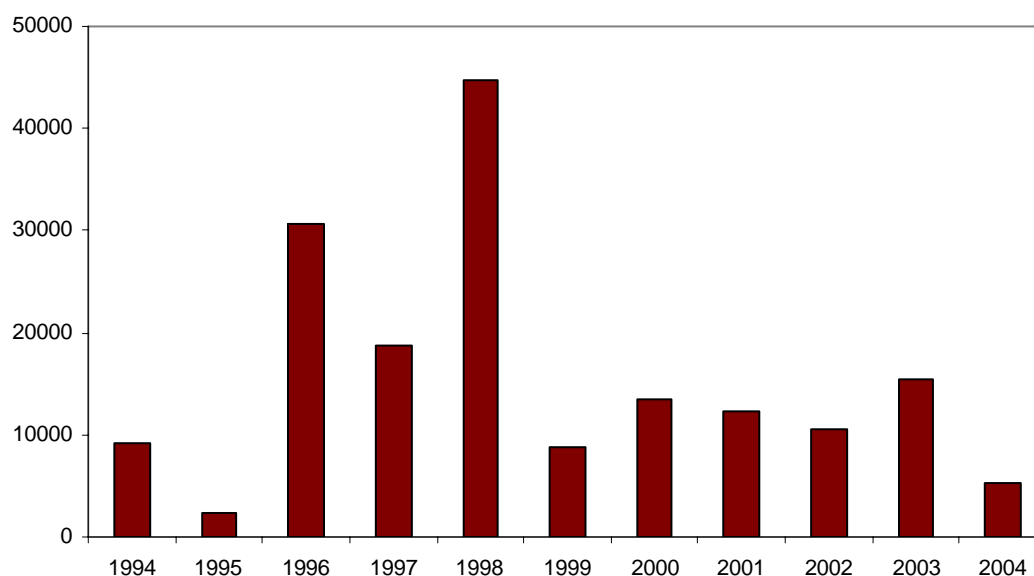
3.2.1 Investerings

In het Stadscentrum wordt in veel zaken geïnvesteerd, waaronder in gebouwen. De bouwvergunningregistratie geeft een beeld van die activiteit. De € 172 miljoen aan verleende bouwvergunningen sinds 1994 (€ 22.700 excl. btw en meer) leveren wel een onderschatting van de echte investeringen op. Naar schatting liggen de werkelijke investeringsbedragen 1,5 à 2 maal hoger.



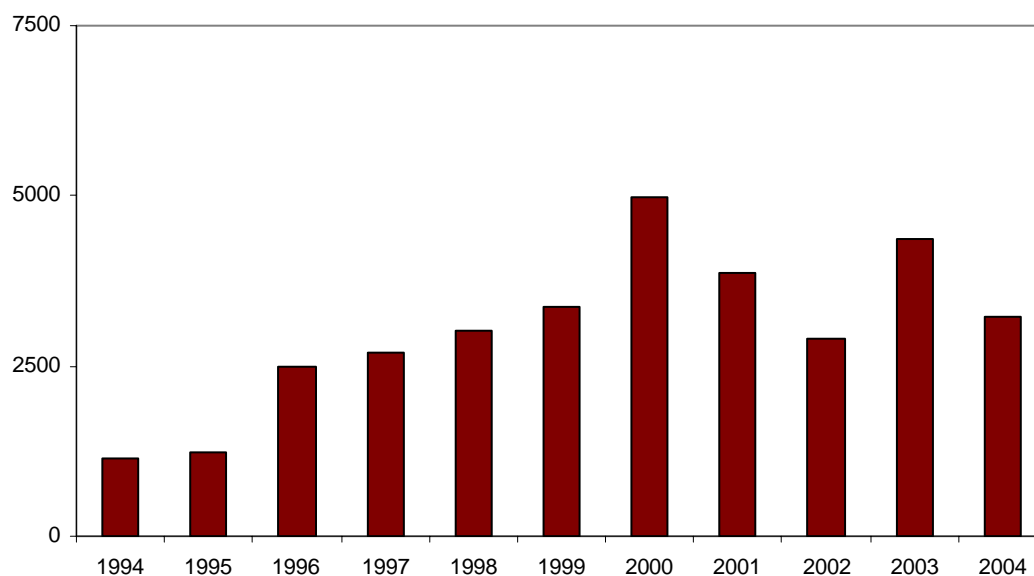
Figuur 3-1 Aantal verstrekte bouwvergunningen Stadscentrum > € 22.700 (f. 50.000) ex btw

In Figuur 3-1 zien we dat het aantal bouwvergunningen in het Stadscentrum een continue groei laat zien tot 2000. Voor het grootste deel gaat het om kleinere projecten. Na 2000 zien we een daling van het aantal verleende bouwvergunningen.



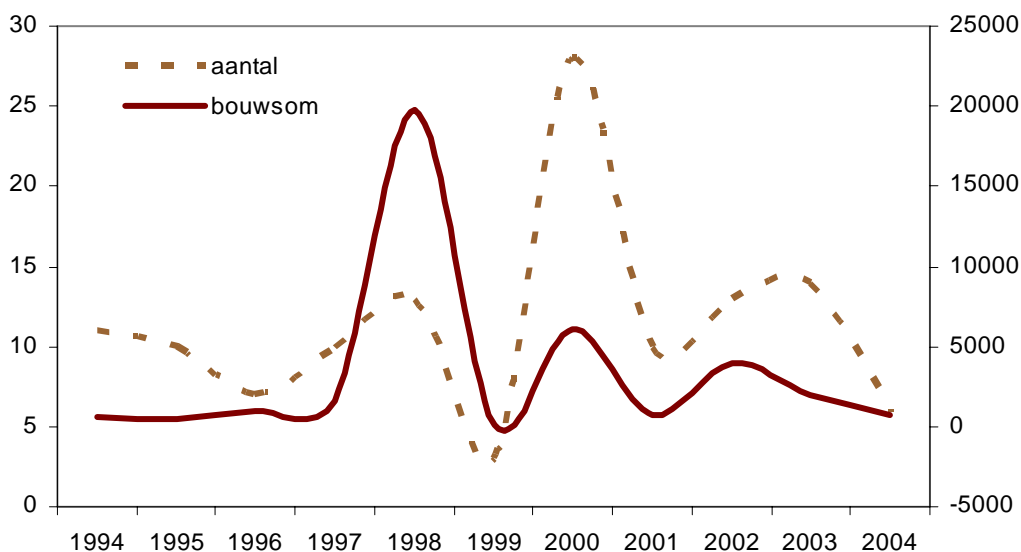
Figuur 3-2 Som van bouwinvesteringen Stadscentrum, alle projecten > € 22.700 (f. 50.000) ex btw; x € 1000

De totale investeringsbedragen laten door de invloed van grote projecten (Marikenstraat, Lux, Museum, etc.) grote schommelingen zien (Figuur 3-2). Laten we de projecten boven € 454.000 (1 miljoen gulden) buiten beschouwing (Figuur 3-3) dan zien we een geleidelijke groei van de bouwsom van kleinere projecten. In 2000 zien we een wat sterkere toename, mede als gevolg van de afbouw- en inrichtingsactiviteiten in onder meer de nieuwe winkels in de Marikenstraat. Na 2000 neemt de activiteit geleidelijk aan wat af.



Figuur 3-3 Som van bouwkosten Stadscentrum, kleinere vergunningen (tot € 454.000 / f. 1 mln); x € 1000

In Figuur 3-4 is het verloop van de vergunningen voor winkelprojecten⁵ nog eens gedetailleerder in beeld gebracht. In het investeringsbedrag is uiteraard de piek in 1998 het meest opvallend. Toen werd gestart met Marikenstraat en de Passage Molenpoort. In 1999 treedt een windstille op, waarna in 2000 grote aantallen vergunningen verleend worden voor onder meer de afbouw en inrichting van de nieuwe winkels. Na 2000 valt de activiteit sterk terug om vervolgens in 2002 weer iets aan te trekken. In dat jaar telt de (her)bouw van de Moenenstraat door in de cijfers. Na 2002 daalt de bouwsom licht. Het aantal verleende vergunningen piekt nog even in 2003 en laat in 2004 een flinke daling zien. Mogelijk is de zwakke conjunctuur een verklaring voor deze pas op de plaats in het aantal investeringsprojecten. In 2003 en 2004 wordt de investeringen in het Stadscentrum wat meer gedragen door de woningbouwactiviteiten (resp. 60 en 36% van de bouwinvesteringen) in plaats van investeringen in commercieel onroerend goed.



Figuur 3-4 Aantal bouwvergunningen (linkeras) en som van investeringsbedragen (rechteras) voor winkels in het Stadscentrum; > € 22.700/f. 50.000 ex btw; x € 1000

⁵ Met name winkels en woningen worden vaak in combinatie gebouwd. Hier is toegeedeeld op basis op de meest dominante reden voor het bouwproject (inschatting)

3.2.2 Werkgelegenheid

	ontwikkeling 1998-2004				niveau 2004
	niveau 1998	abs.	%		
industrie en bouw	320	-123	-38%	--	197
handel en reparatiebedrijven	129	-34	-26%	--	95
vervoer en communicatie	802	43	5%	+	845
detailhandel	3205	-127	-4%	-	3078
horeca	2052	192	9%	+	2244
cultuur	1043	14	1%	0	1057
kantoren	5603	-51	-1%	0	5552
overige diensten	981	-114	-12%	--	867
totaal	14135	-200	-1%	0	13935

Tabel 3 Ontwikkeling werkgelegenheid Stadscentrum 1998-2004; bron: PWE-Gelderland

Tussen 1998 en 2004 is de werkgelegenheid in het Stadscentrum niet gegroeid. Vergeleken met het stadsgemiddelde van 8% is dat aan de magere kant. Groei zien we vooral in de horeca. In de sectoren industrie, bouw, groothandel, reparatie en overige diensten was sprake van dalingen.

Wat betreft de detailhandel zien we een daling van 1998 tot aan 2000. Met de opening van de Marikenstraat en de heropening van de Molenpoortpassage treedt daarna een stijging op. Na 2002 treedt vervolgens weer een daling op.

In onderstaande tabel wordt een en ander nog eens in beeld gebracht voor deelgebieden van het Stadscentrum. Het valt op dat het winkelgebied ondanks de toevoeging van winkels in de Marikenstraat een flink negatief beeld vertoont. Dit heeft te maken met de kantoorfuncties die mede voor die ontwikkelingen zijn geweest. Dit betrof soms forse werklocaties die in 2004 in de centrumrand of spoorzone zijn te vinden. Die laatste locaties (spoorzone, singels) hebben op hun beurt weer andere m.n. kantoorfuncties zien verdwijnen of vertrekken naar elders in de stad, waardoor uiteindelijk het totaalbeeld ontstaat van een min of meer stationaire werkgelegenheidsontwikkeling in het Stadscentrum. In de loop van 2005 heeft de gemeente met de verhuizing van het Stationsplein naar het Stadhuis in de winkelkern een flink pakket banen weer teruggebracht van de stationsomgeving naar de winkelkern. Deze verschuiving is nog niet in de cijfers inbegrepen.

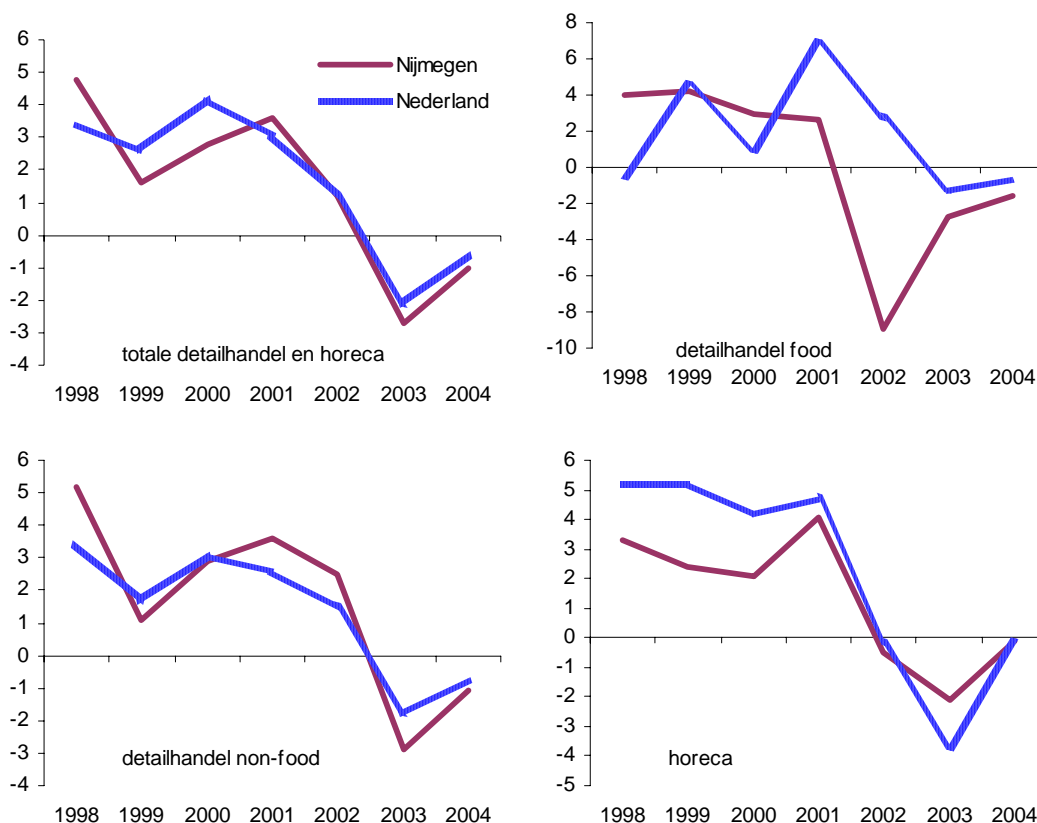
	ontwikkeling 1998-2004				niveau 2004
	niveau 1998	abs.	%		
benedenstad+omg Grt Mkt	2231	6	0%	0	2237
winkelgebied	6108	-643	-11%	--	5465
centrumrand	3246	194	6%	+	3440
spoorzone	2550	243	10%	++	2793
totaal	14135	-200	-1%	0	13935

Tabel 4 Ontwikkeling werkgelegenheid per deelgebied; bron: PWE-Gelderland

3.2.3 Economisch functioneren kernsectoren

Al weer een aantal jaren wordt in de Nijmeegse binnenstad jaarlijks de gehele detailhandel en horeca benaderd voor de ERBO-enquête van de Kamer van Koophandel. Deze enquête brengt het economisch functioneren in beeld en laat ook een vergelijking toe met andere steden.

Omzetontwikkeling

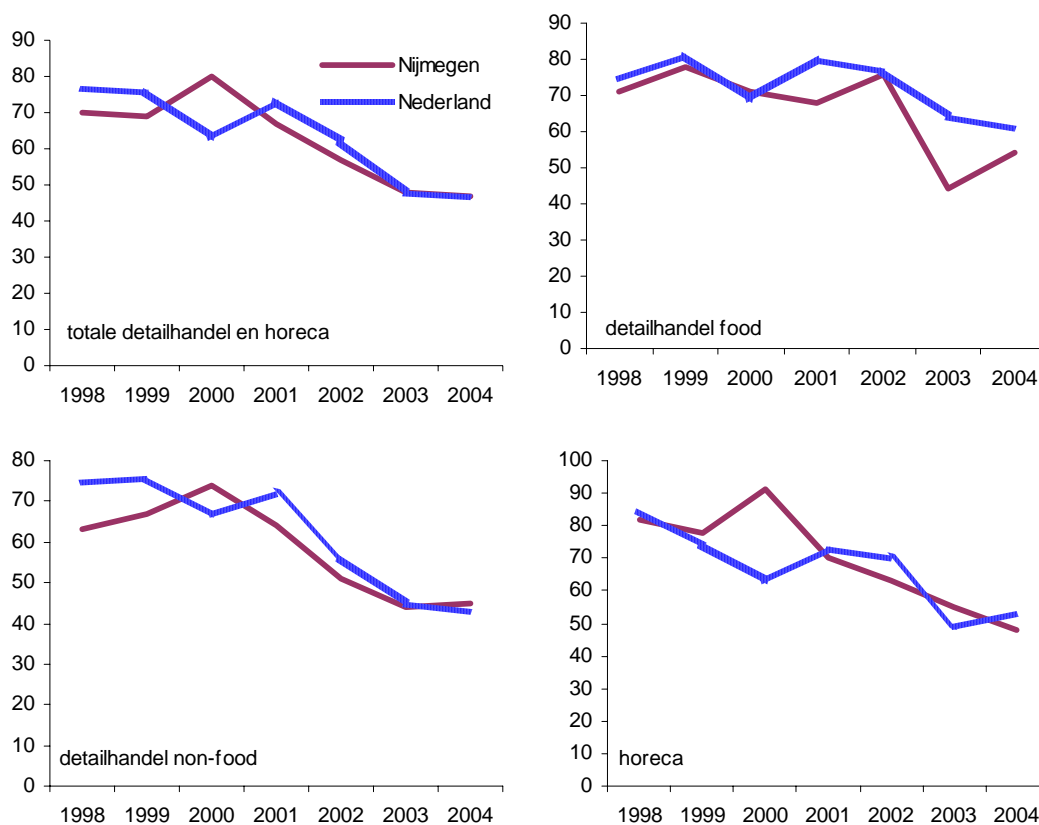


Figuur 3-5 Omzetontwikkeling detailhandel en horeca in het Stadscentrum van Nijmegen vergeleken met 14 centra van middelgrote steden in Nederland 1998-2004. Betreft jaar-op-jaar mutaties in procenten; Bron: steekproefverdichting ERBO-enquête Kamer van Koophandel voor Centraal Gelderland, bewerking O&S-Nijmegen

In Figuur 3-5 zien we het economisch tij sinds 1998 keren. Van een hoge omzetgroei in de periode tot en met 2001, zien we vooral in 2003 een sterke terugval. In 2004 is het beeld minder negatief, maar nog steeds is er sprake van omzetsdaling. Rekening houdend met enige prijsstijging is het beeld feitelijk nog iets negatiever. Naar sector bezien is de ontwikkeling in de detailhandel food sterk wisselend. In deze kleine sector in de binnenstad zorgt steekproefvariatie voor "springerige" resultaten. De horeca moet na een reeks "gouden jaren" tot aan 2001, in 2002 en 2003 een forse stap terug. In 2004 is de nullijn in de omzetontwikkeling weer in beeld: de omzet daalt niet verder ten opzichte van 2003. In de non-food detailhandel is ook in 2004 nog sprake van omzetsdalingen, zij het minder sterk dan in 2003.

De ontwikkeling in Nijmegen na 2001 is een flinke stap terug ten opzichte van de jaren daarvoor, maar loopt wel in de pas met de ontwikkeling in andere middelgrote binnensteden. Daarmee is de situatie niet minder zorgelijk, overigens. Tegenover de hierboven beschreven omzetontwikkeling is ook de beoordeling van het rendement te plaatsen. Hierin zijn ook de kosten van de ondernemers meegewogen. Ook hier zien we dat Nijmegen weliswaar niet wezenlijk verschilt van andere centra van middelgrote steden, maar ook is te zien dat het percentage ondernemers dat het rendement als voldoende beoordeelt gedaald is van niveau rond 70-80% eind jaren negentig naar 40-50% op dit moment.

% bedrijven met voldoende rendement



Figuur 3-6 Percentage bedrijven met voldoende rendement in de detailhandel en horeca in het Stadscentrum van Nijmegen vergeleken met 14 centra van middelgrote steden in Nederland 1998-2004.
 Bron: steekproefverdichting ERBO-enquête Kamer van Koophandel voor Centraal Gelderland, bewerking O&S-Nijmegen

4 Het Stadscentrum als bezoekdoel

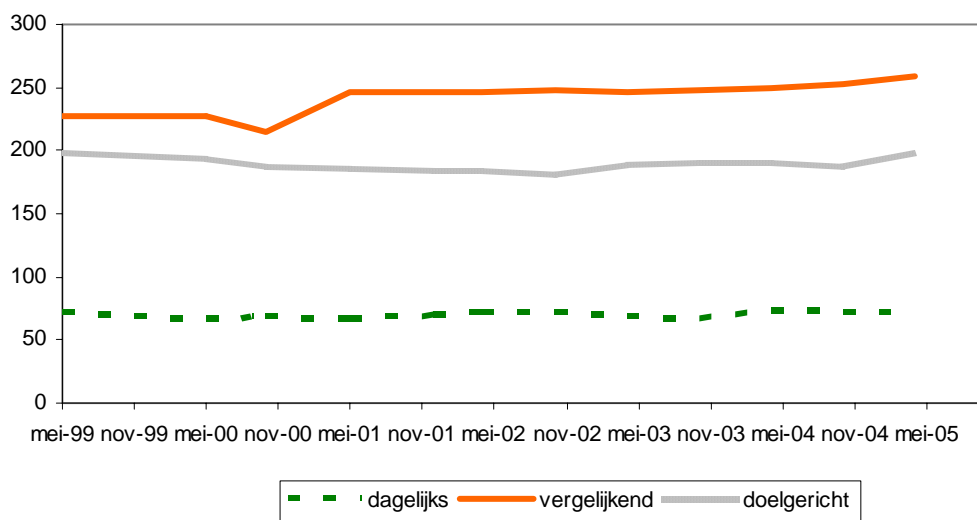
4.1 Inleiding

Synergie van bezoekdoelen. Zo zou je het wezen van een Stadscentrum kunnen beschrijven. Wat begonnen is met de aantrekkingskracht als marktplaats is inmiddels een gespecialiseerd en samenhangend cluster van publiekgerichte functies. De bezoekersstroom is van levensbelang voor het voortbestaan van dit cluster. Vandaar dat in dit hoofdstuk gekeken wordt naar de consument. Hoe ontwikkelt zich het totale bezoek, hoe gedraagt de bezoeker zich en wat vindt hij ervan? Eerst volgt een korte typering van het aanbod in het Stadscentrum.

4.2 Aanbodontwikkeling

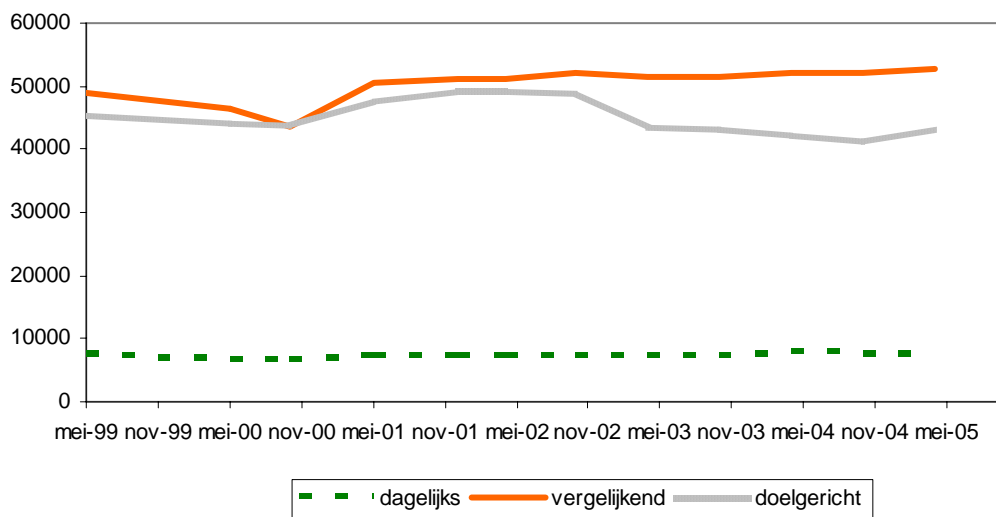
In de distributieplanologie staat de binnenstad van Nijmegen te boek als een "gewestelijk verzorgingscentrum". Dat is het tweede niveau in de landelijke hiërarchie. In de afgelopen decennia is het aantal winkels in Nijmegen dalend. Het oppervlak vertoont juist een stijging. In 1965 telde de Nijmeegse binnenstad nog 570 winkels met 53000 m² winkeloppervlak. In de jongste inventarisatie heeft het winkelgebied Nijmegen-Centrum in totaal 530 winkels met een gezamenlijk winkeloppervlak van 103.000 m² WVO, het dubbele van 1965.

De laatste jaren laten sterke schommelingen zien in het winkelaanbod. Er is in de Marikenstraat en de passage Molenpoort voor bijna 100 units aan verkoopruimten toegevoegd of ingrijpend gerenoveerd, een zeer omvangrijke operatie voor Nijmegen maar eigenlijk ook wel vrij uniek voor een bestaande binnenstad in Nederland. Voorafgaand aan die toevoeging was juist sprake van verlies aan winkels en winkeloppervlak. In het najaar van 2000, was het aantal winkels gedaald tot 465 winkels met ongeveer 94.000 m² winkeloppervlak. Iets wat zich met de oplevering herstelde tot 500 winkels en 107.500 m². Inmiddels is het aantal winkels iets verder gegroeid (529), het verkoopvloeroppervlak dat deze winkels gebruiken is juist iets teruggevallen (103.000). De groei in het aantal winkels wordt grotendeels (14 van de 29) verklaard doordat in 2005 in het Stadscentrum binnen winkels ook zgn. Servicepunten worden onderscheiden. Deze agentschappen of shops-in-the-shop worden wel opgeteld bij het aantal verkooppunten, hun vloeroppervlak wordt geteld bij het verkooppunt waar ze onderdeel van vormen.



Figuur 4-1 Ontwikkeling aantal winkels in Nijmegen-Centrum naar type artikelen; bron: Locatus, bew. O&S

Naar aantal winkels is zichtbaar dat de dagelijkse artikelensector (voeding en persoonlijke verzorging) stabiel is. De belangrijkste groei van het winkelaanbod in de binnenstad rond de opening van de Marikenstraat is opgetreden in het vergelijkende winkelen (m.n. kleding, luxe artikelen). Dit kan beschouwd worden als de kernactiviteit van een binnenstad. In de doelgerichte aankopen (vrijtijdsartikelen, bruin- en witgoed, wonen) laat de binnenstad een om en nabij stabiel beeld van het aantal vestigingen zien. Dit type winkelaanbod is door het ruimtegebruik en de aard van het koopgedrag gevoeliger voor verplaatsing naar of concurrentie van locaties aan de stadsrand.

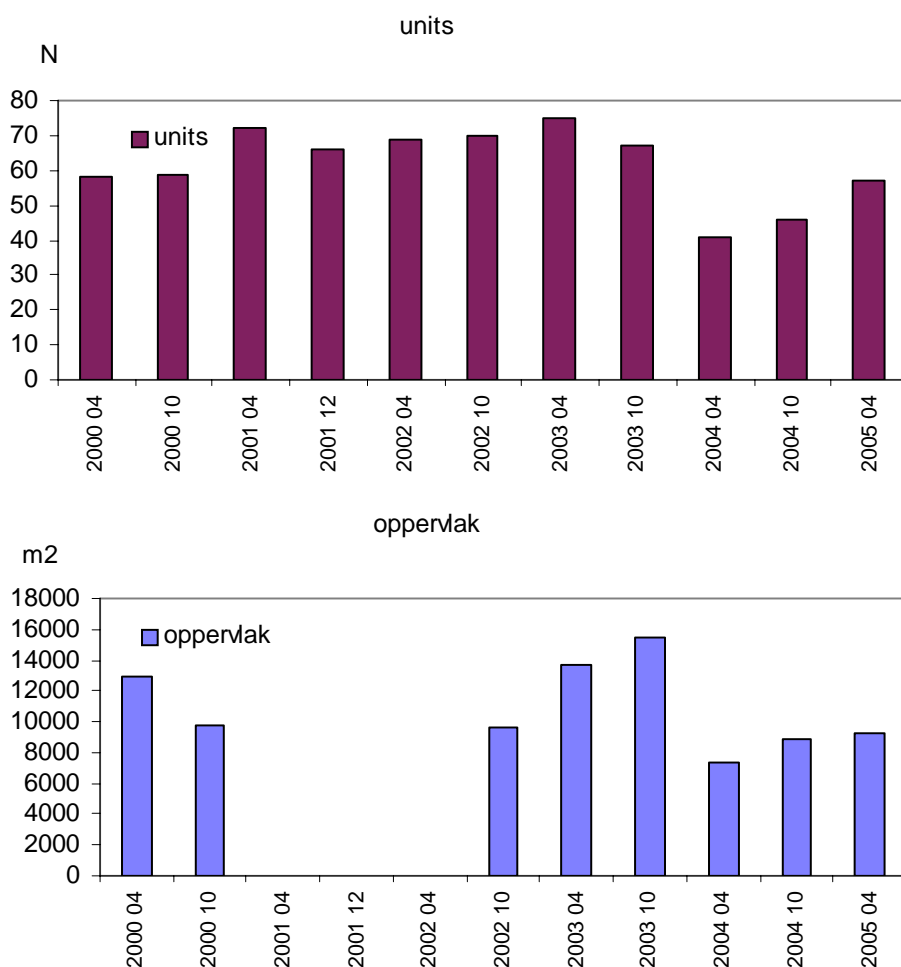


Figuur 4-2 Ontwikkeling winkeloppervlak in Nijmegen-Centrum naar type artikelen; bron: Locatus, bew. O&S

Naar oppervlak bezien volgt de dagelijkse artikelensector het stabiele beeld van het aantal vestigingen in die sector. In het vergelijkend winkelen zien we dat naast de groei-impuls in 2000 met de oplevering van de Marikenstraat, er ook sprake is van trendmatige groei. (Binnen het vergelijkend winkelen is overigens sprake van enige krimp van het warenhuisaanbod in de binnenstad ten gunste van speciaalzaken in het vergelijkend winkelen). Het doelgerichte aanbod laat een tegengestelde tendens zien.

Bij een krimp van het aantal vestigingen neemt het oppervlak tot aan 2003 gelijktijdig flink toe. De gemiddelde winkelgrootte in die sfeer schuift dan ook op van 228 tot 271 m² per zaak eind 2002 (+ 17,5%). Door het vertrek van o.m. de meubelaanbieder Tilders en later ook de branchegeenoot Draper van den Broek treedt vanaf 2002 een plotseling forse daling op in oppervlak, waardoor het gemiddelde weer terugvalt tot rond de 220 m² per winkel.

De grote bewegingen in het winkelaanbod die we met name in 2000 hebben meegemaakt gaan niet zonder slag of stoot. In het voorjaar van 2000 (voor de oplevering van de Marikenstraat) stonden 58 ruimten voor winkels, horeca, kantoren, etc. leeg (6,6% van de geïnventariseerde ruimten). In het voorjaar van 2001 was dat opgelopen tot 72 (7,9%). Na een daling tot 65 units (6,9%), treedt vervolgens weer een stijging op tot 75 leegstaande winkels, kantoren en andere panden voor publieksgerichte activiteiten (7,8%) aan het einde van 2003. Daarna daalt het aantal leegstaande units scherp, onder meer door het in uitvoering nemen van de renovatie/herontwikkeling van het complex Mariëburgpassage-Tweede Walstraat. Deze hoek kende langdurige leegstand. Vervolgens treedt weer een lichte stijging waarschijnlijk door conjuncturele oorzaken. De indruk bestaat wel dat de huidige leegstand wat zuiverder winkels betreft, terwijl in het verleden de leegstand wat meer vervuld was door kantoren, gesloopte of in aan- en verbouw zijnde panden.



Figuur 4-3 Ontwikkeling van het aantal leegstaande units en het oppervlak in het Stadscentrum (winkels, horeca, baliefuncties, kantoren etc.); bron: Locatus, div. jaren

Naar oppervlak bezien is de golfbeweging in de leegstand door bouwprojecten goed zichtbaar. Eerst zien we dan een stijging voorafgaand aan het bouwproject en vervolgens bij het in aanbouw nemen of opleveren een daling van de leegstand. De aard van de leegstand verschilt van jaar tot jaar. In het begin (voorjaar 2000) zien we vooral leegstand in die gebieden die "onder het mes" zijn of gaan (tracé van de Marikenstraat-Passage Molenpoort). Dit betrof overigens deels feitelijk gesloopte panden voor de doorbraak van de Marikenstraat in de Burchtstraat. Daarna (voorjaar 2001) staan de gereedgekomen winkels in de Molenpoort te wachten op de nieuwe gebruikers. In januari 2002 was dat aanbod vrijwel opgenomen en zagen we een zekere olievlekwerking. De leegstand in de winkelkern daalde terwijl die in de periferie steeg. Daarbij viel op dat het niet eens zozeer de westzijde van de binnenstad was waar de leegstand groeide - waar dat wel verwacht was-, maar juist de zuidoostkant (van Welderenstraat, van Broeckhuijsenstraat en Ziekerstraat).

Op dit moment is de leegstand in het centrale winkelcircuit ongeveer 6%, in de ring eromheen is de leegstand 13%. Binnen het winkelcircuit is de leegstand het grootst op Plein 1944. In dit gebied dat over enkele jaren onder het mes gaat is de leegstand maar liefst 55% van het winkeloppervlak (er is ook oppervlak in gebruik door niet-winkels, dus het percentage van het totaal ligt lager). De Ziekerstraat bezet met 20% leegstand binnen de winkelkern de tweede plaats in de leegstands top drie. De derdeplaats binnen het centrale winkelcircuit was bij de meeste recente opname voor de Bisschop Hamerstraat. Dit betrof echter slechts één unit. De leegstand in de Molenpoortpassage (5%) is wat wezenlijker, maar wel op een bescheiden niveau.

Buiten de winkelkern treffen we de leegstand vooral in de uitlopers van het winkelgebied aan (Doddendaal en Kelfkensbos met >30%⁶, Bloemerstraat met 20% en de Lange Hezelstraat met 14%). In de ringstraten van Broeckhuijsenstraat en de van Welderenstraat is de leegstand na een piek enkele jaren terug op dit moment zeer bescheiden. Op andere plaatsen heeft de matige verhuurbaarheid van winkelpanden soms geleid tot het grotendeels verdwijnen van de winkelfunctie. Voorbeelden hiervan zijn de Waalkade en Wintersoord. Deze straten komen in het leegstandsbeeld niet voor doordat alleen straten met minimaal drie bestaande winkels zijn meegenomen.

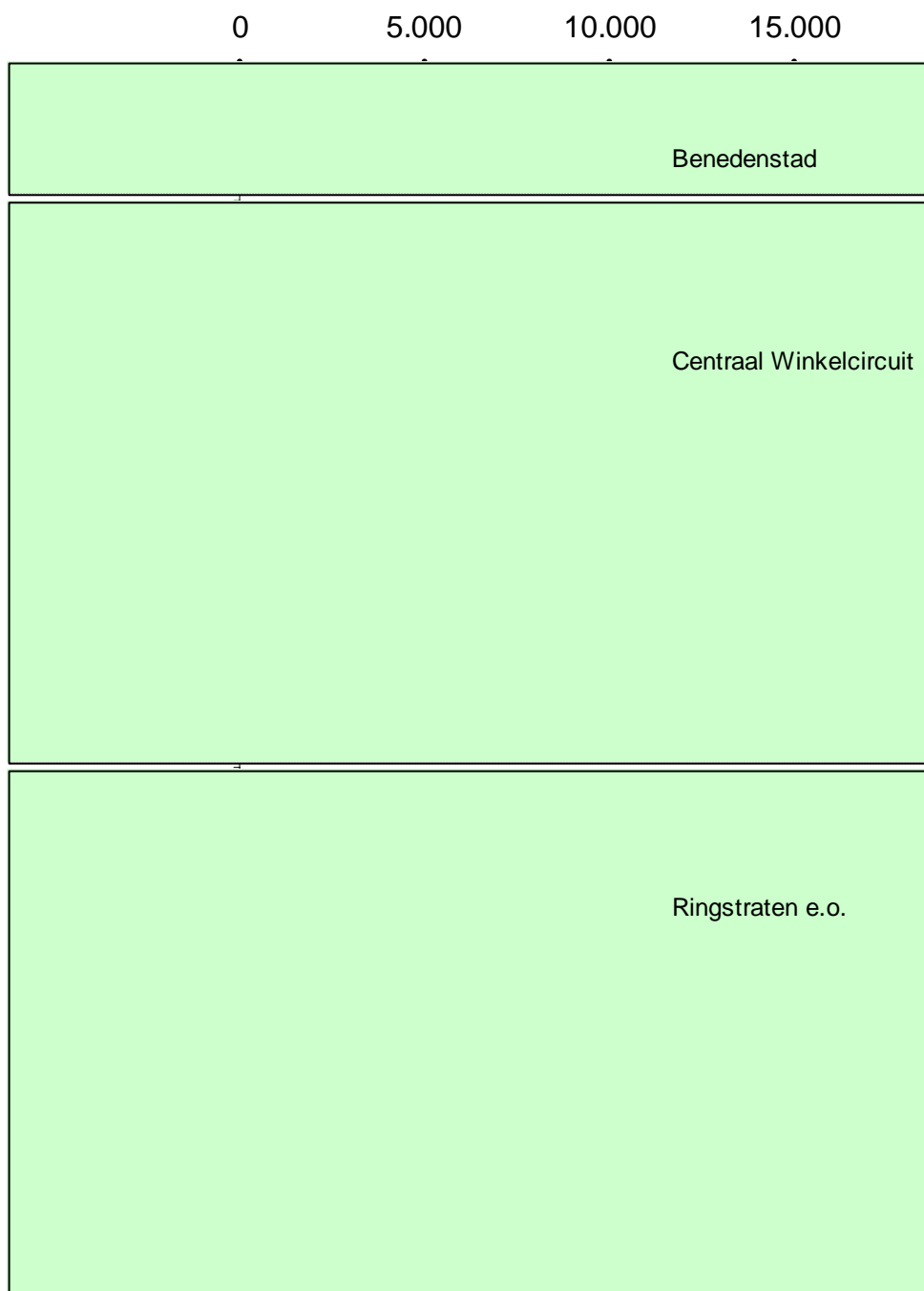
Door dit dynamische beeld van de leegstand met telkens weer andere gebieden waar het accent op ligt, zijn er niet echt gebieden met structurele leegstand bijgekomen. Door de herontwikkeling van de oude Mariënborgpassage is die concentratie van structurele leegstand uit de boeken verdwenen. Daar tegenover staat echter de groeiende leegstand op en rond Plein 1944 die op dit moment in het oog springt. Dit past echter wel in een ruimer beeld dat in gebieden waarin plannen op stapel staan, investeringen bevroren worden en leegstand voorkomt. Op het moment dat de plannen vaststaan wordt deze bevroering als regel doorbroken.

Het totale leegstandsniveau op dit moment is 9% in de Nijmeegse binnenstad. Dit ligt een fractie onder de 10% leegstand zoals die geldt in hoofdwinkelgebieden van steden tussen 100.000 en 175.000 inwoners (Locatus, mei 2005).

⁶ Dit betreft straten met erg weinig winkels (zie volgende figuren); één of enkele units leegstand wegen daarin sterk door



Figuur 4-4 Leegstand, winkelaanbod en overige publieksfuncties in winkelgebied Nijmegen-Centrum, in aantal units per straat met meer dan 5 verkooppunten, naar deelgebied; mei 2005; bron: Locatus



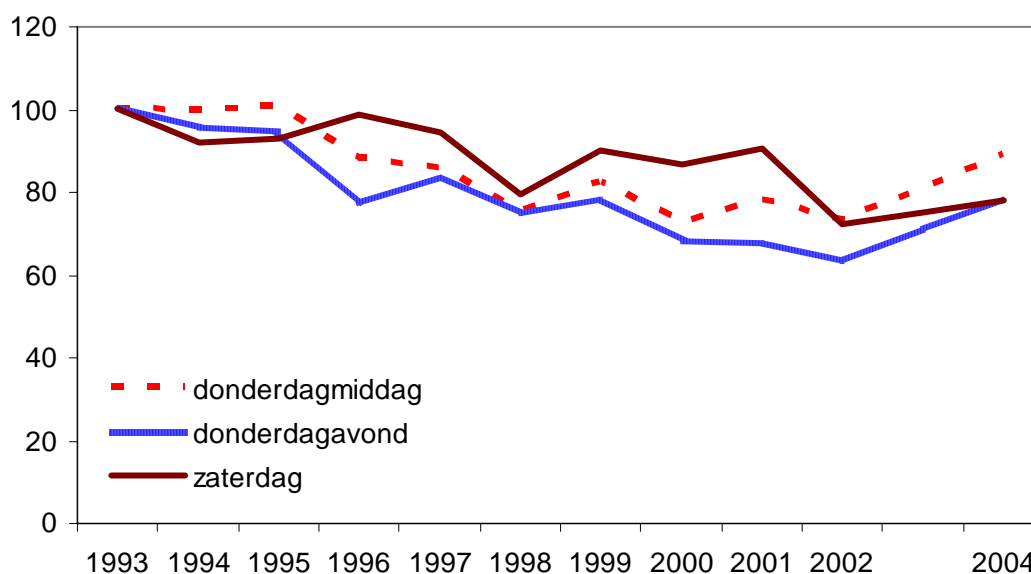
Figuur 4-5 Leegstand en winkelaanbod in winkelgebied Nijmegen-Centrum, in oppervlak per straat met meer dan 3 winkels, naar deelgebied (excl. singels en Waalkade); mei 2005; bron: Locatus

4.3 Bezoekniveaus

4.3.1 Druktebeelden

In de Nijmeegse binnenstad houden we⁷ jaarlijks vanaf 1993 *passantentellingen*. Op deze wijze kunnen we de ontwikkeling van de druktebeelden in die binnenstad volgen. Elke telling geeft een indicatie van het passantenstroom in de binnenstad op basis van tellingen op zes punten in de winkelkern. Deze tellingen vinden plaats op drie donderdagen en zaterdagen in de herfst. Het levert geen absoluut bezoekersaantal voor het Stadscentrum als geheel op. Wel kun je op basis van een vergelijking van de resultaten van deze tellingen de *ontwikkelingen* in het bezoek zien.

Dat druktebeeld wordt door meerdere aspecten beïnvloed. Factoren die een rol spelen zijn de hoeveelheid mensen aanwezig in een gebied, de grootte van dat gebied, de verblijfsduur van de mensen en de mate waarin mensen zich op straat begeven. Ondanks de spreiding van de meting over meerdere dagen, blijft de vergelijking jaar-op-jaar niet zonder problemen. De verschillen tussen de meetdagen binnen één jaar zijn soms groot. Dat betekent dat we ook met de vergelijking tussen de jaren onderling voorzichtig moeten zijn.



Figuur 4-6 Druktebeelden in het centraal winkelgebied 1993-2004, per jaar (1993 = 100); tot en met 2000 gebaseerd op 4 telpunten, vanaf 2001 op 6 (opname Marikenstraat in centraal circuit), 2003 geen meting

Kijken we naar de ontwikkeling in dat druktebeeld dan zien we dat er een trendmatige afname is van de drukte over de laatste twaalf jaar. In 2002 zien we voor alle soorten dagen de laagst gemeten waarden. De sterkste daling deed zich tot aan 2002 voor op de donderdagavond. De donderdag overdag (die in dit onderzoek ook model staat voor de overige doordeweekse dagen) deed het naar verhouding beter. De zaterdag bleef tot aan 2001 het meest op niveau, maar vertoonde in 2002 een sterke daling.

⁷ De jaarlijkse passantentellingen en de kordontellingen werden tot aan 2002 uitgevoerd door afdeling Openbare Ruimte, Directie Grondgebied

In 2004 zien we t.o.v. 2002 een drukker beeld op straat, vooral op de donderdag en de koopavond. Op de zaterdag wordt ten opzichte van de slechte uitslag van 2002 een beetje winst geboekt, maar onvoldoende om in de buurt te komen van de opkomst vóór 2002.

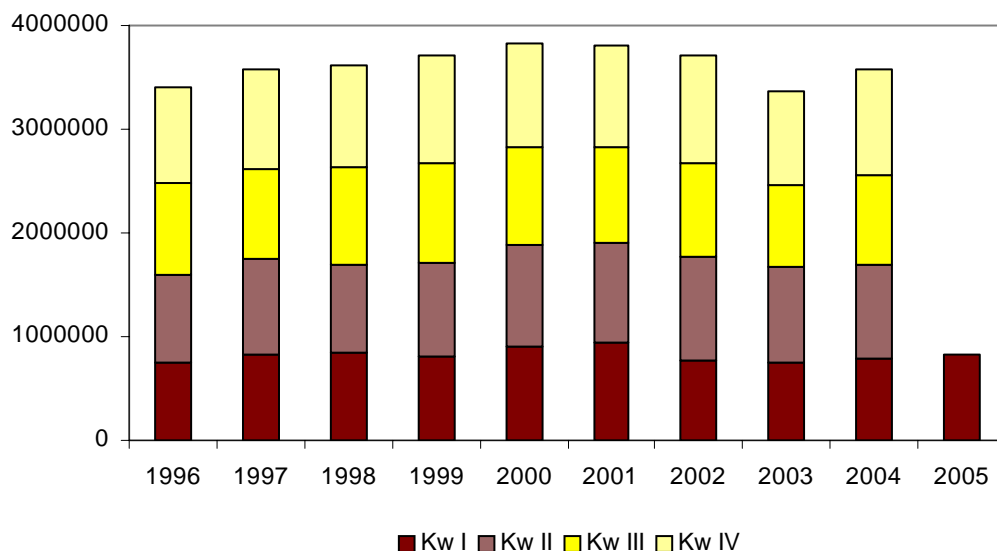
Deze gunstige ontwikkeling sinds 2002 is ongeveer voor de helft te verklaren door een autonome toename, voor de andere helft door een toevallige factor. Een van de meetdagen viel in de herfstvakantie met op die dag zeer gunstig weer. De opkomst was op die dag daardoor in vergelijking met een reeks van voorgaande metingen uitzonderlijk hoog.

Van de meer in zwang geraakte koopzondagen zijn geen druktebeelden beschikbaar. Uit ander onderzoek⁸ zijn er indicaties dat die meer bezocht worden in de loop van de jaren.

4.3.2 Parkeerafzet

Er zijn gegevens beschikbaar over de geldomzet van parkeervoorzieningen. Door die omzetten te delen door het uurtarief, ontstaat een inschatting van de afzet van parkeeruren. Een inschatting, omdat er vele (mogelijke) invloeden zijn op deze cijfers. Daarbij kan gedacht worden aan veranderingen in het aantal parkeerplaatsen, het feit dat niet altijd per uur wordt afgerekend, verschillen door vooraf- of achteraf betalen, wisselingen in toezicht, technische problemen, etc..

Onder de aanname dat deze invloeden in de afgelopen jaren weinig hebben gefluctueerd, dan zien we dat de afzet in uren van 1996 tot en met 2000 een stijging laat zien. Deze trend zet zich niet voort na 2000. Geleidelijk gaat de ontwikkeling "over de top" met in 2003 een zeer serieuze daling van bijna 10%. In 2004 volgt weer een herstel, met een groei van 6% ten opzichte van 2003. Niettemin blijft ten opzichte van 2002 de teller op min 4% parkeerafzet steken en ten opzichte van het topjaar 2000 op min 7%. De cijfers voor het eerste kwartaal van 2005 duiden net als het hele jaar 2004 op een herstel van de parkeerafzet (hoogste afzet sinds 2001).



Figuur 4-7 Ontwikkeling afzet parkeeruren in en rond het centrum sinds 1996; bron: afd. Openbare Ruimte Gemeente Nijmegen

⁸ Evaluatie koopzondagen Nijmegen: de consument en de ondernemer aan het woord; afd. O&S, 4 oktober 2002

4.4 Bezoekgedrag

4.4.1 Inleiding

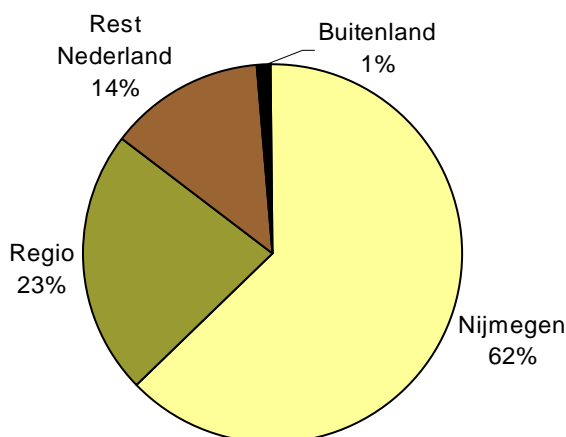
In deze paragraaf worden gegevens uit de passantenenquête gepresenteerd. Deze enquête is gehouden op zes punten in de kern van het winkelgebied. Dit betekent dat de resultaten af kunnen wijken van het werkelijke totale binnenstadsbezoek doordat mensen met een erg korte verblijfstijd en mensen die de kern van de binnenstad niet bezoeken, een kleinere trefkans resp. geen trefkans hebben in het onderzoek. Mensen met een lange verblijfsduur hebben juist een hogere trefkans. De wijze van benaderen is echter wel constant in vergelijking met eerdere jaren, waardoor ontwikkelingen gevolgd kunnen worden.

De enquêtes zijn gehouden gedurende drie donderdagen (middag en avond) en drie zaterdagdagen in de herfst van 2004 en herwogen naar weekbezoek (excl. koopzondagen). Ten opzichte van eerdere metingen zien we een grote opkomst op de eerste donderdag. Deze viel met goed weer, in de herfstvakantie. Hierdoor worden sommige uitkomsten beïnvloed (minder mensen van ver weg, minder autogebruik, etc.). Wanneer we deze eerste donderdag minder zwaar wegen (in dezelfde verhouding als 2002) veranderen echter de uitkomsten nauwelijks (tienden van procenten). We zullen dan ook de normale weging toepassen.

4.4.2 Herkomst

De herkomst van de bezoekers aan de Nijmeegse binnenstad bleek in 2000 gewijzigd. Bij de eerste meting destijds inclusief twee tel- en enquêtepunten op de Marikenstraat, bleek dat het aandeel bezoek van buiten de regio flink hoger lag. De meting in 2002 bevestigde dit beeld. In 2004 zien we dat het bezoek van buiten de regio toch weer wat lager ligt. In 2002 troffen we 18% mensen van buiten de regio aan, in 2004 is dat 15%. Voor bezoekers uit Nijmegen zelf zien we ook dat de mensen van dichterbij de binnenstad komen. De aandelen van "Oud-Nijmegen" ten Oosten van de Waal stijgen, die van Dukenburg en Lindenholt dalen. De Waalspong is met 4% wat ruimer vertegenwoordigd dan in 2002.

Gezien de onzekerheidsmarges rond de getallen is overigens geen sprake van significante veranderingen tussen 2002 en 2004. Het betreft indicaties.



Figuur 4-8 Herkomst van de bezoekers in 2004

	1993	1998	2000	2004
Nijmegen totaal	59	63	62	63
Nijmegen Oost	47	46	46	49
Nijmegen Zuid	23	22	23	20
Nijmegen West	16	17	16	19
Dukenburg/Lindholt	14	10	13	9
Waalsprong		2	2	4
Regio totaal	27	26	21	23
Overig Nederland	13	11	17	14
Buitenland	1	1	1	1

Tabel 4-1: Herkomst binnenstadbezoekers in %; ontwikkeling in de tijd

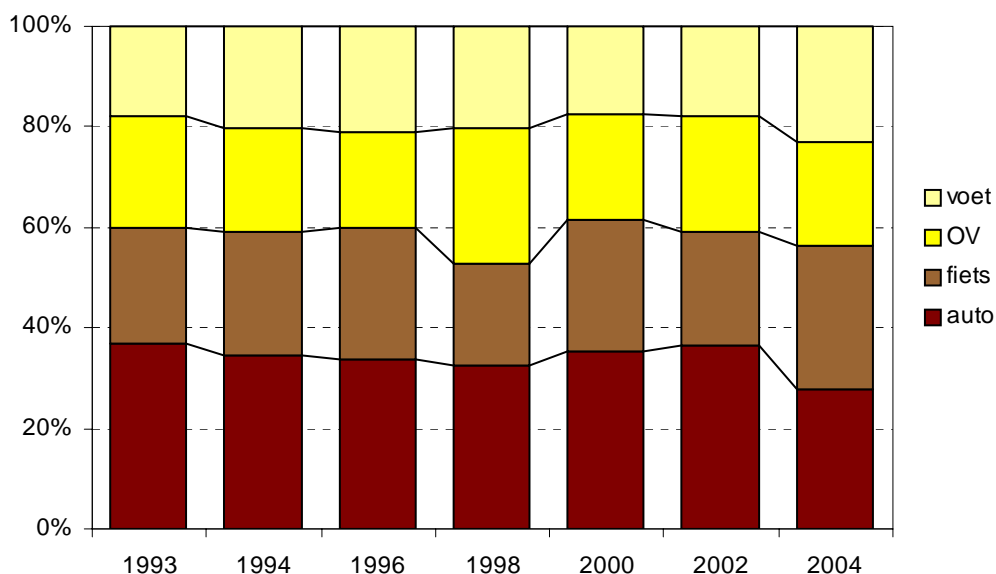
4.4.3 Vervoerswijze

Het aandeel van de mensen die met de auto naar het stadscentrum gekomen zijn lag in 2004 duidelijk lager dan in 2002. Voor driekwart kunnen we dat verklaren doordat binnen Nijmegen veel minder mensen met de auto kwamen dan in 2002 (ander gedrag). Voor een kwart doordat de groep Nijmegenaren een groter aandeel van het totale stadscentrumbezoek vormden dan in 2002 (ander bezoekpatroon). Immers hoe dichter de bezoekers bij de stad wonen, des te groter de kans dat men een ander vervoermiddel dan de auto kiest⁹.

Onder de mensen van buiten de stad blijft het autogebruik om en nabij op peil.

Groeiende aandelen zien we dan ook bij de korteafstandsvervoermiddelen (te voet en vooral de fiets). De fiets is op weekbasis berekend dan ook het belangrijkste vervoermiddel in 2004, in plaats van traditioneel de auto. Het openbaar vervoer laat een beperkte daling zien. Het aandeel dat per fiets naar de binnenstad komt schommelt traditioneel sterk door weersinvloeden. Veel regen in 1998 leidde bijvoorbeeld tot een sterk terugval van het aandeel fietsers ten gunste van het openbaar vervoer. De beide categorieën tezamen genomen (fiets en OV) kennen een vrij constant aandeel in het binnenstadsbezoek. In 2004 ligt het aandeel van beide tezamen op bijna 50%. Dat is wel hoger dan in 2002.

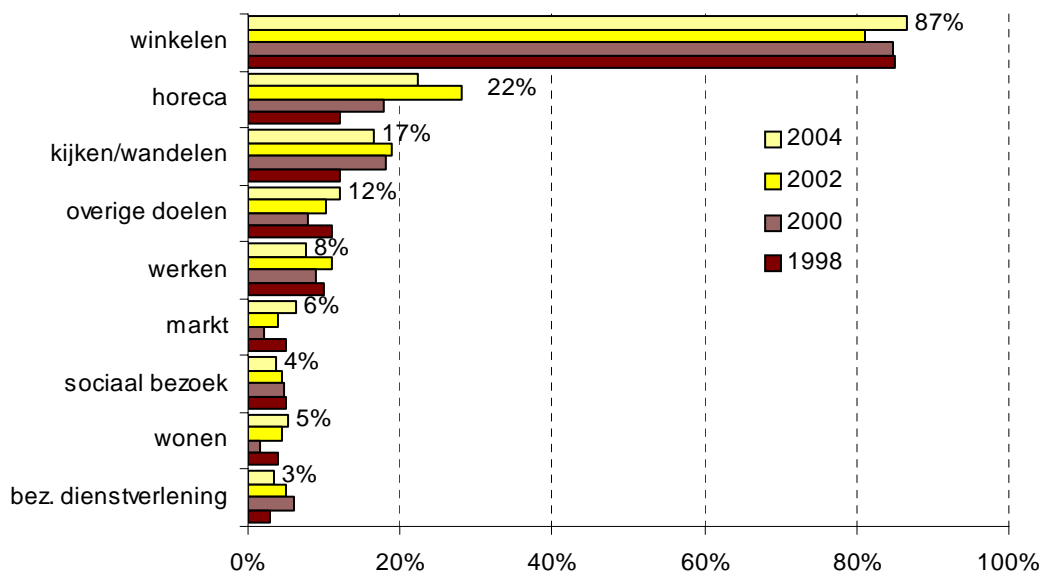
⁹ Ook binnen Nijmegen zien we een gecombineerd effect van enerzijds ander gedrag (de terugloop van het aandeel van de auto vanuit vrijwel alle stadsdelen) en anderzijds een wat gewijzigd bezoekpatroon (een terugloop in het aandeel van de verder weg gelegen stadsdelen Dukenburg en Lindenholt).



Figuur 4-9 vervoermiddelgebruik bij bezoek binnenstad

4.4.4 Bezoekdoel

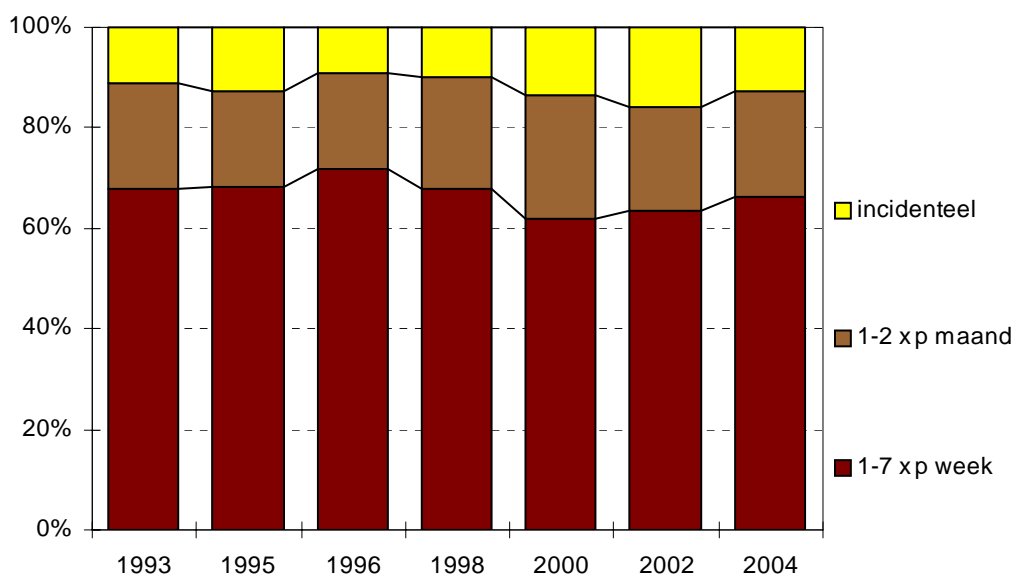
Verreweg de meeste bezoekers van de binnenstad van Nijmegen komen hier om (onder meer) te winkelen (87%). Dit aandeel ligt hoger dan in voorgaande jaren. De aandelen van "kijken en wandelen" en "horecabezoek" lieten tot 2002 een stijging zien. In 2004 is in die categorieën een terugval zichtbaar. Kennelijk wordt het winkelgebied sterker bezocht om doelgerichter/functioneler te winkelen in plaats van om te flaneren e.d.



Figuur 4-10 bezoekdoelen (spontaan en na doorvragen genoemd); ontwikkeling in tijd
N.B. het totaal is meer dan 100% doordat men meerdere antwoorden mocht geven

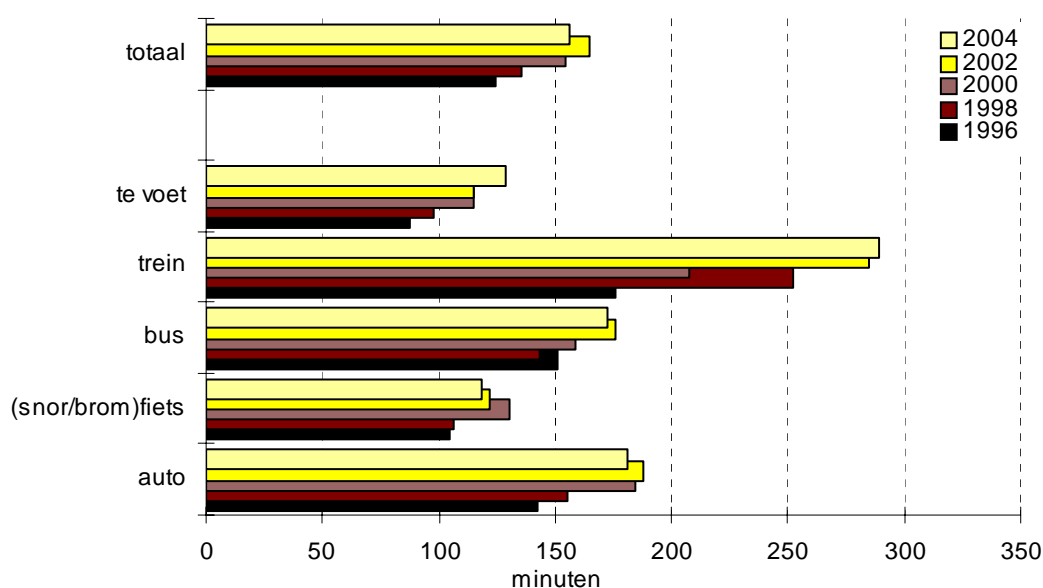
4.4.5 Bezoekfrequentie en verblijfsduur

Het aantal mensen dat minder vaak de binnenstad bezoekt vertoonde sinds 1998 een stijgende tendens. Enigszins paradoxaal was dit in feite een gunstige ontwikkeling, omdat het aangaf dat mensen van verder weg naar Nijmegen kwamen (bij een toenemende afstand neemt de bezoekfrequentie af). In 2004 zien we een flinke terugval in de groep met lage bezoekfrequenties. In feite zal de ontwikkeling nog wat sterker zijn omdat een dalende frequentie ook leidt tot een dalende trefkans in de binnenstad. Tegenover deze daling staat een stijging van het aandeel van de groep met hoge frequenties. De middengroep die één of twee keer per maand naar de binnenstad gaat blijft ongeveer gelijk. Dit beeld van afname van de laagfrequente bezogegroep past bij eerdere constatering over afgenomen bezoek van buiten de regio, een sterker accent op functioneel winkelen en het lagere autogebruik.

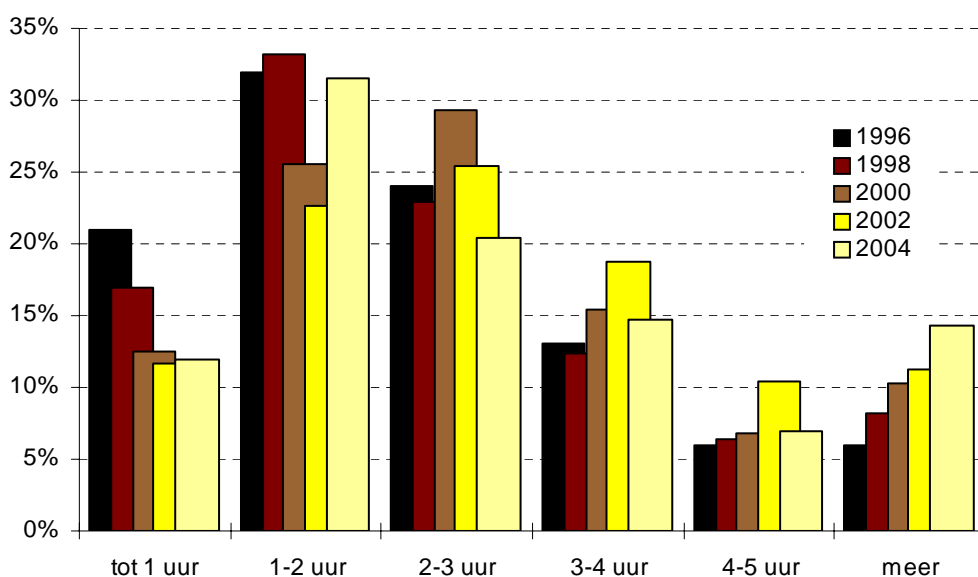


Figuur 4-11 Bezoekfrequentie

Eveneens in lijn met dit beeld is het verloop van de gemiddelde verblijfsduur. Over de jaren heen neemt de gemiddelde verblijfsduur tot aan 2002 toe met 5-7 minuten per jaar. In 2004 zien we een trendbreuk. De gemiddelde verblijfsduur neemt met een kleine 10 minuten af. In Figuur 4-13 zien we het aandeel winkelende mensen met een verblijfsduur onder de twee uur groeien ten koste van de verblijfsduur van 3 tot en met vijf uur. De groep met een zeer lange verblijfsduur neemt in lijn met de trend van de laatste ca. 10 jaar wel toe.



Figuur 4-12 verblijfsduur bezoekers waarvan winkelen hoofd- of neven-doel van bezoek is naar vervoerswijze

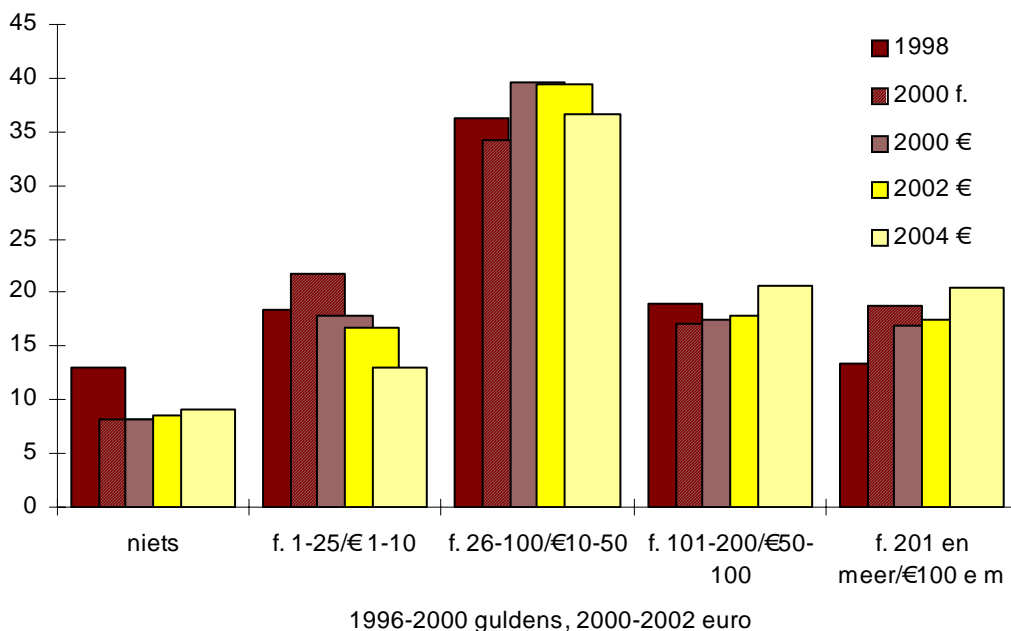


Figuur 4-13 verblijfsduur bezoekers waarvan winkelen hoofd- of neven-doel van bezoek is

4.4.6 Bestedingen

Passanten zijn gevraagd of en zo ja, hoeveel geld zij hebben uitgegeven tijdens hun bezoek aan de binnenstad. In 2004 zien we dat ongeveer evenveel mensen als in voorgaande metingen niets besteden. De afname in de laagste bestedingscategorie zet onverminderd door. In 2004 laat ook de groep bestedingen tussen 10 en 50 euro een daling zien, terwijl er een stijging zit in de hoogste groepen. Deze uitslag wordt sterk bepaald door de hoge gemiddelde uitgaven op de eerste donderdag en zaterdag van de

meting, die samenvielen met de herfstvakantie. Het gemiddeld bestede bedrag nam toe van € 56,- tot € 63,-. Dit betekent een voortzetting van de stijging die sinds 1996 optreedt. Wel zien we dat deze stijging wat opgeblazen wordt door de hoge scores op de eerste donderdag en zaterdag. Stel dat we de "vakantiedonderdag" normaliseren door hem in lijn te brengen met de andere donderdagen, dan is het bestedingsgemiddelde in 2004 enkele euro's lager (€ 61). Niettemin blijft de tendens stijgend, ondanks een wat localer functioneren van het Stadscentrum in 2004.

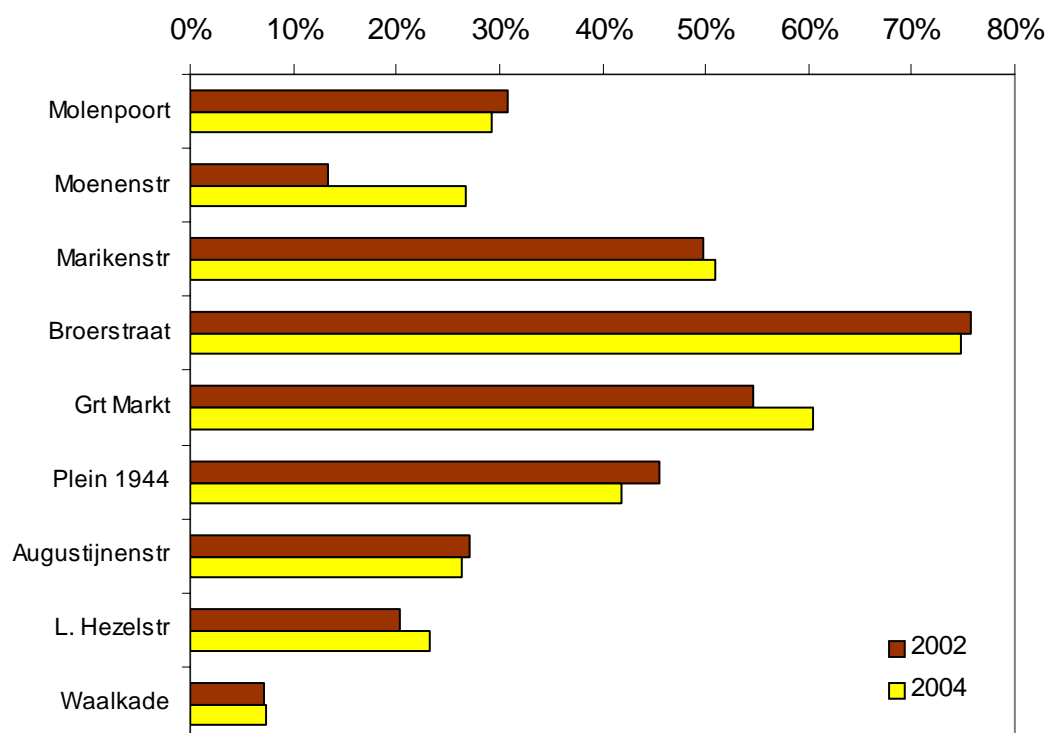


grafiek 4-1: bestedingen van bezoekers waarvan winkelen hoofd- of neven doel van bezoek is

4.4.7 Routekeuze in het winkelgebied

In de enquête zijn vragen gesteld waarmee de complete vervoersketen bij het bezoek aan de binnenstad in beeld is: waar komen mensen vandaan, welk vervoermiddel kiezen ze, welke route wordt gevolgd om de binnenstad te bereiken, waar wordt gestald, geparkeerd of uitgestapt en welke delen van het centrum worden van daaruit bezocht. Het voert te ver om in het kader van deze rapportage dit te rapporteren, maar de basisgegevens zijn wel beschikbaar.

Onderstaand is een impressie gegeven van de mate waarin passanten de belangrijkste straten van de binnenstad bezoeken. Bij de laatste cijfers zien we dat de Marikenstraat de Broerstraat niet van de toppositie heeft kunnen stoten, maar zich op een tweede niveau bevindt. Een en ander was overigens ook de bedoeling bij de start van de planvorming voor de straat. Ook is te zien dat de herontwikkeling van de Mariëburgpassage naar de huidige Moenenstraat een sterke verbetering te zien geeft in de aansluiting op het overige winkelgebied. In 2002 gaf 13% van de ondervraagden aan dat men er geweest was of er langs gekomen was. In 2004 is dat verdubbeld. Lichte verliezen zien we m.n. op Plein 1944. Parallel aan de leegstand in het gebied zien we dat dit gebied minder aangesloten is op het overige winkelgebied. De Lange Hezelstraat mag zich juist verheugen in wat meer interesse. Ook de Grote Markt is sterker aangetakt dan in 2002.



Figuur 4-14 Indicatie druktebeeld in de belangrijkste winkelstraten. Betreft het percentage mensen in het centrale winkelgebied dat aangeeft de bewuste straten te hebben bezocht, 2002 en 2004

4.5 Waardering

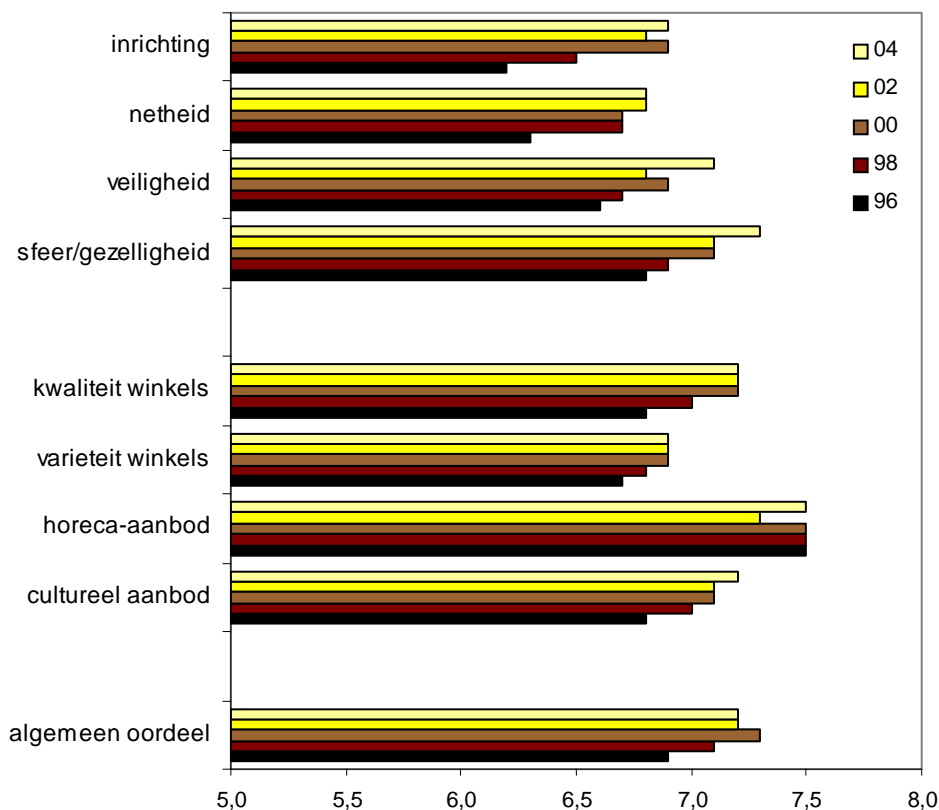
4.5.1 Algemeen

Om een beeld te krijgen van hoe de bezoekers de binnenstad ervaren, vragen we ze een rapportcijfer te geven voor verschillende kwalitatieve aspecten ervan.

Terugkijkend naar 1996 zien we over vrijwel de hele linie verbeteringen, met de sterkste stijging bij "inrichting van het winkelgebied" (+0,7 rapportpunt). De overige omgevingsfactoren in het openbare gebied (netheid, veiligheid en sfeer) laten ook sterke verbeteringen zien (alle plus een half rapportpunt). De cijfers voor het aanbod stijgen wat minder hard. Niettemin zien we bij kwaliteit van de winkels en cultureel aanbod een verbetering met 0,4 punt sinds 1996. Wat minder gestegen is de variëteit van de winkels en het horeca-aanbod. Wat het laatste betreft was in 1996 al sprake van een hoge waardering (7,5). Die waardering voor het horeca-aanbod is sindsdien niet gewijzigd, met uitzondering van 2002.

Tussen 2002 en 2004 is de grootste vooruitgang geboekt op het gebied van veiligheid en sfeer/gezelligheid. De overige items hebben in grote lijnen de waardering van 2002 weten te behouden. In 2002 leek de lichte daling in de waardering voor de inrichting van straten en pleinen een voorbode van een geleidelijke erosie van die waardering na de vernieuwingsimpulsen rond 2000. In 2004 zien we dat de waardering zich weer herstelt tot het oude niveau in plaats van daalt. Mogelijk dat de openstelling van de Moenenstraat hier een rol heeft gespeeld.

In het algemeen oordeel zien we vanaf 1996 een stijgende lijn tot aan 2000. In 2002 ligt de waardering een fractie (0,1) lager dan in 2000. In 2004 krijgt het Stadscentrum net als twee jaar daarvoor een 7,2.



Grafiek 4-2: ontwikkeling rapportcijfers binnenstad Nijmegen, 1996-2000

4.5.2 Oordeel over de binnenstad vergeleken met Arnhem

Doordat in een soortgelijk onderzoek in Arnhem dezelfde vragen zijn gesteld, is het mogelijk de beoordelingen van de binnenstadbezoekers tussen beide steden te vergelijken.

Arnhem scoorde in 1996 nog nagenoeg op alle aspecten hoger dan Nijmegen; alleen het cultureel aanbod werd gelijk gewaardeerd. In 1998 veranderde dat beeld al ten gunste van Nijmegen. De Nijmeegse binnenstad verbeterde op nagenoeg alle aspecten, terwijl de waardering in Arnhem gelijk bleef of achteruit liep. Met andere woorden, het verschil tussen Arnhem en Nijmegen werd kleiner. In 2000 zette die trend verder door. In 2002 zien we dat in Nijmegen de stijging eruit is. In Arnhem zet de daling van het algemeen oordeel nog iets door. In 2004 houdt Nijmegen de waardering grosso modo vast. De Arnhemse binnenstad, waar op dit moment omvangrijke vernieuwingsprojecten onder handen zijn genomen, ziet in 2004 de waardering op een aantal punten licht achteruit gaan.

Het blijken vooral de omgevingsfactoren (inrichting, netheid, veiligheid en sfeer) te zijn die in Nijmegen beter scoren dan in Arnhem. Met name op het punt van netheid is het verschil groot geworden. In het winkelaanbod (kwaliteit en variëteit) was er traditioneel sprake van achterstanden in de waardering van Nijmegen ten opzichte van Arnhem. Ondanks dat Arnhem over een exclusiever winkelaanbod beschikt, is de waardering van kwaliteit en variëteit nagenoeg gelijk in beide steden. Het grootste onderscheid zit in de waardering van het culturele aanbod. Bezoekers in Nijmegen geven dat duidelijk een hoger rapportcijfer dan in Arnhem, zij het dat het verschil tussen 2002 en 2004 kleiner is geworden, met name door een betere waardering in Arnhem.

De resultaten interpreterend, wordt in Arnhem in de ogen van de eigen bezoekers de kwaliteit van het winkel- en horeca-aanbod nog steeds bovengemiddeld gewaardeerd, maar de tendens is wel dalend. Doordat investeringen in het openbaar gebied een aantal jaren ouder zijn dan Nijmegen, is de slijtage ook iets langer aan de gang. Dit leidt tot een aantal lagere scores op de omgevingsfactoren. In Arnhem wordt op dit moment gewerkt aan grote winkelprojecten met waarschijnlijk een grote trekkracht. De verwachting is dat daarmee een basis wordt gelegd voor hogere waarderingen. Voor Nijmegen blijft het zaak te vernieuwen én bij te houden. Vernieuwen door nieuwbouw en het toevoegen van trekkracht en bijhouden door te zorgen voor een schone, hele en veilige binnenstad.

	Nijmegen						Arnhem					
	96	98	00	02	04	02-04	96	98	00	02	04	02-04
algemeen oordeel	6,9	7,1	7,3	7,2	7,2	+ 0,0	7,4	7,3	7,2	7,0	6,9	- 0,1
cultureel aanbod	6,8	7,0	7,1	7,1	7,2	+ 0,1	6,8	6,8	6,6	6,5	6,8	+ 0,3
horeca-aanbod	7,5	7,5	7,5	7,3	7,5	+ 0,2	7,9	7,7	7,6	7,3	7,3	+ 0,0
varieteit winkels	6,7	6,8	6,9	6,9	6,9	+ 0,0	7,3	7,3	7,0	7,0	6,9	- 0,1
kwaliteit winkels	6,8	7,0	7,2	7,2	7,2	+ 0,0	7,5	7,5	7,3	7,3	7,1	- 0,2
sfeer/gezelligheid	6,8	6,9	7,1	7,1	7,3	+ 0,2	7,4	7,2	7,1	7,0	6,9	- 0,1
veiligheid	6,6	6,7	6,9	6,8	7,1	+ 0,3	6,9	6,7	6,8	6,5	6,5	+ 0,0
netheid	6,3	6,7	6,7	6,8	6,8	+ 0,0	6,5	6,3	6,4	6,0	6,1	+ 0,1
inrichting	6,2	6,5	6,9	6,8	6,9	+ 0,1	7,1	6,9	6,8	6,6	6,5	- 0,1

Tabel 4-2: oordeel over aspecten van de binnenstad van Nijmegen en Arnhem: 1996 - 2004 vergeleken.

5 Verkeersaspecten

5.1 Inleiding

Het is voor een binnenstad zaak de bezoekers comfortabel en gastvrij te ontvangen. Dat betekent dat het Stadscentrum er goed uit moet zien en schoon, heel en veilig moet zijn (zie paragraaf 4.5) en ook dat het Stadscentrum bereikbaar moet zijn met alle soorten van vervoer, dat er uitgestapt, gestald en geparkeerd moet kunnen worden. Op die verkeersaspecten wordt in de onderstaande paragrafen ingegaan.

5.2 Gebruik en waardering verkeersvoorzieningen

	Nijmegen					Arnhem				
	96	98	00	02	04	96	98	00	02	04
bereikbaarheid OV	7,2	7,3	7,2	7,2	7,4	7,4	7,4	7,5	7,2	7,3
bereikbaarheid fiets	7,5	7,1	7,2	7,4	7,5	7,7	7,5	7,7	7,7	7,4
fietsstalling	6,2	5,6	6,0	6,3	6,4	6,1	6,1	5,9	6,4	6,3
bereikbaarheid auto	5,1	5,6	5,7	5,9	5,7	5,6	4,9	5,4	5,5	4,9
parkeerplaatsen	4,9	5,7	5,8	5,7	5,5	4,8	5,0	5,2	5,6	5,5
parkeertarief	4,4	5,0	5,3	4,4	4,1	4,6	4,9	4,2	4,4	4,2

Tabel 5-1: ontwikkeling oordeel over aspecten van de binnenstad van Nijmegen en Arnhem

In Tabel 5-1 is een aantal verkeersaspecten beoordeeld door alle ondervraagde binnenstadsbezoekers in Arnhem en Nijmegen. We zien dat in de tijd gezien de *bereikbaarheid met het OV* gemiddeld genomen goed wordt beoordeeld. Opvallend is de constantheid in deze waardering van 1998 tot 2002. Ondanks de afsluiting van de Burchtstraat tijdens het onderzoek in 2000, waardoor de haltes daar op dat moment opgeheven waren, blijft de waardering op peil. In 2004 zien we een stijging van de waardering na een zeer constante reeks. Zoekend naar mogelijke oorzaken zien we dat sinds 2002 de lijnvoering helderder geworden is, het KAN-kaartje is ingevoerd en de halte Kelfkensbos dichterbij het winkelgebied is gesitueerd. Mogelijk dat één of meer van deze factoren een invloed heeft op het gevoel van kwaliteit.

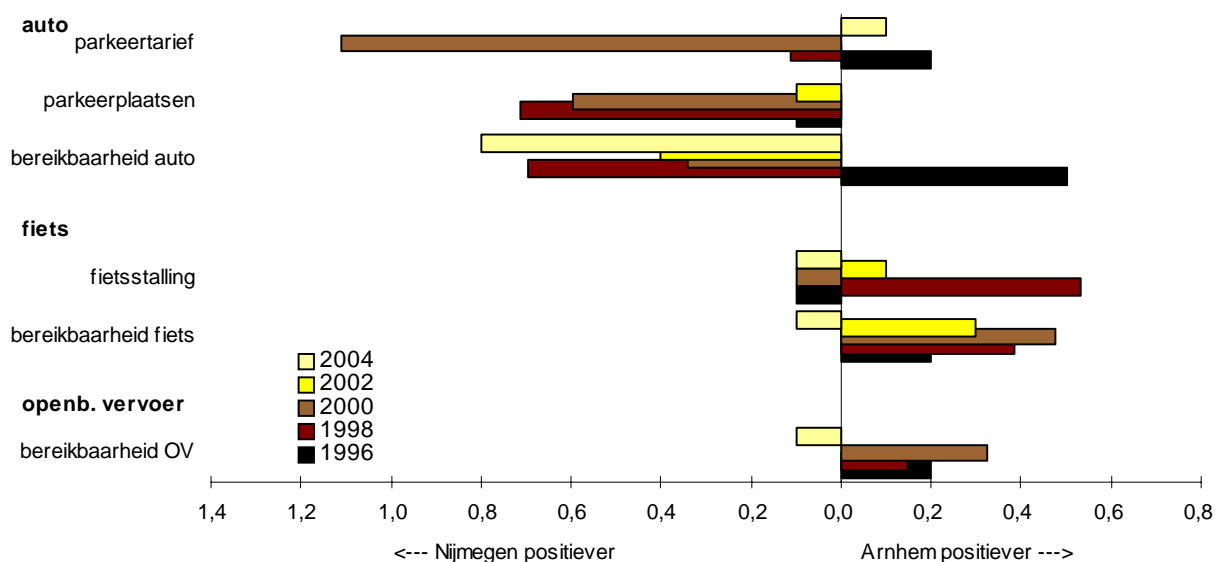
De *bereikbaarheid per fiets* kende een dip in 1998 evenals de beoordeling van de *stallingsmogelijkheden*. Dat is niet zonder reden geweest. Op dat moment werd de Ziekerstraat heringericht en waren erg veel straatklemmen verwijderd zonder dat er alternatieven waren. De beoordeling over de bereikbaarheid herstelt zich daarna geleidelijk tot een niveau dat in 2004 iets boven de uitgangssituatie in 1996 ligt.

De *autobereikbaarheid* laat een vrij constant stijgende lijn zien, van een "echte vijf" naar een "bijna zes" in 2002. In 2004 wordt die stijging niet voortgezet, de waardering valt twaalfde punt terug. De *beschikbaarheid van parkeerplaatsen* wordt na de toevoeging van de Kelfkensbosgarage in 1998 veel beter beoordeeld. Deze waardering blijft vrijwel gelijk, met een kleine terugval in 2004. In het *parkeertarief* is aanvankelijk, tot aan 2000, het gewinningseffect aan de flinke tariefsverhoging van 1994 goed zichtbaar. Bij de meting in 2002 is het tarief hoger geworden (plus 10%) en zijn er berichten in de krant over verdere verhogingen. Dit is merkbaar in de sterk gedaalde

waardering in 2002. Tussen de meting 2002 en 2004 is het uurtarief met nog eens 55 à 60 cent verhoogd (+40% op straat en +44% in garages). Dat vertaalt zich in een verdere daling van het rapportcijfer tot de laagst gemeten waarde tot dusver. Daarbij liggen de waarderingen van de Nijmegaren duidelijk het laagst. De regiobewoners en nog wat sterker de mensen van buiten de regio zijn wat milder in hun oordeel.

5.2.1 Oordeel over verkeersaspecten binnenstad vergeleken met Arnhem

Door de stijging van het Nijmeegse parkeertarief en het gereedkomen van de parkeergarage Arnhem centraal, is het verschil tussen Arnhem en Nijmegen op de punten *parkeertarief* en *beschikbaarheid parkeerplaatsen* sinds 2002 vrijwel verdwenen. Daarbij valt op dat de waardering van het parkeertarief in Nijmegen in korte tijd zeer sterk is teruggelopen. Wel blijft Nijmegen in de ogen van de binnenstadsbezoeker duidelijk beter *bereikbaar met de auto*. De overige factoren (*bereikbaarheid per fiets* en *OV* en de *stallingsmogelijkheden*) worden in beide steden vergelijkbaar beoordeeld. Dat is niet altijd zo geweest. Vooral de stallingsmogelijkheden voor de fiets laten hevige schommelingen in waardering zien door de wijzigingen in het stallingsbeleid in de nieuw ingerichte delen van het Nijmeegse centrum. Uiteindelijk zien we echter een convergentie van de waarderingen in beide steden in 2002 en 2004.



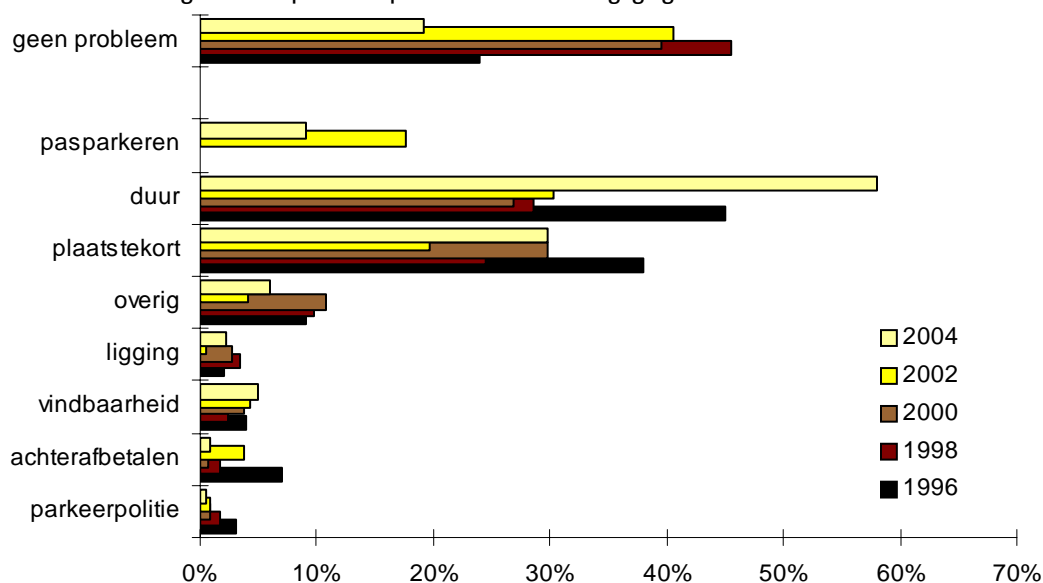
Grafiek 5-1: rapportcijfers verkeersaspecten Arnhem en Nijmegen 1996-2004

5.2.2 Automobilisten

In 2004 is onder de passanten de auto niet meer het belangrijkste vervoermiddel. Wel blijft het een belangrijke bezoekersgroep, met name omdat onder de laagfrequente bezoekers van verder weg de auto een belangrijke plaats inneemt. Tabel 5-1 liet zien dat de oordelen over de bereikbaarheid per auto en de beschikbaarheid van parkeerplaatsen licht zijn gedaald. Het oordeel over de parkeertarieven is sinds 2000 fors gedaald en bereikt de laagste waarde sinds het begin van de metingen in 1996. Daarbij geldt dat het oordeel in 2004 milder is naarmate men van verder weg komt.

Het betreft hier een oordeel van alle bezoekers aan de binnenstad, zowel degenen die met de auto zijn gekomen, als de anderen.

Voor de mensen die met de auto zijn gekomen, neemt de groep die geen problemen ondervindt sterk af (Figuur 5-1). Velen grijpen de mogelijkheid naar voren te brengen dat het parkeren duur is. In totaal 58% van de automobilisten noemt dit als (één van de) proble(m)en, een verdubbeling ten opzichte van 2002. Het Pasparkeren was in 2002 voor 18% van de mensen een punt. Ook in 2004 houdt dit nog 9% van de geënquêteerde autobezoekers bezig. Ondanks het nieuwe parkeerverwijzingssysteem zien we geen daling in het aantal klachten over vindbaarheid. Slechts 5% van de bestuurders heeft overigens van die borden gebruik gemaakt om de plek te vinden waar geparkeerd is. Wel zien we op langere termijn verbeteringen op het gebied van "achteraf kunnen betalen" en klachten over de parkeerpolitie. De overgang van straatparkeren en garageparkeren met vooruitbetaling naar garageparkeren met achterafbetaling heeft op beide punten verbetering gegeven.

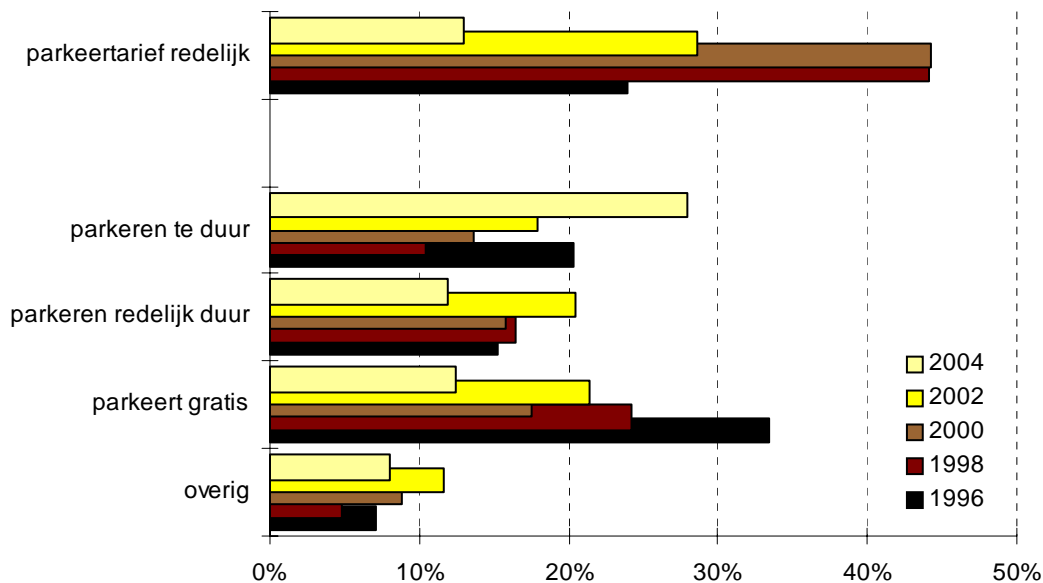


Figuur 5-1 Belangrijkste problemen m.b.t. het parkeren 1996-2004

Wat meer in detail kijkend naar het parkeertarief zien we dat het percentage dat het parkeertarief redelijk vindt terugvalt van 44% in 2000 naar 13% in 2004 (Figuur 5-2). Ook zijn door de invoering van regulering buiten de binnenstad de mogelijkheden om gratis te parkeren drastisch beperkt. Na de tariefsverhoging van 1994 bleek dat vrij massaal uitgeweken werd naar gratis plaatsen, m.n. buiten de singels. We zien dat het aantal mensen dat gratis parkeert in de loop van de tijd steeds terugloopt en dat ook de forse tariefsverhoging van 2003 niet heeft geleid tot een groei van het gratis parkeren of het parkeren buiten de singels.

Wat betreft de beschikbaarheid van parkeerplaatsen, stijgt wel het aantal mensen dat dat een probleem vindt. Van de andere kant blijft het aandeel mensen dat direct een plek vindt met 85% behoorlijk hoog.

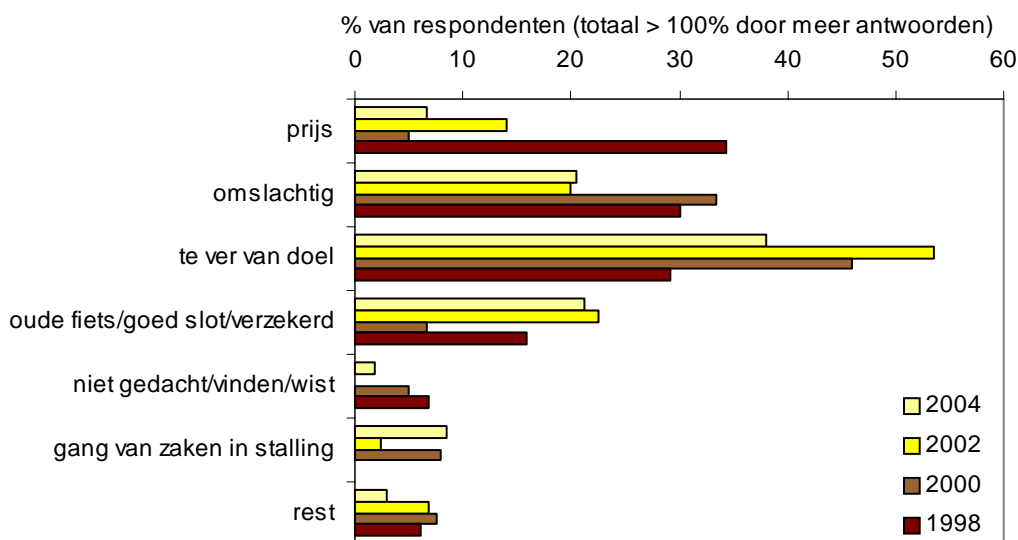
Samenvattend valt het totaaloordeel over de parkeersituatie in Nijmegen in 2004 negatiever uit dan in 2002. Het aantal (zeer) tevreden mensen blijft ongeveer gelijk op rond de 60% terwijl het aantal (zeer) ontevreden mensen stijgt van 21 naar 27%.



Figuur 5-2 : Mening over de parkeertarieven 1996-2004

5.2.3 *Fietsers*

Het gebruik van de fiets laat in de afgelopen jaren in de Stadscentrummonitor heftige schommelingen zien. In 1998 valt het gebruik van de fiets sterk terug door twee dagen hevige regen gedurende het onderzoek. In 2000 ligt het aandeel fietsers weer aanmerkelijk hoger (26%). Na een iets lagere score in 2002 laat 2004 met 28,5% fietsers de hoogste score sinds 1993 zien.

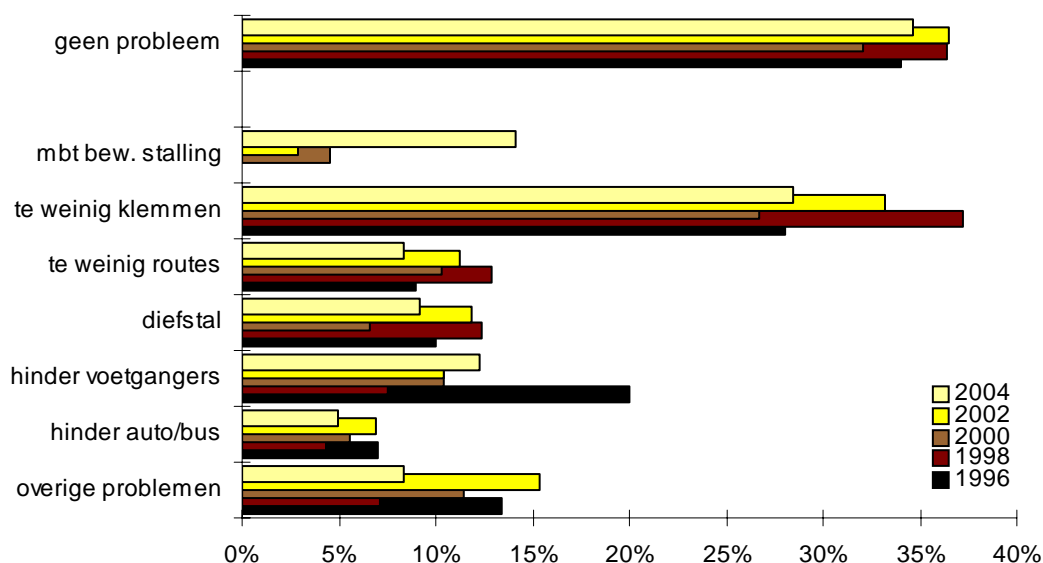


Figuur 5-3 Redenen om niet bewaakt te stallen, 1998 tot 2004

Van de fietsers die de centrale winkelstraten bezoeken maakt 40 % gebruik van een stallingsplek aan de zuidkant van het centrale winkelgebied (incl. Plein 1944). De oost- en noordkant wordt door rond 22% gebruikt. De westkant (Augustijnenstraat en westelijker) door slechts 3%. 19% maakt gebruik van andere plaatsen of neemt de fiets mee.

Tussen de meting 1998 en 2000 is in het Stadscentrum een begin gemaakt met de invoering van het gratis en bewaakt stallen. In 1998 lag het gebruik van bewaakte stallingen nog op 9%, in 2000 springt dat naar 25%, in 2004 ligt het aandeel in de zelfde orde van grootte (24%). We zien dat door het aanbieden van gratis stallingen het prijsmotief om niet bewaakt te stallen in 2000 uiteraard sterk in belang afneemt. Verder valt op dat minder mensen het stallen omslachtig vinden. In 2004 nemen wel de klachten over de gang van zaken in de stalling toe. De belangrijkste oorzaak is dat de stalling vol is. Mogelijk kan dit te maken hebben met het hoge fietsgebruik bij het onderzoek in 2004.

Wat betreft de klachten van fietsers zagen we in 1998 grote problemen met de bereikbaarheid van het Stadscentrum en het kunnen vinden van een stallingsplaats. In 2000 nemen die problemen sterk af. In 2004 zien we dat klachten over een tekort aan stallingsmogelijkheden op straat ongeveer op het zelfde niveau liggen als in 2000. Wel neemt het aantal klachten in 2004 toe over een tekort aan plaatsen in de bewaakte stallingen (hier onder de categorie "mbt bew. stalling").



Grafiek 5-2: belangrijkste problemen van fietsers

5.2.4 Gebruikers bus

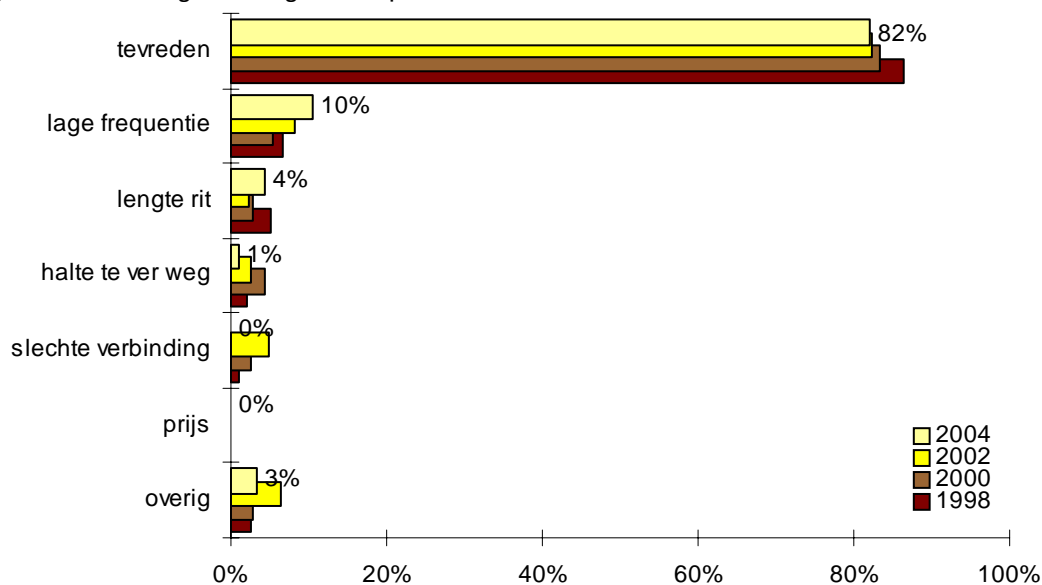
In 2004 heeft 21% van de passanten in de binnenstadskern de reis naar de binnenstad met het openbaar vervoer afgelegd, een vergelijkbare uitkomst als in 2000 en 2002. Van het OV-gebruik neemt de bus het grootste deel voor zijn rekening. Doordat treinpassagiers gemiddeld een zeer lange verblijfstijd hebben, is het aandeel in de voetgangersstroom in het centrum toch nog 6%.

Het busgebruik bereikte in 1998 een top als gevolg van slecht weer in de onderzoeksperiode. In 2000 daalde het aandeel weer tot een niveau van 16-17%, hetgeen sindsdien ongeveer is gehandhaafd. Voor ruim 15% van de busgebruikers stopt de busrit bij het station en bijna tweederde op de heenreis stapt uit op Plein 1944. Een kleine 20% maakt gebruik van andere haltes in of rond het winkelgebied. Op de terugreis is de oriëntatie op Plein 1944 nog groter. 70% maakt gebruik van die halte en nog eens 14% van het station. De overige opstappunten spelen geen grote rol (maximum 3% op Burchtstraat en Parkweg). Wel is de dominantie van Plein 1944 iets kleiner dan voorheen, doordat het donderdagbezoek iets sterker doorweegt in de peiling van 2004.

In 2000 is de doorgaande busroute door de Burchtstraat tijdelijk vervallen geweest, inclusief de haltes op dat traject. Het bleek dat die wijziging maar van beperkte invloed is geweest op het gebruik en de waardering van de bus, zoals gevraagd aan alle binnenstadsbezoekers, ongeacht vervoerswijze¹⁰. Het beeld in 2002 week niet

¹⁰ In 2000 is, terwijl de bus niet door de Burchtstraat reed, aan buspassagiers in de centrale winkelstraten gevraagd of men wel eens gebruik maakte van de haltes in die straat. Dat bleek bij 68% het geval. Ongeveer een kwart van die mensen gaf aan veel of heel veel hinder te ondervinden van het opheffen van die haltes. Rond 70% ondervond geen of weinig hinder van het vervallen van die haltes.

wezenlijk af van de peiling twee jaar eerder, zonder haltes in de Burchtsstraat (beide 7,2). In 2004 is de tevredenheid over het busvervoer met een 7,4 juist wél wat groter dan voorheen. Hoewel het verschil te klein is voor conclusies, zou een rol kunnen spelen dat sinds 2002 de lijnvoering meer is gestroomlijnd, het KAN-kaartje is ingevoerd en/of de halte Kelfkensbos dichterbij de winkels is gesitueerd. Ook in 2004 is de grote meerderheid van de busgebruikers tevreden. Als er opmerkingen zijn, dan gaat dat alleen maar over het geleverde product, de prijs is geen reden tot klachten. Wat betreft de dienstverlening betreffen de klachten vooral de frequentie. Deze klacht neemt de laatste jaren toe terwijl de overige klachten juist verminderen. Eenmaal in de bus, dan zijn er nauwelijks klachten meer en is het voor de gebruikers een goed en goedkoop vervoermiddel naar het Stadscentrum.



Grafiek 5-3: belangrijkste problemen busgebruikers

6 Samenvatting en conclusies

6.1 Aanleiding voor het onderzoek

Om de twee jaar worden door de afdeling Onderzoek en Statistiek in opdracht van het Ontwikkelingsbedrijf en de afdeling Economische Zaken van de Gemeente Nijmegen de ontwikkelingen in het centrum van Nijmegen in beeld gebracht. Tot 2000 verscheen deze effectmeting onder de titel Monitor Centrum 2000. Nu gebeurt dat onder de titel Stadscentrummonitor Nijmegen. Inhoudelijk is daarbij in lijn met de accentverschuiving in het beleid, meer aandacht voor het wonen in het Stadscentrum en leefbaarheidsaspecten.

6.2 Wonen en leefbaarheid

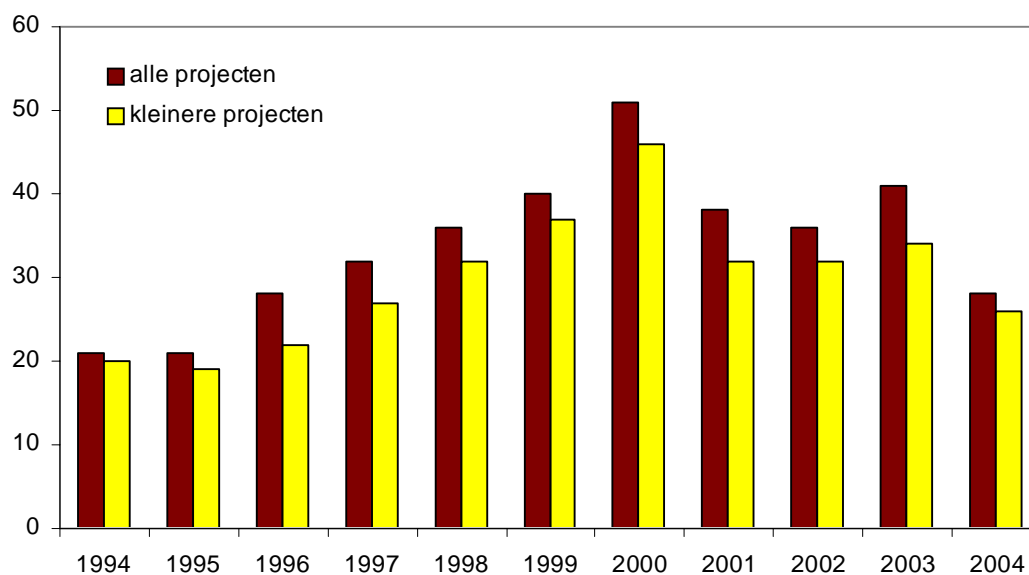
Het Stadscentrum is met 9.300 inwoners een belangrijk woongebied in de stad. Eenderde van de mensen woont in de Benedenstad. Een gebied dat wat betreft bevolking en woningvoorraad redelijk op "gemiddeld Nijmegen" lijkt. Met name het deelgebied "Centrum" maakt het Stadscentrum tot een bijzonder woongebied, met veel etagewoningen en kamerbewoning in studentenhuizen en complexen van de SSHN. In de bevolking ligt het accent sterk op jongvolwassenen, een spiegel van de populariteit van dit gebied onder (ex-) studenten en jonge werkenden. Door de populariteit van het wonen in het Stadscentrum en intensivering van de woonfunctie door herontwikkeling op verschillende locaties, kent dit stadsdeel, in tegenstelling tot veel andere bestaande stadsdelen, een groeiend bevolkingsaantal. De populariteit van het wonen in de binnenstad ligt wellicht ook ten grondslag aan de flinke inkomensgroei in dit gebied. Deze inkomensgroei is ook zichtbaar in centrumgebieden van andere steden en draagt bij aan een verbeterende inkomenspositie van de stad ten opzichte van gebieden rond de stad.

Blijkens diverse Stadspeilinguitkomsten wordt het wonen in het Stadscentrum door de meeste van de bewoners hoog gewaardeerd. Toch is dat wonen niet zonder problemen. Met name verkeersproblemen, criminaliteit, onveiligheidsgevoelens, verloedering en overlast zijn volgens de bewoners sterke minpunten. Wel valt op heel veel terreinen winst te noteren. In 2003 leek deze trend te haperen, maar in de laatste twee jaar zien we op veel punten een doorgaande verbetering (vooruitgang van stad en buurt, medeverantwoordelijkheid buurt, rapportcijfer woning, vermogensdelicten). De bewoners van het Stadscentrum oordelen positiever dan gemiddeld over de ontwikkeling van hun eigen wijk en de stad als geheel, zowel in het afgelopen jaar als wat betreft de toekomst. Ondanks het optimisme en de vele veranderingen ten goede sinds 1996, blijft de eindsituatie in 2005 op veel punten onder het gemiddelde van de stad.

6.3 Het Stadscentrum als werklocatie

Het Stadscentrum kent qua werkfunctie heel verschillende deelgebieden:

- het drukke winkelgebied, met een grote dynamiek in functies,
- de Benedenstad als "leisurezone",
- de spoorzone als herstructureringsgebied en
- het Singelgebied als karakteristiek woon- en kantoormilieu.



Figuur 6-1 Aantal verstrekte bouwvergunningen Stadscentrum > € 22.700 (f. 50.000) ex btw

In het Stadscentrum is de laatste jaren veel geïnvesteerd. In geld gemeten lagen de pieken in 1996 en 1998 door de bouw van enkele grote projecten. Deze grote investeringen hebben tot en met 2000 een groeiende stroom van kleinere investeringsprojecten uitgelokt. Vanaf 2001 daalt het investeringsniveau in het Stadscentrum, maar blijft nog ruim boven het uitgangsniveau in 1994/1995.

De werkgelegenheidsgroei in het Stadscentrum vertoont een veel bescheidener beeld. De daling van 1% tussen 1998 en 2004 contrasteert sterk met de groei van 8% in de stad als geheel. De horecasector laat een relatief hoge groei zien. Dalingen zijn er in de grotendeels binnenstadsvreemde industrie, bouw en groothandel en in de overige diensten. De detailhandel maakt door een inhaalslag tussen 2000 en 2002 iets van het verlies in de periode 1998-2000 goed. Na 2002 treedt weer een daling op, waardoor de teller op 4% krimp tussen 1998 en 2004 blijft steken.

Wat betreft het economisch functioneren van de horeca en detailhandelsbedrijven (integrale ERBO enquête) laten de cijfers een ontwikkeling zien van hoge groeicijfers in 1998 tot een forse krimp, vooral in 2003. In 2004 is het beeld minder slecht, maar nog steeds negatief. De omzetontwikkeling is wel vergelijkbaar met die van andere middelgrote binnensteden.

Deze omzetsdaling, gecombineerd met kosten die hoog blijven of zelfs stijgen, leidt tot een flinke daling in de beoordeling van het rendement van de winkels en horecabedrijven. Van rond 75% bedrijven met voldoende rendement eind jaren negentig, zijn we in 2004 op slechts 40-50% voldoende renderende ondernemingen uitgekomen. Op zich wijken deze cijfers niet af ten opzichte van andere binnensteden, maar zijn ze uiteraard wel zonder meer ongunstig.

6.4 Het Stadscentrum als bezoekdoel

Winkelaanbod en leegstand

Het winkelaanbod in Nijmegen laat over de langere termijn (sinds 1965) een schaalvergroting zien. Bij een daling van het aantal winkels, verdubbelde het verkoopvloeroppervlak tot meer dan 100.000 m².

De laatste jaren laten flinke schommelingen zien in het totale aantal en oppervlak van de winkels in het Stadscentrum. Dit heeft vooral van doen met sloop of buiten gebruikstelling en vervolgens nieuwbouw binnen de projecten Marikenstraat, Passage Molenpoort, Passage Mariënborg/Moenenstraat, het verdwijnen van de grootschalige meubelzaken Tilders en Draper van de Broek en de herontwikkeling van het Tilderspand.

Naar aantal winkels zit de sterkste toename in het "vergelijkend winkelen" (mode, luxe artikelen, warenhuizen), zowel trendmatig als door de opening van de Marikenstraat in 2000. In "dagelijkse artikelen" en bij "doelgerichte aankopen" (elektra, in en om het huis, etc) is het beeld stabiel.

In oppervlak gemeten vertoont vergelijkend winkelen een groei. Doelgerichte aankopen nemen door het vertrek van de meubelzaken Tilders en Draper van de Broek minder ruimte in.

De leegstand van verkooppunten (winkels, horeca, publieksgerichte dienstverlening, etc) schommelt de laatste jaren sterk. De leegstand hangt ook sterk samen met (voorgenomen) nieuwbouwprojecten. In 2003 daalt de leegstand flink door de herontwikkeling van het complex rond de voormalige Mariënborgpassage. Dit gebied kende veel langdurige leegstand. Sinds begin 2004 bestaat de indruk dat de leegstand wat zuiverder dan voorheen, echte winkelleegstand is. Deze leegstand groeit de laatste anderhalf jaar gestaag, waarschijnlijk mede onder invloed van de zwakke conjunctuur. Op dit moment (meting mei 2005) is de leegstand 9%. In centrale winkelgebieden van gemeenten van 100.000-175.000 inwoners is dat gemiddeld 10%. In het centrale winkelcircuit van Nijmegen is de leegstand 6%, in de ring eromheen 13%. De leegstand in het centrale gebied is het grootst op Plein 1944 (55% van het winkeloppervlak), in de ring eromheen steken Doddendaal, Kelfkensbos en Bloemerstraat ongunstig af met 20% of meer leegstaand oppervlak.

Bezoekniveau's

Bij de **drukthebeelden** (passantentellingen in de winkelkern) zien we de gedurende de laatste 12 jaar grosso modo een dalende lijn. In 2002 wordt het laagst gemeten niveau bereikt. In 2004 zien we t.o.v. 2002 een gunstiger beeld. De drukte is in 2004 vooral op de donderdagmiddag en -avond, maar ook op zaterdag gegroeid ten opzichte van 2002. De helft van de totale groei sinds 2002 is autonoom en de andere helft kunnen we verklaren als een toevallig effect¹¹ Deze ramingen van drukthebeelden zijn exclusief de ontwikkeling op de koopzondagen. Uit ander onderzoek zijn er indicaties dat deze in de loop der jaren meer bezocht worden.

In de **parkeerafzet** zien we tot aan 2000 een langjarige trend naar meer afzet van parkeeruren. Na 2000 treedt in die ontwikkeling een stabilisatie in. Nadien begint de afzet licht te dalen, met een sterke terugval in 2003 (bijna 10% eraf). Dit kan

¹¹ Met name de eerste week, die met gunstig weer deels samenviel met de herfstvakantie, trekt de resultaten omhoog; deze factor verklaart ongeveer de helft van de groei sinds 2002.

samenhangen met de conjunctuur, maar ook met de forse tariefsverhoging van 1 januari van dat jaar (+40 à 44%). In 2004 herstelt de parkeerafzet zich wat (+6%), maar blijft duidelijk onder het niveau dat in 2000 werd gehaald. Het eerste kwartaal van 2005 laat inmiddels de gunstigste uitslag zien na 2001.

Bezoekgedrag

In de ontwikkeling van het **algemene bezoekgedrag** in de centrale winkelstraten tekende zich de laatste jaren een samenhangend algemeen patroon af. van 1998 tot aan 2002 was het aandeel van mensen van buiten de regio gegroeid. Daarmee samenhangend zagen we onder de geënquêteerde bezoekers aan de centrale winkelstraten:

- wat meer autogebruik;
- meer recreatieve bezoekdoelen ten koste van alleen winkelen;
- een lagere bezoekfrequentie;
- een langere verblijfstijd en
- wat hogere uitgaven.

In 2004 laat de binnenstad bij een gestegen druktebeeld, op een aantal punten een verandering zien. Het autogebruik daalt. Voor ca. een kwart wordt die daling verklaard door een wat lager bezoekersaandeel van m.n. buiten de regio, de andere 75% verklaring ligt in een lager autogebruik van Nijmegenaren¹². Het binnenstadsbezoek is ook wat directer gericht op winkelen, ten koste van de meer recreatieve bezoekdoelen. Ook daalt het aandeel passanten dat slechts af en toe naar de binnenstad komt en neemt de verblijfsduur wat af. Wel blijven de gemiddelde bestedingen doorgroeien.

De trend dat het Stadscentrum tussen 1998 en 2002 leek op te schuiven naar een hoger niveau in de verzorgingshiërarchie heeft zich, althans vanuit deze resultaten, niet voortgezet in 2004. Er lijkt eerder sprake van enige terugval.

Wat betreft de aantakking van verschillende delen van het Stadscentrum op de voetgangersstromen, valt op dat Plein 1944 een stap terug doet. Een sterke verbetering is zichtbaar in de Moenenstraat ten opzichte van de oude Mariënburchpassage (verdubbeling). Ook de omgeving Grote Markt boekt enige vooruitgang.

Waarderingen

Het *algemeen oordeel* over de Nijmeegse binnenstad is sinds 1996 gestegen van 6,9 naar 7,3 in 2000. In 2004 daalt de waardering een fractie tot een 7,2 gemiddeld (gelijk aan 2002). De gemiddelde waardering blijft in 2004 hoger dan in Arnhem, waar de waardering, komend vanaf een hoog niveau in 1996, een constante terugloop laat zien. In de Arnhemse binnenstad worden overigens forse investeringen gepleegd die deze trend kunnen keren (o.m. Musiskwartier met vernieuwing en uitbreiding van de V&D, vestiging Media Markt).

Voor de *inrichting van straten en pleinen* en *netheid* maakt het Stadscentrum een flinke sprong in de beoordeling na 1996. We zien in Arnhem (waar al eerder geïnvesteed is in de binnenstad) dat na verloop van tijd juist deze factoren ook weer gevoelig zijn voor dalende waarderingen. Dit pleit voor continue aandacht voor beheer en onderhoud. In de meting 2004 zijn het vooral de veiligheid en de sfeer/gezelligheid die vooruitgaan. Inrichting en netheid handhaven zich op het niveau van 2002.

¹² Onder de mensen van buiten de stad daalt het aandeel van de auto als vervoermiddel niet wezenlijk.

	Nijmegen						Arnhem					
	96	98	00	02	04	02-04	96	98	00	02	04	02-04
algemeen oordeel	6,9	7,1	7,3	7,2	7,2	+ 0,0	7,4	7,3	7,2	7,0	6,9	- 0,1
cultureel aanbod	6,8	7,0	7,1	7,1	7,2	+ 0,1	6,8	6,8	6,6	6,5	6,8	+ 0,3
horeca-aanbod	7,5	7,5	7,5	7,3	7,5	+ 0,2	7,9	7,7	7,6	7,3	7,3	+ 0,0
varieteit winkels	6,7	6,8	6,9	6,9	6,9	+ 0,0	7,3	7,3	7,0	7,0	6,9	- 0,1
kwaliteit winkels	6,8	7,0	7,2	7,2	7,2	+ 0,0	7,5	7,5	7,3	7,3	7,1	- 0,2
sfeer/gezelligheid	6,8	6,9	7,1	7,1	7,3	+ 0,2	7,4	7,2	7,1	7,0	6,9	- 0,1
veiligheid	6,6	6,7	6,9	6,8	7,1	+ 0,3	6,9	6,7	6,8	6,5	6,5	+ 0,0
netheid	6,3	6,7	6,7	6,8	6,8	+ 0,0	6,5	6,3	6,4	6,0	6,1	+ 0,1
inrichting	6,2	6,5	6,9	6,8	6,9	+ 0,1	7,1	6,9	6,8	6,6	6,5	- 0,1

Tabel I: oordeel over aspecten van de binnenstad van Nijmegen en Arnhem: 1996 - 2004 vergeleken.

Wanneer we de kwaliteitscriteria in de tabel wat groeperen, dan blijkt dat de *omgevingsfactoren* (inrichting, netheid, veiligheid en sfeer) hoger scoren dan in Arnhem. Binnen het commerciële aanbod is wat betreft kwaliteit en variëteit van winkels sprake van een gelijke beoordeling ten opzichte van Arnhem (ondanks het aanwijsbaar exclusievere aanbod in Arnhem). In 2002 had Nijmegen een grote voorsprong in de beoordeling van het culturele aanbod. In 2004 heeft Arnhem daarvan een stukje ingelopen.

6.5 Verkeersaspecten

Algemeen beeld en waarderingen

In de enquêtes van de afgelopen jaren was het al duidelijk dat de gebruikers van de Nijmeegse binnenstad merken wat er gebeurt op verkeersgebied en daar ook een duidelijke mening over hebben. In 2004 zien we lichte verbeteringen bij de beoordeling van de bereikbaarheid met fiets en het OV en de stallingsmogelijkheden. Slechter gaat het met de waarderingen voor autobereikbaarheid, beschikbaarheid van parkeerplaatsen en vooral het parkeertarief. Op het gebied van bereikbaarheid per auto blijft de waardering van de Nijmeegse binnenstadsbezoeker wel duidelijk positiever dan in Arnhem. Het parkeren wordt in beide steden even mager beoordeeld.

	Nijmegen					Arnhem				
	96	98	00	02	04	96	98	00	02	04
bereikbaarheid OV	7,2	7,3	7,2	7,2	7,4	7,4	7,4	7,5	7,2	7,3
bereikbaarheid fiets	7,5	7,1	7,2	7,4	7,5	7,7	7,5	7,7	7,7	7,4
fietsstalling	6,2	5,6	6,0	6,3	6,4	6,1	6,1	5,9	6,4	6,3
bereikbaarheid auto	5,1	5,6	5,7	5,9	5,7	5,6	4,9	5,4	5,5	4,9
parkeerplaatsen	4,9	5,7	5,8	5,7	5,5	4,8	5,0	5,2	5,6	5,5
parkeertarief	4,4	5,0	5,3	4,4	4,1	4,6	4,9	4,2	4,4	4,2

Tabel II: ontwikkeling oordeel over verkeersaspecten van de binnenstad van Nijmegen en Arnhem

Autobezoekers

De autobezoekers zijn in de passantenstroom in 2004 niet meer de grootste groep. Wel blijft dit vervoermiddel wezenlijk voor de koopkrachttoevloeiing van verder weg. Het oordeel over verkeer en parkeren loopt terug, met name waar het het parkeertarief betreft. De tariefstijging van 40-44% per januari 2003 is goed terug te vinden in de waarderingen en klachten. Zo neemt het aandeel autobezoekers dat het parkeren duur vindt toe van 27% in 2000 tot 55% in 2004. De waardering van het parkeertarief ligt in 2004 onder Nijmegenaren duidelijk lager dan onder de overige bezoekers. In het verleden werden hogere tarieven ontweken door buiten de singels te parkeren. Dat is in 2004 niet het geval. Dat zal te maken hebben met de uitbreiding van betaald parkeren en vergunninggebieden aldaar.

Wat betreft de faciliteiten voor de autobezoekers is het verschil in waardering dat in 2000 bestond tussen Arnhem en Nijmegen vrijwel verdwenen door een hoger parkeertarief in Nijmegen en het gereedkomen van garage Arnhem Centraal in Arnhem. Enkel op het punt van de waardering van de bereikbaarheid is de voorsprong van Nijmegen in stand gebleven.

Fietsers

Het fietsgebruik vertoont grote schommelingen door weersinvloeden. In 2004 wordt met 28,5% fietsers het hoogste aandeel sinds 1993 gehaald. De waarderingen voor de verkeersvoorzieningen voor fietsers vertonen een stijgende lijn. De ontevredenheid over het tekort aan klemmen op straat is wat gedaald. De klachten over volle fietsenstalling zijn in 2004 opmerkelijk groter. Dit kan te maken hebben met het grote aandeel fietsers in dat jaar.

Busgebruikers

Ondanks het gestegen aandeel per fiets, blijft het busgebruik in 2004 op niveau. Bij busgebruikers valt evenals voorgaande jaren de enorme dominantie op van Plein 1944 als uitstap- en vooral ook als opstaphalte. Bij het vertrekken uit de binnenstad is de toch al vrij kleine rol van de overige haltes (excl. Station) bijna marginaal te noemen. In 2000 zijn ten tijde van de herinrichting van de Burchtstraat de haltes daar opgeheven geweest. Dat leidde toen niet tot wezenlijk slechtere cijfers van het algemene publiek voor OV-bereikbaarheid, maar uiteraard wel tot knelpunten bij een deel van de busgebruikers. In 2004 is de beoordeling iets gunstiger, mogelijk door de helderder lijnvoering, de populariteit van het KAN-kaartje en/of de herlocatie van de halte Kelfkensbos. Ook buspassagiers zijn in meerderheid tevreden. Als er reden is tot klachten, dan betreft dat vooral frequentie, de prijs is geen reden tot klagen.

6.6 Synthese en conclusies

Economisch magere jaren, maar voortgaande verbeteringen als woongebied en blijvende waardering als bezoekdoel

In de vorige editie (2002/2003) constateerden we een gematigder beeld na een piek in de monitor 2000/2001. Die piek viel samen met de opening van de Marikenstraat en (achteraf gezien) aan het eind van een lange opgaande economische beweging. In veel grafieken in de editie 2002/2003 van de monitor was deze piek herkenbaar rond 2000/2001, met daarna een gematigder beeld, maar meestal wel op een niveau dat hoger ligt dan bij de metingen in 1996 en 1998.

In deze meting 2004/2005 zien we dat de positie als woongebied versterkt is. Het inwonertal groeit, met name door de groei in de wijk Centrum. Landelijke analyses laten zien dat de inkomens van mensen in en rond de binnenstad sterk groeien en daarmee bijdragen aan een verbetering van de positie van de stad ten opzichte van de regio. Op veel leefbaarheidsaspecten is nog sprake van achterstanden ten opzichte van andere woongebieden in de stad, maar er treden op veel van die punten flinke verbeteringen op en de bewoners waarderen het wonen in het Stadscentrum. Ook overheerst het optimisme, zowel over de ontwikkeling van de eigen buurt als over de ontwikkeling van de stad als geheel, terugkijkend, maar ook in de toekomst. Een belangrijke drager van dat vertrouwen is nog steeds de vernieuwing die de binnenstad in de afgelopen periode heeft ondergaan.

Als werklocatie gaat het de binnenstad de laatste paar jaar minder voor de wind. De investeringen zijn vooral in 2004 op een duidelijk lager niveau aangeland en worden de laatste jaren sterker dan voorheen door woningbouwinvesteringen gedragen en minder door bouw van commercieel onroerend goed. Wat betreft werkgelegenheid blijft het Stadscentrum één van de belangrijke werklocaties. De werkgelegenheidsgroei is echter zeer bescheiden. In het functioneren van detailhandels- en horecabedrijven is vooral 2003 een zeer slecht jaar geweest, met een flinke omzetsdaling. In 2004 is het wat minder slecht, maar nog steeds negatief. Afgezet tegen de kostenkant beoordelen veel meer bedrijven dan voorheen het rendement als onvoldoende. Op zich wijkt het functioneren van de bedrijven in de Nijmeegse binnenstad en de trend daarin niet wezenlijk af van andere soortgelijke binnensteden. Maar het uiteindelijke beeld is uiteraard wel zonder meer zorgelijk.

Als bezoeker is het beeld wat gemengder. De aanbodontwikkeling laat een voortgaande specialisatie zien op het vergelijkend winkelen (mode, warenhuizen en luxe artikelen). De leegstand neemt in 2003 af, onder meer door de herontwikkeling van het complex rond de oude Mariëburgpassage met traditioneel veel leegstand in winkels en kantoren. Sinds die tijd bestaat de leegstand echter wel zuiverder uit alleen winkels en neemt die ook steeds toe. In totaal ligt de leegstand nog nét iets onder het gemiddelde van centrale winkelgebieden van middelgrote steden. De leegstand in het Stadscentrum treedt vooral op op plaatsen die onder het mes gaan (Plein 1944 met 55% leegstand van het winkeloppervlak) of aan de randen van het winkelgebied.

Het druktebeeld van passanten op straat liet in 2002 een forse terugval zien ten opzichte van 2001. In 2004 ligt dat gunstiger. In de parkeerafzet zien we (net als in de ERBO-uitkomsten) een zeer magere score in 2003 (-10%), met enig herstel in 2004 (+6%). Ten opzichte van het topjaar 2000 blijft de teller op min 7% staan in 2004. Dit kan van doen hebben met de zeer langdurige daling van detailhandelsbestedingen in Nederland, maar ook met de forse stijging in het parkeertarief (+40-44% begin 2003). In het 1^e kwartaal van 2005 zien we echter een beginnend herstel in de parkeerafzet.

Ondanks de groei in het aantal getelde passanten, lijkt de hiërarchische positie van de Nijmeegse binnenstad echter wel een stapje terug te doen. Het aandeel bezoek van buiten de regio daalt. Dit wat localere herkomstbeeld zien we ook terug in een behoorlijk lager autogebruik, met name bij de Nijmegenaren. In 2004 is de fiets het belangrijkste vervoermiddel van de passanten.

Ook wordt er gericht gewinkeld ten koste van meer recreatieve bezoeken, is de bezoekfrequentie hoger en zet de stijging van de gemiddelde verblijfsduur van de laatste jaren niet door. Wél positief is dat de trendmatige groei van de gemiddelde besteding ook in 2004 optreedt.

Zonder meer gunstig is dat het Stadscentrum in 2004 de waardering weet vast te houden. De ervaring in Arnhem laat zien dat dat niet vanzelfsprekend is. De belangrijkste plussen ten opzichte van de vorige meting liggen op het gebied van veiligheid, sfeer/gezelligheid en het horeca- en cultuuraanbod, terwijl inrichting en netheid de sterk verbeterde scores sinds 1996 weten te behouden.

Samenvattend

Het beeld van het functioneren van het stadscentrum bestaat uit een menging van structurele en conjuncturele componenten.

Bij vorige metingen zagen we dat als gevolg van vernieuwingen de consumentenwaarderingen vanaf 1996 gestegen zijn. In 2004 blijkt dat de waarderingen van consumenten op peil blijven, met verbeteringen op het gebied van sfeer, veiligheid en horeca en cultureel aanbod. Dit geeft aan dat de vernieuwingen geen incidentele impulsen zijn gebleken. Wanneer Nijmegenaren vooruitgang melden van hun stad is nog steeds de opknop van het stadscentrum de vaakst genoemde reden.

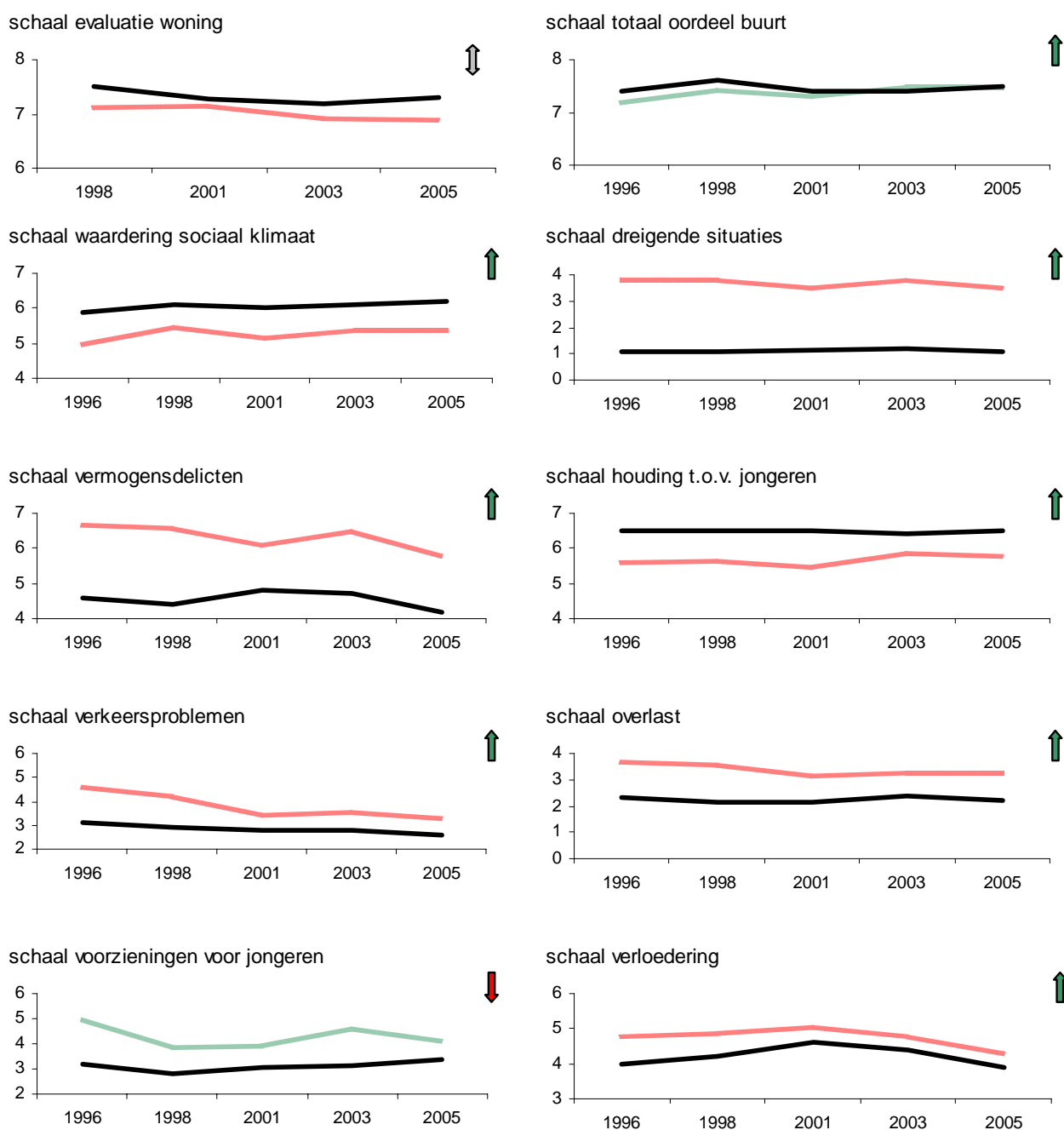
Ook de positie van de binnenstad als woon- en leefomgeving zit in de lift. De bevolking groeit, er is interesse voor en er wordt geïnvesteerd in hoogwaardige woningen in hoge dichtheden, het inkomensniveau stijgt, achterstanden in leefbaarheid worden geleidelijk ingelopen en (ook) bij veel binnenstadsbewoners heerst er vertrouwen in de toekomst.

De Nijmeegse binnenstad heeft zich, economisch gezien, duidelijk niet kunnen onttrekken aan de zware conjuncturele neergang die de detailhandel en horeca de laatste jaren geraakt heeft. Omzetten, rendementen, werkgelegenheid en investeringen doen een (soms forse) stap terug. Het Nijmeegse beeld wijkt daarin niet af van andere binnensteden in Nederland. Gelet op de cijfers lijkt 2003 het moeilijkste jaar te zijn geweest. In 2004 zijn er op een aantal punten indicaties van herstel (omzet, parkeerafzet en hogere passantenaantallen).

Ook de hiërarchische positie van de binnenstad lijkt in de metingen van 2004 t.o.v. 2002 ietwat te hebben ingeleverd. Gunstig is het sinds 2002 toegenomen bezoek en de grotere bestedingen per bezoek. Maar ten opzichte van eerdere metingen valt het op dat het aandeel van het bezoek van buiten de regio is gedaald, dat men vaker wat korter verblijft in het stadscentrum en men wat minder vaak winkelen combineert met recreatieve tijdsbestedingen. De metingen in 2006 zullen duidelijk maken of het om een tijdelijke (conjunctureel effect) of een trendmatige verandering gaat.

Het vervoermiddelgebruik kent opvallende veranderingen. Ten opzichte van 2002 is het autogebruik lager, vooral door een lager autogebruik van Nijmegenaren. Dit is ten gunste gegaan van het fietsgebruik. Aannemelijk is dat o.a. de verhoogde parkeertarieven daarin een rol hebben gespeeld. We zien lagere waarderingen en toegenomen klachten op dat punt. In 2004 beoordelen de Nijmegenaren het parkeertarief het meest kritisch, bezoekers van buiten de stad zijn milder in hun oordeel.

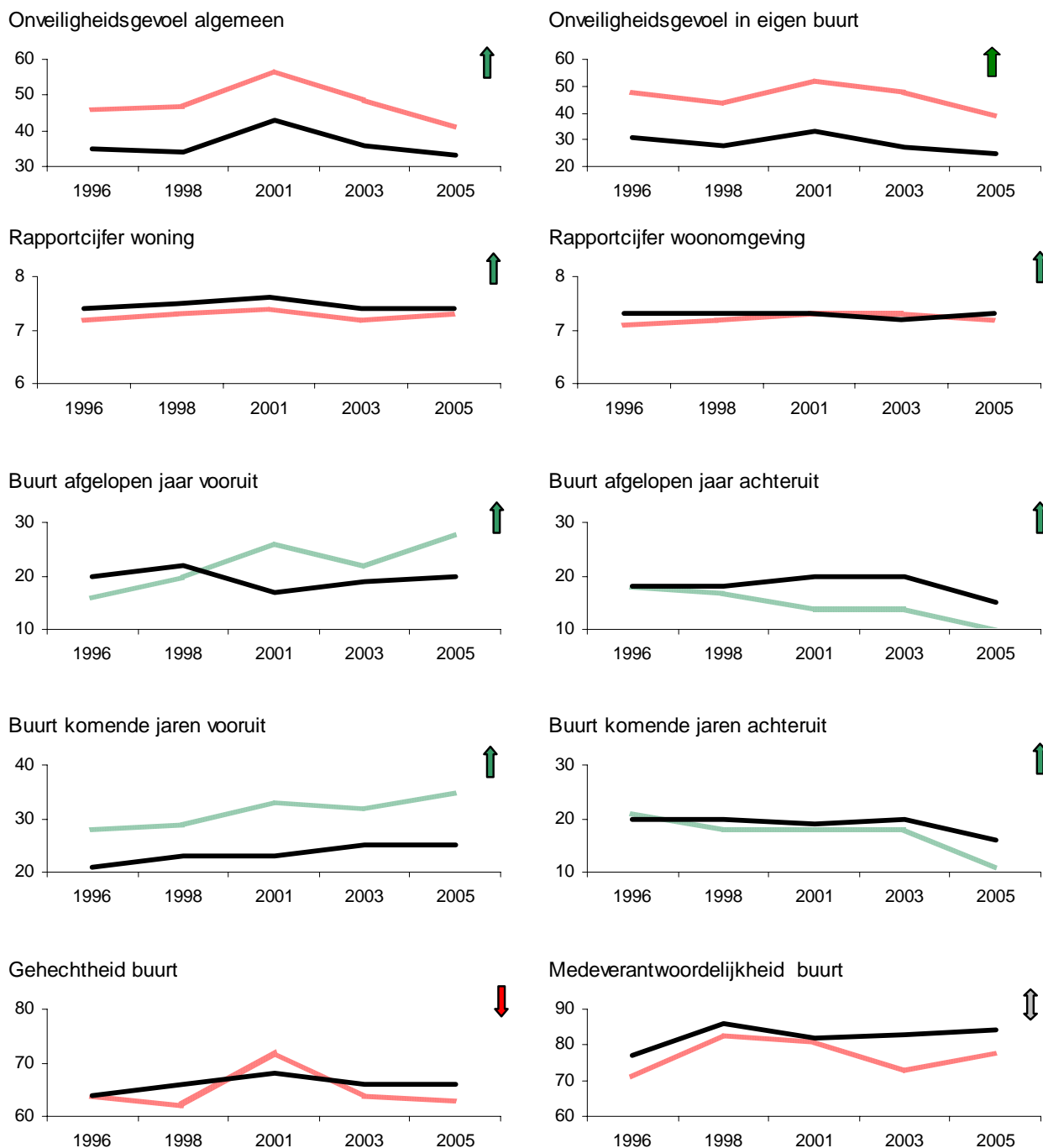
Bijlage: Leefbaarheids- en veiligheidskenmerken Stadscentrum



Figuur 6-2 Schaalscores Stadscentrum en Nijmegen vergeleken

De stad Nijmegen als geheel is: de zwarte lijn,
Het Stadscentrum is: de groene lijn bij gunstige/gelijke score in 2005 t.o.v. de stad,
de rode lijn bij ongunstige score in 2005 t.o.v. de stad.

Het pijltje geeft aan of de ontwikkeling 1996-2005 per saldo beter (↑) of slechter (↓) was dan de ontwikkeling van het stadstotaal



Figuur 6-3 Stadscentrum en Nijmegen vergeleken (enkelvoudige vragen); bron: Stadspeilingen 1996-2005, afd. O&S Gemeente Nijmegen

De stad Nijmegen als geheel is: de zwarte lijn,
 Het Stadscentrum is: de groene lijn bij gunstige/gelijke score in 2005 t.o.v. de stad,
 de rode lijn bij ongunstige score in 2005 t.o.v. de stad.

Het pijltje geeft aan of de ontwikkeling 1996-2005 per saldo beter (↑) of slechter (↓) was dan de ontwikkeling van het stadstotaal