Hoe houd je stadscentra leefbaar voor lokale bewoners?

Een onderzoek naar de invloed van stedelijk toerisme op de leefbaarheid van Nijmegen



Aarts, L. (Lotte).
Bachelorthesis Geografie, Planologie en Milieu
Faculteit der Managementwetenschappen
Radboud Universiteit
Augustus 2022

Radboud Universiteit

Hoe houd je stadscentra leefbaar voor lokale bewoners?

Een onderzoek naar de invloed van stedelijk toerisme op de leefbaarheid van Nijmegen

Bachelor thesis Geografie, Planologie en Milieu
Faculteit der Managementwetenschappen
Radboud Universiteit
Augustus 2022

Auteur:	Lotte Aarts
Studentnummer:	s1028657
Begeleider:	K. Raaphorst
Aantal woorden:	

Nijmegen, augustus 2022

Foto voorzijde: *Rijk van Nijmegen (2022)*

Radboud Universiteit

Voorwoord

Beste lezer,

Voor u ligt mijn bachelorscriptie ‘hoe houd je stadscentra leefbaar voor lokale bewoners?’ Met deze bachelorscriptie rond ik mijn bachelor Geografie, Planologie en Milieu af. Bij het kiezen van een onderwerp was ik zeker dat ik Nijmegen als onderzoeksgebied wilde gebruiken. Na wat onderzoek en een gesprek met mijn scriptiebegeleider, kwam al snel de impact van toerisme op de leefbaarheid naar voren. In eerdere onderzoeken naar de impact van toerisme zijn voornamelijk grote toeristische hotspots als casus gebruikt. Omdat de toeristische druk in Nijmegen nog beperkt is, leek het mij interessant om juist een provinciestad als Nijmegen als casus te gebruiken. Het onderzoeken van de impact van toerisme op de leefbaarheid volgens de lokale bewoners was een leerzame bezigheid. Ondanks niet de ideale omstandigheden en het korte tijdsbestek waarin het onderzoek geschreven is, heb ik met plezier de interviews afgenomen en het onderzoek uitgevoerd.

Ten slotte wil ik graag het voorwoord gebruiken om een aantal mensen te bedanken. Allereerst gaat mijn dank uit naar mijn begeleider dr. K.M.C. Raaphorst voor zijn flexibiliteit en begrip tijdens mijn onderzoeksproces. Ten tweede wil de studieadviseur drs. J.M. van de Walle bedanken voor het aanleveren van een waardevolle respondent toen de zoektocht naar respondenten moeizaam verliep. Tot slotte wil ik graag alle respondenten bedanken voor hun medewerking en eerlijke mening, die mij voorzien hebben van goede inzichten.

Graag wens ik u veel leesplezier toe!

Lotte Aarts

Nijmegen, augustus 2022

Samenvatting

In de laatste 80 jaar is toerisme in betekenis toegenomen en naar voren gekomen als een wereldwijd fenomeen, dat een steeds groter aantal omgevingen beïnvloedt. Stedelijk toerisme is een van de takken binnen het concept van toerisme en ook het snelst groeiende marktsegment. De groei van het stedelijk toerisme brengt ook een keerzijde met zich mee: te veel toerisme leidt tot schade aan de leefomgeving en samenleving. Deze toeristische druk kan leiden tot het ontstaan van conflicten tussen bewoners en toeristen, zoals te zien is in steden als Venetië en Parijs. Overheden moeten erop toezien dat dit voorkomen wordt, maar de huidige beleidsmatige aandacht is nog te eenzijdig gericht op het economisch profijt van toerisme. Ook de lokale overheid van Nijmegen wil inzetten op een krachtiger (inter)nationaal karakter om zo meer bezoekers aan te trekken. Op dit moment heeft de huidige toeristische druk nog geen negatieve invloed op de leefbaarheid. Dit kan echter zomaar veranderen. In de huidige literatuur ontbreekt het vaak aan een impactanalyse van toerisme op de leefbaarheid volgende de lokale bevolking. Om deze reden is een onderzoek uitgevoerd naar de invloed van stedelijk toerisme op de leefbaarheid volgens de lokale bevolking, en welke rol de gemeente hierin speelt. De resultaten kunnen meegenomen worden in stedelijk toeristisch beleid, waarbij wordt toegezien op de leefbaarheid van Nijmegen. Om dit te onderzoeken is de volgende hoofdvraag opgesteld: *“In hoeverre heeft het stedelijk toerisme invloed op de leefbaarheid volgens lokale bewoners en welke rol speelt de gemeente volgens hen hierin?”*

Om deze hoofdvraag te kunnen beantwoorden is een kwalitatief onderzoek uitgevoerd door middel van een casestudy. De casus is afgebakend naar de wijk Benedenstad, omdat dit gebied de meeste impact ondervindt van het toerisme. De data is verzameld door middel van semi-gestructureerde interviews, een inhoudsanalyse en observaties. Op basis van de inhoudsanalyse kan gesteld worden dat Nijmegen een grote aantrekkingskracht heeft op zowel bezoekers als bewoners. Het woon- en leefklimaat wordt door de bewoners hoog gewaardeerd door de kleinschaligheid van de stad en het hoge voorzieningenniveau. Op toeristisch vlak heeft de stad een toenemend bezoek en goed imago. Nijmegen wordt met name als winkel- en uitgaansgebied hoog gewaardeerd.

De hoge waardering van het woon- en leefklimaat is ook tijdens de interviews ter sprake gekomen. Met name het hoge voorzieningenniveau, de recreatiemogelijkheden en de cultuur van de stad dragen bij aan de hoge mate van leefbaarheid. De leefbaarheid voor de inwoners wordt echter wel beïnvloedt door het toerisme in de stad. Op economisch en sociaal-cultureel niveau zorgt het toerisme voor een verrijking van de leefbaarheid. Zo draagt het bij aan een dynamisch karakter, een stijging van het voorzieningenniveau en meer werkgelegenheid in met name de horecasector. Op natuurlijk niveau heeft het toerisme echter een negatieve invloed, veroorzaakt door extra vervuiling van de stad. Op dit moment is er door de lokale bevolking een overwegend positieve kijk op het toerisme en de invloed ervan op de leefbaarheid van de stad.

Er kan geconcludeerd worden dat het stedelijk toerisme op dit moment een positieve invloed heeft op de leefbaarheid van Nijmegen volgens de lokale bevolking. Met name het hoge voorzieningenniveau wordt toegeschreven aan het toerisme in de stad. De rol die de

gemeente echter speelt in het leefbaar houden van de stad wordt door de lokale bevolking als negatief ervaren.

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1. Projectkader ***7***

1.1 Aanleiding **7**

1.3 Doelstelling en vraagstelling **8**

1.4 Relevantie **9**

1.4.1 Maatschappelijke relevantie 9

1.4.2 Wetenschappelijke relevantie 9

1.5 Leeswijzer **10**

Hoofdstuk 2. Theoretisch kader ***11***

2.1 Leefbaarheid **11**

2.1.1 Definities 11

2.1.2 Meetbaarheid 12

2.2 Stedelijk toerisme **14**

2.2.1 Definities 14

2.2.2 Verschillende fases toeristische groei 15

2.2.3 Het effect van toerisme 17

2.2.4 Perceptie van de lokale bevolking 18

2.2.5 Toerisme in het kader van dit onderzoek 19

2.3 Operationalisatie **19**

2.4 Conceptueel model **19**

Hoofdstuk 3. Methodologie ***21***

3.1 Onderzoeksstrategie **21**

3.1.2 Casusselectie 22

3.2 Onderzoeksmateriaal **23**

3.2.1 Semi-gestructureerde interviews 23

3.2.2 Inhoudsanalyse 25

3.2.3 Observaties 25

3.3 Analysemethode **26**

Hoofdstuk 4: Resultaten ***27***

4.1 Casusbeschrijving Benedenstad **27**

4.1.1 Geschiedenis Benedenstad 27

4.1.2 Stedelijke leefbaarheid 28

4.1.3 Toerisme in Nijmegen en de Benedenstad 31

4.1.4 Citymarketing 32

4.2 Analyse interviews **33**

4.2.1 Stedelijke leefbaarheid 33

4.2.2 Perceptie tegenover toerisme 38

4.2.3 Impact van toerisme 41

4.2.4 Impact volgens bewoners 42

4.2.5 Beleid ten aanzien van stedelijk toerisme 44

4.3 Observaties **46**

Hoofdstuk 5. Conclusie ***48***

Hoofdstuk 6. Discussie ***55***

6.1 Validiteit en betrouwbaarheid **55**
6.2 Aanbevelingen **55**
7. Reflectie ***57***
Literatuurlijst ***58***
Bijlagen ***63***

Hoofdstuk 1. Projectkader

1.1 Aanleiding

Nederlandse steden zijn de afgelopen tien jaar in een veranderingsproces verwikkeld waarbij een verschuiving optrad van de stad als productiemilieu naar de stad als consumptieplaats (Boelhouwer, 2009). De stad moet geconsumeerd worden, niet alleen door de eigen bewoners maar vooral ook door de bezoekers van buiten, die met hun consumptieve uitgaven extra geld brengen. Bovendien zorgen de bezoekers voor een hoog voorzieningenniveau en levendigheid (de Graaf et al., 2019). Het aantrekken van bezoekers is hierin een belangrijk element. Stadsbesturen zijn druk bezig met de ontwikkeling van toeristische attracties zoals winkelpromenades, stadions en theaters. Ook de openbare ruimte is onderwerp van de stedelijke consumptie. Stedenbouwers en architecten worden ingehuurd om straten, pleinen en parken opnieuw in te richten en te verfraaien. Met deze upgrading willen steden potentiële nieuwe bewoners, toeristen, internationale kenniswerkers en bedrijven aantrekken. Steden proberen de naar belevenis zoekende, postmoderne bezoekers te vangen door hun consumptiebehoefte te faciliteren (Schulze, 1997).

Toerisme en reizen maakt al millennia deel uit van de menselijke ervaring (Page & Connell, 2014). In de laatste 80 jaar is toerisme in betekenis toegenomen en naar voren gekomen als een wereldwijd fenomeen, dat een steeds groter aantal omgevingen beïnvloedt (Page & Connell, 2014). Binnen het concept van toerisme zijn meerdere takken te onderscheiden. Stedelijk toerisme is één van die takken en door de steeds grotere groei van bezoekers in steden, ook het snelst groeiende marktsegment (Postma & Scmuecker, 2017). Een groei van het aantal bezoekers in een stad wordt vaak geassocieerd met positieve effecten, zoals economische groei. Daarnaast kan het bijdragen aan de verrijking van de cultuur. De groei van het stedelijk toerisme brengt echter ook een keerzijde met zich mee: te veel toerisme leidt tot schade aan de leefomgeving en samenleving in de vorm van overbelasting van de wegen, natuur en milieu, openbare ruimte en overlast voor bewoners (de Graaf et al., 2019). Door de groei van het internationale toerisme is het waarschijnlijk dat deze vormen van overbelasting zullen verergeren als bezoekersstromen niet in goede banen worden geleid (Postma & Schmuecker, 2017).

Er is lang geen aandacht besteed aan de negatieve effecten van toerisme. Echter, sinds enkele jaren is er steeds meer onderzoek naar stedelijk toerisme en de negatieve gevolgen hiervan. Zo wordt er onder andere gesproken over te veel bezoekers, dat mogelijk verergerd wordt door seizoensinvloeden. Negatieve bezoekersimpact, zoals congestie op wegen of geluidsoverlast en te veel fysieke impact van de bezoekerseconomie, zoals overmatige verspreiding van winkels gericht op bezoekers (Koens & Postma, 2017). De hinder die toeristen veroorzaken resulteert in een negatievere houding tegenover toeristen (Koens & Postma, 2017). Postma en Schmuecker (2017) stellen dat de toenemende toeristische druk in steden kan leiden tot het ontstaan van conflicten tussen bewoners en toeristen. Zij benadrukken dat overheden hiervoor moeten waarschuwen. Ook Ozturk, Ozer en Caliskan (2015) ondervinden dat overheden vaak het belang van toerisme zwaarder laten wegen dan de leefbaarheid van de lokale bevolking.

De huidige beleidsmatige en politieke aandacht voor toerisme staat niet in verhouding tot de grote maatschappelijke en economische betekenis. Overheden richten zich nu nog te eenzijdig op het economische profijt van een aantrekkelijke stad met veel bezoekers, terwijl er ook oog moet zijn voor de samenleving en leefomgeving (de Graaf et al., 2019). Toerisme

heeft de potentie om toeristische bestemmingen te veranderen en daarmee zijn eigen succes te vernietigen. Sinds een aantal jaren ondervinden toeristische bestemmingen de negatieve gevolgen van massatoerisme. Steden als Venetië en Parijs zijn goede voorbeelden waar de lokale bevolking ontevreden is over de leefomgeving door de gevolgen van massatoerisme. Binnen deze steden is de stedelijke openbare ruimte vaak bedoeld als een *commodity place* voor toeristen en niet meer als *community place* voor bewoners (Boelhouwer, 2009).

Massatoerisme heeft ook zijn weg naar Nederland gevonden, zo ondervindt Amsterdam tegenwoordig massatoerisme en de negatieve gevolgen van dien. Ook kleinere steden zoals Utrecht en Rotterdam zien een sterke stijging in het aantal bezoekers en toeristen (World Tourism Organization, 2021). Nijmegen is ook een van de Nederlandse steden die zich leent als aantrekkelijke locatie voor zowel Nederlandse als buitenlandse toeristen (Lenders, 2022). Mede dankzij de Vierdaagsefeesten, het bruisende studentenleven, het aanbod aan unieke winkels, stadsstrandjes aan de Waal en het historische karakter is Nijmegen aan het werk aan een grote naamsbekendheid en toeristisch imago (O&S Gemeente Nijmegen, 2009). Veel historische steden gingen Nijmegen voor in dit proces. Echter, wanneer een stad zich voor een langere tijd focust op voorzieningen voor bezoekers, vermindert de leefbaarheid en trekt de lokale bevolking weg. Stadsbesturen proberen hier spoedig oplossingen te vinden om de leefbaarheid te redden (Dewitte, 2017).

Volgens de instantie Visit Arnhem en Nijmegen (2021) heeft het stedelijk toerisme in Nijmegen nog geen negatieve weerslag op de leefbaarheid. In het programma Economie en Toerisme van de gemeente Nijmegen (2021) is te lezen dat de gemeente wil inzetten op een krachtig (inter)nationaal profiel met veel voorzieningen om zo meer bezoekers aan te trekken. Hierbij is echter wenselijk dat de leefbaarheid in Nijmegen niet verslechterd, zoals bij veel andere toeristische hotspots in Europa. Het aspect leefbaarheid ontbreekt vaak wanneer gekeken wordt naar de impact van toerisme op de bevolking van een bepaalde bestemming. In veel beleidsmatige processen omtrent stedelijk toerisme worden het welzijn en de kwaliteit van leven volgens de lokale bevolking namelijk vaak achterwege gelaten. Hierdoor is er vaak een verkeerde opvatting over de mate waarin toerisme de leefomgeving van lokale bewoners beïnvloedt. Om deze reden focust dit onderzoek zich op de impact van stedelijk toerisme op de leefbaarheid volgens de lokale bevolking. Daarnaast wordt gekeken welke rol de lokale gemeente volgens hen hierin speelt.

1.3 Doelstelling en vraagstelling

Op basis van bovenstaand geformuleerd probleem is de doelstelling van dit onderzoek als volgt:

> *Het doel van dit onderzoek is een beeld te schetsen van het stedelijk toerisme in Nijmegen, in hoeverre dit invloed heeft op de leefbaarheid en welke rol de gemeente hierin speelt.*

Om de doelstelling voor dit onderzoek te behalen is de volgende hoofdvraag opgesteld:

In hoeverre heeft het stedelijk toerisme invloed op de leefbaarheid volgens lokale bewoners en welke rol speelt de gemeente volgens hen hierin?

Om de hoofdvraag te kunnen beantwoorden zijn de volgende deelvragen opgesteld:

Deelvraag 1:
Wat is de ervaren leefbaarheid volgens de lokale bevolking en in hoeverre verschilt dit van de gemeten leefbaarheid?

Deelvraag 2:
Wat is de impact van het stedelijk toerisme op de leefbaarheid in Nijmegen?

Deelvraag 3:
Hoe kan de huidige perceptie van de lokale bevolking ten aanzien van de impact van stedelijk toerisme worden verklaard?

Deelvraag 4:
Wat is de perceptie van de lokale bevolking ten aanzien van het gemeentelijk beleid omtrent stedelijk toerisme?

1.4 Relevantie

1.4.1 Maatschappelijke relevantie

In grote steden is steeds meer maatschappelijke aandacht voor toerisme en hoe dit de leefbaarheid van lokale bewoners beïnvloedt. Veel grote steden zijn onderworpen aan de negatieve gevolgen van massatoerisme en kampen met hoge huurprijzen, een toenemend aantal overnachtingsplatformen en levenloze districten (De Witte, 2017). Een oorzaak is een focus op het aantrekken van bezoekers vanuit het stadsbestuur en geen inzicht in de invloed hiervan op het welzijn en de kwaliteit van leven van de lokale bevolking. Er is sprake van een belangenverstrengeling tussen de lokale bevolking en de gemeente. Het is van belang dat deze situatie voorkomen wordt in steden waar toerisme nog geen zichtbare negatieve impact heeft op de leefbaarheid. Dit kan gedaan worden door te kijken naar de perceptie van de lokale bevolking ten aanzien van stedelijk toerisme op de leefbaarheid, en welke rol de gemeente volgens hen hierin speelt. Dit onderzoek kan bijdragen aan een duurzame ontwikkeling van toerisme, waarbij aandacht is voor de leefbaarheid van de stad.

1.4.2 Wetenschappelijke relevantie

Sinds de jaren 60 is er steeds meer aandacht voor toerisme en de impact ervan op onze samenleving. Toerisme werd voornamelijk gezien als een middel om economieën te versterken. In voorgaande onderzoeken stonden vooral grote steden zoals Venetië, Parijs en London centraal (Law, 1993). Vanaf de jaren 80 kwamen de grote Nederlandse steden aan bod en werd de aandacht verlegd naar de negatieve aspecten die toerisme met zich meebrengt op het gebied van cultuur en milieu (Postma & Schmuecker, 2017). In bestaande stedelijke toerisme studies wordt de lokale bevolking echter vaak achterwege gelaten bij het meten van de toerisme-impact. Ook Yu et al. (2011) stellen dat nader onderzoek nodig is naar stedelijk toerisme en het effect ervan op de kwaliteit van leven voor lokale bewoners binnen een bepaalde bestemming. De kennis ten aanzien van de relatie tussen de toeristen en de lokale gemeenschap ontbreekt (Yu et al., 2011).
Volgens de Raad voor leefomgeving en infrastructuur (2019) is de aandacht van gemeenten onvoldoende om de groei van toerisme in ons land in de toekomst in goede banen te leiden. Pas als de toename van toerisme leidt tot schade aan de leefomgeving of tot overlast, wordt

nagedacht over het tegengaan hiervan. Een perspectiefwisseling in beleidsprocessen van gemeenten omtrent stedelijk toerisme is daarom nodig. Door te kijken naar de perceptie van de lokale omgeving ten aanzien van de invloed van toerisme op de leefbaarheid, kan dit uitgevoerd worden.

Op dit moment is er in Nijmegen nog geen sprake van extreme toeristische druk. Met de huidige groei van Nijmegen als toeristische trekpleister kan dit in de toekomst echter veranderen, wat een achteruitgang van de leefbaarheid tot gevolg heeft. Dit onderzoek draagt bij aan de ontbrekende kennis van leefbaarheid en toerisme in Nijmegen, dat meegenomen kan worden in beleidsvorming voor stedelijk toerisme. Door Nijmegen als casus te nemen, kan dit onderzoek ook een bijdrage leveren aan studies in andere provinciesteden waar ingespeeld wil worden op het voorkomen van conflict tussen bewoners en toeristen, en zo het behouden van de leefbaarheid.

1.5 Leeswijzer

Aan de hand van het theoretisch kader in hoofdstuk 2 zullen de onderzoeksvragen beantwoord worden. Hierin worden relevante theorieën beschreven ten aanzien van de fenomenen leefbaarheid en stedelijk toerisme. Hoofdstuk 3 staat in het teken van de methodologie, waarin de casus-selectie, de onderzoeksstrategie, de dataverzameling en data-analyse worden toegelicht. In hoofdstuk 4 wordt de data van de inhoudsanalyse verwerkt en worden de interviews geanalyseerd. In hoofdstuk 5 worden de deelvragen beantwoord, waarna een conclusie wordt gevormd. In hoofdstuk 6 wordt de discussie besproken worden, waarbij de validiteit en betrouwbaarheid van het onderzoek behandeld wordt en er aanbevelingen worden gedaan. Tot slot wordt in hoofdstuk 7 de reflectie op dit onderzoek behandeld.

Hoofdstuk 2. Theoretisch kader

In dit hoofdstuk zal de bestaande wetenschappelijke literatuur behandeld worden met betrekking tot stedelijk toerisme en leefbaarheid. Op basis van de onderzoeksvraag en de doelstelling zijn de begrippen toerisme en leefbaarheid als kernbegrippen gekozen, deze zullen hieronder nader worden toegelicht.

2.1 Leefbaarheid

2.1.1 Definities

Leefbaarheid wordt gezien als een containerbegrip en kent daarom vele definities. Het wordt gebruikt als verzamelbegrip voor onderwijs, mobiliteit, toerisme, veiligheid, gezondheidszorg etc. zonder dat hier een exacte definitie aan zit (Maes et al., 2012). Leefbaarheid wordt door Veenhoven (2000) als volgt gedefinieerd: “In brede zin is leefbaarheid de mate waarin een leefomgeving aansluit op het adaptief repertoire van een soort”. Leefbaarheid is als zodanig een relationeel begrip; het verwijst naar de ‘pas’ tussen leefomgeving en levensvorm (Veenhoven, 2000). Daarom kan dezelfde omgeving voor de een leefbaarder zijn dan voor de ander. Volgens Leidelmeier en Van Kamp (2003) wordt leefbaarheid beschreven als de mate waarin de woonomgeving door bewoners wordt gewaardeerd en in hoeverre deze aansluit op de voorwaarden en behoeften. Mul (2010) vult deze beschrijving enkele jaren later aan in zijn rapport met behoeften en voorwaarden op het gebied van woningvoorraad, publieke ruimte, bevolkingssamenstelling, voorzieningen, levensopbouw en de veiligheid. Okulicz-Kozaryn en Valente (2018) stellen dat het algemene welzijn en de kwaliteit van leven in een samenleving ook afhankelijk is van de volgende factoren: sociale gelijkheid en stabiliteit, economisch welzijn, recreatieve culturele voorzieningen en opleidingsmogelijkheden. Net als Veenhoven, benadrukt Schofer (2010) dat de positie waaruit de leefomgeving bekeken wordt belangrijk is. Vanuit individualistisch oogpunt kan de waardering van de leefomgeving namelijk afwijken van het maatschappelijke oogpunt. Dit komt doordat belangen met elkaar in contrast kunnen staan. Daarom moet altijd de vraag worden gesteld: is het mijn leefbaarheid of onze leefbaarheid? De tijdsfactor is hierbij van belang, de exacte betekenis van leefbaarheid is immers erg afhankelijk van tijd en plaats. Een bewoner die economisch-afhankelijk is van de toerismesector in een bestemming heeft een andere kijk op het hoogseizoen dan iemand die niet economisch-afhankelijk is. Dit bepaalt het oordeel over de leefbaarheid (Maes et al., 2012). De mate waarin een omgeving gewaardeerd wordt, is dus tijdsafhankelijk (van Dorst, 2002).

Om de betekenis van leefbaarheid in een meer stedelijke context te kunnen gebruiken, is het nodig om op zijn minst publieke infrastructuur, landgebruik, diensten en behuizing mee te nemen in de verschillende parameters (Schofer, 2010). Aan de hand van deze criteria hebben Maes et al. (2012) getracht een definiëring van leefbaarheid in de stedelijke context op te stellen. Deze luidt als volgt: “Stedelijke leefbaarheid is een diffuse waardering door stadsinwoners en gebruikers van verschillende parameters betreffende hun leefomgeving. Die waardering is een momentopname met een geobjectiveerd subjectief karakter. De onderliggende parameters zijn te herleiden tot economische, sociale, ecologische en institutionele factoren”.

Vanwege de toepassing van leefbaarheid op een stedelijke context, zal in dit onderzoek de definitie van Maes et al. (2012) gehanteerd worden. De waardering door stadsinwoners staat hier centraal, tevens als het gebruik van verschillende parameters. De verschillende parameters die van belang zijn voor dit onderzoek zullen nader worden uitgewerkt. Het begrip leefomgeving wordt in het kader van dit onderzoek afgebakend naar de dimensie van een stedelijke leefomgeving, gezien de casus van de stad Nijmegen van toepassing is.

2.1.2 Meetbaarheid

Middels een indicator kan de leefbaarheid van een bestemming gemeten worden, die de waardering uitdrukt voor een specifiek kenmerk (Maes et al., 2012). Echter, zoals blijkt uit de definiëring van het begrip, bestaat leefbaarheid uit meerdere parameters, zijnde sociale, economische, ecologische en institutionele (Maes et al., 2012). Veel meetmethoden van onderzoek maken echter alleen gebruik van objectieve factoren. Om de daadwerkelijke leefbaarheid te kunnen meten zullen zowel objectieve als subjectieve indicatoren gecombineerd dienen te worden.

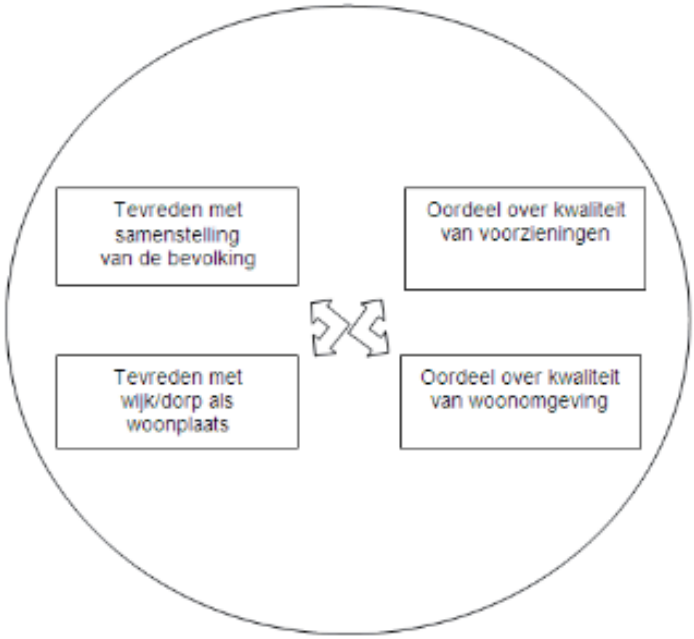
Objectieve meetbaarheid

Een objectieve meting is per definitie een kwantificatie welke niet kan worden vertekend door menselijke interpretatie (Mutsaers, 2017). Om leefbaarheid in de objectieve zin te meten is een vaak geraadpleegd instrument de 'Leefbarometer 3.0', opgesteld door het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (2021). Met dit meetinstrument wordt de leefbaarheid beschreven en hoe deze zich de laatste jaren heeft ontwikkeld op basis van feitelijke omgevingscondities. De leefbarometer 3.0 is onderverdeeld in vijf dimensies waarbinnen thematisch met elkaar samenhangende indicatoren zijn gegroepeerd: fysieke omgeving, woningvoorraad, voorzieningen, sociale samenhang en overlast en onveiligheid (Mandemakers et al., 2021). Dit geeft uiteindelijk ook een objectief oordeel ten aanzien van de leefbaarheid in een bepaalde bestemming. De leefbarometer 3.0 is geen causaal model, de omgevingskenmerken die in het instrument zijn opgenomen zijn dan ook niet per definitie de beste parameters om de leefbaarheid te meten en verbeteren. Ze dienen slechts om signalering en monitoring mogelijk te maken (Mandemakers et al., 2021).
Een ander instrument om leefbaarheid in de objectieve zin te meten is door middel van de *'the Mercer Index Ranking'*, aangedragen in de Mercer Quality of Living Survey (Okulicz-Kozaryn & Valente, 2018). De Mercer is een van de meest populaire enquêtes die gebruikt wordt om steden te rangschikken in termen van leefbaarheid. De leefbaarheid wordt berekend op basis van 39 factoren, gegroepeerd in 10 verschillende categorieën: economische omgeving, politieke en sociale omgeving, sociaal-culturele omgeving, gezondheid en sanitaire voorzieningen, scholen en onderwijs, openbare diensten en vervoer, consumptiegoederen, recreatie, huisvesting en natuurlijke omgeving (Okulicz-Kozaryn & Valente, 2018). Omdat leefbaarheid volgens de Mercer Index Ranking als een tastbaar en objectief concept wordt gezien, worden er voornamelijk materialistische standaarden en gradaties van een stad gemeten (Okulicz-Kozaryn & Valente, 2018).

Subjectieve meetbaarheid

Volgens van Dorst (2005) kenmerkt leefbaarheid zich voornamelijk door subjectiviteit, omdat de waardering van de leefomgeving centraal staat. De belangrijkste indicator is de perceptie van de bevolking ten aanzien van de leefbaarheid en niet de werkelijkheid (van Dorst, 2005). Ook Gieling et al. (2017) plaats kritische kanttekeningen bij de manier waarop leefbaarheid tot nu toe gemonitord wordt. Door leefbaarheid te meten met enkel objectieve indicatoren,

wordt niet een representatief resultaat behaald. Volgens hen moet bij het meten van de leefbaarheid rekening worden gehouden met het belang dat bewoners hechten aan bepaalde leefbaarheidsindicatoren, het is immers een diffuus en multi-interpretabel concept (Gieling et al, 2017). Bij het operationeel maken van het concept komen er dan ook vaak de nodige beperkingen aan het licht. De idealen, wensen en behoeften die mensen hebben ten opzichte van hun directe leefomgeving worden beïnvloed door een veelheid aan sociale en psychologische factoren en verschillen van persoon tot persoon (Gieling et al., 2017). Ook Diener en Suh (1997) stellen dat het bevorderen van de kwaliteit van de algemene leefomgeving een lastig concept is, omdat het niet zozeer om de tastbaar aanwezige en objectieve leefomgeving gaat, maar vooral om de subjectieve beleving hiervan.
Ook Chan (2015) benadrukt dat het meten van subjectieve leefbaarheid belangrijk is in het bepalen van de leefbaarheid van een bepaalde bestemming. Zo stelt hij dat buiten de objectieve indicatoren, ook indicatoren als mobiliteit en verbondenheid, opkomende groepsverschillen, sociaal kapitaal en sociale integratie van belang zijn. Het is belangrijk om te onderzoeken hoe tevreden de bewoners zijn met de huidige leefomgeving en in hoeverre dit invloed heeft op hun *happiness* level. Hoe mensen hun leven subjectief ervaren en evalueren is een fundamenteel aspect van leefbaarheid (Chan, 2015). Om een complex begrip als subjectieve leefbaarheid te kunnen meten, heeft van de Wou (2011) getracht handvatten op te stellen die de verschillen in oordeel ten aanzien van leefbaarheid meet. De barometer leefbaarheid (Van de Wou, 2011) is een instrument dat bewoners en overheden in staat stelt gezamenlijk te werken om de leefbaarheid in een omgeving te versterken. De barometer leefbaarheid bestaat uit vier dimensies, weergegeven in afbeelding 2.1.



Afbeelding 2.1*: Dimensies van ervaren leefbaarheid (van de Wou, 2011)*

De dimensie ‘tevreden met samenstelling van de bevolking’ suggereert dat wanneer mensen tevreden zijn met de bevolkingssamenstelling er ,wat hen betreft, een goede match is tussen hen en de sociale omgeving. De dimensie ‘oordeel over kwaliteit van voorzieningen’ toont de gemiddelde beoordeling ten aanzien van de aanwezige voorzieningen volgens de lokale bevolking. De dimensie ‘tevreden met wijk/dorp als woonplaats’ geeft de match tussen de inwoner en zijn omgeving en is mede afhankelijk van de positie van die bestemming in de

ruimere omgeving (van de Wou, 2011). Het geeft het algemene oordeel over de woonbeleving weer en in hoeverre deze overeenkomt met de wensen en behoeften van de bewoner. Daarnaast wijst het naar de aantrekkelijkheid van de woonomgeving, de mate waarin de bewoner zich thuis voelt, de veiligheid en geborgenheid. De dimensie 'oordeel over kwaliteit van de woonomgeving' meet de volgende indicatoren: gebouwen, bestrating, groenvoorziening, parken, fiets- en wandelpaden, het buitengebied, verkeersveiligheid en de geschiktheid van de omgeving om kinderen op te laten groeien (Van de Wou, 2011).

Leefbaarheid in het kader van dit onderzoek
Omdat de perceptie van de lokale bevolking ten aanzien van toerisme en de impact ervan op de leefbaarheid de focus van dit onderzoek is, zal leefbaarheid zowel aan de hand van subjectieve als objectieve factoren gemeten worden. Tijdens de inhoudsanalyse ligt de focus op de objectieve leefbaarheid, geanalyseerd aan de hand van de leefbarometer 3.0 en de wijkmonitor van de gemeente Nijmegen. Het veldonderzoek richt zich voornamelijk op de subjectieve leefbaarheid, waarbij de barometer leefbaarheid van Van de Wou (2011) als richtlijn wordt gebruikt. De dimensies 'tevredenheid met wijk/dorp als woonplaats', 'oordeel over kwaliteit van voorzieningen' en 'oordeel over kwaliteit van de woonomgeving' zijn relevant voor dit onderzoek en zullen daarom toegepast worden tijdens het veldonderzoek. De indicatoren van subjectieve leefbaarheid zijn in bijlage III verwerkt in het operationalisatieschema. De dimensies kunnen niet uitgesplitst worden in meetbare indicatoren, omdat subjectieve begrippen geen meetbare indicatoren kennen. De objectieve leefbaarheid kent wel meetbare indicatoren, deze zijn terug te vinden in het operationalisatieschema in bijlage IV.
Doordat de leefbaarheid van Nijmegen gemeten is aan de hand van zowel objectieve als subjectieve factoren, gaat het hier niet om een zuivere beoordeling van de leefbaarheid in de stad. De beoordeling van de lokale bevolking ten aanzien van de leefbaarheid staat hier centraal.

2.2 Stedelijk toerisme

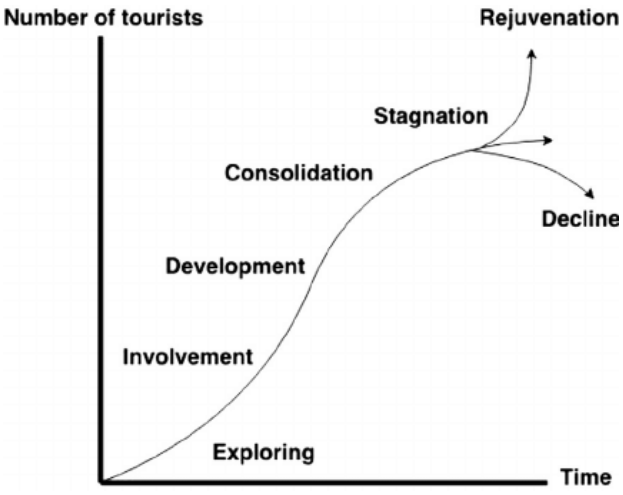
2.2.1 Definities
Een oorzaak voor de verwaarlozing van stedelijk toerisme is voor een groot deel te verklaren door het ontbreken van een eenvoudige definitie van een complex fenomeen en een duidelijke afbakening van de diverse geformuleerde activiteiten (Edwards et al., 2008). Onderzoek naar stedelijk toerisme als daadwerkelijk verschijnsel verscheen pas in de jaren tachtig. De interesse in het onderwerp werd pas echt gewekt na het artikel *"Urban tourism: an imbalance in attention"* van Ashworth (1989). Hierin merkte hij op dat er een vooringenomenheid is wat betreft de theorievorming van toerisme. Dit vond hij opmerkelijk omdat velen zoeken naar steden als vakantiebestemming en de sociale en economische effecten van toerisme groot zijn in stedelijke gebieden. Het onvermogen om toerisme als een specifiek stedelijke activiteit te beschouwen, legt een beperking op de ontwikkeling van stedelijk toerisme als een belangrijk onderwerp om te bestuderen (Ashworth, 1989).
Sinds de jaren negentig is stedelijk toerisme een van de snelst groeiende vormen van toerisme en ontstond er een explosie aan publicaties over dit fenomeen (Law, 2002). Als gevolg is er hedendaags veel literatuur te vinden die stedelijk toerisme in gedetailleerde casestudies beschrijft. In het onderzoek van NBTC-NIPO Research (2009) wordt een

toeristisch bezoek aan een stad als volgt beschreven: ‘Alle bezoeken aan een stad (niet de eigen woonplaats) die voor ontspanning en/of plezier worden gemaakt, zoals het bezoeken van een museum, een attractie of evenement, winkelen voor plezier, e.d’. Een gevarieerd aanbod is belangrijk waarbij de eigenheid van de stad, de eigen sfeer, het eigen karakter en de inwoners samengaan met de verwachtingen en eisen van de toerist.
Een meer internationale definitie van stedelijk toerisme wordt door het Centraal Bureau voor de Statistiek (2022) als volgt gedefinieerd: ‘De activiteiten van personen die reizen naar en verblijven op plaatsen buiten hun normale omgeving, voor niet langer dan een (aaneengesloten) jaar, om redenen van vrijetijdsbesteding, zaken en andere doeleinden die niet zijn verbonden met het uitoefenen van activiteiten die worden beloond vanuit de plaats die wordt bezocht’. Omdat deze definitie erg algemeen is, hanteert het CBS twee criteria waaraan samen voldaan moet zijn:
1) bezoeken die langer duren dan twee uur en die
2) gedaan zijn vanuit een recreatief toeristisch of zakelijk toeristisch motief, zijn bezoeken buiten de normale omgeving en dus toeristisch
De normale omgeving van een persoon wordt gedefinieerd als de plaats van werk en studie en de directe nabijheid van zijn of haar huis.
Buitenlanders die in Nederland komen werken en betaald worden door een werkgever uit Nederland, tellen niet mee als toerist. Zakelijke reizigers tellen wel mee.
Volgens het PizNRIT Media et al. (2016) moet de definitie van toerisme als subjectief beschouwd worden. De normale omgeving van een persoon is afhankelijk van meerdere factoren en verschilt dus per persoon. Bij de definitie van toerisme worden dus geen objectief meetbare kenmerken gebruikt om de eigen omgeving af te bakenen.
Voor dit onderzoek zal de definitie van het Centraal Bureau voor de Statistiek gebruikt worden. Er zal niet enkel gekeken worden naar toerisme ten gevolge van vrijetijdsbestedingen, maar ook naar zakelijke reizigers of bezoek aan familie en kennissen. Om deze reden is de definitie van het CBS meer geschikt. Doordat de perceptie van de lokale bevolking onderzocht wordt, zal in het kader van dit onderzoek stedelijk toerisme bekeken worden vanuit de bestemming en niet vanuit de toerist.

2.2.2 Verschillende fases toeristische groei

De Tourism Area Life Cycle van Prof. Richard Butler (2006) is een belangrijke theoretische basis voor veel onderzoek op het gebied van toerisme. Deze theorie is ontstaan in de jaren ’80 toen veel niet-duurzame inspanningen in de toerismesector ontstonden en de negatieve gevolgen van toeristische groei steeds duidelijker werden. Traditionele productlevenscyclussen kunnen niet toegepast worden op toeristische bestemmingen door het dynamische karakter hiervan. Om deze reden heeft Butler een model ontwikkeld dat toegepast kan worden op een reeks scenario’s voor toeristische ontwikkeling. Door het ontbreken van specifieke nummers op de assen wordt dit mogelijk gemaakt. Het TALC-model is een lineair model. Met behulp van een grafiek, weergegeven in afbeelding 2.2, worden de verschillende stadia in de ontwikkeling van toerisme in kaart gebracht in overeenstemming met de x- en y-as van de groei van het aantal toeristen en de tijd. Het TALC-model bestaat uit vijf fases en draagt aan dat een bestemming deze fases doorloopt (Butler, 2006).
De eerste fase bestaat uit de *exploration fase*. Deze fase wordt gekarakteriseerd door een klein aantal toeristen. Bezoeken zijn vaak individueel en bestaan uit onregelmatige patronen. Culturele en natuurlijke elementen in het gebied zijn nog onbewerkt en er zijn geen faciliteiten specifiek voor bezoekers. Het toerisme heeft geen invloed op het economische en

sociale aspect. Als het aantal bezoekers begint te groeien en hier enige regelmaat in zit, komt de bestemming in de *involvement fase*. Er ontstaat een grotere lokale betrokkenheid en het aanbod aan faciliteiten voor bezoekers groeit. Tijdens deze fase kan marketing specifiek op het aantrekken van toeristen verwacht worden. Daarnaast ontstaat er druk op de lokale overheid om faciliteiten en de infrastructuur gericht op bezoekers te verbeteren. De *development fase* weerspiegelt een duidelijk afgebakend toeristisch marktgebied, mede gevormt door veel reclame. Als deze fase vordert neemt lokale betrokkenheid en controle op de ontwikkeling snel af. Fysieke veranderingen van de omgeving zijn merkbaar en lokale faciliteiten worden vervangen door faciliteiten van externe organisaties. Tijdens het hoogseizoen is het toeristenaantal gelijk aan of overtreft de lokale bevolking. Bij het bereiken van de *consolidation fase* overstijgt het aantal bezoekers het aantal bewoners van de bestemming. Een groot deel van de economie is verbonden aan het toerisme en marketingcampagnes doen pogingen om het toerismeseizoen te verlengen. De toerisme-industrie kenmerkt zich door veel grote hotelketens. Het grote aantal faciliteiten en toeristen zorgt voor ontevredenheid onder de lokale bevolking. Wanneer de bestemming de *stagnation fase* bereikt, bereikt het ook de draagkracht van de bestemming. Er zullen natuurlijke, sociale en economische problemen ontstaan. De bestemming is afhankelijk van het toerisme en er moeten zware inspanningen geleverd worden om het toerismeniveau op pijl te houden. De laatste fase in het model is de *decline fase*, waarbij het aantal toeristische faciliteiten afneemt omdat de bestemming niet meer kan concurreren met nieuwe bestemmingen. Een gevolg hiervan is dat de aantrekkelijkheid afneemt. De bestemming kan uiteindelijk zijn toeristische karakter compleet verliezen. Tevens kan er na de *stagnation fase* ook een *rejuvenation fase* plaatsvinden, waarbij de bestemming een grote transformatie ondergaat om opnieuw bezoekers aan te trekken.



Afbeelding 2.2 - Tourism Area Life Cycle (Schuckert et al., 2007)

Door middel van het TALC-model kan het ontwikkelingsproces van een toeristische bestemming in kaart worden gebracht en kan geanticipeerd worden op veranderingen in de toerismesector. Het TALC-model is geschikt als methode om de fase waarin een bestemming zich bevindt te analyseren, het model focust zich echter voornamelijk op invloeden van binnenuit. Het is daarom belangrijk om ook invloeden van buitenaf in overweging te nemen.

2.2.3 Het effect van toerisme

Tijdens de eerste fase van onderzoek naar toerisme impact rond de jaren 70, lag de focus voornamelijk op de positieve economische impact van toerisme. Tijdens de jaren 80 verschoof de aandacht steeds meer naar de negatieve impact op cultureel, sociaal en natuurlijk vlak (Postma & Schmuecker (2017). Ook Leiper (1990) beschrijft dat toerisme een sociale, economische en natuurlijke impact heeft op regio's die toerisme ontvangen. Hij maakt hier geen onderscheid tussen positieve en negatieve impact. Postma & Schmueker (2017) en Page en Connell (2014) stellen dat er wel degelijk een positieve of negatieve impact kan zijn. Ozturk, Ozer en Caliskan (2015) beschrijven dat de toerisme-industrie ook de samenleving van het gastland en dienst cultuur en fysieke omgeving op zowel een positieve als negatieve manier kan aantasten. Williams (2009) benadrukt dat er een tekort is aan inzichten ten aanzien van de relatie tussen de lokale gemeenschap en de toeristen. Dit komt omdat de economische gevolgen van toerisme op een bestemming makkelijker te kwantificeren zijn dan de natuurlijke, sociale en culturele gevolgen. Omdat steeds meer duidelijk wordt dat toerisme impact heeft op een bestemming, is het ook relevant om te kijken wat de impact hiervan is op economisch, sociaal-cultureel en natuurlijk niveau voor de lokale bewoners.

Economische effecten

De toerismesector is een belangrijke bron voor bedrijvigheid, extra inkomsten, en zorgt voor werkgelegenheid (Fleming & Toepper, 1990). Tijdens de jaren 80 kwam er steeds meer interesse in de negatieve economische impact van toerisme en de rol die overheden hierin aannamen. Zij schetsen namelijk een gunstiger beeld omtrent de economische voordelen van toerisme dan daadwerkelijk het geval was (Fleming & Toepper, 1990). Zo zorgt het voor een stijging in de prijs van producten, een grotere afhankelijkheid van de toerisme-sector en een verhoging van de inflatie en meer geïmporteerde producten (Ozturk et al., 2015).
De mate waarin een bestemming economische impact ervaart van toerisme is afhankelijk van in hoeverre deze bestemming ontwikkeld is (Postma & Schmuecker, 2017). De mate waarin bestemmingen impact ervaren van toerisme is verschillend, omdat het toerisme niet gelijk is verdeeld over de wereld.

Sociaal-culturele effecten

Met name de sociale en culturele effecten van het toerisme hebben betrekking op de lokale bevolking omdat dit veranderingen met zich meebrengt die de lokale bewoner het meest persoonlijk raakt (Fleming & Toepper, 1990). Pizam en Milman (1986) beschrijven de effecten van toerisme op sociaal-cultureel vlak als volgt: de sociaal-culturele impact van toerisme is de manier waarop toerisme bijdraagt aan veranderingen in waardes, individueel gedrag, tradities, levensstijlen en de gemeenschap. Het zijn de effecten op de mensen van de gastgemeenschappen en hun direct en indirecte associaties met toeristen. Het meetbaar maken van de sociaal-culturele impact is een moeilijke kwestie. Ozturk et al. (2015) hebben een onderscheid gemaakt in de negatieve en positieve effecten, waardoor de impact makkelijker te meten is. De negatieve effecten worden als volgt beschreven: veranderingen van lokale waarden en identiteit, verlies van cultuur, verstoring gastvrijheid, conflicten tussen toeristen en bewoner en verzwakken sociale banden (Ozturk et al., 2015). De positieve effecten bestaan uit: culturele uitwisseling, internationale diversiteit, positieve interacties en de waardering van culturele normen en waarden (Ozturk et al., 2015).

Natuurlijke effecten
Met name het milieu ondervindt negatieve effecten door het toerisme. Toerisme put lokale natuurlijke hulpbronnen uit door overconsumptie, dit zorgt voor extra vervuiling en afval en een verslechtering van de luchtkwaliteit in veel steden (Pizam en Milman, 1986). Daarnaast zorgt het ook voor verlies van karakter, fysieke schade en verkeersopstoppingen (Page en Connell, 2014). Ozturk et al. (2015) benoemen echter dat bestemmingen ook positieve effecten ondervinden als gevolg van het toerisme. Zo speelt natuurbehoud een steeds grotere rol en wordt milieubewust denken gestimuleerd door toerisme.

2.2.4 Perceptie van de lokale bevolking
Er is steeds meer aandacht voor stedelijk toerisme en wat de perceptie is van de lokale bevolking op dit fenomeen. De perceptie en houding van de lokale bevolking zijn steeds belangrijkere factoren in beleidsoverwegingen bij marketingstrategieën en toekomstige toeristische projecten. Om toerisme te laten slagen in een gebied, moeten de nadelige effecten ervan geminimaliseerd worden en er een tevredenheid zijn onder de lokale bevolking (Butler, 2006). De perceptie van een lokale bevolking ten aanzien van toerisme beschrijft de houding en beleving tegenover de economische, sociaal-culturele en natuurlijk impact ervan (Ozturk et al., 2015). Om de effecten van toerisme volgens de lokale bevolking te kunnen meten, moet de perceptie van hen onderzocht worden, beweert Ap (1992). Onderzoek moet verkennen van aard zijn en vooral beschrijvend. Om een verbinding te maken met de theorie van Ap, hebben Faulkner en Tideswell (1997) de perceptie van een bevolking ten aanzien van toerisme onderverdeeld in een extrinsieke en intrinsieke dimensie. De extrinsieke dimensie verwijst naar kenmerken van de bestemming met betrekking tot zijn rol als toeristische bestemming, het niveau van de toeristische activiteit en het soort toeristen. De intrinsieke dimensie verwijst naar kenmerken van de leden van de gastgemeenschap, die van invloed zijn op variaties in de effecten van toerisme binnen de gemeenschap. De perceptie ten aanzien van toerisme volgens de lokale bevolking kan negatief, neutraal of positief zijn. De dimensies die gebruikt worden voor Faulkner en Tideswell (1997) worden door hen gekoppeld aan het TALC-model van Butler. Binnen dit model wordt ook de perceptie van de lokale bevolking voor de verschillende fases toegelicht (Butler, 2006). Jamal en Getz (1995) stellen dat de betrokkenheid van de lokale bevolking en planning, gebaseerd op de gemeenschap, deel moet uitmaken van het vroege stadia van toeristische ontwikkeling. Ook Robson en Robson (1996) suggereren dat wanneer bewoners betrokken zijn bij het beleidsproces omtrent toerisme, dit invloed heeft op de perceptie. Zo zal de ontwikkeling van toerisme als maatschappelijk verantwoord worden gezien en zullen de sociale-effecten waargenomen worden. Om de reactie van de lokale bevolking en de relatie met een toenemend aantal bezoekers te onderzoeken, ontwikkelde Doxey een theorie die dit beschrijft, namelijk Doxey's Irrides Model of Host Irritation (Beeton, 2006). Het tolerantiedrempel en de weerstand van de lokale bevolking is gebaseerd op de angst om de identiteit van de gemeenschap te verliezen (Beeton, 2006). De lokale gemeenschap maakt enkele stadia door, de eerste is het *euphoric* stadium waarbij de lokale bevolking de potentiële sociale en economische voordelen die toerisme kan opleveren verwelkomt. Dit wordt gevolgd door *apathy* waarbij er een focus is op marketing om toerisme aan te trekken, bezoekers als vanzelfsprekend worden beschouwd en er een formele relatie is tussen de lokale bevolking en de bezoekers. Dit verschuift naar *annoyance* als er ergernis ontstaat over de ongemakken van het toegenomen aantal bezoekers, zoals drukte en beperkte parkeerplaatsen. Bewoners krijgen twijfel over het toerisme en de draagkracht is bijna

bereikt. Als de drukte nog meer toeneemt, breekt het stadium van *antagonism* aan, waarbij irritaties openlijk worden geuit en bewoners de toeristen als oorzaak van de problemen zien. Door middel van dit simpele model kunnen de mogelijk negatieve aspecten van toerisme in overweging worden genomen.

2.2.5 Toerisme in het kader van dit onderzoek

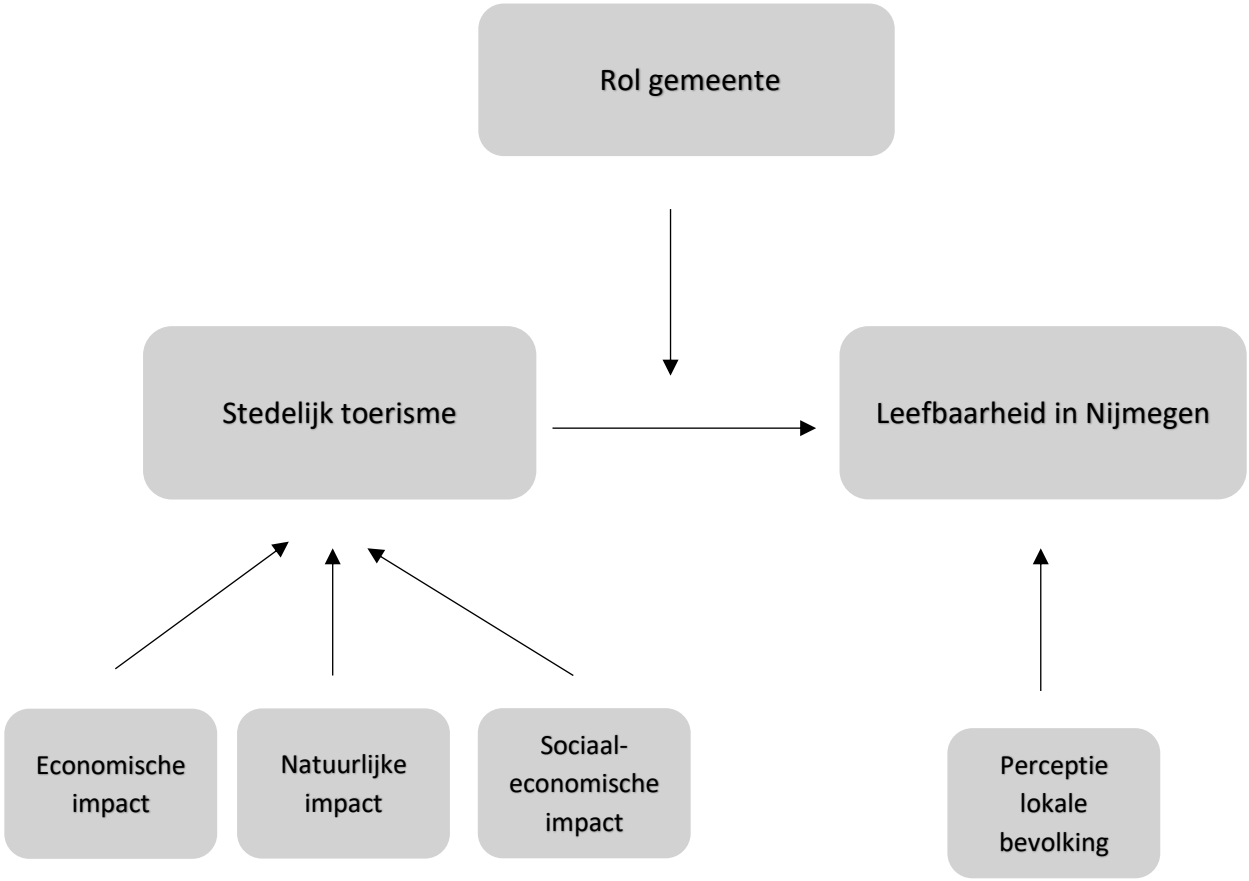
Aan de hand van het theoretisch kader wordt getracht de impact van toerisme op de leefbaarheid van een bestemming te onderzoeken. De perceptie ten aanzien van toerisme wordt gemeten aan de hand van de indicatoren positief, negatief en neutraal, de karaktereigenschappen van de lokale bevolking en de theorie achter Doxey's Irridex. De impact van het toerisme wordt gemeten aan de hand van de economische impact, de natuurlijke impact en de sociaal-culturele impact. Tot slot wordt gekeken in welke levensfase met betrekking tot de toerismesector Nijmegen zich op dit moment bevindt.

2.3 Operationalisatie

De operationalisatieschema's voor de kernbegrippen leefbaarheid en stedelijk toerisme worden weergegeven in bijlage I en

2.4 Conceptueel model

In afbeelding 2.3 wordt het conceptueel model weergegeven. Het conceptueel model is gevormd aan de hand van het theoretisch kader.



Afbeelding 2.3 – Conceptueel model

Er wordt verwacht dat het toerisme in Nijmegen invloed heeft op de leefbaarheid van de stad, dan wel positief als negatief. In dit onderzoek wordt het stedelijk toerisme gesplitst in economische impact, natuurlijke impact, en sociaal-culturele impact. Het stedelijk toerisme en de invloed hiervan op de leefbaarheid wordt beïnvloed door de rol van de gemeente. De perceptie van de lokale bevolking ten aanzien van toerisme heeft invloed op de leefbaarheidssituatie in Nijmegen en is dan ook de kern van dit onderzoek.

Hoofdstuk 3. Methodologie

In dit hoofdstuk zal beschreven worden welke onderzoeksstrategie toegepast is om de invloed van stedelijk toerisme op leefbaarheid te onderzoeken. Tevens wordt de data-verzamlingsmethode toegelicht en is de werkwijze van dit onderzoek uitgewerkt.

3.1 Onderzoeksstrategie

Voor het bepalen van een geschikte onderzoeksstrategie zullen er eerst een aantal keuzes gemaakt moeten worden. Zoals beschreven in het boek van Verschuren en Doorewaard (2010) is de eerste keuze die tussen breedte- of diepteonderzoek. Wanneer de onderzoeker kiest voor een breedteonderzoek, zal hij of zij gebruik moeten maken van een grootschalige aanpak. Dit stelt de onderzoeker in staat een generalisatie van de resultaten te maken. Breedteonderzoek zal echter ook grenzen stellen aan diepgang, verklaringen en een goede onderbouwing van de resultaten. Wanneer er gekozen wordt voor een diepteonderzoek zal het doel een voornamelijk kleinschalige aanpak betreffen. Dit levert kennis op die in mindere mate gegeneraliseerd kan worden. Het stelt de onderzoeker echter wel in staat diepgang, een bredere verklaring en een goede onderbouwing te verkrijgen, hier wordt het risico op onzekerheden geminimaliseerd wordt. Voor dit onderzoek is gekozen voor een diepte-onderzoek, waarbij sprake is van een kleinschalige aanpak met een mindere mate van generaliseerbaarheid, maar wel met een gedetailleerdere, meer diepgaande en sterkere onderbouwing van de leefbaarheid van de wijk en in welke mate stedelijk toerisme hier invloed op heeft.

De tweede vraag betreft de keuze of de onderzoeker wil kwantificeren of kwalificeren (Verschuren & Doorewaard, 2013, p. 157). Bij het kwantificeren van het onderzoek zullen de resultaten worden gebundeld in tabellen, grafieken en berekeningen. Bij gebruik van kwalitatief onderzoek zal de verslaglegging vooral beschouwend en met tekst vastgelegd worden. De intentie bij kwalitatief onderzoek is niet om de informatie te generaliseren, maar om de informatie toe te lichten bij een specifieke casus (Creswell & Poth, 2017). Het gaat voornamelijk over het bestuderen en inzichtelijk maken van een specifiek vraagstuk. Bij dit onderzoek zal daarom gebruik worden gemaakt van kwalitatief onderzoek. Er is gekozen voor deze methode omdat dit onderzoek een analyse geeft van de leefbaarheid Nijmegen, maar ook bestudeerd in welke mate stedelijk toerisme hier invloed op heeft volgens de lokale bevolking. Percepties van personen zijn niet te beschrijven met exacte cijfers. Kwalitatief onderzoek gaat voorbij de statistische analyses van de leefbarometer 3.0 en kan concreet inzicht geven in wat er speelt onder de onderzoekspopulatie en in het onderzoeksgebied (Polkozic, 2016).

De derde vraag is gekoppeld aan de derde en belangrijkste overweging, namelijk het uitvoeren van een empirisch of theoretisch onderzoek. Er is gekozen om het veld in te gaan en er zal dus gebruik worden gemaakt van eigen directe waarnemen, om zoveel mogelijk details te kunnen vergaren. Daarnaast is er nog niet veel onderzoek gedaan naar de impact van toerisme op de leefbaarheid volgens de lokale bevolking. Het doel van dit onderzoek is om een praktisch probleem aan te pakken, ook om deze reden is de theoretische benadering minder geschikt.

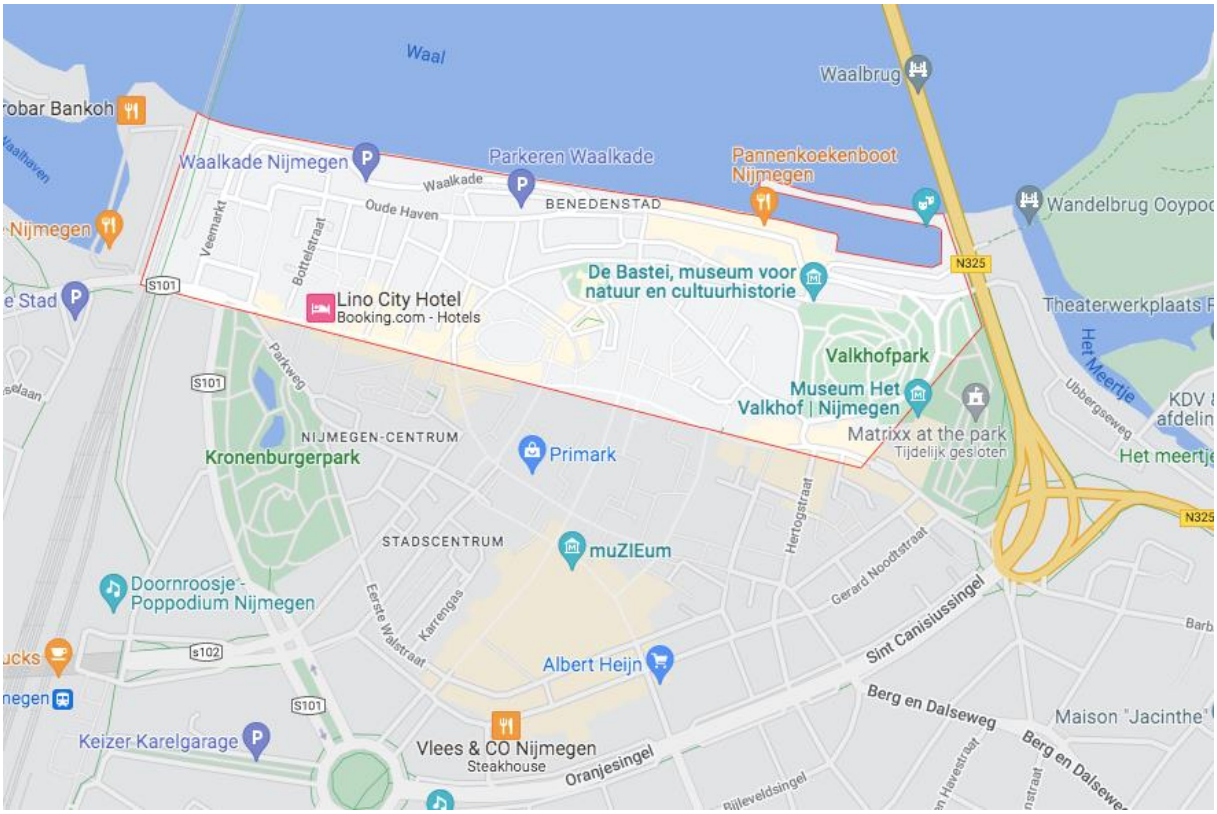
Bij dit onderzoek is het verkrijgen van diepgaande inzichten een belangrijk doel, om deze reden is er voor een casestudy gekozen. Volgens Creswell & Poth (2017) wordt een casestudy gedefinieerd als “de studie van een casus binnen een real-life, hedendaagse context”. Daarnaast ligt de focus op een diepgaande beschrijving en analyse van een fenomeen ontwikkelen in combinatie met een diepgaand begrip van het fenomeen (Creswell & Poth, 2018). Voor dit onderzoek is een diepgaande beschrijving van het fenomeen relevant, er worden namelijk inzichten gegeven in de invloed van stedelijk toerisme op leefbaarheid en de perceptie van de lokale bevolking hierop.

Een casestudy wordt vaak gekenmerkt door het bestuderen van documenten en het voeren van gesprekken, hierdoor worden diepgaande inzichten verkregen in het te bestuderen proces (Verschuren en Doorewaard, 2013). In dit onderzoek is daarom het bestuderen van documenten, het voeren van gesprekken en observeren gecombineerd. De situatie omtrent leefbaarheid en de invloed van toerisme hierop wordt enkel in Nijmegen geanalyseerd, er zal dus een enkelvoudige casestudy toegepast worden tijdens dit onderzoek.

3.1.2 Casusselectie

De stad Nijmegen is uitgekozen als case voor dit onderzoek omdat de toeristische druk in Nijmegen nog beperkt is (Visit Arnhem en Nijmegen 2021). Omdat de gemeente Nijmegen wil inzetten op een groter internationaal karakter kan dit veranderen (Programma economie en toerisme gemeente Nijmegen, 2021). Met een provinciestad als Nijmegen als casus, kan gekeken worden wat de huidige toeristische druk is voordat de leefbaarheid en lokale bevolking eronder gaat lijden, en welke rol de gemeente het best kan aannemen om dit te monitoren. Op deze wijze kan passend beleid gemaakt worden voor dit soort steden, zodat hen niet hetzelfde overkomt als steden als Venetië en Parijs, waar het toerisme een grote negatieve impact heeft op de leefbaarheid.

Bij het kiezen van een casus is het belangrijk dat er grenzen om de casus worden geplaatst wanneer het onderzoeksgebied te groot is (Creswell en Poth, 2017). Nijmegen telt 179.100 inwoners en heeft een oppervlakte van 5.763 hectare (CBS, 2021). Nijmegen is te groot om in zijn geheel te onderzoeken en is om deze reden afgebakend. De wijk Benedenstad is geselecteerd als casus, omdat hier sprake is van de meeste toeristische druk. In afbeelding 3.1 is te zien welk gebied onder Benedenstad valt. De drukste winkelstraat is hier gelegen, de ligplaats van cruiseschepen bevindt zich hier en er bevinden zich meerdere (historische) bezienswaardigheden. Daarnaast kent dit gebied een duidelijke woonfunctie met tevens een duidelijke vertegenwoordiging van alle leeftijden boven de 15 jaar (CBS, 2021).



Afbeelding 3.1: Benedenstad, Nijmegen
Bron: www.google.nl/maps

3.2 Onderzoeksmateriaal

Voor het beantwoorden van de onderzoeksvragen is gebruik gemaakt van datatriangulatie. Bij deze aanpak worden meerdere databronnen ingeschakeld om de benodigde informatie te vergaren. Veelgebruikte dataverzamelingsmethoden bij een casestudy zijn semi-gestructureerde interviews, observaties en documentanalyses (Creswell & Poth, 2017). Een casusbeschrijving is essentieel wanneer het aankomt op de resultaten van een casestudy. Een casus-beschrijving bestaat uit feiten en cijfers over de casus. Met behulp van de inhoudsanalyse is de casusbeschrijving opgesteld en beschreven in paragraaf 4.1. De semi-gestructureerde interviews en de observaties vormen de overige data die nodig is voor dit onderzoek.
Naast de casusbeschrijving worden hier ook de belangrijke thema's beschreven die ontdekt zijn tijdens het onderzoek. De resultaten van de interviews zijn beschreven in paragraaf 4.2. De resultaten van de observaties zijn beschreven in paragraaf 4.3.

3.2.1 Semi-gestructureerde interviews

Er is gekozen voor semigestructureerde interviews, hierbij wordt er gebruik gemaakt van een schema met vooropgestelde vragen, maar hier wel vanaf mag worden geweken (Verschuren en Doorewaard, 2013). Op deze manier kan een subjectieve meting van de leefbaarheid van de wijk worden uitgevoerd. Daarnaast kan er doorgevraagd worden als de respondent iets interessants benoemt. Tevens is er ruimte voor de respondent om aan te vullen. Hiermee verkrijgt de onderzoeker meer gedetailleerde informatie, wat wenselijk is gezien achterhaald wil worden wat de perceptie van de lokale bevolking is ten aanzien van de impact van stedelijk toerisme op de leefbaarheid en de rol die de gemeente volgens hen hierin speelt. Er

is een interviewguide opgesteld op basis van het theoretische kader en daaraan gekoppelde vragen. Deze is weergegeven in bijlage II.De interviews zijn zowel fysiek als online via een videobelprogramma afgenomen. Op deze wijze is het mogelijk voor de onderzoeker om interactie te hebben met de respondenten en ook non-verbale sociale signalen op te vangen.

Respondenten
Om in contact te komen met respondenten uit de Benedenstad is gebruik gemaakt van meerdere kanalen. Zo is er meermaals een oproep geplaatst op het platform NextDoor. Daarnaast is er een e-mail gestuurd naar het wijkteam van Nijmegen centrum, bestaande uit drie wijkregisseurs. Dit is een dienst die aangeboden wordt door de gemeente Nijmegen. Wijkteam Nijmegen centrum kon helaas geen gegevens van bewoners verstrekken in verband met de privacywet. Via platform NextDoor zijn enkele respondenten gevonden. Deze respondenten hebben in hun persoonlijke kringen naar nieuwe respondenten gezocht die ook deel wilden nemen aan dit onderzoek. Ook hier zijn respondenten door gevonden. Daarnaast heeft de studieadviseur van de opleiding Geografie, Planologie en Milieu heeft iemand aangedragen die deel wilden nemen aan het onderzoek. Hierdoor heeft “snowball sampling” plaatsgevonden en is voornamelijk een bepaalde doelgroep aangesproken, wat een vertekend beeld kan geven (Emerson, 2015). De respondenten vormen daarom geen representatieve weerspiegeling van de daadwerkelijke populatie in de Benedenstad.

Uiteindelijk hebben er 7 interviews plaatsgevonden. Dit aantal is tot stand gekomen door het langdurige zoekproces naar respondenten en het terugtrekken van de deelname van een respondent. Tevens werd er na het zesde interview niet veel nieuwe informatie vergaard en ontstond saturatie. Alle interviews zijn met toestemming opgenomen. Tevens is toestemming gevraagd voor het gebruiken van de achternaam van de respondenten. Eén respondent ging hier niet mee akkoord, voor deze respondent is enkel de voornaam gebruikt in dit onderzoek. In onderstaande tabel 3.1 worden de kenmerken van de respondenten weergegeven.

Tabel 3.1 - Kenmerken respondenten

	Leeftijd	**Opleiding**	**Beroep**	**Woonjaren**	**Binding**
M. Nijholt	67	Onderwijs-assistent	Gepensioneerd	47	Baan-mogelijkheden
E. Brouwer	68	Cultuur-wetenschappen	Gepensioneerd	+/- 40	Studie en baanmogelijkheden
E. Oosterhout	25	Pedagogische wetenschappen	Orthopedagoog	7	Studie
P. Verberne	57	Technische natuurkunde	Technisch natuurkundig ingenieur	33	Relatie
Jurre	33	Geschiedenis	Customer Care Service IT-bedrijf	9	Studie
G. Giesen	22	Geografie, planologie en milieu	Bezorger	2,5	Studie

W. Fauser	60	*Geen data beschikbaar*	Trainer/coach in persoonlijke vaardigheden	Hele leven	Geboren in Nijmegen

3.2.2 Inhoudsanalyse

De inhoudsanalyse houdt een analyse in van gegevens uit de werkelijkheid, media en documenten, dit kan op zowel een kwantitatieve als kwalitatieve manier (Verschuren en Doorewaard, 2013). Er zal bij dit onderzoek gebruik gemaakt worden van een kwalitatieve inhoudsanalyse, om de informatie zo goed mogelijk te begrijpen wordt dit gedaan aan de hand van een open analyse. Er zijn verschillende documenten en rapporten geanalyseerd om de huidige leefbaarheid en de toerisme situatie in de stad te achterhalen. In tabel 3.2 zijn de geraadpleegde bronnen voor de inhoudsanalyse weergegeven.

Tabel 3.2 - Bronnen inhoudsanalyse

Titel	**Bron**
Het Nijmeegs woon- en leefklimaat – Programma's Wijkontwikkeling	Gemeente Nijmegen
Uitvoeringsagenda Citymarketing 2030	Gemeente Nijmegen
Stads- en wijkmonitor – Onderzoek en Cijfers	Gemeente Nijmegen
Toerisme: bestemming in balans	Visit Arnhem Nijmegen
Regionaal Archief Nijmegen	Studiezaal Nijmegen
Benedenstad	Gemeente Nijmegen
Kerncijfers wijken en buurten	Centraal Bureau voor de Statistiek
Leefbarometer 3.0	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties
Programma Economie en Toerisme	Gemeente Nijmegen
Programma Wijkontwikkeling	Gemeente Nijmegen
Programma Openbare ruimte	Gemeente Nijmegen
Programma Bereikbaarheid	Gemeente Nijmegen
Programma Cultuur en Cultureel Erfgoed	Gemeente Nijmegen

3.2.3 Observaties

Om meer informatie te verzamelen naast de inhoudsanalyse en de interviews, is de observatietechniek ingezet. Hierbij worden door de onderzoeker op locatie waarnemingen

gedaan. Verschuren en Doorewaard (2013) stellen dat de observatietechniek onder te verdelen is in een vrije variant, waarbij een lijst wordt opgesteld met aandachtspunten waar aandacht aan besteed moet worden. Daarnaast is er ook een systematische variant, waarbij sprake is van uitgesplitste en afgemeten waarnemingscategorieën. In dit onderzoek is de vrije variant van observeren gebruikt. Het observatieschema op basis van het theoretisch kader is weergegeven in bijlage V. Op basis van de informatie verkregen uit de observaties, kan de verzamelde data uit de interviews ondersteund of afgezwakt worden. De observaties hebben plaatsgevonden tussen 10 juni en 30 juli 2022. De observaties zijn uitgevoerd in het weekend, een doordeweekse dag en tijdens de vakantieperiode.

3.3 Analysemethode

De semigestructureerde interviews zijn opgenomen en vervolgens getranscribeerd. Er is gebruik gemaakt van het analyseprogramma Atlas.ti, waarna de transcripten geanalyseerd zijn op de meest relevante informatie voor dit onderzoek. Vervolgens wordt een conclusie getrokken. De verkregen informatie is hierna geordend en is vervolgens geanalyseerd. Dit is gedaan door de interviews te coderen. Het codeerproces begint met ‘open coderen’, waarbij codes aan tekstfragmenten worden gekoppeld. De codes geven per fragment aan wat het hoofdthema is. Het interview dat als eerst gecodeerd is vormt de basis voor de open codes. Tijdens het coderen van de overige interviews zijn deze codes opnieuw toegewezen, of zijn er nieuwe codes toegevoegd. Door het toevoegen van nieuwe codes naarmate er meer interviews worden getranscribeerd, is open coderen een proces waarbij de onderzoeker heen en weer beweegt tussen de interviews. Na het toewijzen van de open codes, is de volgende stap ‘axiaal coderen’. Hier worden de toegewezen codes vergeleken en worden codes die bij elkaar horen binnen een overkoepelende code gevoegd. De overkoepelende codes die relevant zijn voor het onderzoek vormen de hoofdcategorieën, en op basis hiervan wordt het selectief coderen toegepast.
Bij het selectief coderen wordt gezocht naar specifieke verbanden en gemeenschappelijke concepten. Na het coderen zal een overzichtelijk beeld ontstaan van welke aspecten het meest van waarde geacht worden door de respondenten. Op basis hiervan zullen de conclusies getrokken worden, waardoor de deelvragen en uiteindelijk hoofdvraag beantwoord kan worden.

Hoofdstuk 4: Resultaten

Dit hoofdstuk geeft de resultaten weer die tot stand zijn gekomen na de data-analyse. Allereerst wordt de casus van de Benedenstad beschreven in paragraaf 4.1. Hierin is de data uit de inhoudsanalyse verwerkt en beschrijft het de leefbaarheidssituatie en het toerisme in Nijmegen. In paragraaf 4.2 worden de interviews van de respondenten geanalyseerd en beschreven hoe de respondenten de situatie ervaren. Door middel van een koppeling tussen de inhoudsanalyse, de empirische gegevens en de observaties wordt onderzocht in hoeverre het stedelijk toerisme de waargenomen leefbaarheid beïnvloedt.

4.1 Casusbeschrijving Benedenstad

Nijmegen kenmerkt zich door 9 wijken en 44 buurten (Gemeente Nijmegen, z.d.). De buurt Benedenstad maakt deel uit van stadsdeel Nijmegen-Centrum en ligt tussen het winkel- en uitgaanscentrum van Nijmegen en de Waal. Tussen 1979 en 1985 is de Benedenstad herbouwd op basis van de oorspronkelijke stedenbouwkundige structuur. Bij de herontwikkeling van de buurt zijn rioollijnen en oude stratenpatronen toegepast. Daarnaast zijn er ook historische panden bewaard gebleven, wat resulteert in een stenig, maar authentiek karakter van de buurt. Binnenterreinen worden voornamelijk gebruikt voor bewonersparkeren, maar ook steeds vaker voor speelmogelijkheden en groenvoorziening. Eind jaren ’80 werd de Waalkade gebouwd, wat resulteerde in een gebied met veel mogelijkheden voor recreatie en toerisme (Gemeente Nijmegen, z.d.). In totaal wonen er in 2021 2.795 mensen in Benedenstad, dit is een kleine afname ten opzichte van 2013, toen er nog 2,830 mensen woonden (Alle Cijfers, 2022). In de buurt wonen weinig kinderen, het grootste gedeelte van de bevolking is 25 jaar of ouder. Daarnaast bestaat het grootste gedeelte van de woningen uit huurwoningen, zo’n 87% (Alle Cijfers, 2022). Wijkprofessionals beschrijven de Benedenstad als een kleinere wijk met een gemêleerde populatie van autochtone Nijmegenaren, waarbij het grootste gedeelte bestaat uit studenten tot ouderen. De sociale cohesie is wisselend, op sommige plekken kijkt men naar elkaar om, terwijl op andere plekken juist meer langs elkaar wordt geleefd.

4.1.1 Geschiedenis Benedenstad

Al vanaf 70 tot 180 na Chr. lag onderaan de Valkhofheuvel, aan de Waalkade een Romeinse nederzetting. De Benedenstad vormt de oudste kern van het huidige Nijmegen (Gemeente Nijmegen, 2009). Samen met de erboven gelegen gebieden Valkhof en Oppidum Batavorum vormde dit het begin van de huidige binnenstad (Van Meteren, 2021). De stad breidde zich uit naar de Lindenberg in het oosten, naar de Waal in het noorden en liep zuidelijk tot aan de vooroorlogse Oude Stadsgracht. Door de gunstige ligging aan de rivier ondervond de Benedenstad grote voorspoed. Dit gedeelte van de stad werd dan ook gekenmerkt met veelal grote huizen, bewoond door rijke families. Toen de vestingwerken in de jaren 80 van de 19^{e} eeuw werden afgebroken, trokken deze rijke families weg en veranderde de Benedenstad in een volksbuurt (Gemeente Nijmegen, 2009). De bouw van de Waalbrug in 1936, direct naast het centrum, zorgde ervoor dat het verkeer een andere route nam en de Benedenstad raakte economisch nog verder in verval.

Tijdens het vergissingsbombardement op 22 februari 1944, toen het centrum van Nijmegen zwaar getroffen werd, is de Benedenstad grotendeels gespaard gebleven. De aandacht van

de gemeente Nijmegen was dan ook gevestigd op de bovenstad, om met een aantrekkelijk en nieuw centrum de naoorlogse economie een impuls te geven. Het verval van de Benedenstad vond zo zijn doorgang, met veel onbewoonbaar verklaarde woningen (Van Meteren, 2021). In 1938 bestonden er bij het gemeentebestuur plannen om de Benedenstad te saneren, ook wel het “Groene Balkon”-plan genoemd. (Van Meteren, 2021). Dit plan voorzag in de bouw een hoge keermuur aan de voet van de helling. Hierop zou vervolgens een nieuwe wijk worden gebouwd. In 1952 is de keermuur van het Groene Balkon slechts deels gebouwd, als werkverschaffingsproject. Om de hoogteverschillen in de stad te nivelleren, werd als oplossing puin van het bombardement achter de muur gestort (Gemeente Nijmegen, 2009). Door grote weerstand van de lokale bewoners, ook wel het Buurtcomité Benedenstad genoemd, is verdere uitvoering van het Groene Balkon stopgezet en maakte sinds 1950 de sanering van de Benedenstad definitief geen onderdeel meer uit van het wederopbouwplan (Regionaal Archief Nijmegen, z.d.). De sloop van de Benedenstad ging echter door, waarbij gehele straten met eeuwenoude panden werden afgebroken.

In 1972 werd het sloopbeleid omgebogen naar een grootschalige herbouw van de woningen, met als doel een grote vertegenwoordiging van sociale woningbouw (Gemeente Nijmegen, 2009). Een deel van de oorspronkelijke bebouwing is vervangen voor 650 naoorlogse woningen. De oorspronkelijke bewoners konden terugkeren en het karakter van de wijk bleef behouden. Tijdens de bouw werd rekening gehouden met de intact houding van het oorspronkelijke middeleeuwse stratenpatroon en het bijzondere reliëf. Om deze reden is sinds 1975 de Benedenstad een van rijkswege ‘beschermd stadsgezicht’ (Regionaal Archief Nijmegen, z.d.).

4.1.2 Stedelijke leefbaarheid

Waardering leefomgeving Nijmegen

Het woonklimaat van Nijmegen wordt door de bewoners als aantrekkelijk beoordeeld (Gemeente Nijmegen, 2021). Er is sprake van verschillen tussen gebieden, maar ook in de relatief zwakke Nijmeegse wijken is het woon- en leefklimaat op redelijk niveau. Ook volgens de leefbarometer 3.0 (2021) ligt de leefbaarheid van de meeste woongebieden tussen ruim voldoende en uitstekend. De stad als woon- en leefklimaat wordt door de bewoners in 2019 gemiddeld gewaardeerd met een 7,6 (Gemeenten Nijmegen, 2021). Zo’n 87% van de bewoners geeft aan gehecht te zijn aan de stad en zich thuis te voelen. Ruim twee derde vindt Nijmegen een aantrekkelijke stad. Bewoners stellen onderlinge omgang, het kennen van buurtgenoten en het zich thuis voelen bij anderen op prijs. Bewoners zijn van mening dat de stad prioriteit moet stellen aan een aantal zaken. Dit zijn respectievelijk: vervuiling van de openbare ruimte, verkeersdrukte en verkeersveiligheid en parkeerproblemen. Sterke stijgers op de ranglijst van belangrijkste stadsproblemen zijn ‘te hoge huizenprijzen’ en ‘slechte kansen voor starters op de woningmarkt’.

Waardering leefomgeving Benedenstad

Uit de resultaten van de wijkmonitor Gemeente Nijmegen komt naar voren dat de bewoners de waardering van de Benedenstad gemiddeld met een 7,6 beoordelen. Deze waardering is vergelijkbaar met het gemiddelde in het stadsdeel Nijmegen-Centrum (7,7) en Nijmegen (7,6). De Leefbarometer 3.0 (2021) beoordeelt de leefbaarheid in de wijk sinds 2021 als ‘ruim voldoende’, terwijl dit in 2020 ‘goed’ was. De Benedenstad leent zich steeds meer als een gebied voor uitgaan, ontmoeting en vertier. Het vormt een aantrekkelijk en hooggewaardeerd woonmilieu voor studenten en jong werkenden. Met name de voorzieningen en openbare

ruimte worden hoog gewaardeerd. Qua wijkontwikkeling laat de monitoring een stabiel woon- en leefklimaat zien. Hierbij moet wel de kanttekening worden gemaakt dat het rapportcijfer voor de buurt in de lange termijn stabiel is, maar de laatste jaren wel licht gedaald is.

Ontwikkeling leefbaarheid
De algemene wijkontwikkeling wordt door het grootste gedeelte van de bewoners als stabiel ervaren (61%). Zo'n 24% zag vooral achteruitgang en 19% vindt de buurt vooruit gegaan. Goede ontwikkelingen in de woonomgeving volgens de wijkbewoners is vooral de herinrichting van de Waalkade en een schonere buurt ten opzichte van voorgaande jaren. Negatieve ontwikkelingen kenmerken zich door meer lawaai, afval en vervuiling, verslechterde verkeersveiligheid en de parkeersituatie. Volgens wijkprofessionals (Gemeente Nijmegen, z.d.) is de buurt de afgelopen 2 jaar achteruit gegaan. Het woon- en leefklimaat staat volgens hen onder druk. Er is geen balans meer tussen de voordelen van binnenstedelijk wonen en de nadelen zoals een krappe openbare ruimte en overlast. Specifiek uitgaansoverlast en overlast aan de Waalkade, gerelateerd aan drugshandel en hangjongeren zijn van grote invloed.

In de periode 2011-2021 is het inwonersaantal stabiel tot licht dalend, de Benedenstad heeft te maken met vergrijzing: er zijn minder kinderen, minder 40-60 jarigen en meer 60-80 jarigen. Vooralsnog is de leeftijdsopbouw tamelijk gemiddeld, het aantal kinderen is echter verhoudingsgewijs laag.

Ondanks het feit dat de instroom van economisch kwetsbare inwoners afneemt, is dit aantal nog steeds hoog wanneer gekeken wordt naar andere buurten in Nijmegen: zo'n 21% van de inkomens heeft een inkomen tot 110% sociaal-minimum tegenover 15,5% in geheel Nijmegen. De instroom van meer kwetsbare bewoners, in met name de kleine en goedkope woningen is volgens wijkprofessionals een aandachtspunt. Het is belangrijk dat de balans op orde blijft tussen snel wisselende studenten, reguliere bewoners en zorgvragers.

Voorzieningen
De Benedenstad kent veel locatiekwaliteiten. De wijk ligt gunstig ten opzichte van centrumfuncties, wat resulteert in een hoog voorzieningenniveau wat zich kenmerkt door een uitgebreid aanbod voor dagelijkse boodschappen. Ook de ligging aan de rivier en het uiterwaardengebied dragen bij aan de woonkwaliteit (Gemeente Nijmegen, z.d.). De diverse horecagelegenheden en wijkaccommodaties lenen zich als ontmoetingsplek. Het aanbod aan tandartsen en huisartsenpraktijken is aanwezig maar gecentraliseerd. Iets wat meer verspreid ligt over de wijk zijn sport- en speelgelegenheden. Een ruime meerderheid van de bewoners is tevreden over het openbaar vervoer in de buurt. Wijkprofessionals vragen ook aandacht voor de impact van de kinderkopjesbestrating voor mensen die slecht ter been zijn. Ondanks het sfeervolle karakter, heeft de toegankelijkheid van huisartsenposten en het stadscentrum hieronder te lijden. Wijkprofessionals beoordelen de wijk al met al als een dynamische, aantrekkelijke woonomgeving. Ook de Leefbarometer 3.0 (2021) beoordeelt de voorzieningen met een 'positieve bijdrage'.

Het niveau aan culturele voorzieningen wordt hoog beoordeeld, met name evenementen scoren hoog. Als gekeken wordt naar de woonplaats, de leeftijd en het opleidingsniveau van de bezoekers wordt duidelijk dat de evenementen in Nijmegen uiteenlopende doelgroepen bereiken. De waardering voor gesubsidieerde podia is hoog: een ruime meerderheid van de

bezoekers is tevreden over de omvang, de kwaliteit en het aanbod. Ook culturele evenementen worden hoog gewaardeerd, gemiddeld met een 8,2.

Het aantal recreatieve voorzieningen in de stad scoort hoog volgens de bewoners. Ondanks de centrale ligging is het relatief rustig wonen, met de aanwezigheid van groene plekken in de openbare ruimte, zoals de Ooijpolder, Valkhof en Hunnerpark. De publieke investeringen hebben een positieve bijdrage op de kwaliteit van het woonmilieu. Bewoners reageren positief op de vernieuwde Waalkade.

In het centrum van de stad is de parkeeroverlast afgenomen tot 16% (8 procentpunten). De tevredenheid over de parkeergelegenheid is toegenomen met 10 procentpunten, echter is dit nog steeds laag als dit vergeleken wordt met de stad als geheel (50% tegen 60%). De bereikbaarheid van de stad met het openbaar vervoer wordt door de bewoners hoog beoordeeld, gemiddeld met een 8.

Overlast
Naast het feit dat de aanwezigheid van stedelijke voorzieningen en de nabijheid van het stadscentrum over het algemeen als prettig wordt ervaren, brengt dit ook gevolgen met zich mee. Zo merken wijkprofessionals op dat juist de aanwezigheid van deze voorzieningen voor aanhoudende druk op de leefbaarheid zorgt. Lawaai staat bovenaan de rangorde van problemen in de Benedenstad die volgens bewoners opgepakt moet worden. Op veel adressen wordt geluidsoverlast ervaren (bij zo'n 25% van de ondervraagden komt vaak geluidsoverlast voor). De belangrijkste bronnen van deze geluidshinder zijn groepen jongeren, wegverkeer en horeca of horecabezoekers. Ook geluidsoverlast aan de Waalkade, gerelateerd aan hangjongeren en drugshandel wordt zowel door de professionals als de bewoners zelf benoemd als aandachtspunt. Dit wordt ook door de Leefbarometer 3.0 (2021) beoordeeld als een 'negatieve bijdrage'.

Veiligheid
Op het gebied van veiligheid scoort de Benedenstad volgens de bewoners minder gunstig. Een direct gevolg van het deel uitmaken van de Nijmeegse binnenstad, is het meebrengen van bepaalde veiligheidsrisico's. Naast jeugd- en drugsoverlast worden er ook gevallen van vernieling, inbraken en fietsendiefstal geregistreerd. Zo'n 13% van de wijkbewoners geeft aan zich vaak of soms onveilig te voelen in de eigen woonomgeving. Ook de Leefbarometer 3.0 (2021) beoordeeld de veiligheid met een negatieve bijdrage. Het functioneren van de politie ten behoeve van de veiligheid wordt door iets minder dan de helft van de bewoners als positief ervaren.

Vervuiling
Zwerfvuil/rommel staat in 2019 op nummer 1 in de top tien van problemen die volgens bewoners aangepakt moeten worden in de Benedenstad. Dit wordt door 12% benoemd, tegenover 8% in 2017 (Gemeente Nijmegen, 2021). Daarnaast ervaren veel bewoners in de Benedenstad stankoverlast. Dit ontstaat vaak door gft-containers of afvalzakken, maar ook door horecabedrijven. Ook meer bekladding van muren en gebouwen wordt waargenomen.

Groenvoorziening
Naast geluidsoverlast, is het aanbrengen van meer groen een van de meest genoemde aanpakprioriteiten door bewoners. Een hoog aandeel inwoners is niet content met de

groenvoorziening in de woonomgeving. In Nijmegen algemeen is 15% van de ondervraagden ontevreden over de groenvoorziening. In de Benedenstad is dit echter ruim een kwart, zo'n 26%. Buiten het feit dat er te weinig groen is, speelt een lage diversiteit aan bomen en struiken een rol, net als de hoeveelheid rommel die zich tussen het groen bevindt.

4.1.3 Toerisme in Nijmegen en de Benedenstad

De aantrekkingskracht van Nijmegen is veelzijdig. Als winkel, maar ook steeds meer als uitgaansstad wordt het stadscentrum hoog gewaardeerd. Op toeristisch vlak heeft de stad een toenemend bezoek en goed imago (Gemeente Nijmegen, 2021) Als men kijkt naar de toerismecijfers van Nijmegen, dan is er een stijgende lijn te zien. Naast het stijgende aantal binnenlandse toeristen kiezen ook steeds meer buitenlandse gasten voor Nijmegen. In 2019 was er een stijging van 11 procent te zien ten opzichte van 2018 (Visit Arnhem Nijmegen, 2020). Opvallend is de forse stijging van het aantal Duitse gasten. Deze nam met meer dan een kwart toe, waardoor bijna 1 op de 2 buitenlandse gasten in Nijmegen tegenwoordig Duits is. Herre Dijkema, directeur Toerisme Veluwe Arnhem en Nijmegen, geeft aan een nieuwe visie op toerisme te hebben voor de regio. Toerisme en recreatie zijn belangrijk voor de stad. In 2019 werkten er 7390 mensen in de deze sectoren. Het is daarmee de grootste werkgever in de stad, groter dan de overheid, het vervoer of de bouw. Het grootste gedeelte van de toeristische banen bevindt zich in de horeca. Maar het is daarnaast ook belangrijk om te beseffen dat het meer dan economie is, benadrukt hij. Het is een belangrijk middel om de regionale opgaven op het gebied van werkgelegenheid, economie, leefbaarheid en duurzaamheid te beantwoorden. Toeristisch bezoek draagt bij aan de instandhouding van retail en horeca, maar zorgt bijvoorbeeld ook voor werkgelegenheid voor praktisch opgeleiden.

Wanneer gekeken wordt naar de redenen voor bezoek aan Nijmegen, vallen activiteiten met een toeristisch karakter op; het ervaren van de geschiedenis, het bekijken van de binnenstad en recreëren (Gemeente Nijmegen, 2021). Iets waar de gemeente Nijmegen dan ook op in wil gaan zetten, zijn waterrijke gebieden voor recreanten. Zo is er een aantal jaar terug het project 'Ruimte voor de Waal' gestart. Door het graven van een nevengeul en het vastleggen van de dijk is een rivierpark ontstaan, dat ook ruimte biedt aan de combinatie van natuur, recreatie en bewoning. Dit kan gekoppeld worden aan vernieuwde recreatieve voorzieningen voor bewoners en bezoekers (Beckers et al., 2020).

Ook het imago van Nijmegen als historische stad komt naar voren als gekeken wordt naar de redenen waarom mensen in Nijmegen een overnachting boeken. Sinds 2016 groeit het aantal hotelovernachtingen sterk (Gemeente Nijmegen, 2021). Zo'n 30% van deze overnachtingen wordt geboekt door buitenlandse toeristen. Ondanks een flinke uitbreiding van het hotelbedden aanbod tussen 2014 en 2019, blijft Nijmegen op de 22^{e} plaats van de 25 grootste gemeenten steken als het om haar positie als hotelstad gaat. Naast de grotere hotels hebben zich in de loop der jaren een flink aantal bed & breakfasts, shortstay's, kleinere hotels en aanbieders van gastenkamers op de markt begeven (Gemeente Nijmegen, 2021). Dit resulteert in 40% van de hotel- en B&B-sector in de stad. Daarnaast zijn er meerdere plannen voor de toevoeging van logiescapaciteit (Beckers et al., 2020).

Nijmegen heeft een sterk cultureel aanbod met een eigen identiteit. Vooral op het gebied van film, popmuziek, literatuur en toonaangevende festivals is Nijmegen sterk ontwikkeld.

Daarnaast wordt er geïnvesteerd in de vernieuwing van het bestaande aanbod, een voorbeeld hiervan is de vernieuwing van het Vrijheidsmuseum in Groesbeek. Ook het historische karakter van de stad zal zichtbaarder worden, zo kan de stad de bezoekers de ervaring bieden die ze verwachten. Het fysieke aanbod zal doorontwikkeld worden en door gebruik te maken van virtual reality wordt ook een jongere doelgroep aangesproken. Een voorbeeld hiervan is het Valkhofmuseum. In het aantrekken van nieuwe cruisevaartboten zal niet verder geïnvesteerd worden. Deze passagiers hebben vaak een all-inclusive pakket, waardoor Nijmegen alleen profiteert van de daginvulling. Door de ontwikkeling van specifieke 'reasons-to-travel', waarbij er complete dagprogramma's worden aangeboden om de passagiers toch van de boot af te krijgen, kan de regio meer profiteren van de cruisevaart (Beckers et al., 2020).

De Benedenstad is sinds de herinrichting van de Waalkade aan het eind van de jaren 80 van de 20e eeuw ook van groot belang voor het toerisme in Nijmegen (Gemeente Nijmegen, 2009). Hier zijn veel uitgaansgelegenheden, waaronder een casino en restaurants gevestigd. Daarnaast biedt de Waalkade een geschikte aanmeerplek voor cruiseschepen, die de laatste jaren in steeds grotere getalen hier te vinden zijn. Om het gebied nog aantrekkelijker te maken, en de ligging van de rivier extra te benadrukken, is in 2018 gestart met een nieuwe inrichting van de Waalkade. Eind 2019 is deze herinrichting afgerond. Ook het Valkhof en gelijknamige museum zijn grote toeristentrekkers (Gemeente Nijmegen, 2020).

4.1.4 Citymarketing

De gemeente Nijmegen wil citymarketing inzetten om meer bedrijven, bezoekers en talent aan te trekken. Nijmegen heeft zich de afgelopen jaren gepromoot onder het motto 'Young City, Old Vibe', nadat de vorige slogan 'Wij Zijn Nijmegen!' in juni 2019 werd veranderd. Met deze overkoepelende slogan wil de stad zich profileren als bruisende en oudste stad, maar wil daarnaast ook inzetten op het 'Health & High Tech' aspect, zoals beschreven wordt in de Uitvoeringsagenda Citymarketing 2030 door de Gemeente Nijmegen (2020). De stad hecht daarbij veel waarde aan citymarketing en stelt dat het anders moet: grootser en meeslepender. Als ideaal ziet de stad een samenwerking met een externe citymarketingorganisatie voor zich, maar kan op dit moment hiervoor niet structureel geld inleggen en ziet vooral een verantwoordelijkheid voor de gemeente Nijmegen. In relatie tot binnenstad marketing heeft Het Huis voor de Binnenstad (HvdB) als doel meer bezoek aan de binnenstad te realiseren. Dit kan komen vanuit meer bezoek door de inwoners van Nijmegen, als ook bezoekers buiten de stad. Primair gaat daarbij de aandacht uit naar het economisch belang van de binnenstad, dit houdt in bezoek waarbij bestedingen gedaan worden bij ondernemers in horeca, cultuur, retail en evenementen. Het HvdB is verantwoordelijk voor de promotie van de binnenstad en werkt hierin samen met citymarketing (Gemeente Nijmegen, 2020).

4.2 Analyse interviews

In dit hoofdstuk zullen de resultaten naar aanleiding van de interviews beschreven worden per hoofdcategorie.

4.2.1 Stedelijke leefbaarheid

Onderstaande dimensies geven de resultaten weer ten aanzien van de subjectieve leefbaarheid.

Waardering leefomgeving Nijmegen

Wanneer er gekeken wordt naar de beoordeling van Nijmegen in het algemeen, dan wordt de stad door alle ondervraagde respondenten als aantrekkelijk beoordeeld. Het belangrijkste argument dat genoemd wordt voor de aantrekkelijkheid is het hebben van een 'dorpsgevoel', maar toch de beschikking hebben tot alle voorzieningen. Zo geeft mevrouw Nijholt aan dat ze het kleinschalige van Nijmegen erg prettig vindt. Ondanks het feit dat je hier veel cafés, een goede cultuursector en veel winkelaanbod hebt, blijft het erg overzichtelijk. Ook meneer Fauser geeft aan dat hij de mix van uitgaan, woongenot, water en de goede bereikbaarheid erg waardevol acht. Ook de nabijheid van de recreatiemogelijkheden werd door een merendeel van de respondenten genoemd als een belangrijke factor waarom Nijmegen zo aantrekkelijk is. *"Ik vind het mooi dat het heuvelachtig is. Ik vind het qua grootte een aangename stad. Vanuit het centrum is de Ooijpolder goed bereikbaar en binnen no-time sta je op de Waalbrug, vooral met de oversteek is het veel verbeterd. Het is bourgondisch, Katholiek en er zijn veel jonge mensen. Daarnaast is het Waalstrand ook fantastisch".* (2022, P. Verberne, personal communication).

Een andere belangrijke reden voor de aantrekkelijkheid van Nijmegen voor zowel mevrouw Oosterhout, meneer Giesen en Jurre, is de cultuur en het gedachtegoed dat in Nijmegen heerst. Nijmegen voelt voor hen aan als een vrije stad, waar oordelen geen rol spelen en er een 'open-minded' cultuur heerst. Hierbij wordt vaak de vergelijking gemaakt met grotere steden, zoals Amsterdam en Rotterdam, waar het voor hun gevoel meer bekrompen is en er meer een focus is op geld en status. Het feit dat dit niet het geval is voor Nijmegen, maakt de stad voor hen juist zo aantrekkelijk. Ook de combinatie van jong en oud wordt meermaals genoemd als belangrijk aspect voor een aantrekkelijke leefomgeving. De groenvoorziening is overigens voor meerdere respondenten (n=6) een minpunt als gekeken wordt naar de waardering van de leefomgeving. Met name het centrum heeft een vrij stenig karakter, en men zou graag willen zien dat de gemeente meer groen plaatst en het ook beter onderhoudt. Ook afval wordt meerdere malen genoemd (n=3), echter is dit wel plaatsafhankelijk. Tevens wordt overlast door daklozen en groepen jongeren ook vaak als een aandachtspunt genoemd.

Aspecten die als belangrijk worden geacht voor de aantrekkelijkheid van de stad en die de leefbaarheid beïnvloeden zijn voornamelijk het aanbod aan stedelijke voorzieningen en dat de stad schoon en netjes is, met een redelijk aanbod aan groenvoorzieningen. De waardering van Nijmegen is positief, dit komt met name door het feit dat de stad niet van grote omvang is, maar toch alle voorzieningen aanwezig zijn. Daarnaast speelt het vrije gedachtegoed ook een grote rol.

Waardering leefomgeving De Benedenstad

Men is over het algemeen tevreden over het leven in de Benedenstad. De meeste respondenten (n=6) beoordelen hun leefomgeving als aantrekkelijk. Als grootste kwaliteit

wordt voornamelijk de kleine afstand tot een groot aanbod aan voorzieningen genoemd. Meneer Fauser geeft aan dat hij zijn tevredenheid over de buurt zou beoordelen met een 8. Als er meer groenvoorziening zou zijn, zou hij zijn leefomgeving met een 10 beoordelen. Mevrouw Nijholt beoordeelt haar leefomgeving met een 9 omdat het er nu redelijk rustig is, ondanks dat ze in de stad woont. Een aantal jaar terug was dit anders, toen was er veel overlast van dealers en scheurende auto's, dit is nu minder. De gemeente heeft dit opgelost door de Waalkade te sluiten voor rijdend verkeer, waardoor haar waardering voor de leefomgeving is gestegen. Ook voor meneer Brouwer heeft dit geresulteerd in een stijging in de waardering van de leefomgeving.
Meneer Verberne geeft aan erg tevreden te zijn met de leefomgeving door de mix van wonen en werken, zoals dit in sommige binnensteden al niet meer het geval is. Echter geeft hij aan wel regelmatig last te hebben van daklozen en dealers in zijn leefomgeving. Hij zou het prettig vinden als hier actiever op gehandhaafd wordt. Ook Jurre geeft aan dat de hoeveelheid daklozen in zijn straat zijn waardering van de leefomgeving benadeeld. De veiligheid komt in het geding en ook handhaving ten aanzien van daklozen laat ten wensen over. Ook ervaart Jurre veel overlast in zijn straat, zowel op het gebied van geluid als afval. Hier wordt door de politie weinig op gehandhaafd. Om deze reden moet Jurre zijn leefomgeving als onaantrekkelijk beoordelen. De sociale cohesie wordt door een enkeling van de respondenten genoemd als een invloedrijke factor voor de waardering van de leefomgeving. *"Het is heel laagdrempelig en sociaal. Het is betrokken en er bestaat een grote hulpvaardigheid naar elkaar toe, zeker in de Benedenstad. Het snelle wat je in het westen vooral ziet, dat heb je hier helemaal niet"* (2022, W. Verberne, personal communication). De aspecten die het meest door de respondenten als belangrijk worden geacht voor de leefomgeving zijn groen, veiligheid en het aanbod aan voorzieningen binnen handbereik.

Ontwikkeling van de leefbaarheid

De leefbaarheid van de Benedenstad is volgens de respondenten die er al tientallen jaren wonen erg verbeterd. Volgens Meneer Verberne is de leefbaarheid van de Benedenstad de afgelopen 30 jaar er extreem op vooruit gegaan. De Lange Hezelstraat was vroeger een onveilige straat met criminele activiteiten. Volgens hem heeft de gemeente hier een grote rol in gespeeld door mooie panden te bouwen en de algemene uitstraling te verbeteren. Een aantal jaren later heeft de komst van de Oversteek een belangrijke rol gespeeld in het verbeteren van de bereikbaarheid. Ook de aanleg van de nevengeul tijdens het waterbouwkundig project 'Ruimte voor de Waal' in 2015 heeft voor ervoor gezorgd dat voor meerdere respondenten de waardering van de leefomgeving is gestegen. Ook de herinrichting van de Waalkade heeft hieraan bijgedragen. Echter wordt er wel door meerdere respondenten aangegeven dat zij de tippelzone een rauwe kant van de stad vinden en deze misschien liever zien sluiten ten behoeve van de leefbaarheid. Ook op economisch vlak is Nijmegen er volgens de respondenten op vooruit gegaan: *"Nijmegen is opgeknapt, er is veel meer economisch perspectief. Voorheen was Nijmegen een beetje een zwakke stad, getekend door veel uitkeringstrekkers. Nu is dat niet meer zo en zie je dat er veel meer ondernemerschap is gekomen."* (2022, E. Brouwers, personal communication). Ook meneer Fauser geeft aan dat het economische perspectief van de stad enorm verbeterd is. Zo keek tien jaar geleden Nijmegen op tegen Arnhem, nu zijn deze rollen juist omgedraaid. Enkele respondenten geven aan dat het uitbreiden van autoluwe zones voor hen persoonlijk een positieve weerslag zou hebben op de leefbaarheid. Mevrouw Oosterhout geeft aan dat ze het jammer vindt om te zien dat steeds meer winkelpanden leeg staan. Een groter aanbod

aan winkels zou voor haar de leefbaarheid vergroten, omdat ze nu haar inkopen veelal in Arnhem doet. Ook de drukte is de afgelopen jaren toegenomen, wat voor mensen die aan de Lange Hezelstraat wonen een negatieve weerslag heeft. Tijdens weekenden nemen zij andere routes om deze drukte te vermijden.

Houding tegenover economische groei
De meningen over meer economische groei in Nijmegen zijn vrij verdeeld. Zo geeft een kleine minderheid van de respondenten (n=3) aan dat zij tevreden zouden zijn met verdere economische groei of het juist aanmoedigen. Zo geeft meneer Verberne aan dat Nijmegen op economisch vlak wel wat kracht kan gebruiken. Nijmegen wordt over het algemeen niet geregeerd door ondernemende mensen en is overwegend links, al wordt het met de jaren beter. Meneer Giesen zou voor het genereren van meer economische groei zijn, al moet dit volgens hem wel binnen bepaalde duurzame grenzen gebeuren. *"Economische groei kan gegeneraliseerd worden ten koste van heel veel CO2 uitstoot of vervuiling. Ik denk dat je binnen een mooie groene stad als Nijmegen niet economisch gewin boven dat soort wettelijke grenzen moet gaan zetten"* (2022, G. Giesen, personal communication).
De overige respondenten geven aan geen meerwaarde te zien in verdere economische groei. Zo geeft mevrouw Oosterhout aan dat zij het kleinschalige van de stad juist zo prettig vindt en dit graag ook in de toekomst behoudt. Mevrouw Nijholt geeft aan dat er andere belangrijke dingen zijn die opgelost moeten worden voordat de stad zich gaat focussen om extra economische groei, zoals het grote aantal daklozen in de stad.

De volgende alinea's geven de resultaten ten aanzien van de objectieve dimensies van leefbaarheid weer.

Voorzieningen
Het aanbod aan voorzieningen is in de Benedenstad groot. Volgens meneer Brouwer neemt het aanbod aan stedelijke voorzieningen nog steeds toe. Met name in de Lange Hezelstraat is het horeca- en winkelaanbod hoog. De heren Fauser en Verberne geven aan dat het aanbod aan horecazaken niet meer hoeft te groeien omdat dit aanbod al vrij verzadigd aanvoelt. Mevrouw Oosterhout is echter van mening dat het leuk zou zijn als meer hippe horecazaken zich zouden vestigen in de stad. Meneer Giesen, meneer Verberne en Jurre benoemen dat zij graag minder grote internationale winkelketens zien en meer MKB'ers en conceptstores, zodat de stad een groter heterogeen winkelaanbod krijgt. Respondenten die al tientallen jaren in de stad wonen zijn echter van mening dat warenhuizen als Bijenkorf en V&D van grote waarde kunnen zijn voor een stad, zij betreuren het dan ook dat er geen warenhuizen meer aanwezig zijn in Nijmegen. Een ontwikkelpunt volgens enkele respondenten (n=2) is de Bloemerstraat. Deze straat zou veel potentieel hebben als het winkelaanbod anders zou zijn. Iets wat de respondenten die al langer in de stad wonen opvalt, is dat veel voorzieningen langzaam verdwijnen. Zo maken lokale bakkers en slagers plaats voor andere ketens. *"Toen wij hier gingen wonen hebben we besloten om zoveel mogelijk in het eigen postcodegebied uit te geven en dan met name aan de locals. Ik ga naar de bakker, naar de groenteboer. Dit wordt helaas minder, maar tijden veranderen en je doet er zelf aan mee. En dan heb je ook nog die flitsbezorgers tegenwoordig"* (2022, P. Verberne, personal communication).

Over het openbaar vervoer is het grootste gedeelte van de respondenten positief. Er rijden veel bussen en het centraal station is goed bereikbaar, zowel te voet als met de fiets.

Meneer Fauser en meneer Brouwer zijn echter van mening dat de bussen op de Waalkade geweerd zouden moeten worden. Over de inrichting van het stationsgebied is niet iedereen te spreken. Ondanks het feit dat er al enige tijd plannen liggen om dit te vernieuwen, duurt het voor velen te lang, zeker gezien de onveilige situaties die zich vaak voordoen bij het oversteken van de busbaan. Het aanbod aan parkeergelegenheden is de afgelopen jaren sterk verminderd. Door alle respondenten wordt aangegeven dat het aantal parkeergelegenheden in hun woonomgeving onvoldoende is, of verslechterd is sinds dat zij op deze plek woonachtig zijn. Bewoners die langere tijd woonachtig zijn in de Benedenstad merken op dat ondanks een parkeervergunning, zij steeds vaker geen parkeerplek in de buurt kunnen vinden. Jurre benoemt dat dit voornamelijk veroorzaakt wordt door toeristen. *"Als ik op vrijdagavond terugkom van mijn werk, dan is hier geen parkeerplek. Dat is best opvallend want het is een straat voor vergunninghouders. Op het moment dat de straat volstaat, zijn het vaak Duitsers bijvoorbeeld. Ik betaal voor mijn vergunning en dan verwacht ik op zijn minst dat ik mijn auto daar neer kan zetten".* (2022, Jurre, personal communication). Respondenten die minder lang in de stad wonen geven aan dat zij moeite hebben met een parkeervergunning aanvragen. Zo geeft mevrouw Oosterhout aan dat zij minimaal 2,5 jaar moet wachten op een parkeervergunning. In de tussentijd parkeert zij haar auto in een parkeergarage, waar zij 35 euro per maand moet betalen. Zij vindt dat prijzig als bewoner zijnde, maar geeft ook aan dat ze liever niet ziet dat de gemeente nog meer parkeerplekken creëert. Enkele respondenten (n=3) geven dan ook aan het vervelend te vinden dat de parkeergelegenheid in de stad onvoldoende is, maar ook begrijpen dat de auto uit de binnenstad geweerd moet worden. Het tekort aan parkeerplekken in de stad heeft een dubbele werking op de leefbaarheid. Het is moeilijk om de auto te parkeren zonder bewonersvergunning, het zorgt er echter wel voor dat grote delen van de stad voetgangersvriendelijk zijn. Ook wordt door enkele respondenten opgemerkt (n=2) dat het aantal oplaadpunten voor elektrische auto's onder de maat is, zij zouden graag meer van dit soort parkeergelegenheden zien, met name omdat Nijmegen bestempeld wordt als Green Capital.

Het aanbod aan culturele voorzieningen is niet veel veranderd door de jaren heen. Met name jongere respondenten gaven aan dat zij het aanbod aan festivals erg goed vinden, maar niet goed op de hoogte zijn van ander cultureel aanbod, zoals actuele programma's in de Stadsschouwburg of de Lux. Volgens hen mag dit meer gepromoot worden. Volgens de oudere groep aan respondenten is het culturele aanbod vrijwel hetzelfde gebleven als het vergeleken wordt met vroeger, alhoewel het aanbod aan debat en theater minder is geworden. De verplaatsing van poppodium Doornroosje naar het nieuwe gebouw naast het station, heeft echter wel voor een hogere kwaliteit aan concerten en dance gezorgd. Over het algemeen is iedereen tevreden over het aanbod van culturele voorzieningen.

Door de combinatie van stad, natuur en water scoort het aspect recreatie erg hoog volgens de respondenten. De Ooijpolder, de verschillende parken, de goede fietsinfrastructuur en de ligging aan de Waal worden gezien als belangrijke factoren. Over het algemeen is het aanbod aan recreatiemogelijkheden gestegen. *"Door de komst van de nevengeul is er bijvoorbeeld de mogelijkheid om te zwemmen en te surfen. Dit is er pas sinds een jaar of 8. Een enorme toevoeging. Daarnaast is de inrichting van de Waalkade ook verbeterd"* (2022, P. Verberne, personal communication). De heer Verberne kaart aan dat hij graag wat meer horeca aan het westelijke gedeelte van Nijmegen had gezien, zodat dit gedeelte meer aansluit op de stad en dit aantrekkelijk wordt voor recreatieve activiteiten.

Overlast

Overlast wordt op verschillende manier ervaren door de respondenten. Iets wat vaak genoemd wordt is de daklozen die aanzienlijk aanwezig zijn in de Benedenstad. Voornamelijk het Kronenburgerpark, het Joris Ivensplein en de Nieuwe Marktstraat worden als plekken aangegeven waar daklozen zich concentreren. Mevrouw Nijholt en Jurre geven aan het gevoel te hebben dat er meer daklozen zijn dan een aantal jaren geleden. Ook meneer Giesen geeft aan overlast te ervaren in zijn leefomgeving. *"Hier zitten dus best vaak gewoon dronken mensen op straat onder aan het Kronenburgerpark. Je kan niet even een rondje gaan lopen zonder door een wietlucht omver te worden geslagen. Opaatjes die bier zitten te drinken op een rollator, dat is niet heel goed voor het stadsbeeld. En hier in de straat heb je ook nog dat er gewoon serieuze harddrugs worden gebruikt."* (2022, G. Giesen, personal communication). Ook Jurre geeft aan dat hij meerdere malen daklozen in zijn straat is tegenkomen terwijl zij drugs aan het gebruiken waren.

Overlast van bewoners komt over het algemeen weinig voor onder de respondenten, met uitzondering van Jurre. Bij hem in de straat zijn veel studentenhuizen gevestigd. Vooral tijdens de pandemie ervaarde hij veel geluidsoverlast van buren. Respondenten woonachtig aan de Waalkade geven aan regelmatig overlast te hebben van drugsdealers en drugsoverlast. Zo geven enkele respondenten (n=4) aan dat er regelmatig drugsdeals in hun omgeving plaatsvinden, daarnaast staan er ook geregeld groepen jongeren te blowen. De Waalkade is na meerdere klachten van bewoners autoluw gemaakt, waardoor dit probleem grotendeels is opgelost. Ook het vrachtverkeer dat 's ochtends vroeg de winkels komt bevoorraden wordt enkele keren genoemd, echter wordt daar wel bij vermeld dat dit erbij hoort wanneer men in het centrum woont.

Veiligheid

Het merendeel van de respondenten geeft aan zich veilig te voelen in de Benedenstad. Zo geeft mevrouw Oosterhout aan veel waarde te hechten aan veiligheid. Zij zou zich in grotere steden niet veilig voelen, in Nijmegen juist wel door het gevoel van sociale cohesie. Ook meneer Fauser haalt de mate van sociale controle aan in de Benedenstad, hij stelt echter wel dat je je daar als bewoner voor open moet stellen en contact moet maken met je buurtgenoten. Mevrouw Nijholt geeft aan zich over het algemeen veilig te voelen, maar niet in het Kronenburgerpark door de aanwezigheid van daklozen en groepen jongeren. Meneer Giesen is woonachtig langs de tippelzone, na bevraging of hij zich hier 's avonds veilig voelt geeft hij aan dat het gevoel van onveiligheid niet door de prostituees komt, maar juist door bepaalde bezoekers. De mening wat betreft daklozen en veiligheid is vrij verschillend. Zo geeft de heer Verberne en mevrouw Nijholt aan zich niet onveilig te voelen door de daklozen, maar het juist vervelend te vinden voor die personen. Jurre denkt daar anders over. *"Ik heb bijvoorbeeld een keer meegemaakt dat iemand een pizza kwam bezorgen. Ik betaalde die jongen cash en er kwam gewoon een zwerver naast staan. Dat jongetje was denk ik 15 en ik moest erbij blijven totdat die zwerver weg was".* (2022, Jurre, personal communication) Om deze reden zou Jurre graag meer handhaving in zijn buurt willen zien, hij heeft nu namelijk vooral het gevoel dat handhaving enkel langskomt om parkeerboetes uit te delen.

De mate waarin mensen zich veilig voelen in de Benedenstad is erg afhankelijk van het gebied waarin de respondenten woonachtig zijn. Echter voelt het merendeel van de respondenten (n=6) zich veilig in zijn of haar buurt.

Vervuiling
Een schone en nette stad wordt door vrijwel alle respondenten genoemd als een belangrijk aspect voor een aantrekkelijke leefomgeving. Volgens mevrouw Nijholt is het tegenwoordig redelijk schoon, echter was dit vroeger anders. Tegenwoordig zijn er dagloners actief die met prikkers de straten schoonmaken. Ook meneer Fauser en mevrouw Oosterhof vinden het redelijk schoon op straat. Jurre daarentegen is van mening dat de gemeente niet genoeg investeert in het schoonmaken van de straten. Naar zijn mening kan het schoner. Het aantal prullenbakken wordt echter door meerdere respondenten genoemd als onvoldoende. Voornamelijk bij het Kronenburgerpark zijn de prullenbakken altijd vol en ligt er veel zwerfafval, al wordt ook vaak genoemd dat dit aan de gebruikers ligt. Vervuiling van de stad is daarom erg plaatsafhankelijk.

Groenvoorziening
Vrijwel alle respondenten (n=6) geven aan ontevreden te zijn met de groenvoorziening in hun buurt. Zo wordt vaker benoemd dat de stad zich wil profileren als 'Green Capital', maar de bewoners dit niet terugzien. De passieve houding van de gemeente wat betreft de groenvoorziening en het onderhoud daarvan wordt door meerdere respondenten als een minpunt genoemd. Meneer Fauser gaf aan dat onlangs enkele bomen in zijn omgeving zijn verwijderd, daarnaast gaf hij ook aan te willen verhuizen omdat hij de groenvoorziening in zijn omgeving onvoldoende vindt. Ook mevrouw Nijholt en meneer Brouwer zijn zeer ontevreden over de groenvoorziening en de rol die de gemeente daarin speelt. *"We zijn bezig met een speeltuintje bij ons achter. Er woont geen kind meer bij ons in de buurt, dus wij als buurtbewoners wilden daar iets anders mee. Na lang contact met de gemeente is hier een tuin van gemaakt, door verkeerde grond werd dit een kale vlakte. Nogmaals contact gehad met de gemeente, waarna ik een heel kattige reactie kreeg dat wij zelf niks mochten doen. Dat vind ik zo jammer, er zijn zo veel initiatieven vanuit de bewoners, dus nu zijn we gewoon zelf begonnen met tuinieren".* (M2022, M. Nijholt, personal communication). Ook Jurre geeft aan dat het in zijn straat vanuit burgerinitiatieven moet komen, maar er tot op heden nog geen actie is ondernomen door de gemeente om dit uit te voeren. Onlangs zag hij zelf geplaatste bloemen door de bewoners verwijderd worden door de gemeente. Daarbij heeft hij het gevoel dat dit iets typisch Nederlands is en de straten uniform moeten zijn. Men is wel te spreken over de parken die aanwezig zijn in Nijmegen, zo geeft meneer Giesen aan dat dit erg belangrijk voor hem is, omdat hij geen tuin heeft. Echter vindt hij het jammer dat dit zo vervuild wordt. Andere respondenten zien hier ook graag een verandering in voor het behoud van de recreatiewaarde. Een verbetering ten aanzien van de groenvoorziening die meerdere respondenten benoemen is het groen maken van de Waalkade. De omgeving van de bewoners van de Benedenstad heeft al een vrij stenig karakter, bij het opknappen van de Waalkade hadden zij graag meer groen gezien. Operatie Steenbreek Nijmegen wordt door meerdere respondenten (n=4) als een goed initiatief benoemd, andere respondenten gaven aan te laat te zijn geïnformeerd en konden daardoor niet meer deelnemen aan het initiatief. Zij zouden in het vervolg graag zien dan de gemeente buurtbewoners actiever inlicht, zodat daadwerkelijk iedereen er gebruik van kan maken.

4.2.2 Perceptie tegenover toerisme
Meerdere respondenten (n=3) zouden hun beleving ten aanzien van toerisme als positief beschrijven. De respondenten geven aan dat de perceptie ten aanzien van toerisme positief

is, omdat zij in het centrum van de stad wonen, maar niet in het drukke gedeelte waar een overwegend deel van het toerisme zich bevindt. Om deze reden is hun eigen omgeving nog leefbaar. Ook wordt vaker benoemd dat het toerisme iets bijdraagt aan het straatbeeld en het ook iets dynamisch geeft aan de stad door de interactie met de toeristen. *"Er komt wel eens een toerist langs die dan aan het wandelen is. Daar heb ik geen last van. Het is eerder gezellig om daar een praatje mee te maken als ze buiten aan het zoeken zijn of wat dan ook"* (2022, W. Fauser, personal communication).
Door meerdere respondenten (n=3) wordt aangegeven dat hun beleving ten aanzien van toerisme neutraal is. Dit komt voornamelijk omdat zij de mate van drukte en de hoeveelheid toeristen op dit moment voldoende vinden. Dit hoeft niet verder te groeien als het aan hen ligt. Het toerisme is tot op een bepaalde hoogte leuk, maar op het moment dat de koffertjes door de straten gaan rollen of men zelf geen plek meer kan vinden op het terras is de draagkracht voor deze bewoners bereikt. Daarnaast wordt wel benoemd dat het toerisme en de vele bezoekers belangrijk zijn voor de stad, het zorgt immers voor meer voorzieningen voor de bewoners. Meneer Giesen geeft echter aan dat dit wel in goede banen geleid moet worden, voordat het toerisme een negatieve weerslag kan hebben op de leefbaarheid van Nijmegen. *"Nou ja, dat het allemaal tot op zekere hoogte heel leuk is, maar als het op een gegeven moment zo druk wordt dat je zelf een keer op het terras wil zitten dat er dan nergens plek is. Of je kunt er niet meer met je fiets doorheen, dan wordt het toch wel lastig. Dus ik denk dat dat toerisme heel erg in goede banen geleid moet worden. De drukte kan dus iets toevoegen, maar het kan ook zeker heel veel vernietigen als je kijkt naar voorbeelden zoals Amsterdam"* (2022, G. Giesen, personal communication). Net zoals meneer Giesen wordt door zowel mevrouw Oosterhout, Jurre en meneer Verberne de vergelijking gemaakt met het toerisme in Amsterdam. Veel respondenten beseffen dat het toerismeniveau in Nijmegen nog vrij laag ligt, maar geven ook aan dit graag zo te willen houden. Door de respondenten wordt ook vaker ingegaan op het soort toeristen. Zo geven meerdere respondenten aan zich voornamelijk te storen aan de 'drugstoeristen'. Deze toeristen worden omschreven als toeristen die enkel naar de stad komen om coffeeshops te bezoeken, om vervolgens joints te nuttigen in de stad. Dit veroorzaakt vaak overlast, zoals geluidsoverlast maar ook verkeersopstoppingen in bepaalde straten waar meerdere coffeeshops zijn gelegen. De neutrale houding wordt ook mede door dit aspect veroorzaakt, alhoewel de perceptie ten aanzien van bezoekers en toeristen ten behoeve van de stad vaak als positief wordt beschreven. *"Als het toeristen zijn die in een iets wat hoger segment zitten, is dat prima en daar profiteert een stad van. Als het toeristen zijn die alleen maar komen blowen, die alleen maar de Nutella wafels eten. Ja daar heeft een stad helemaal geen fluit aan"* (2022, P. Verberne, personal communication).
Jurre is de enige van de ondervraagde respondenten die het toerisme als negatief beleeft. Ook hij kaart de 'drugstoeristen' aan als belangrijkste reden waarom hij het toerisme als negatief ervaart. In zijn leefomgeving bevinden deze drugstoeristen zich steeds vaker, waardoor hij het gevoel heeft dat er geen ruimte meer is om te leven.

Mate van thuis voelen
De mate waarin de respondenten zich thuis voelen in de stad wordt (nog) niet beïnvloedt door het toerisme. Dit wordt door alle respondenten aangegeven. Mevrouw Oosterhout en mevrouw Nijholt geven aan dat het kleinschalige van Nijmegen ervoor zorgt dat zij zich thuis voelen. Ook het gedachtegoed wat in Nijmegen heerst draagt hieraan bij. Wanneer de stad groter wordt, of het karakter van Nijmegen verandert door een grotere toerismesector zijn zij

bang dat dit kan veranderen. Ook hier wordt nogmaals gerefereerd naar steden als Amsterdam, waarbij het sneller onpersoonlijk aan kan voelen.

Drukte

Alle ondervraagde respondenten geven aan het op dit moment niet te druk te vinden in de stad, de drukte is volgens hen te overzien met uitzondering van het weekend. Dan wordt met name de Lange Hezelstraat en de Grote Markt benoemd als druk gebied die men daarom ontwijkt. Meneer Giesen en mevrouw Nijholt en meneer Fauser ervaren dit als vervelend. Mevrouw Oosterhof ervaart dit juist als gezellig, maar benoemt daarbij ook dat dit niet meer moet worden. Voornamelijk respondenten woonachtig aan de Lange Hezelstraat geven aan soms overlast te ervaren van de drukte. Respondenten die hier niet woonachtig zijn geven aan (nog) geen overlast te ervaren. Jurre en Meneer Verberne geven aan neutraal te zijn over de drukte, zij zijn van mening dat dit hoort bij in de stad wonen. Meneer Giesen en meneer Fauser geven aan graag een betere spreiding van de drukte te willen zien, omdat de meeste bezoekers en toeristen nu met name in de Lange Hezelstraat geconcentreerd zijn. Zo geeft meneer Giesen aan dat een grotere bezoekersstroom richting het Valkhofpark een oplossing kan bieden voor de geconcentreerde drukte.

Overlast

Het grootste deel van de respondenten (n=4) geeft aan geen overlast te ervaren van bezoekers of toeristen in de stad, met een uitzondering van de ‘drugstoeristen’. Zo geeft Jurre aan dat hij meermaals in de file staat door het aantal drugstoeristen dat een bezoek brengt aan de coffeeshops. Ook meneer Brouwer en mevrouw Nijholt geven aan met name tijdens de zomerperiode overlast te ervaren van het aantal cruiseschepen, die aanmeren aan de Waalkade en veel geluid produceren. Ook de mate van overlast tijdens de Vierdaagsefeesten is gevraagd aan de respondenten. Respondenten woonachtig aan bij de Waalkade geven aan overlast te ervaren tijdens deze week. Echter vinden zij niet dat dit de leefbaarheid van hun leefomgeving beïnvloedt.

Inrichting leefomgeving

Alle respondenten, met uitzondering van meneer Giesen, gaven aan dat de leefomgeving niet te veel is ingericht voor bezoekers en toeristen. Vrijwel alle respondenten gaven aan dit niet te ervaren, of dit juist als positief ervaren. Zo geeft mevrouw Nijholt aan dat er op sommige plekjes bankjes zijn geplaatst, bijvoorbeeld aan de Waalkade waar veel bezoekers langslopen. Zij ervaart dit als bewoner zijnde als iets positiefs, omdat zij hier zelf ook gebruik van maakt. Ook meneer Brouwer ervaart dit als iets positiefs, omdat het voor levendigheid in zijn leefomgeving zorgt, maar ook voor extra voorzieningen. Mevrouw Oosterhout benoemt dat zij het juist prettig vindt dat de stad niet te veel is ingericht voor bezoekers en toeristen, het feit dat het moeilijk is om een overnachting te boeken in Nijmegen draagt voor haar juist bij aan de leefbaarheid van haar leefomgeving. Volgens meneer Giesen is echter wel duidelijk te zien dat de omgeving ingericht is voor bezoekers*. “Het is alleen maar winkels en terrassen en restaurantjes. Het is alleen maar consumeren. Er zit niet echt een voorziening puur voor mensen die hier wonen, bijvoorbeeld een huisartsenpraktijk. Dat gebeurt denk ik veelal door mensen die een dagje langskomen”* (2022, G. Giesen, personal communication). Daarbij benoemt hij dat hij het gevoel heeft dat het heel erg gericht is op geld verdienen en niet op iets toevoegen aan de community.

4.2.3 Impact van toerisme

De sociaal-culturele, economische en natuurlijke impact ten aanzien van toerisme wordt door de respondenten als volgt beschreven.

Sociaal-culturele impact

De positieve sociaal-culturele effecten van toerisme worden door alle respondenten erkend. De meeste respondenten (n=6) geven aan dat het toerisme voor extra faciliteiten voor hen als bewoner heeft gezorgd, maar dan wel voornamelijk in de horeca- en winkelsector. Meneer Giesen geeft aan dat er voor hem geen tekort was aan faciliteiten en hij daarom de impact van het toerisme op het faciliteitenniveau niet zo zeer heeft gemerkt. Als men echter beter kijkt naar de invloed hiervan, valt op dat het aanbod aan bijzondere winkels stijgt, hij noemt hier Silverado in de Lange Hezelstraat als voorbeeld. Deze winkel zou van enkel de lokale bevolking niet rond kunnen komen. Dit soort winkels zorgen voor een heterogener stadsbeeld, wat als positief wordt ervaren. Ook merkt hij op dat er extra faciliteiten zijn geïnstalleerd in het Kronenburgerpark, zoals mikpunten. Dit ziet hij als een positieve ontwikkeling en vermoedt dat dit mede komt door het steeds grotere aantal bezoekers dat zich begeeft in dit park. Daarnaast geven meneer Brouwer en meneer Verberne aan dat er ook meer Bed & Breakfasts zijn bijgekomen en het aantal cruiseboten ook gestegen is. Hier maken zij als bewoner echter geen gebruik van, maar het zorgt ook niet voor extra overlast, met een enkele uitzondering op de cruiseschepen in de zomerperiode.

Wanneer gevraagd wordt naar de snelheid waarmee het toerisme zich de afgelopen jaren ontwikkeld heeft, zijn er vier respondenten die hier een relevant antwoord op kunnen geven, zij wonen immers al meer dan 20 jaar in de stad. Zo geven zij allen aan dat de hoeveelheid toeristen de afgelopen jaren gestegen is, maar dit wel in een gestaag tempo is gegaan. Zo merken mevrouw Nijholt en meneer Brouwer op dat het aantal cruiseschepen wel aanzienlijk meer is dan een aantal jaar terug. Mevrouw Nijholt geeft als een van de belangrijkste reden voor deze ontwikkeling de vergrijzing in West-Europa in combinatie met de demografische ligging van Nijmegen. Meneer Fauser is van mening dat gemeente Nijmegen de laatste jaren ook meer inzet op het aantrekken van toeristen. *“Ik denk wel dat ze veel meer promotie gedaan hebben, niet alleen vanuit de politiek maar ook vanuit de toerist, de kant van de restaurants en hotels. Ik heb het idee dat het gestaag stijgt maar niet enorm dat er overboekingen zijn”* (2022. W. Fauser, personal communication).

Meneer Brouwer en mevrouw Nijholt geven aan dat het toerismeniveau voor hen op dit moment voldoende is, zij vinden het op dit moment gezellig en het hoeft niet verder te stijgen. Meneer Fauser en Meneer Verberne vinden echter dat het aantal toeristen in Nijmegen wel mag stijgen. Zij geven beiden aan dat de gemeente meer mag inspelen op het aantrekken van bezoekers. Ook het plaatsen van meer hotels zien zij niet als een probleem. Meneer Verberne benoemt echter wel dat zijn voorkeur uitgaat naar het aantrekken van toeristen uit het hogere segment. Denk hierbij aan toeristen die een VVV-wandeling maken, of een segway-tour doen door de Ooijpolder. Toeristen die hier enkel komen voor alcohol- en drugsconsumptie mogen geweerd worden.

Het aantal bezoekers en toeristen in Nijmegen heeft geen negatieve invloed op het karakter van Nijmegen, dit beamen alle respondenten. Mevrouw Oosterhout, mevrouw Nijholt en meneer Verberne zijn van mening dat het aantal toeristen juist een positieve weerslag op de stad heeft. Het zorgt voor levendigheid en een dynamisch karakter. Ook gaat het uiterlijk van de binnenstad erop vooruit. Mevrouw Oosterhout geeft echter wel aan dat ze vindt dat de stad hier zorgvuldig mee om moet gaan, bij groei van het toerisme kan dit snel veranderen,

wat de stad minder aantrekkelijk maakt. Meneer Fauser kaart aan dat het karakter van Nijmegen zo goed in stand blijft door het langzaam inbedden van het toerisme.
Nijmegen is van oudsher een links bolwerk, wanneer gevraagd wordt of het toerisme hier invloed op heeft gehad, wordt door alle respondenten met 'nee' geantwoord.

Natuurlijke impact
Meerdere respondenten (n=3) geven aan dat zij geen overlast van afval ervaren in de stad. Zij zijn van mening dat het aantal prullenbakken in de binnenstad voldoende is en de afvaldienst op goede wijze zijn werk doet. Echter zijn ook meerdere respondenten (n=4) van mening dat dit niet het geval is in het Kronenburgerpark. Met name in de zomer zijn de prullenbakken vol en belandt afval om deze reden in het park. Naast het feit dat men van mening is dat hier meer prullenbakken geplaatst mogen worden, wordt vaak gesteld dat dit probleem zich voornamelijk voordoet door de gebruikers van het park. Zij kennen dit deels aan de bezoekers en toeristen toe. Jurre erkent ook dit probleem, maar ook in zijn eigen leefomgeving. Hij is van mening dat de gemeente meer moet investeren in het schoonhouden van het algehele straatbeeld. Op deze manier worden zowel buurtbewoners als bezoekers gestimuleerd de straat schoon te houden. Ook mevrouw Nijholt kaart aan dat zij vaak afval op straat, met name in steegjes in haar leefomgeving, tegenkomt. Dit wordt volgens haar achtergelaten door met name de drugstoeristen.

Economische impact
Als positieve impact van het toerisme voor de economie van Nijmegen wordt door de respondenten aangegeven dat het toerisme voor werkgelegenheid, bedrijvigheid en inkomsten zorgt. Zo wordt met name de werkgelegenheid die gegenereerd wordt door de extra banen in de horeca vaak door de respondenten genoemd. De positieve economische impact is voornamelijk op stadsniveau maar niet op persoonlijk niveau, omdat op persoonlijk niveau niemand zich afhankelijk van het toerisme acht. Meerdere respondenten (n=4) geven aan zich te beseffen dat het toerisme op dit moment van positief belang is voor de stad, men merkt nog geen negatieve gevolgen op economisch vlak door het toerisme. Ook wanneer gevraagd wordt naar het prijsniveau in Nijmegen wordt door enkele respondenten (n=2) een vergelijking gemaakt met Amsterdam, omdat hier de prijzen hoger liggen door het toerisme. Niemand van de respondenten merkt bijzonderheden of rariteiten in het prijsniveau van de goederen in Nijmegen. Een enkeling geeft aan dat de prijzen ongetwijfeld gestegen zullen zijn, maar dat dit een algemeen fenomeen is in heel Nederland. Ook wanneer gevraagd wordt naar de woningprijzen wordt opgemerkt dat deze in Nijmegen hoog liggen, net als in de rest van Nederland. Dit fenomeen wordt echter niet gekoppeld aan het toerisme in de stad.

4.2.4 Impact volgens bewoners
Alle ondervraagde respondenten zijn van mening dat de leefbaarheid van hun leefomgeving beïnvloed wordt door het toerisme. Vrijwel alle respondenten (n=6) geven aan dat de leefbaarheid positief beïnvloed wordt. Enkel Jurre is van mening dat de leefbaarheid van zijn leefomgeving niet ten goede komt door het toerisme in de stad. Mevrouw Oosterhout en meneer Giesen geven aan dat de toeristen indirect voor een hoger voorzieningenniveau zorgen voor hen als bewoners, wat zij als iets positiefs ervaren. *"Het kan wel iets bijdragen aan het straatbeeld. Veel toeristen leidt ook tot meer aanbod van bepaalde speciale voorzieningen. Je hebt in de Lange Hezelstraat genoeg voorbeelden zitten van zaken die*

zonder toeristen hier niet hadden kunnen zitten. Ik denk dat het toerisme daar zeker aan bijdraagt" (2022, G. Giesen, personal communication). Ook meneer Brouwer is van mening dat het toerisme bijdraagt aan extra horecavoorzieningen, wat hij als een positieve ontwikkeling met betrekking tot de leefbaarheid beschouwt.
Zowel meneer Fauser als mevrouw Nijholt geven aan dat de leefbaarheid in hun leefomgeving niet wordt aangetast, mede omdat de toeristen zich voornamelijk concentreren in de Lange Hezelstraat en hier de typisch toeristische attracties bezoeken. Zij zijn van mening dat in contact komen met de toeristen, zoals een praatje maken als zij de weg kwijt zijn, als iets positiefs beschouwd moet worden. *"Daar heb ik in mijn woonomgeving heel weinig last van, want zij gaan toch vaak de Lange Hezelstraat op en neer en bij De Wit kaas kopen. Dat soort zaken, de klassieke dingen doen"* (2022, mevrouw Nijholt, personal communication). Meneer Verberne geeft aan dat de mate waarin de leefbaarheid wordt aangetast, met name te maken heeft met het soort toeristen. Het grootste gedeelte aan toeristen dat zich namelijk nu in de stad begeeft, zorgt voor economisch profijt.
Jurre ziet het toerisme in de stad niet als iets positiefs en geeft aan dat hij het gevoel heeft dat de leefbaarheid van zijn leefomgeving in het geding komt, voornamelijk door het aantal drugstoeristen dat zich hier concentreert. Hij is van mening dat er steeds minder leefruimte is voor de bewoners zelf. Echter geeft hij wel aan de 'normale' toeristen als minder storend te ervaren, deze genereren immers inkomsten en bevinden zich niet in zijn woongebied. Echter weegt dit voor hem niet op tegen het aantal drugstoeristen.

De aantrekkelijkheid van de stad wordt volgens de meeste respondenten (n=5) op een positieve manier beïnvloedt door het toerisme. Wederom het grotere aanbod aan horeca en winkels is hier verantwoordelijk voor, al is de meerderheid van de respondenten (n=4) van mening dat het aanbod aan horecafaciliteiten niet toe hoeft te nemen. Mevrouw Oosterhout geeft aan dat het toerisme bijdraagt aan een levendige omgeving. Vooral omdat Nijmegen een vrij kleine stad is beschouwt zij de toeristen als een positieve bijdrage aan het straatbeeld. Dit is overigens ook direct een valkuil. Omdat de stad zo klein is moet het aantal toeristen wel in verhouding zijn. Er is een groot verschil te zien in het aantal toeristen tijdens de zomer- en wintermaanden. Zo is het tijdens de zomermaanden erg druk en tijdens de wintermaanden juist erg rustig.

Ruim de helft van de respondenten (n=4) geeft aan dat er nog geen negatieve aspecten aan het leven in Nijmegen zijn die veroorzaakt worden door toerisme. De overige respondenten ervaren dit wel. Het gaat hier dan voornamelijk over het aantal drugstoeristen en de mobiliteit die in het geding komt door deze toeristen, ook overlast door aanmerende cruiseschepen wordt genoemd.

Over het inspelen op een groter internationaal karakter door de gemeente verschillen de meningen van de respondenten. Jurre en mevrouw Nijholt zijn van mening dat het niet verstandig is om in te spelen op een groter internationaal karakter van de stad tijdens de huidige woningnood. *"En ik denk dat het heel erg belangrijk is dat we met zijn alle in het oog houden dat we ons natuurerfgoed en cultureel erfgoed niet laten plannen door het stukje toerisme. Nu met de woningnood vind ik belangrijk dat dat wordt opgelost. Prima dat er dingen plat gaan voor woningen, maar er moeten niet hotels komen. Toerisme altijd op de tweede plek".* (2022, Jurre, personal communication). Mevrouw Oosterhout en meneer Brouwer zijn bezorgd over de draagkracht van een kleine stad als Nijmegen. Zij stellen dat het toerismeniveau op dit moment op een goed peil zit. De vraag is of Nijmegen een grotere

toeristenstroom kan dragen, gezien het kleine aanbod accommodatie mogelijkheden. Meneer Brouwer vreest voor een grotere toestroom aan cruiseschepen, wat de leefbaarheid van zijn leefomgeving zou verminderen. Mevrouw Oosterhout vreest juist voor souvenirshops, wat het karakter van Nijmegen kan aantasten.
Meneer Giesen stelt dat het heel erg afhankelijk is welke koers de stad wil gaan varen in het aantrekken van meer bezoekers. *"Meer inzetten op het internationale vind ik goed. Daarmee kan je laten zien dat Nijmegen een toffe plek is om te wonen. Dat is iets anders dan per se voor toeristen, want je wil bijvoorbeeld wel hoogopgeleide mensen aantrekken vanuit andere Nederlandse steden of juist vanuit het buitenland. Je wilt een hoogwaardige industrie creëren, dus wat dat betreft vind ik dat goed. Ik weet niet of toeristen werven je doel moet zijn"* (2022, G. Giesen, personal communication).
Meneer Fauser en Meneer Verberne zijn juist positief over het internationaler maken van de stad. Meneer Verberne is van mening dat Nijmegen zichzelf als stad niet goed verkoopt. Mits het niet te veel overlast geeft, mag het van hem allemaal wel wat groter. Nijmegen is een unieke stad, de perfecte combinatie tussen 'urban', water en natuur. *"De Spiegelwaal is een waterbouwkundig project van wereldwijde alure, daar heeft de stad geen fluit mee gedaan. Wij bewegen mee met het water: Ruimte voor de rivier. De hele wereld vindt dit fantastisch en wij hebben er als stad helemaal niks mee gedaan"*. (2022, P. Verberne, personal communication).

4.2.5 Beleid ten aanzien van stedelijk toerisme

Alle respondenten geven aan niet op de hoogte te zijn van het beleid van de gemeente ten aanzien van het aantrekken van toerisme en citymarketing. Het grootste gedeelte van de respondenten (n=4) geeft aan dit jammer te vinden. Zij geven echter wel aan dat ze ook het gevoel hebben dat dit hun eigen verantwoordelijkheid is. Meneer Brouwer en mevrouw Nijholt geven aan het gevoel te hebben enigszins op de hoogte te zijn omdat zij nieuwsbladen zoals de Gelderlander en de plaatselijke nieuwsfolder in de gaten houden. Mevrouw Oosterhout en meneer Giesen geven ook aan dat zij zichzelf meer moeten verdiepen willen ze meer op de hoogte zijn, zij weten echter niet via welke kanalen zij dit het beste kunnen doen. Mevrouw Oosterhout vindt dat de mate waarin de gemeente de plannen belicht te kleinschalig is. Zij ziet liever een meer passievere vorm van op de hoogte worden gehouden. Alle respondenten geven aan het prettig te vinden beter op de hoogte gehouden te worden door de gemeente wat betreft het aantrekken van toerisme en citymarketing. Een uitzondering hierop is meneer Fauser, hij geeft aan daar geen interesse in te hebben.

Alle respondenten zijn van mening dat er geen rekening met hen wordt gehouden door de gemeente als het aankomt op beslissingen omtrent het toerisme in de stad. Mevrouw Nijholt en mevrouw Oosterhout geven echter aan hier tot op heden geen last van te hebben. De gang van zaken hoe die nu zijn is volgens hen prettig, daarom wegen zij minder zwaar aan het feit dat de gemeente minder rekening met hen houdt. Jurre en meneer Fauser vinden het bijzonder dat de communicatie wat betreft toerismeplannen zo kleinschalig is. Zo worden zij altijd ingelicht over evenementen zoals de Vierdaagse, zij zouden dit ook graag met grootschalige plannen omtrent toerisme zien.

Alle ondervraagde respondenten geven aan dat de manier van communicatie vanuit de gemeente anders moet. Het is bijzonder dat men als bewoner zijnde zo actief op zoek moet om erachter te komen wat de huidige plannen omtrent het beleid van stedelijk toerisme zijn.

Meerdere respondenten geven aan dat zij het netjes zouden vinden als de gemeente hen op de hoogte stelt als er (grote) dingen gaan veranderen. Daarbij vermeldt mevrouw Nijholt wel dat het onmogelijk is om alle bewoners mee te nemen in zo'n besluitvorming. Zij haalt hierbij een voorbeeld aan van een inspraakavond omtrent de aanleg van planten, wat een erg langdurig en moeizaam proces was om het eens te worden met elkaar.
Wanneer gevraagd wordt naar de manier waarop de respondenten graag op de hoogte gehouden willen worden, wordt overwegend het vaakst een laagdrempelig middel genoemd. Bijvoorbeeld middels een brief of e-mail. Volgens meneer Veberne is er een buurtkrant, genaamd Mariken. Hier staan vaak recente ontwikkelingen en plannen in vermeld omtrent de Benedenstad. Het probleem volgens hem is echter dat niet veel bewoners – en dan met name de jongere groep bewoners – op de hoogte zijn van het bestaan van dit blad. Daarnaast is het blad enkel op bepaalde locaties af te halen. Alle bewoners zijn van mening dat bij een grote koerswijziging in het beleid, het initiatief bij de gemeente ligt om de bewoners in te lichten.

De mate waarin bewoners betrokken worden bij beslissingen is afwezig of erg klein volgens de respondenten. Een aantal respondenten (n=2) geeft aan dat er een enkele keer een inspraakavond heeft plaatsgevonden, dit was echter nooit om mee te beslissen over plannen omtrent toerisme. De beste manier om voor bewoners een gevoel van betrokkenheid te creëren, is om op frequente basis een inspraakavond te organiseren. *"Het zou fijn zijn als er bepaalde voorlichtingen komen, dat niet alles maar moet gebeuren zoals de gemeente dat voor zich ziet. Ik vind dat er bepaalde dingen zijn waar we best wel iets over mogen zeggen als bewoner zijnde en dat er dan ook daadwerkelijk iets mee gebeurt"* (2022, Jurre, personal communication). Ook meneer Verberne is het hier mee eens. *"Bij een inspraakavond kunnen mensen ook uitleg krijgen vanuit de gemeente waarom ze hiervoor kiezen en waarom ze dit standpunt aannemen binnen het beleid. Als dingen beter uitgelegd worden is het ook meer behapbaar voor mensen"* (2022, P. Verberne, personal communication).

Het belangrijkste aspect dat genoemd wordt voor de wijze waarop de bewoners de beleidsvorming omtrent stedelijk toerisme graag willen zien, is open kaart spelen door de gemeente in combinatie met goede communicatie. Het is belangrijk dat huidige, maar ook nieuwe plannen op een laagdrempelige wijze te vinden zijn voor zowel bewoners, als mensen die niet in de Benedenstad woonachtig zijn. Het is belangrijk dat de leefbaarheid van de leefomgeving ten alle tijden in acht wordt genomen wanneer er een besluitvorming omtrent stedelijk toerisme plaatsvindt. Aanpassingen in het stedelijk toeristisch beleid kunnen van grote invloed zijn op de leefbaarheid van een leefomgeving. Dit is niet enkel als bewoner zijnde belangrijk om te weten, maar ook voor aanstaande bewoners van de Benedenstad. Naast het feit dat er openheid en een goede communicatie moet zijn, is het frequenter organiseren van een inspraakavond ook van belang. Enkele respondenten (n=2) geven aan dat zij het gevoel hebben dat deze inspraakavonden enkel plaatsvinden, zodat bewoners niet verbaasd zijn als de desbetreffende verandering doorgevoerd wordt. Het is van belang dat de bewoners het gevoel krijgen dat zij echt gehoord worden. Volgens meneer Giesen zou een langetermijnvisie presenteren een mooie oplossing bieden. *"Er zou een langetermijnvisie gepresenteerd moeten worden vanuit de gemeente, dat je daar vervolgens op- of aanmerkingen op kunt hebben. Hier willen we op inzetten, hier niet. Op die manier gaan we de drukte spreiden of juist niet"* (2022, G. Giesen, personal communication). Mevrouw Oosterhout is van mening dat inspraakavonden voornamelijk door de jongere bewoners van de Benedenstad niet als de ideale oplossing gezien zal worden. Voor deze

groep zal de drempel dan alsnog te hoog zijn. Zij stelt voor om meer initiatieven vanuit de gemeente uit te voeren waarbij bewoners op straat aangesproken worden. Op deze manier voelen bewoners zich betrokken, op een laagdrempelige manier.

De manier waarop de respondenten het beleid omtrent het aantrekken van toeristen en citymarketing willen zien, ligt vrij uiteen. Zo is veruit het grootste gedeelte van de respondenten (n=5) van mening dat het toerismeniveau in Nijmegen niet veel meer uitgebreid hoeft te worden. De draagkracht van de stad is volgens hen te klein. Nijmegen is naar verhouding een kleine stad met veel karakter, dit maakt de stad juist zo aantrekkelijk. Wanneer het aantal toeristen niet meer in verhouding is met de kleinschaligheid van Nijmegen, verliest de stad zijn kracht. Jurre is van mening dat voornamelijk het natuur- en cultuurerfgoed behouden moet worden en dit niet plaats moet maken voor de toerismesector de komende jaren.
Meneer Verberne en meneer Fauser denken anders over de toekomst van Nijmegen. De stad moet volgens hen meer gepromoot worden. Zo is meneer Fauser van mening dat de gemeente meer aan landelijke naamsbekendheid moet doen, bijvoorbeeld door middel van de VVV en campagnes. Ook meer inzetten op evenementen ziet hij als een mooi toekomstperspectief voor Nijmegen.

4.3 Observaties

Om de resultaten van de interviews in werkelijkheid te controleren, zijn observaties in het onderzoeksgebied uitgevoerd. Naar aanleiding van deze observaties kunnen uitspraken van respondenten bevestigd, of juist afgezwakt worden. Op basis van het observatieschema zijn aantekening gemaakt over de waargenomen activiteiten in de Benedenstad. Er hebben in totaal drie observaties plaatsgevonden. De resultaten hiervan zijn hieronder beschreven.

Voorzieningen
Door de respondenten wordt aangegeven dat het horeca-aanbod in het onderzoeksgebied groot is. Dit komt overeen met de observaties in het gebied, overwegend het meeste aanbod aan voorzieningen bestaat uit horecagelegenheden. Ook geven de respondenten aan dat het winkelaanbod, met name in de Lange Hezelstraat, bestaat uit overwegend bijzondere winkels. Denk aan conceptstores of specialiteitenzaken, ook dit komt overeen met de observaties. De horecagelegenheden in de Lange Hezelstraat beperken de mobiliteit van zowel de fietsers als de voetgangers, omdat dit al overwegend een smalle straat is. Ook dit werd aangekaart door de respondenten.

Drukte
Het is opvallend dat de drukte in het onderzoeksgebied zich voornamelijk concentreert rondom de Lange Hezelstraat en de Grote Markt. De zijstraten van de Lange Hezelstraat zijn overwegend leeg, deze dienen vaak voor het stallen van fietsen. De Lange Hezelstraat is van nature een smalle straat, waar fietsverkeer toegestaan is. Dit zorgt volgens de respondenten vaak voor opstoppingen of onveilige situaties tussen fietser en voetganger. Naar aanleiding van de observaties kan dit bevestigd worden, waarbij dit met name in het weekend zich voordoet. Zoals de respondenten aangeven, valt het op dat de drukte tijdsgebonden is. In het weekend wordt de stad als drukker ervaren door de respondenten. Ook tijdens de observaties was dit het geval. Op doordeweekse dagen is de stad rustiger dan tijdens het weekend.

Tijdens de observaties tijdens de zomervakantie viel op dat er veel toeristen van verschillende nationaliteiten aanwezig zijn. Tijdens een lange observatie in het centrum is opgevallen dat er buiten de verwachte Duitse en Vlaamse toeristen, zoals vermeld door de respondenten, ook Spanjaarden, Italianen en groepen Britten aanwezig zijn. Dit indiceert dat Nijmegen een steeds grotere internationale aantrekkingskracht heeft.

Overlast en vervuiling
Het afval in het Kronenburgerpark werd door de respondenten als verbeterpunt aangegeven. Met name tijdens de zomerperiode is hier sprake van te weinig prullenbakken voor de hoeveelheid afval dat door mensen wordt achtergelaten. Tijdens twee van de drie observaties waren de prullenbakken in het Kronenburgerpark vol en lag er afval in het park. Daarbij moet wel vermeld worden dat de observaties enkel tijdens de maanden juni en juli uitgevoerd zijn. Daarom kan er geen goede conclusie worden getrokken of dit tijdens de wintermaanden in mindere mate het geval is. De Lange Hezelstraat en de Grote Markt zijn overwegend schoon. Echter werden ook in de Lange Hezelstraat meerder overvolle prullenbakken geconstateerd.
Vrachtwagens die door de Lange Hezelstraat rijden om bijvoorbeeld vracht te laden en lossen, werd ook enkele keren door de respondenten als geluidsoverlast genoemd. Tijdens de observatie op vrijdagmiddag reed er een vrachtwagen om papier op te halen door de Lange Hezelstraat. Dit resulteerde inderdaad met de aanwezige klinkers in de straat voor de nodige geluidsoverlast.

Hoofdstuk 5. Conclusie

Op basis van de inhoudsanalyse, de diepte-interviews en de observaties, worden er conclusies getrokken

De centrale onderzoeksvraag luidt als volgt:
In hoeverre heeft het stedelijk toerisme invloed op de leefbaarheid volgens lokale bewoners en welke rol speelt de gemeente volgens hen daarin?

Om deze vraag te kunnen beantwoorden, zijn er een aantal deelvragen opgesteld. De hoofdvraag moet op een aantal punten begripsmatig verduidelijk worden. In het tweede hoofdstuk wordt uitgelegd wat stedelijk toerisme inhoudt: 'De activiteiten van personen die reizen naar en verblijven op plaatsen buiten hun normale omgeving, voor niet langer dan een (aaneengesloten) jaar, om redenen van vrijetijdsbesteding, zaken en andere doeleinden die niet zijn verbonden met het uitoefenen van activiteiten die worden beloond vanuit de plaats die wordt bezocht'. Regio's die toerisme ontvangen, ondervinden een economische, sociaal-culturele en natuurlijke impact. De perceptie van de lokale bevolking tegenover stedelijk toerisme gaat over de waarneming of beleving ten aanzien van de economische, sociaal-culturele en natuurlijke impact van stedelijk toerisme.

Het tweede belangrijke thema in dit onderzoek is leefbaarheid. In dit onderzoek wordt een definitie van leefbaarheid gebruikt die het best aansluit op het stedelijk toeristische aspect, namelijk: "Stedelijke leefbaarheid is een diffuse waardering door stadsinwoners en gebruikers van verschillende parameters betreffende hun leefomgeving". De factoren die invloed hebben op de leefbaarheid zijn fysieke omgeving, woningvoorraad, voorzieningen, sociale samenhang en overlast en onveiligheid. Op basis van de leefbarometer 3.0 zijn deze dimensies tot stand gekomen.

Hieronder zullen de deelvragen beantwoord worden. Ten slotte zal een antwoord worden gegeven op de centrale onderzoeksvraag.

Deelvraag 1:
Wat is de ervaren leefbaarheid volgens de lokale bevolking en in hoeverre verschilt dit van de gemeten leefbaarheid?

Volgens de wijkmonitor van de gemeente Nijmegen en de Leefbarometer 3.0 wordt de leefbaarheid van de meeste gebieden in Nijmegen tussen zeer voldoende en uitstekend beoordeeld. Het woon- en leefklimaat van Nijmegen krijgt dan ook een gemiddelde waardering van een 7,6. Ook onder de ondervraagde bewoners wordt Nijmegen als een aantrekkelijke stad beoordeeld. Als belangrijkste factoren onder respondenten voor de aantrekkelijkheid van de stad wordt het hoge aanbod aan voorzieningen, recreatiemogelijkheden en de cultuur die in de stad heerst genoemd. Volgens de wijkmonitor scoren het voorzieningenniveau en de recreatiemogelijkheden in de stad hoog, net als de mate van thuis voelen en omgang met buurtgenoten. Verbeterpunten volgens de respondenten zijn met name vervuiling, de groenvoorziening in de stad en overlast door daklozen en groepen jongeren. Volgens de wijkmonitor zijn dit vervuiling van de openbare ruimte, verkeersdrukte en verkeersveiligheid en parkeerproblemen. Er kan gesteld worden dat de ervaren en gemeten factoren die Nijmegen een aantrekkelijke stad maken

overeenkomen. Onder verbeterpunten komt alleen vervuiling van de openbare ruimte overeen, de overige punten komen niet overeen.

Uit de resultaten van de wijkmonitor Gemeente Nijmegen komt naar voren dat de waardering van de Benedenstad hoog scoort, gemiddeld met een 7.6. Ook onder de respondenten ligt deze beoordeling hoog. Als grootste kwaliteit wordt voornamelijk het aanbod aan voorzieningen genoemd. Ook volgens de gemeten leefbaarheid is dit het voorzieningenniveau, in combinatie met de recreatiemogelijkheden.
Als gekeken wordt naar de ontwikkeling van de leefbaarheid in de Benedenstad, valt op dat door bijna alle respondenten een verbetering hiervan wordt benoemd. Bij de gemeten leefbaarheid wordt echter een achteruitgang van de leefbaarheid onder bijna een kwart van de bewoners geconstateerd. De gemeten leefbaarheid laat als goede ontwikkelingen de nieuwe inrichting van de Waalkade en een schonere buurt ten opzichte van voorgaande jaren zien. Ook onder de respondenten wordt deze herinrichting genoemd. Over een schonere buurt zijn de meningen verdeeld. Meerdere respondenten geven aan dat dit verbeterd is, maar dit ook erg plaatsafhankelijk is.

Zowel volgens de gemeten leefbaarheid als de ervaren leefbaarheid scoort het voorzieningenniveau hoog. De Benedenstad kenmerkt zich in een hoog horeca- en winkelaanbod, wat resulteert in een levendige woonomgeving. Ook de respondenten zijn van mening dat het grote aanbod aan winkels en horeca voor een dynamische sfeer zorgt, al wordt er wel opgemerkt dat voorzieningen zoals een bakker verdwijnen en plaats maken voor andere ketens. Dit wordt beschouwd als een negatieve ontwikkeling. Daarnaast wordt door enkele respondenten genoemd dat het horeca- en winkelaanbod verzadigd aanvoelt, en dus niet verder hoeft te groeien. Als gevolg hiervan hebben enkele respondenten het gevoel dat de leefomgeving te veel is ingericht op consumeren, waardoor voorzieningen zoals een huisartsenpraktijk niet duidelijk aanwezig zijn. Ook volgens de gemeten leefbaarheid wordt geconcludeerd dat dit aanbod gecentraliseerd ligt.
De bereikbaarheid van de stad middels het openbaar vervoer wordt zowel bij de gemeten leefbaarheid als de ervaren leefbaarheid hoog beoordeeld. Volgens de gemeten leefbaarheid is de tevredenheid over de parkeergelegenheid toegenomen en de parkeeroverlast afgenomen. Bij de ervaren leefbaarheid is dit juist andersom. Respondenten zijn van mening dat het aantal parkeerplekken in de stad ernstig is gedaald, hoewel meerdere respondenten benoemen dat dit geen slechte ontwikkeling hoeft te zijn. De parkeeroverlast is juist toegenomen, mede door het lage aanbod aan parkeerplekken.
De tevredenheid omtrent het aanbod aan culturele voorzieningen is zowel bij de gemeten leefbaarheid als de ervaren leefbaarheid hoog. Ook de combinatie van stad, natuur en water zorgt ervoor dat het aspect recreatie hoog scoort bij zowel de gemeten leefbaarheid als de ervaren leefbaarheid.

Op het gebied van veiligheid scoort de Benedenstad volgens de gemeten leefbaarheid minder gunstig. Zo'n 13% geeft aan zich vaak of soms onveilig te voelen. Dit heeft voornamelijk te maken met jeugd- en drugsoverlast. De ervaren leefbaarheid laat zien dat juist het merendeel van de respondenten zich veilig voelt, met uitzondering van enkele plekken. Onveilige situaties door drugsoverlast wordt wel genoemd. In combinatie met onvoldoende handhaving zorgt dit ervoor dat de mate van veilig voelen plaatsafhankelijk is.

Bovenaan de rangorde van overlast staat volgens de respondenten het aantal daklozen, vaak gecombineerd met drugsgebruik. Bij de gemeten leefbaarheid is dit juist geluidsoverlast. Door de respondenten wordt dit verschijnsel in mindere mate genoemd. Iets wat wel genoemd wordt is geluidsoverlast specifiek aan de Waalkade, gerelateerd aan hangjongeren en drugshandel. Ook dit wordt geconstateerd bij de gemeten leefbaarheid.

De gemeten leefbaarheid constateert dat zwerfvuil/rommel op nummer 1 staat van problemen die aangepakt moeten worden in de Benedenstad. Volgens de ervaren leefbaarheid wordt een nette en schone stad genoemd als een belangrijk aspect voor een aantrekkelijke leefomgeving, echter wordt dit niet beoordeeld als het belangrijkste aspect. De respondenten geven aan dat het vrij schoon is op straat, met uitzondering van enkele plekken.

Volgens de gemeten leefbaarheid is ruim een kwart van de bewoners van de Benedenstad ontevreden over de groenvoorziening. Onder de ondervraagde respondenten geeft iedereen aan ook ontevreden te zijn met de hoeveelheid groen in de stad. De ervaren leefbaarheid toont aan dat de passieve houding van de gemeente, in zowel het onderhouden als plaatsen van groen, een grote rol speelt bij de ontevredenheid. Bij de gemeten leefbaarheid is dit voornamelijk de lage diversiteit en de hoeveelheid afval dat zich tussen het groen bevindt.

Kortom, de gemeten en ervaren leefbaarheid verschillen op de punten: tevredenheid over de parkeergelegenheden en parkeeroverlast, verbeterpunten met betrekking tot de aantrekkelijkheid van de stad, veiligheid en overlast, belangrijkste problemen die aangepakt moeten worden en de ontwikkeling van de leefbaarheid.

Deelvraag 2
Wat is de impact van het stedelijk toerisme op de leefbaarheid van Nijmegen?

Het nog steeds toenemende aantal faciliteiten door het toerisme in Nijmegen zorgt ook voor extra voorzieningen voor de lokale bewoners. Het toerisme zorgt met name voor een groot horeca aanbod en bijzondere winkels, wat resulteert in een heterogeen aanbod. Het uiterlijk van de stad is aantrekkelijker geworden, de fysieke omgeving is dus verbeterd door het toerisme. Het toerisme heeft voor een stijging in het aantal Bed & Breakfasts in de stad gezorgd, daarnaast is het aantal cruiseschepen dat aanmeert in de stad ook gestegen. Ondanks het feit dat de lokale bevolking hier geen gebruik van maakt, draagt dit wel bij aan de aantrekkelijkheid van de stad. Dit heeft geresulteerd in extra drukte in de stad. De snelheid waarmee het toerisme is gegroeid de afgelopen jaren is echter in geleidelijk tempo verlopen. Het aantal toeristen heeft een positieve weerslag op het karakter van de stad, het zorgt voor levendigheid en een dynamisch karakter. Er kan geconcludeerd worden dat het toerisme een positieve weerslag heeft op de faciliteiten en voorzieningen, de fysieke omgeving en het karakter van de stad. De impact van toerisme op sociaal-cultureel gebied is positief.

De natuurlijke impact van toerisme is voornamelijk plaats afhankelijk, maar ook seizoensgebonden. Dit resulteert zich in ophopingen van afval en vervuiling. Tevens is de hoeveelheid afval gerelateerd aan drugstoeristen de laatste jaren toegenomen.

Het belangrijkste effect van toerisme op het gebied van de economie is een stijging in de werkgelegenheid, gegenereerd door extra banen in de horeca. De positieve economische impact is voornamelijk op stadsniveau.

Door het nog steeds stijgende aantal faciliteiten in de stad en het inspelen op een groter (inter)nationaal karakter om bezoekers aan te trekken, kan gesteld worden dat de impact van het toerisme ervoor zorgt dat Nijmegen in de *involvement fase* zit volgens de Tourism Area Life Cycle van Butler (2006).

Deelvraag 3
Hoe kan de huidige perceptie van de lokale bevolking ten aanzien van de impact van stedelijk toerisme worden verklaard?

De sociaal-culturele impact van het toerisme in Nijmegen is overwegend terug te zien in het grote aanbod aan stedelijke voorzieningen, met in bijzonder het horeca- en winkelaanbod. Het grote aanbod aan horecazaken en winkels wordt toegekend aan het toerisme in de stad. Veel specialiteitenzaken hebben hun bestaan te danken aan het toerisme, wat zorgt voor een heterogeen winkelaanbod waar ook de bewoners van profiteren. Het verdwijnen van lokale winkels uit het stadsbeeld zoals een bakker en slager wordt wel betreurd, al is niet met zekerheid te zeggen of dit het gevolg is van meer toeristen en bezoekers in de stad. Er kan geconcludeerd worden dat de lokale bevolking een positieve impact ervaart op sociaal-cultureel gebied. De economische impact van het stedelijk toerisme wordt ook als positief beoordeeld. De lokale inwoners zien het belang van het toerisme voor de werkgelegenheid, bedrijvigheid en inkomsten. Met name in de horecasector wordt het toerisme van belang geacht. Door de komst van toeristen en bezoekers wordt veel werkgelegenheid gecreëerd in deze sector. De mate van vervuiling die veroorzaakt wordt door het toerisme is aanzienlijk volgens de lokale bewoners. Drugstoeristen en toeristen die recreëren in het Kronenburgerpark zijn verantwoordelijk voor extra vervuiling van de stad. Om deze reden staan de bewoners negatief tegen de natuurlijk impact van stedelijk toerisme.

De inwoners van Nijmegen staan neutraal tot positief tegenover het toerisme. De positieve kijk tegenover het toerisme is te verklaren omdat deze bewoners zelf niet woonachtig zijn in het drukke gedeelte, waar het toerisme zich voornamelijk concentreert. De neutrale kijk op het toerisme is te verklaren omdat deze bewoners het huidige niveau van toerisme in Nijmegen voldoende vinden. Voor bewoners is Nijmegen gevoelsmatig een dorp met een links en vrij karakter. Ook in de toekomst moet dit zo blijven. Een toeristisch straatbeeld, zoals in Amsterdam, is niet gewenst. De huidige toeristische druk zorgt ervoor dat sommige bewoners bepaalde gebieden vermijden. Echter is dit vaak tijdgebonden, dit wordt vaker ervaren in het weekend dan op een doordeweekse dag. De bewoners van Nijmegen staan om deze redenen negatief tegenover groei van het toerisme.

De perceptie ten aanzien van toerisme wordt beïnvloed door het soort toeristen dat zich begeeft in de stad. Met name drugstoeristen zorgen voor irritaties bij de lokale bevolking. Vervuiling, opstoppingen in het verkeer en geluidsoverlast zijn met name bronnen van irritaties die toegekend worden aan het toerisme. Bewoners woonachtig aan de Waalkade ervaren overlast van cruiseschepen, dat zich voornamelijk uit in geluidsoverlast.

De tolerantiedrempel en weerstand van de lokale bevolking kan op dit moment volgens Doxey's Irridex Model of Host Irritation gepeild worden tussen *euphoric,* omdat er overwegend positieve gevolgen worden ervaren door het toerisme in de stad en *apathy*, omdat het toerismeniveau volgens de meerderheid niet hoeft te groeien en er enkel kleine irritaties zijn. Om deze reden kan gesteld worden dat er een overwegend positieve kijk op het toerisme is en de invloed die het heeft op de leefbaarheid van de stad. Met name het hoge voorzieningenniveau, in bijzonder het horeca- en winkelaanbod wordt toegeschreven aan het toerisme in de stad. Wanneer de drugstoeristen, de vervuiling en de drukte echter toenemen, kan de positieve kijk op het toerisme in het geding komen.

Deelvraag 4:
Wat is de perceptie van de lokale bevolking ten aanzien van het gemeentelijk beleid omtrent stedelijk toerisme?

Er kan geconcludeerd worden dat de bewoners van Nijmegen niet op de hoogte zijn van het beleid van de gemeente ten aanzien van het aantrekken van toerisme en citymarketing. De belangrijkste reden die hiervoor wordt genoemd is de mate waarin de gemeente haar plannen belicht. Volgens de bewoners is dit kleinschalig en daarnaast ook moeilijk te vinden. Buiten de plaatselijke nieuwsfolders en de krant zijn er weinig kanalen waar gedetailleerde plannen gepresenteerd staan. De bewoners vinden het jammer dat zij slecht op de hoogte zijn van de huidige plannen en zouden het prettig vinden als de gemeente zich inzet voor een betere manier van informatie verschaffen.

De mate waarin de gemeente rekening houdt met de lokale bevolking tijdens het maken van plannen en nemen van beslissingen omtrent toerisme, wordt als negatief beoordeeld door de bewoners. Zij zouden graag willen zien dat de gemeente hen op dezelfde wijze op de hoogte houdt als hoe dat momenteel voor andere evenementen en grote veranderingen wordt gedaan. De bewoners van Nijmegen zijn van mening dat ook de manier van communicatie vanuit de gemeente gewijzigd moet worden. Bewoners moeten momenteel actief op zoek om te achterhalen wat de huidige plannen van de gemeente zijn omtrent het stedelijk toerisme in de stad. De wijze waarop de bewoners op de hoogte gesteld willen worden als er nieuwe plannen zijn gemaakt, is middels een laagdrempelig middel zoals een brief of e-mail. Alle bewoners zijn van mening dat bij een grote koerswijziging in het stedelijk toeristisch beleid, het initiatief om te informeren bij de gemeente ligt. Er kan om deze reden geconcludeerd worden dat de mate waarin de gemeente de bewoners op de hoogte stelt van nieuwe plannen omtrent toerisme, als negatief wordt ervaren.

De mate waarin de gemeente bewoners betrekt in de besluitvorming aangaande het stedelijk toeristisch beleid, wordt onvoldoende beoordeeld volgens de lokale bevolking. Om de bewoners een gevoel van betrokkenheid te geven, is het organiseren van inspraakavonden op frequente basis noodzakelijk. Op deze wijze kan er vanuit de gemeente uitleg gegeven worden waarom een bepaald standpunt aangenomen wordt binnen het stedelijk toeristisch beleid. Op deze wijze kan er meer begrip voor bepaalde ontwikkelingen gecreëerd worden vanuit de lokale bevolking.

De wijze waarop de bewoners de rol van de gemeente omtrent stedelijk toerisme willen zien, is transparantie in combinatie met een goede communicatie. Het is van belang dat iedereen

op een laagdrempelige wijze de huidige en nieuwe plannen kan inzien. Iets wat ten alle tijden in acht genomen dient te worden tijdens de besluitvorming is het behoud van de leefbaarheid. Het presenteren van een langetermijnvisie, waar de lokale bevolking aanmerkingen op kan geven zou een goede oplossing bieden. De bewoners zijn van mening dat het aantal toeristen in de stad niet veel meer hoeft toe te nemen. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door een in hun ogen te kleine draagkracht van de stad. Het behoud van kleinschaligheid en karakter is belangrijk

Door het niet op de hoogte zijn van de huidige plannen, slechte communicatie, weinig betrokkenheid en het niet rekening houden met de bewoners, kan er geconcludeerd worden dat de perceptie ten aanzien van het gemeentelijk beleid omtrent toerisme als negatief beoordeeld wordt door de lokale bevolking.

Centrale onderzoeksvraag
In hoeverre heeft het stedelijk toerisme invloed op de leefbaarheid volgens lokale bewoners en welke rol speelt de gemeente volgens hen hierin?

In dit onderzoek is middels semi- gestructureerde interviews met bewoners uit de Benedenstad (zie tabel 3.1) onderzocht in welke mate het stedelijk toerisme invloed heeft op de leefbaarheid, en welke rol de gemeente hierin speelt.

Uit de resultaten is gebleken dat het stedelijk toerisme een impact heeft op de leefbaarheid. Op sociaal-cultureel gebied zorgt het toerisme voor extra faciliteiten en voorzieningen, een verbetering van de fysieke omgeving en een verrijking van het karakter. Ook op economisch gebied zorgt het toerisme voor meer werkgelegenheid voor de lokale bevolking. Op natuurlijk gebied zorgt het toerisme voor meer afval en vervuiling, dit is plaats- en seizoensgebonden. De sociaal-culturele en economische impact van toerisme resulteert in een verbetering van de leefbaarheid in Nijmegen, de natuurlijk impact in een verslechtering.

Uit de resultaten is tevens gebleken dat het toerisme zich voornamelijk op bepaalde plekken in de stad concentreert. De huidige toeristische druk zorgt ervoor dat de lokale bevolking dit soort plekken vermijdt. Het wordt belangrijk geacht dat het stedelijk toerisme de kleinschaligheid en het karakter van Nijmegen niet aantast. Om deze reden staat de lokale bevolking negatief tegenover groei van het toerisme.

Het soort toeristen dat zich begeeft in de stad heeft invloed op de mate van impact op de leefbaarheid. Met name drugstoeristen hebben een negatieve invloed op de leefbaarheid, deze groep produceert de meeste overlast.

De huidige perceptie van de lokale bevolking laat zien dat de voordelen van het toerisme groter zijn dan de nadelen, maar het toerisme niet meer hoeft te groeien. Om deze reden bevindt de perceptie volgens Doxy's Irridex Model of Host Irritaton (Beeton, 2006) zich tussen *euphoric* en *apathy* en is daarom overwegend positief.

De resultaten hebben tot slot aangewezen dat de lokale bevolking een slechte communicatie en weinig betrokkenheid vanuit de gemeente ervaart, als het om transparantie omtrent

stedelijk toeristisch beleid gaat. De rol van de gemeente - als het gaat om leefbaarheid van de stad in combinatie met toerisme – wordt door de lokale bevolking als negatief ervaren. De huidige impact van het toerisme uit zich voornamelijk in het stijgende aantal faciliteiten en daarmee stijgende aantal bezoekers. Nijmegen bevindt zich om deze reden in de *involvement fase* volgens de Tourism Area Life Cycle van Butler (2006)

Samengevat kan geconcludeerd worden dat het stedelijk toerisme op dit moment een positieve invloed heeft op de leefbaarheid van Nijmegen volgens de lokale bevolking. Met name het hoge voorzieningenniveau, in bijzonder het horeca- en winkelaanbod wordt toegeschreven aan het toerisme in de stad. De rol die de gemeente speelt in het leefbaar houden van de stad in combinatie met stedelijk toerisme, wordt door de lokale bevolking als negatief ervaren.

Hoofdstuk 6. Discussie

6.1 Validiteit en betrouwbaarheid

Voor dit onderzoek is een vragenlijst opgesteld op basis van de objectieve leefbaarheid en de subjectieve leefbaarheid. Hiermee is getracht de ervaren leefbaarheid volgens lokale bewoners te onderzoeken en welke invloed stedelijk toerisme hierop heeft.
Validiteit gaat over de mate waarin de onderzoeksresultaten generaliseerbaar zijn naar de beoogde populatie en in welke mate er sprake is van systematische fouten (Kostel et al., 2021). De validiteit van het onderzoek is beïnvloed door de selectie van respondenten en hun demografische eigenschappen. Via verschillende kanalen is er een oproep gedaan om deel te nemen aan dit onderzoek. Via een oproep op het platform NextDoor hebben zich enkele respondenten aangemeld. Het grootste deel van de respondenten is gevonden middels '*snowball sampling'*, waarbij aan elk gecontacteerd persoon de gegevens gevraagd worden van één of meer andere personen om te interviewen (Emerson, 2015). Een risico van deze techniek is dat er een vooringenomenheid bij de selectie aan respondenten ontstaat en een geringere diversiteit aan meningen. De leeftijdscategorieën 40 tot 50 jaar en 80 jaar of ouder zijn ondervertegenwoordigd in dit onderzoek. Daarnaast zijn er geen mensen geïnterviewd met een andere etniciteit dan Nederlands. Om deze redenen kunnen de resultaten van dit onderzoek niet gegeneraliseerd worden naar de beoogde populatie. Omdat dit onderzoek voornamelijk subjectieve indicatoren betreft en het begrip leefbaarheid abstract is, is geprobeerd de validiteit van dit onderzoek zoveel mogelijk te vergroten door het opstellen van een interviewguide. De interviewguide is opgesteld aan de hand van het theoretische kader en de subjectieve en objectieve dimensies van het begrip leefbaarheid.

Met de term betrouwbaarheid wordt geduid op de herhaaldelijkheid van het onderzoek als geheel en in hoeverre het onderzoek vrij is van toevallige fouten (Van Zwieten & Willems, 2004). Door het inzetten van meerdere databronnen, ook wel triangulatie genoemd, is de betrouwbaarheid van het onderzoek verhoogd. Er is gebruik gemaakt van interviews, observaties en een inhoudsanalyse. Op basis van het theoretisch kader is een interviewguide opgesteld, hierdoor kan het onderzoek herhaald worden en is daarmee de betrouwbaarheid verhoogd. De betrouwbaarheid van de gebruikte databronnen is verhoogd door bronnen te raadplegen waar gebruik gemaakt wordt van objectieve informatie ten aanzien van de leefbaarheid.
Doordat de interviews opgenomen, getranscribeerd en gecodeerd zijn, kon de verzamelde data nauwkeurig geanalyseerd worden. Ook hierdoor is de betrouwbaarheid van dit onderzoek verhoogd. De uitgevoerde observaties betreft geen feitelijke informatie, de opgedane informatie wordt immers beïnvloed door meerdere factoren zoals tijd en plaats. Omdat de data verzameld uit de interviews enkel dient als ondersteuning op het onderzoek, heeft het de resultaten van het onderzoek niet dermate beïnvloedt.

6.2 Aanbevelingen

De toerismesector in Nijmegen groeit. De huidige negatieve impact van het toerisme op de leefbaarheid is nog klein. Om er echter voor te zorgen dat Nijmegen niet hetzelfde overkomt als toeristische hotspots als Venetië en Parijs waar de leefbaarheid onder druk staat, is het van belang om de groeiende toestroom aan toeristen in goede banen te leiden. Om deze reden zijn er een aantal adviezen opgesteld.

Een eerste advies is gericht aan de gemeente Nijmegen en de wijze waarop de Wijkmonitor gemeente Nijmegen wordt opgesteld. Tijdens de interviews zijn meerdere thema's naar voren gekomen die niet of zeer beknopt besproken worden in de wijkmonitor. Een voorbeeld hiervan is sociale thema's, zoals sociale cohesie in de wijk. Maar ook thema's die belangrijk worden geacht voor de leefbaarheid, zoals de groenvoorziening. Daarnaast is er geen dimensie aanwezig die het toerisme in Nijmegen behandeld. Door de wijkmonitor op te stellen met meerdere dimensies en indicatoren, kan beter onderzocht worden wat de aandachtspunten zijn in de wijk en hoe hierop ingespeeld kan worden. Op deze wijze kan er door de gemeente een betere koppeling worden gemaakt tussen de behoeften van de lokale bevolking en het stedelijk beleid.

Een tweede advies is ook gericht aan de gemeente Nijmegen en de verbinding die de gemeente heeft met de bewoners van de stad. Op dit moment is er een grote afstand tussen de gemeente en de lokale bevolking, ondanks de aanwezigheid van de wijkregisseurs. De drempel dient verlaagd te worden. Dit kan gedaan worden door de wijkregisseurs te koppelen aan een persoonlijk nummer, op dit moment is dit namelijk het standaardnummer van de gemeente. Op deze wijze zijn bewoners eerder geneigd om te bellen bij zaken aangaande de leefbaarheid van de wijk. Hierdoor kan beter ingespeeld worden op aandachtspunten met betrekking tot de leefbaarheid.

Een derde advies is tevens gericht aan de gemeente Nijmegen en gaat over het betrokken houden van lokale bewoners omtrent het stedelijk toeristisch beleid. Dit kan het best middels een langetermijnvisie ten aanzien van toerisme. Op deze wijze kan de lokale bevolking inzien wat de plannen zijn en weten zij waar ze voor de lange termijn aan toe zijn. Het is belangrijk dat binnen deze langetermijnvisie doelstellingen geformuleerd worden, waarbij de lokale bevolking en de leefbaarheid in acht wordt genomen. Enkele suggesties voor deze doelstellingen is het bewust worden van de draagkracht van Nijmegen, de gemeente wil graag een groter (inter)nationaal karakter van de stad, Nijmegen is echter een kleine stad en de verdeling tussen toerist en bewoner moet evenwichtig zijn.

Tot slot is het laatste advies om nader onderzoek uit te voeren naar de invloed van stedelijk toerisme op de leefbaarheid van Nijmegen in zijn geheel. De perceptie ten aanzien van toerisme en de leefbaarheid verschilt per wijk. Om de leefbaarheid van de stad in stand te houden is het daarom van belang om dit inzichtelijk te maken voor alle wijken. Bij een grotere toerismesector in Nijmegen is immers heel de stad betrokken, en niet enkel de Benedenstad waar het toerisme zich concentreert.

7. Reflectie

Het verloop van het onderzoeksproces is helaas niet heel soepel verlopen. De grootste oorzaak hiervan is veel persoonlijke omstandigheden gedurende het jaar die nogal zwaar vielen. Dit in combinatie met een intensief bestuursjaar maakte het proces vaak lastig. Tijdens de eerste maanden van de bachelor thesis is de nodige achterstand opgelopen en ben ik ook van onderwerp veranderd. Dit was gelukkig de goede keuze, het huidige onderwerp van mijn onderzoek vond ik namelijk erg interessant om te onderzoeken. Het uitvoeren van een kwalitatieve onderzoeksmethode bleek een zeer tijdrovende, maar ook ontzettend leuke techniek om data te verzamelen. Ik vond het erg leuk om gesprekken te voeren met de respondenten. Om deze reden is ook wanneer mogelijk voor een fysieke afspraak gekozen. Het vinden van de respondenten was echter wel een lastige klus, het duurde dan ook lang voordat alle interviews afgenomen waren. Het uitvoeren van de observaties was ook erg leuk en niet tijdrovend. Doordat ik zelf woonachtig ben aan de rand van het centrum konden deze makkelijk uitgevoerd worden.

Met alle verzamelde data is het goed mogelijk gebleken om antwoorden te geven op de geformuleerde vragen. Bij het afnemen van de laatste interviews bleek dat er saturatie was opgetreden, waardoor het is gelukt een goed beeld te krijgen van de ervaren leefbaarheid van de wijk en de ervaren impact van het stedelijk toerisme. Bij de eerste deelvraag was het echter lastig om veel objectieve informatie te vinden over de gemeten leefbaarheid in Nijmegen. Het aantal bronnen dat hierop ingaat is beperkt.
Toch kunnen niet alle resultaten gegeneraliseerd worden naar de gehele populatie van Nijmegen. Om duidelijker inzicht te krijgen in de ervaren leefbaarheid zal er in het vervolg een grotere en heterogenere populatie ondervraagd moeten worden. Uiteindelijk geven de verkregen resultaten een goed inzicht in de aandachtspunten van de leefbaarheid in de Benedenstad en waar de gemeente op moet letten bij het aantrekken van een grotere toerismesector. Ondanks de nodige bloed zweet en tranen, ben ik tevreden over de verkregen resultaten uit de interviews en het uitgevoerde onderzoek.

Literatuurlijst

AlleCijfers.nl. Geraadpleegd op 3 juli 2022, van https://allecijfers.nl/buurt/benedenstad-nijmegen/

Ap, J. (1992). Residents' perceptions on tourism impacts. *Annals of Tourism Research*, *19*(4), 665–690. https://doi.org/10.1016/0160-7383(92)90060-3

Ashworth, G. J. (1989). Urban tourism: An imbalance in attention. *Progress in tourism, recreation and hospitality management*, *1*, 33-54.

Beckers, L., Boisen, M., Borgers, M., & De Bruin, T. (2020, maart). *Toerisme: Bestemming in balans* (Nr. 1). Visit Arnhem Nijmegen. https://www.toerismevan.nl/wp-content/uploads/2020/03/Toeristisch-toekomstperspectief-regio-Arnhem-Nijmegen.pdf

Beeton, S. (2006). *Community Development Through Tourism* (1ste editie). Land Links.

Butler, R. (2006). *The Tourism Area Life Cycle, Vol. 1: Applications And Modifications (Aspects of Tourism) (Vol. 1, 28)* (1ste editie, Vol. 1). Channel View Publications.

Centraal Bureau voor de Statistiek. (2021, 17 juni). *Kerncijfers wijken en buurten 2021*. StatLine. Geraadpleegd op 8 augustus 2022, van https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/85039NED/table?dl=51797

Centraal Bureau voor de Statistiek. (2022, 23 februari). *Toerisme*. Geraadpleegd op 9 augustus 2022, van https://www.cbs.nl/nl-nl/onze-diensten/methoden/begrippen/toerisme

Chan, D. (2015). *Liveability In Singapore: Social And Behavioural Issues* (1ste editie) [E-book]. World Scientific.

Creswell, J. W., & Poth, C. N. (2017). *Qualitative Inquiry and Research Design: Choosing Among Five Approaches* (4de editie, Vol. 5). SAGE Publications, Inc. https://books.google.nl/books?hl=nl&lr=&id=DLbBDQAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=Creswell+%26+Poth+(2018)&ots=-ht058LPTB&sig=Jd8PqxHRCIARNi4d6Q0C32Yjv5E#v=onepage&q=Creswell%20%26%20Poth%20(2018)&f=false

De witte, D. (2017, 6 juli). *Historische steden zijn geldmachines geworden, die lokale bewoners verjagen*. Business AM. Geraadpleegd op 31 maart 2022, van https://businessam.be/historische-steden-geldmachine-geworden/

Diener, E., & Suh, E. (1997). Measuring quality of life: economic, social and subjective indicators. *Social Indicators Research*, *40*, 186–216.

E. Kostel., B. E. T. M., Baarda, D. B., Bakker, E., Fischer, T., Julsing, M., Erik Jan Kostelijk (docent marketing, onderzoeker; vakgebied: marketing), Van der Velden, T. M. H., Kostelijk, E. J., & Van der Velden, T. M. H. (2021). *Basisboek kwalitatief onderzoek* (5de editie). Noordhoff.

Edwards, D., Griffin, T., & Hayllar, B. (2008). Urban Tourism Research. *Annals of Tourism Research*, *35*(4), 1032–1052. https://doi.org/10.1016/j.annals.2008.09.002

Emerson, R. W. (2015). Convenience Sampling, Random Sampling, and Snowball Sampling: How Does Sampling Affect the Validity of Research? *Journal of Visual Impairment & Blindness*, *109*(2), 164–168. https://doi.org/10.1177/0145482x1510900215

Faulkner, B., & Tideswell, C. (1997). A Framework for Monitoring Community Impacts of Tourism. *Journal of Sustainable Tourism*, *5*(1), 3–28. https://doi.org/10.1080/09669589708667273

Fleming, W. R., & Toepper, L. (1990). Economic Impact Studies: Relating The Positive And Negative Impacts To Tourism Development. *Journal of Travel Research*, *29*(1), 35–42. https://doi.org/10.1177/004728759002900108

Gemeente Nijmegen. (2009, 28 mei). *Nijmegen.nl - Benedenstad*. Nijmegen.nl. Geraadpleegd op 2 juli 2022, van https://web.archive.org/web/20090528134214/http://www2.nijmegen.nl/wonen/Wijken/nijmegen-centrum/Benedenstad/

Gemeente Nijmegen. (2020, 9 maart). *Uitvoeringsagenda citymarketing 2030*. Uitvoeringsagenda citymarketing 2030. Geraadpleegd op 3 juli 2022, van https://Nijmegen.bestuurlijkeinformatie.nl/

Gemeente Nijmegen. (2021, 19 april). *Het Nijmeegs woon- en leefklimaat*. Gemeente Nijmegen - Programma's Wijkontwikkeling. Geraadpleegd op 5 augustus 2022, van https://swm2021-nijmegen.pcportal.nl/p50216/het-nijmeegse-woon-en-leefklimaat

Gemeente Nijmegen. (z.d.). *Economie en toerisme*. Stadsbegroting 2021 gemeente Nijmegen. Geraadpleegd op 30 maart 2022, van https://nijmegen.begroting-2021.nl/p47163/economie-en-toerisme

Gemeente Nijmegen. (z.d.). *Stads- en wijkmonitor - Onderzoek en cijfers - Over de gemeente*. Geraadpleegd op 3 juli 2022, van https://www.nijmegen.nl/over-de-gemeente/onderzoek-en-cijfers/stads-en-wijkmonitor/

Goderie, K., & Manders, A. (2019, januari). *Onderzoeksprogramma O&S 2019* (Nr. 1). Bureau onderzoek en statistiek. https://api1.ibabs.eu/publicdownload.aspx?site=Nijmegen&id=73729b8c-0822-4903-bb13-3d340ae443bb#:~:text=Binnen%20de%20afdeling%20Bestuursondersteuning%20en,stellen%20we%20een%20onderzoeksprogramma%20op.

IJben, H., Hezel, W., Adriaanse, S., & Noordhoek, M. (2020). Een onderzoek naar de invloed van toerisme op leefbaarheid. *HZ Kenniscentrum Kusttoerisme*, *1*(1), 14–22. https://www.kenniscentrumtoerisme.nl/images/5/5b/Definitieve_rapportage_invloed_toerisme_op_leefbaarheid_in_Zeeland.pdf

Jamal, T. B., & Getz, D. (1995). Collaboration theory and community tourism planning. *Annals of Tourism Research*, *22*(1), 186–204. https://doi.org/10.1016/0160-7383(94)00067-3

Karsten, L., & Van Diepen, A. (2009). Van wie is het Amsterdamse Museumplein? Bewoners en toeristen in de stedelijke openbare ruimte. *Ruimte en Maatschappij Blikopener*, *1*(2), 5–24. https://www.researchgate.net/publication/254895938

Koens, K. & Postma, A. (2017). Understanding and Managing Vistor Pressure in Urban Law, C. 2002 Urban Tourism: The visitor economy and the growth of large cities. London: Continuum

Leiper, N. (1990) *Tourism systems: An interdisciplinary perspective.* Palmerston North, New

Lenders, S. (2022, 10 februari). *Wa(a)lhalla van Europees toerisme: Nijmegen achtste 'beste bestemming van Europa'*. Brusselse Nieuwe. Geraadpleegd op 30 maart 2022, van https://brusselsenieuwe.nl/waalhalla-van-europees-toerisme-nijmegen-kansmaker-voor-european-best-destinations-award-2022/

Maas, M. (2019, 5 september). *Beleid in toerismegroei ontbreekt*. Binnenlands bestuur. Geraadpleegd op 6 april 2022, van https://www.binnenlandsbestuur.nl/ruimte-en-milieu/weinig-beleid-toename-toerisme

Maes, J., Sys, C., & Vanelslander, T. (2012, augustus). *Leefbaarheid in steden, veel meer dan één indicator?* (Nr. 1). Steunpunt beleidsrelevant onderzoek. http://www.steunpuntgoederen-personenvervoer.be

Mandemakers, J., Leidelmeijer, K., Burema, F., Halbersma, R., Middeldorp, M., & Veldkamp, J. (2021, december). *Leefbaarometer 3.0 Instrumentontwikkeling* (Nr. 3). Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. https://open.overheid.nl/repository/ronl-c3a3e37d03f0afa9f80d224a0278647389d8a686/1/pdf/rapport-leefbaarometer-30-instrumentontwikkeling.pdf

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. (2022, 14 april). *Leefbaarometer Home*. Leefbarometer.nl. Geraadpleegd op 12 augustus 2022, van https://www.leefbaarometer.nl/home.php

Mutsaers, B. (2017, 11 april). *Objectief toetsen in het beroepsonderwijs*. Metis Onderwijsadvies. Geraadpleegd op 10 augustus 2022, van https://metis-onderwijsadvies.nl/2017/04/11/objectief-toetsen-beroepsonderwijs/#:%7E:text=Een%20objectieve%20meting%20is%20per,we%20het%20domein%20van%20subjectiviteit.

Namazi-Rad, M. R., Perez, P., Berryman, M., & Wickramasuriya, R. (2015). A Semi-Empirical Determination of Perceived Liveability. *Bulletin of Sociological Methodology/Bulletin de Méthodologie Sociologique*, *129*(1), 5–24. https://doi.org/10.1177/0759106315615510

NBTC-NIPO Research 2009 Toeristisch bezoek aan steden 2008, NBTC-NIPO Research, maart 2009

NRIT Media, Centraal Bureau voor de Statistiek, NBTC Holland Marketing, Centre of Expertise Leisure, Tourism & Hospitality. (2016). Trendrapport toerisme, recreatie en vrije tijd 2016. NRIT Media.

Okulicz-Kozaryn, A., & Valente, R. R. (2018). Livability and Subjective Well-Being Across European Cities. *Applied Research in Quality of Life*, *14*(1), 197–220. https://doi.org/10.1007/s11482-017-9587-7

Ozturk, A. B., Ozer, O., & Çaliskan, U. (2015). The relationship between local residents' perceptions of tourism and their happiness: a case of Kusadasi, Turkey. *Tourism Review*, *70*(3), 232–242. https://doi.org/10.1108/tr-09-2014-0053

Ozturk, A., & Van Niekerk, M. (2014, november). *The Tourism Area Life Cycle* [Grafiek]. Volume or value: A policy decision for Turkey's tourism industry.

Page, S., & Connell, J. (2014). *Tourism : A modern synthesis* (Fourth edition. ed.). Andover:

Pizam, A., & Milman, A. (1986). The Social Impacts of Tourism. *Tourism Recreation*

Polkozic. (2016). *Het verschil tussen kwalitatief en kwantitatief onderzoek*. InfoNu. Geraadpleegd op 8 augustus 2022, van https://wetenschap.infonu.nl/onderzoek/166994-het-verschil-tussen-kwalitatief-en-kwantitatief-onderzoek.html

Postma, A., & Schmuecker, D. (2017). Understanding and overcoming negative impacts of tourism in city destinations: conceptual model and strategic framework. *Journal of Tourism Futures*, *3*(2), 144–156. https://doi.org/10.1108/jtf-04-2017-0022

Raad voor de leefomgeving en infrastructuur. (2019, 30 oktober). *Groei toerisme vereist een ander beleid*. Geraadpleegd op 6 april 2022, van https://www.rli.nl/pers/2019/groei-toerisme-vereist-een-ander-beleid

Regionaal Archief Nijmegen. (z.d.). *Studiezaal Nijmegen - 927 Buurtcomité Benedenstad 1972 - 1985*. Studiezaal Nijmegen. Geraadpleegd op 2 juli 2022, van https://studiezaal.nijmegen.nl/detail.php?id=2126487306

Research, *11*(1), 29–33. https://doi.org/10.1080/02508281.1986.11014414
Schuckert, M., Möller, C., & Weiermair, K. (2007). Alpine destination life cycles: Challenges and implications. *Trends and Issues in Global Tourism 2007*, 121–136. https://doi.org/10.1007/978-3-540-70905-3_10

Shoval, N. (2018). Urban planning and tourism in European cities. *Tourism Geographies*, *20*(3), 371–376. https://doi.org/10.1080/14616688.2018.1457078

Van Meteren, H. (2021, 5 december). *Welkom in Nijmegen - De Benedenstad van Nijmegen, opkomst, verval, wederopbouw*. WelkominNijmegen.nl. Geraadpleegd op 2 juli 2022, van

https://www.welkominnijmegen.nl/pages/geschiedenis/downtown-nijmegen-de-benedenstad.php

Van Zwieten, M., & Willems, D. (2004). Waardering van kwalitatief onderzoek. *Huisarts en Wetenschap*, *47*(13), 38–43. https://doi.org/10.1007/bf03083653

Veenhoven, R. (2000). Leefbaarheid: Betekenissen en meetmethoden. Rotterdam: Erasmus Universiteit.

Visit Arnhem Nijmegen. (2020, 16 november). *Forse stijging buitenlandse toeristen in Gelderland*. Geraadpleegd op 2 juli 2022, van https://www.toerismevan.nl/visitarnhemnijmegen/nieuws/forse-stijging-buitenlandse-toeristen-in-gelderland/

Williams, S.W. (2009), Tourism Geography: A new Synthesis, 2nd ed., New York: Routledge.

Yu, C. P. S., Charles Chancellor, H., & Tian Cole, S. (2011). Examining the Effects of Tourism Impacts on Resident Quality of Life : Evidence from Rural Midwestern Communities in USA. *International Journal of Tourism Sciences*, *11*(2), 161–186. https://doi.org/10.1080/15980634.2011.11434643

Bijlagen

I. Codeboek…….. 64
II. Interviewguide…….. 67
III. Operationalisatieschema leefbaarheid…… …… 71
IV. Operationalisatieschema stedelijk toerisme……..... 74
V. Observatieschema…….. 76

I. Codeboek

Code Groep	Codes	Aantal Quotes
Demografische aspecten	Hoelang woonachtig	10
	Huidige beroep	10
	Leeftijd	7
	Opleiding	6
	Woonsituatie	7
Economische impact toerisme	Houding tegenover economische groei	22
	Houding tegenover groter internationaal karakter	25
	Mening prijsniveau Nijmegen	3
Impact stedelijk toerisme op leefbaarheid	Leefbaarheid i.c.m. toerisme	20
	Overlast toerisme	10
Mening over…	Daklozen	10
	Lange Hezel fietsvrij	6
	Mening drugsgebruik op straat	4
	Mening over het eiland	7
	Mening tippelzone	6
	Vierdaagse	2
Natuurlijke impact toerisme	Aantrekkelijk i.c.m. toerisme	6
	Karakter Nijmegen	18
	Vervuiling	12
Objectieve leefbaarheid	Aanbod culturele voorzieningen	13
	Aanbod dagrecreatie	16
	Aanbod horeca en winkels	34

	Aanbod stedelijke voorzieningen	33
	Aanbod verslechterd of verbeterd	8
	Drukte	14
	Groenvoorziening	17
	Infrastructuur	9
	Nijmegen vroeger	2
	Ontwikkeling leefbaarheid	11
	Overlast	27
	Veiligheid	13
	Vervuiling	12
Perceptie tegenover gemeente	In hoeverre gehoord worden	9
	Ingrijpen gemeente	18
	Snelheid ingrijpen gemeente	10
Beleid	Hoe beleid willen zien	11
	Hoe op de hoogte worden gehouden	23
	In hoeverre betrokken bij beslissingen	9
	In hoeverre gehoord worden	9
	In hoeverre rekening houden met bewoners	13
	Initiatieven stimuleren	13
	Op de hoogte zijn van beleid	15
Perceptie tegenover stedelijk toerisme	Houding tegenover groter internationaal karakter	25
	Leefbaarheid i.c.m. toerisme	20

	Omgeving te veel ingericht voor bezoekers	13
	Perceptie tegenover toerisme	33
Sociaal-culturele impact toerisme	Extra faciliteiten door toerisme	14
	Binding met de stad	11
	Thuis voelen in stad	12
Subjectieve leefbaarheid	Aantrekkelijkheid leefomgeving	12
	Aantrekkelijkheid Nijmegen	21
	Belangrijkste aspect leefomgeving	10
	Mening leefbaarheid	8
	Negatieve aspecten Nijmegen	4
	Tevredenheid leefomgeving	23
	Wensen en behoeften leefomgeving	7

II. Interviewguide – Inwoners Benedenstad

Belangen m.b.t. leefbaarheid en stedelijk toeristisch beleid

Onderwerp	**Dimensies**	**Indicatoren**	**Inerviewvragen**
Karaktereigenschappen bewoners	Demografisch	- Leeftijd - Opleiding	- Kunt u iets vertellen over uzelf? Wat is uw leeftijd en welke opleiding heeft u genoten?
	Sociaal	- Beroep - Woonsituatie - Hoelang woonachtig - Houding tegenover economische groei	- Wat is uw huidige beroep? - Hoe is uw woonsituatie? - Hoelang woont u al in Nijmegen? - Waarom bent u in Nijmegen gaan wonen? Wat is uw persoonlijke binding met de stad? - Hoe kijkt u aan tegen verdere economische groei van Nijmegen?
Overgangsvraag			*Wat maakt Nijmegen voor u aantrekkelijk om er te wonen? Hoe tevreden bent u over de leefomgeving? (Leg uit wat leefomgeving is)*
Stedelijke leefbaarheid	Subjectieve leefbaarheid	- Tevreden met wijk/dorp als woonplaats - Oordeel over kwaliteit van voorzieningen - Oordeel over kwaliteit leefomgeving	- Wat is uw mening over de leefbaarheid van uw leefomgeving op dit moment? (Leg uit wat leefbaarheid is) - Aan welk aspect van leefbaarheid hecht u de meeste waarde? - In hoeverre voldoet het leven in Nijmegen aan uw wensen en behoeften wat betreft de leefomgeving, had u graag iets anders willen zien? - Ziet u uw wijk als een aantrekkelijke leefomgeving en waarom is dat?
	Objectieve leefbaarheid	- Stedelijke voorzieningen (openbaar vervoer, parkeergelegenheden) - Horeca en winkels - Culturele voorzieningen - Dagrecreatie (wandelen, fietsen, ontspannen) -Veiligheid	- Wat vindt u van het aanbod qua… en hoe was dit vroeger? - Is de situatie (ten aanzien van deze indicator) verslechterd of verbeterd en waardoor komt dat? - Stel het aanbod van … wordt minder/meer, zou dit de tevredenheid over de omgeving veranderen?

		- Infrastructuur - Groenvoorziening - Drukte	-In hoeverre ervaart u overlast in uw buurt? Kunt u voorbeelden noemen? (bezoekers, geluid, verkeer) - Voelt u zich veilig in uw buurt? - Hoe ervaart u de infrastructuur in uw wijk? Zou u veranderingen willen zien? (Refereer naar extra bezoekers = meer files en drukte op de weg) - Wat vindt u van de groenvoorziening in de wijk? - Hoe ervaart u de drukte in uw wijk? (refereer ook naar Vierdaagse) Heeft dit invloed op de tevredenheid over uw leefomgeving?
/Extra			- Hoe heeft de leefbaarheid zich de afgelopen jaren ontwikkeld? Waaraan merkt u dat? - In hoeverre vindt u dat de leefbaarheid verbeterd moet worden?
Overgangsvraag			In hoeverre denkt u dat de leefbaarheid van uw wijk bepaald wordt door het aantal bezoekers/toeristen?
Stedelijk toerisme	Lokale bevolking bestemming	-Perceptie tegenover toerisme	- Hoe zou u uw beleving tegenover de bezoekers/toeristen beschrijven (positief/negatief/neutraal) - Waar hangt dit vanaf? - Voelt u zich thuis in uw eigen stad? Is dit door de jaren heen veranderd? - Ervaart u overlast van bezoekers/toeristen? Waardoor komt dat? - Vindt u dat de omgeving van uw wijk te veel is ingericht voor toeristen?
	Toerisme impact	-Economische impact	- Beïnvloedt het toerisme voor u de inkomsten of de werkgelegenheid? - Wat is uw mening over het prijsniveau van goederen en diensten in Nijmegen? En de woningprijzen? Was dit vroeger anders?
	Toerisme impact	Sociaal-culturele impact	- Wat is uw mening over de snelheid waarmee het toerisme zich ontwikkeld heeft de afgelopen jaren? - Vindt u dat het toerisme voor extra faciliteiten voor u als bewoner heeft gezorgd? - Heeft het toerisme impact gehad op de lokale cultuur? Op wat voor manier?

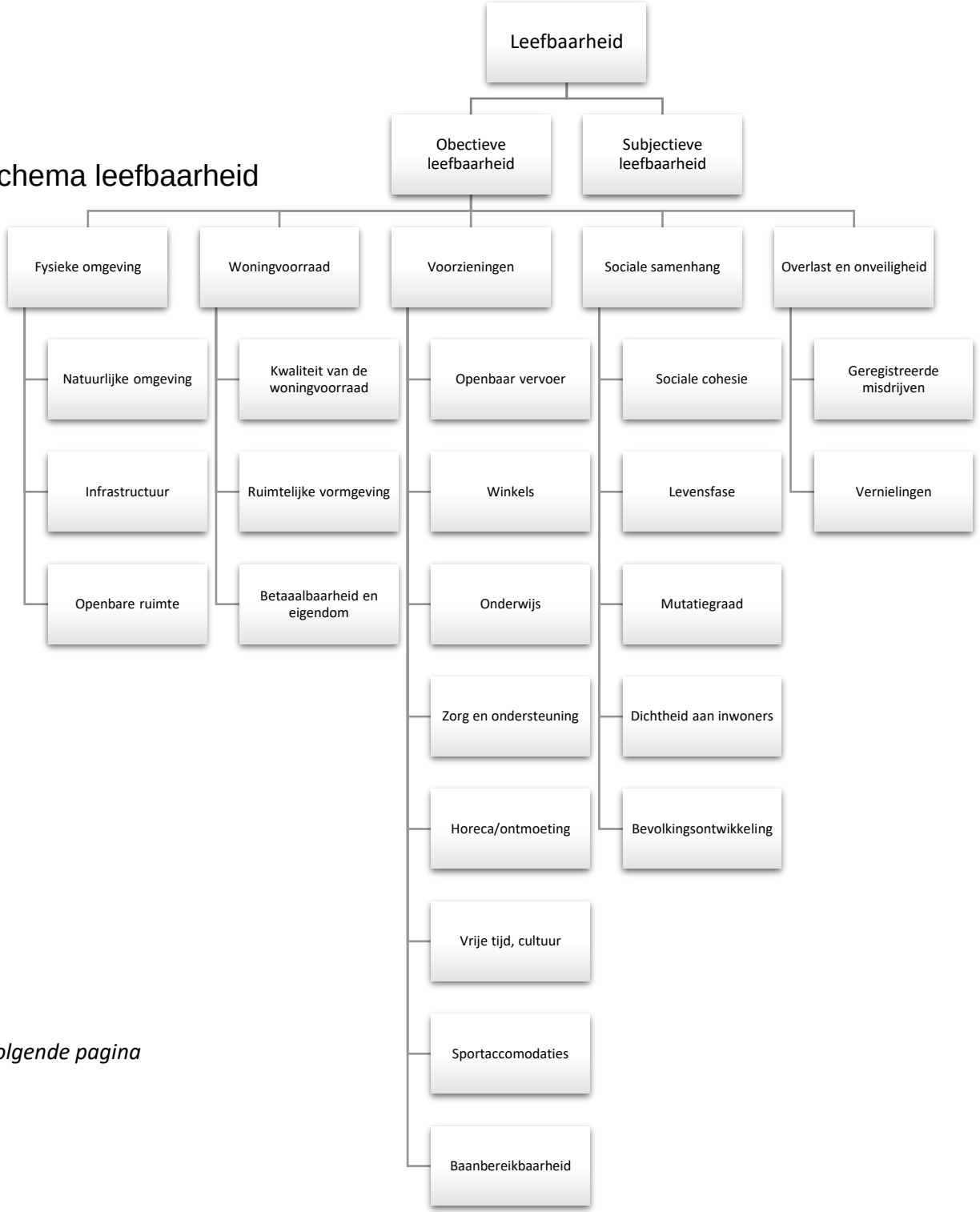
			- Heeft het type toerist voor jou invloed op de toeristische impact?
	Toerisme impact	Natuurlijk	- - Is het karakter van de stad aangestast door het toerisme? - Heeft het toerisme impact op de netheid van de stad?
Impact van stedelijk toerisme op leefbaarheid			- Heeft de komst van extra faciliteiten invloed op de leefbaarheid volgens u? - Vindt u de stad, sinds de komst van steeds meer bezoekers, aantrekkelijker geworden? - Zijn er volgens u negatieve aspecten aan het leven in Nijmegen die worden veroorzaakt door het toerisme en positieve aspecten? - Gemeente Nijmegen wilt inspelen op een groter internationaal karakter. Hoe staat u tegenover verdere groei en ontwikkeling van het toerisme?
Beleid			- Bent u op de hoogte van het beleid ten aanzien van toerisme in de stad? (Geef aan dat er ingespeeld zal worden op het aantrekken van meer toeristen (op een duurzame manier)). Wat vindt u hiervan? - In hoeverre vindt u dat er rekening gehouden wordt met u als bewoner? - In hoeverre wordt u betrokken bij beslissingen betreft toerisme (Doorvragen hoe deze persoon dit graag zou zien) - In hoeverre wordt er door de gemeente geluisterd naar u als bewoner? - In hoeverre worden initiatieven vanuit de bewoners gestimuleerd door de gemeente? - Hoe zou u als bewoner de beleidsvorming voor stedelijk toerisme willen zien? (Wat kan de gemeente anders/beter doen)
			Bedankt voor uw tijd en deelname.

Weet u nog iemand anders uit de buurt die mij zou kunnen helpen?

Leefbaarheid gaat over de mate waarin een buurt, wijk, dorp of ander gebied aantrekkelijk en/of geschikt is om te wonen of werken. Het begrip kent vele omschrijvingen en is dan ook een containerbegrip.

De **leefomgeving** waarin **we** wonen, werken en leven heeft invloed op onze gezondheid. Een gezonde **leefomgeving** is een **leefomgeving** die bewoners als prettig ervaren, waar gezonde keuzes gemakkelijk en logisch zijn, en waar negatieve invloed op gezondheid zo klein mogelijk is.

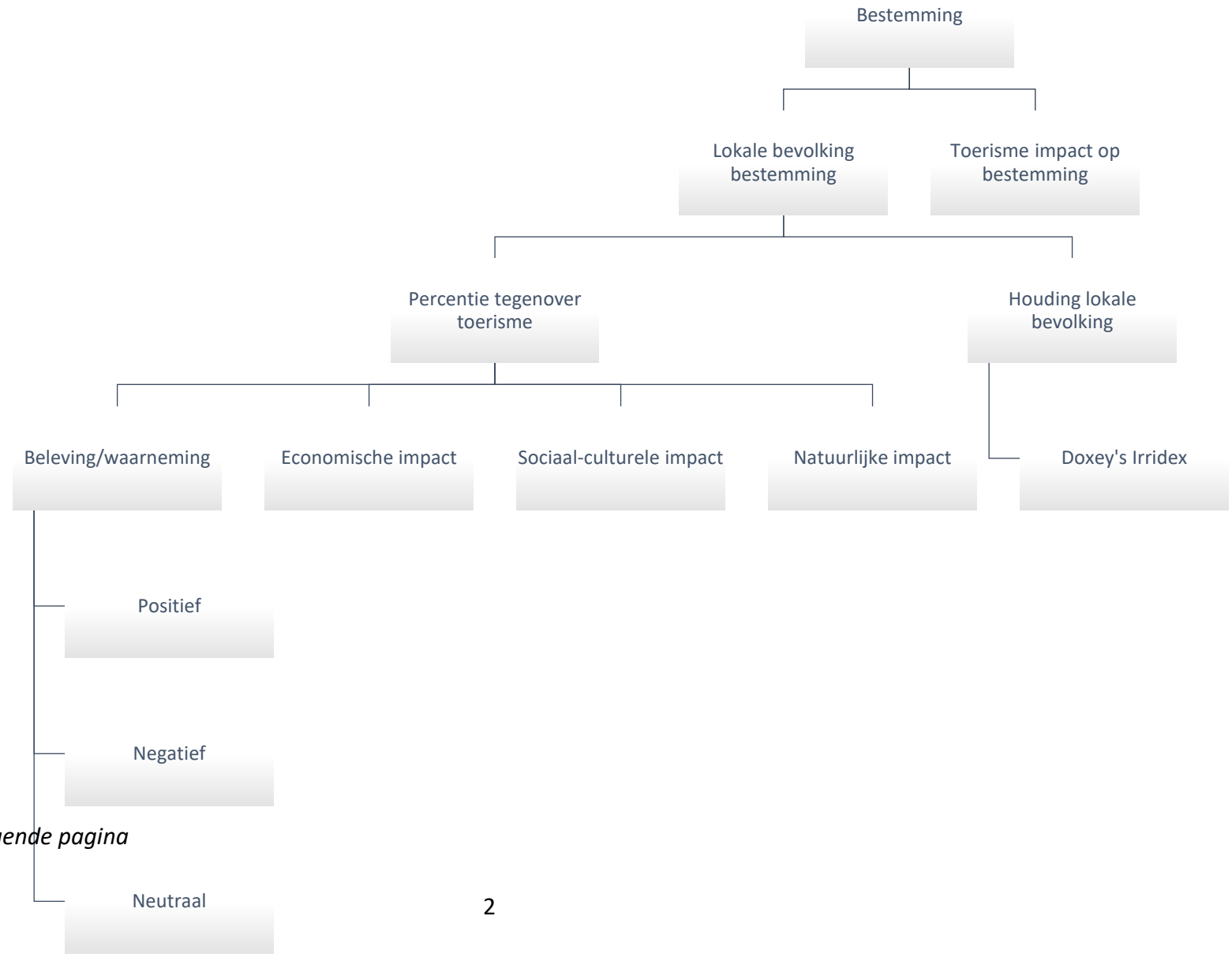
III. Operationalisatieschema leefbaarheid



Subjectieve leefbaarheid op volgende pagina


Leefbaarheid
Subjectieve leefbaarheid
Oordeel over kwaliteit van voorzieningen
Tevreden met wijk/dorp als woonplaats
Oordeel over kwaliteit van woonomgeving

IV. Operationalisatieschema stedelijk toerisme



Toerisme impact op volgende pagina


Toerisme impact
Economisch
Sociaal cultureel
Natuurlijk
Inkomsten
Werkgelegenheid
Inflatie
Culturele uitwisseling
Tolerantie
Verandering lokale waarde en identiteit
Conflicten
Verlies van cultuur
(lucht)vervuiling
Overcrowding en verkeersontstoppingen
Fysieke schade
Verlies van karakter
Verlies natuurlijk habitat

V. Observatieschema. Datum 08-06-2022 Locatie: Lange Hezelstraat Tijdstip 10:00

Onderwerpen	Dimensies	Notities
Voorzieningen	Culturele voorzieningen	
	Hotels	
	(Dag)recreatie	
	Restaurants/Cafés	
	Stedelijke voorzieningen	
	Groenvoorzieningen	
Drukte in de stad	Verkeersopstoppingen	
	Vrachtvervoer (leveranciers)	
Overlast	Lawaai	
	Verkeer	
	Afval	
Fysieke impact stedelijk toerisme	Voorzieningen gericht op toerisme	
	Faciliteiten voor toeristen	
	Fysieke verandering bestemming ingericht op toerisme	
Opmerkingen/overig		