Vraag 1

Nijmegen maakt regelmatig om de paar jaar een stadsmonitor waar wijken breed in worden uitgemeten hoe hun sociale profiel is en de staat van beleving.

Ik heb hier grote problemen mee omdat deze monitor vaak door derden worden gelezen en gehanteerd om een bepaalde conclusie te trekken. Zie het artikel in de Gelderlander deze zomer waarin Zwanenveld Zwijnenveld werd genoemd en vergeleken werd met de Doddendaal. Zwanenveld zou politiek gezien onrein zijn want de meeste stemmen niet links zijn maar te veel op PVV en op Forum stemmen. Doddendaal was daarbij perfect, want daar stemt met op Groen links. Ook is hier de monitordoor de journalist erbij genomen. En dit gebeurt al jaren zo en iedere keer komt die **stigmatiserende monitor** conclusie weer naar voren

In deze monitor worden de wijken Zwanenveld, Tolhuis en Meijhorst zeer negatief beoordeeld.

Neem nou een wijk Als Zwanenveld. Deze wordt als het ware a sociaal ingedeeld vanwege toestanden uit het verleden in een bepaald woongebied. Zwanenveld beslaat een oppervlakte van ca 5 KM2 en is voor mensen die er niets te maken hebben praktisch onbereikbaar. Dit komt door het type van bebouwing en de waterpartijen daartussendoor. Zwanenveld heeft dus verschillende sub wijkjes die bestaan uit sociale woningen, huurhuizen, dure huurhuizen en een gedeelte uit eigen woningen. In deze wijken zijn mensen echt actief bezig, om hun buurt levendig en up to date te houden. En de meeste wijkjes kunnen zich meten met wijken als de Weezenhof en met andere delen van de stad.

De Stads Monitor heeft een stigmatiserend uitstraling naar de buitenwacht toe en dat geeft zeer negatieve effecten op de mensen die al jaren proberen er echt iets van te maken. Je kunt geen buurten generaliseren met zaken die op afstand zich wel eens voor kunnen doen. Het heeft impact op de waardes van woongenot, waarde van de hozen, keuzes die potentiele kopers maken op basis van die gegevens en het is een slag in het gezicht voor die mensen die moeite doen om hun woonomgeving aantrekkelijk te houden. Die door publicaties en oriëntatie gebruik iedere keer weer worden teruggeduwd i een verouderde situatie. Het is natuurlijk ook een aandeel van de gemeente geweest om hier veel sociale gezinnen met achterstanden en buitenlanders met andere culturen te laten vestigen. Die mensen veroorzaakte toentertijd wel voor problemen die nu praktisch niet meer voorkomen.

Vraag 2.

Dukenburg heeft ca 22000 bewoners met heel veel ouderen. Dit stadsdeel is een slaapstad, want er is werkelijk niets te doen. Nu en dan wat in het wijkcentrum en er was een jaarlijks evenement in de meijhorst. Dit is nu ook een stille dood gestorven door uitlatingen van de wethouder om geen subsidie meer te verstrekken maar om dit bedrag anders te gaan verdelen. Wij Dukenburgers zien dit als iets toezeggen maar niets gaan uitvoeren, hooguit beperkt. Het is zeer moeilijk om activiteiten georganiseerd te krijgen op basis van goedwillende vrijwilligers. Stimulatie en hulp ontbreekt vaak en de weg hiervoor is vaak onbekend. Dukenburg heeft geen horeca. Leuke pleintjes met terrassen, ijssalon, bistro’s. Bioscoop, evenementen etc. Het is gewoon een dooie boel en dat geld ook voor de jeugd. De keuze van twee supermarkten op een locatie waar meer uit te halen valt is voor veel Dukenburgers een vreemde keuze, terwijl het pleintje en omgeving Malvert een prachtige locatie kan zijn met een goede supermarkt. Helaas wil de gemeente dit laten verdwijnen.

Kortom wij willen ook wel zoiets wat mogelijk is, en in de Doddendaal is gecreëerd. Wij willen belangstelling van de gemeente hiervoor. Krik de boel eens op, maak het moderner en zorg voor wat meer leven in de brouwerij.

Vraag 3.

Bloemen, vogeltjes en de bijtjes daar is een groot gebrek aan. We zien ze bijna niet meer in de omgeving. Ze zijn er nog wel maar niet meer in de aantallen zoals vroeger. En dat in een groene omgeving waar Dukenburg bekend om staat. Het moet toch gezond zijn want er heeft zich een bever kolonie genesteld in een van de vijvers in Zwanenveld. Onlangs is er door de wethouder in de raad geopperd om een rotonde te laten sponseren door een tuincentrum met geringe reclame. Dat vinden we een heel goed idee en het Steve Biko plein is een prachtige locatie. Het is de entree van Dukenburg en maskeert dan tevens de lelijke verroeste vangrails van de Dukenburger brug. De middenbermen van de beide grote hoofdstraten in Dukenburg zou met wilde zomerbloemen en zaad bloemen bezaaid kunnen worden. Voordeel is dat dit aantrekkelijk is voor bijen en insecten, kleurig geheel, netjes en vriendelijker gezicht en dat het lelijke maaigras dat soms een meter hoog staat vervangt. Het hoge maaigras en de verloederde aanblik is een doorn in het oog van iedere Dukenburger. Verder weten we dat de aannemer die dit jaarlijks maait, dit hooi niet kan slijten aan boeren voor veevoer omdat men twijfels heeft over de gezondheid van het hooi en vrijwaring van ongewenste elementen. Het gaat dan als biobrandstof weg en genereerd dus geld.

Vraag 4.

In Dukenburg maar ook daarbuiten wonen veel mensen van andere culturen en gebruiken. Ook van deze mensen, willen de meeste best wel integreren en meedoen. Als ik zie wat een armetierig gedoe het op maandag morgen is in de stad met al die marktkramen die eigenlijk allemaal in de weg staan, dan denk ik dat dit beter kan. Een permanente oplossing. Een overdekte Markthal is een uitstekende oplossing en die hooft niet in de binnenstad met hun beperkte parkeermogelijkheden. Een oude fabriekshal met parkeergelegenheid is al voldoend als dar de benodigde faciliteiten zijn aangebracht. De oude papierfabriek aan de ambachtsweg was al een perfecte locatie geweest. Door dit zo in te richten als een dagelijkse permanente markthal voor groenten, fruit, vlees, vis en kleding kan men veel mensen ernaartoe krijgen en zo de binnenstad ontlasten. Veel marktmensen zullen hier wel oren naar hebben. Jammer dat er in Dukenburg niet zo’n locatie is want dat bracht wat meer leven in de brouwerij. Het past naadloos aan bij de cultuur van onze nieuwe Nederlanders en geeft ook nog een kleurrijk en toeristisch effect.

Vraag 5.

Dit is een oud zeer gevoelig onderwerp voor zwanenvelders. Namelijk het parkeerbeleid. Het beleid van de gemeente is zo ingericht dat het gelijk staat met het beleid in de binnenstad. Bovendien moet het geld opbrengen als bron van inkomsten van de gemeentelijke schatkist. Wij Zwanenvelders vinden dat onredelijk. Want als je bv het parkeer gebied L bekijkt dan zie je wel veel opvallende verschillen.

De betaalzuilen worden op een na bijna nooit gebruikt en kosten volgens ons veel geld aan investering en onderhoud. Deze zuilen kunnen op andere plaatsen veel meer parkeergeld genereren dan hier in gebied L. Hoe komt dat nu. Nou het winkelcentrum heeft nu een tweetal gratis uren en dat is voldoende voor kopers om te parkeren. Meer hebben ze niet nodig want er zijn niet veel fatsoenlijke winkels meer in het centrum. Als je het gebied verder bekijkt dan zie je dat alle huurhuizen in de parkeer omgeving meer dan voldoend plaats heeft op een eigen oprit met carport of open gedeelte, voor een, twee of drie auto’s. En dan praat ik al over ca 60 procent van dit gebied.

Het stukje plan Teersdijk met eigen woningen heeft ook voor 60 -procent eigen parkeerruimte.

De pijn zit hem bij enkele huizen die die mogelijkheid niet hebben en verplicht zijn om een dure vergunning en de meeste zelfs nog een tweede vergunning aan te schaffen. Dit voor een dure prijs. Vaal een heel dure prijs voor iets dat eigenlijk niet kan. Halvering hiervan van de eerste vergunning zou al helpen. Verder wil ik het niet hebben voor het asociale stelsel dat de bewoners zelf hun bezoek verplicht digitaal aanmelden en dit moeten terugvragen aan hun bezoekers. Dit allemaal om een digitaal systeem dat geld moet generen voor de gemeente in stand te houden. De gebieden buiten deze zone hebben veel overlast hierdoor omdat de bewoners daar hun voertuig parkeren en de plaatsen van anderen innemen. Een fatsoenlijk discussie zou op zijn plaats zijn en een beetje tegemoetkoming voor die paar mensen die niet anders kunnen dan een verplichte vergunning aan te vragen in een gewone woonwijk. Verder is dit parkeer gebied een belemmering voor de verkoop van huizen omdat dit als onredelijke waarde ook aan de lage kant blijft. Huizen zijn moeilijker verkoopbaar en brengen zodoende ook een lager WOZ voor de gemeente op.

Vraag 6.

Electrisch rijden wordt sterk gepromoot maar er zijn wel veel barrières. Opladen bv. Hoe moet dat dan als er in de wijk geen oplaadpunten zijn. Als je in een flat woont of alleen een trottoir voor je deur hebt waar je niet voor kunt parkeren. Ik stel voor om in de straten van Dukenburg een centrale parkeerplaats te reserveren met een laadpaal. Desnoods met betaalmogelijkheid. Deze paal kan ontworpen worden op basis van straatkunst en een kleurig artistiek geheel zijn in de straat. Als men er tevens voor zorgt dat in deze paal een ruimte komt om een buurt AED in op te bergen met pinslot dan ben je als gemeente goed bezig en beteken je wat voor de buurt Een geringe vergoeding hiervoor van de gemeentelijk belasting heb ik hier graag voor over.

Vraag 7

Ik erger me rot aan al die lui die zittend-liggend-enz aan het bedelen zijn in onze mooie stad pak dat maar aan

Vraag 8

Het zou prettig zijn als de verkeersdoorstroming in de stad verbeterd wordt. Nu springt het ene licht op groen en moet je 100 meter verder stoppen omdat het licht op rood springt.

Vraag 9

De wegen in nijmegen doe daar maar eens wat aan voorbeeld hatertseweg bij tango rij je je hele wielen naar zijn moer zo diep liggen daar de putten en gaten in de weg

Vraag 10

Nijmegen heeft stedenbanden met gaten over de hele wereld, maar niet één met een stad vlak over de grens en dat terwijl Duitsers de grootste groep allochtonen in de stad Nijmegen zijn en Nederlanders dat in Kleve zijn. Misschien is het een idee dat eens in te brengen. Waarom heeft Nijmegen geen stedenband met de stad die het dichtste bij ons is over de grens of de stad die het thuis was van dezelfde keizer als Nijmegen, Aachen? En als we dan toch ook nog wat aan stadspromotie doen. Er is al jaren een nieuw Hanzeverbond waarvan veel middeleeuwse hanzesteden lid zijn, maar waar is Nijmegen?

Vraag 11

Nijmegen en haar Duitse zusterstad Kleve liggen nog geen 25 km uit elkaar. De kortste route tussen Nijmegen en Kleve is de oude spoorlijn die er al ligt sinds 8 oktober 1865 en die sinds zo'n jaar of 27 niet meer gebruikt wordt, behalve sinds een jaar of 10 door raillorries. Het was de 1e railaansluiting van Nijmegen op een spoorwegnet überhaupt (mooi en toepasselijk Germanisme trouwens). Een treinritje van zeg 20 minuten om 25 kilometers te overbruggen. Er zijn legio argumenten die pleiten vóór reactivering, maar de belangrijkste is voor de IVR (samenwerkingsverband [DGB NRW](https://www.facebook.com/dgbnrw/?__xts__%5B0%5D=68.ARCK5wbQS0EZPoS-HqyYidHw4mUEw2n3AkGLuLdTE8NOb4BYlrJRK0Grll--ndMHfUhN9g_Md2Nr-mTL-ZUdAhArrg9WOqT201c9TuuIn9nxU8GZv7anj_RJwtujzZB1dzYDkOsdGqxJHg3T0xPrpA-YNlTC1-yAaB9vKuhICbBUqkxjy7TNt5SQdA0ozPPtBUVE3qgKBUOSkw2l&__xts__%5B1%5D=68.ARAhVxv1xwlK1XM1ENAr5-cYmf-BUk0d7YwcSOhjnKfkiwzPO6_pPRMWUWAJTkUj-rtpb_kYmRr8I5MEAXl90eIufrUhrLcAiJQwjgj1Jfhi6LZ-5Fw1WdJGIWkbS62RUMFZ0jH7u-WdayZBbmii--UNL1VzT0wOTPbZLQ_Rx7wlq0rEtd0DFm8kaqcIqP1xKYC7cXJ-AgiceNfO&__tn__=K-R&eid=ARDwlQAl5JQzNynfkl2sHXn2BtlAxDHx4R-ivZPKKLl7JxXrZS0PMplPtYSelMSNj_WuULDSQSliVgA3&fref=mentions) [FNV Vakbond](https://www.facebook.com/FNVonline/?__xts__%5B0%5D=68.ARCK5wbQS0EZPoS-HqyYidHw4mUEw2n3AkGLuLdTE8NOb4BYlrJRK0Grll--ndMHfUhN9g_Md2Nr-mTL-ZUdAhArrg9WOqT201c9TuuIn9nxU8GZv7anj_RJwtujzZB1dzYDkOsdGqxJHg3T0xPrpA-YNlTC1-yAaB9vKuhICbBUqkxjy7TNt5SQdA0ozPPtBUVE3qgKBUOSkw2l&__xts__%5B1%5D=68.ARAhVxv1xwlK1XM1ENAr5-cYmf-BUk0d7YwcSOhjnKfkiwzPO6_pPRMWUWAJTkUj-rtpb_kYmRr8I5MEAXl90eIufrUhrLcAiJQwjgj1Jfhi6LZ-5Fw1WdJGIWkbS62RUMFZ0jH7u-WdayZBbmii--UNL1VzT0wOTPbZLQ_Rx7wlq0rEtd0DFm8kaqcIqP1xKYC7cXJ-AgiceNfO&__tn__=K-R&eid=ARDIuwDvhX-HXJmkpwlenzaS5U_jgAZ_A8wAo1XWFCorLt7HlIoE4x--8n-ti9Rg_CzdDVaJ3QPt_nNQ&fref=mentions) en [CNV Vakbond](https://www.facebook.com/vakbond/?__xts__%5B0%5D=68.ARCK5wbQS0EZPoS-HqyYidHw4mUEw2n3AkGLuLdTE8NOb4BYlrJRK0Grll--ndMHfUhN9g_Md2Nr-mTL-ZUdAhArrg9WOqT201c9TuuIn9nxU8GZv7anj_RJwtujzZB1dzYDkOsdGqxJHg3T0xPrpA-YNlTC1-yAaB9vKuhICbBUqkxjy7TNt5SQdA0ozPPtBUVE3qgKBUOSkw2l&__xts__%5B1%5D=68.ARAhVxv1xwlK1XM1ENAr5-cYmf-BUk0d7YwcSOhjnKfkiwzPO6_pPRMWUWAJTkUj-rtpb_kYmRr8I5MEAXl90eIufrUhrLcAiJQwjgj1Jfhi6LZ-5Fw1WdJGIWkbS62RUMFZ0jH7u-WdayZBbmii--UNL1VzT0wOTPbZLQ_Rx7wlq0rEtd0DFm8kaqcIqP1xKYC7cXJ-AgiceNfO&__tn__=K-R&eid=ARCqN27ncJqQsSSOstbmmt79qT7G0L6SvtCMnpTwOliBhJRhAxFzNg9Z17Z1LR9B2sQ7malOSOSSODyB&fref=mentions)) de arbeidsmarkt. Trek een circel van 30 km om Nijmegen en een derde van die cirkel ligt in Duitsland. En waar de consument de andere kant van de grens allang ontdekt heeft is de andere kant voor de lokale en regionale politiek kennelijk nog één grote witte vlek. Opvallend dat behalve de PvdA/SPD er maar weinig constructieve grensoverschrijdende overlegclubs zijn binnen zusterpartijen aan beide kanten van de grens. Nu bemiddelt de gemeentelijke overheid werkzoekenden naar een baan over de grens waarvan vervolgens de provinciale overheid bot gezegd zegt, 'U zoekt maar uit hoe u er komt'. Het behoeft geen uitleg dat een doorsnee bijstandsgerechtigde geen auto heeft en die zeker niet voor een 1e baan kan betalen en áls hij die auto wél heeft dan loopt hij tegen niet op elkaar aansluitende wegeninfrastructuur aan. De bizarre voorbeelden zijn legio, een grensovergang in Wyler die levensgevaarlijk en veel te druk is voor deze kleine overgang, een drempel op de grens bij Groesbeek, een kruipdoor-sluipdoor grensovergang die hartstikke druk is, maar waar je de boom om tegenaan te rijden bij wijze van spreken maar hoeft uit te zoeken in Groesbeek en een weg die in een weiland eindigt achter Kraneburg. Het is tijd dat onze lokale en regionale politiek de andere kant van de grens eens serieus neemt. Voorbeelden van hoe het ook kan vindt je overal langs de grens, maar in het bijzonder in Dinxperlo.

Een spoor van Nijmegen naar Kleve naar Düsseldorf zou van Groesbeek een openbaar vervoersknooppunt kunnen maken, het kan Nijmegen haar verkeersinfarct helpen oplossen omdat een deel van de studenten niet via het Centraal Station naar de universiteit gaat, maar vanuit Duitsland vóór de deur van de universiteit kan uitstappen én omdat je van Groesbeek, Kranenburg, Nütterden, Donsbrüggen en Kleve Tiergarten grote P+R stations kan maken waar mensen zo van de auto op de trein of van de trein op de fiets kunnen stappen.

Een verbetering van spoor- en wegverbinding zou van Kleve voor Nijmegen een overloopstad ala Nieuwegein kunnen maken. Daarmee kan Nijmegen de open plekken in de Betuwe sparen en krijgen gemeenten over de grens de broodnodige jonge aanwas en een economisch boomende regio vlak over de grens is ook voor de Nederlandse grensgemeenten aantrekkelijk en maakt ze een aantrekkelijk vestigingsoord.

Inmiddels is 10% van de studenten in het 1e jaar van de Radboud-universiteit Duitser en afkomstig uit het directe achterland van Nijmegen. De grootste groep allochtonen in Nijmegen is Duitser, vér voor de Turken, Marokkanen of Antillianen, 10.000 wonen er in Nijmegen, voor de Duitse plaatsen vlák over de grens geldt het omgekeerde. Nádat de hypotheekrente aftrek voor een huis in Duitsland ging gelden schoot het aantal Nederlanders met een huis in Kranenburg, Wyler of Kleve omhoog, naar respectievelijk 25%, 98% en 13%, veelal mensen die voor werk, school of qua sociaal leven nog op Nijmegen gericht zijn.

Vanwege een miserabel stukje van 10 km tussen Malden en de grens rijdt er nog steeds geen rechtstreekse trein tussen Groot-Nijmegen (300.000 inwoners) en Düsseldorf (600.000 inwoners). Hadden beide steden in één land gelegen was het allang dubbelspoor en geëlectrificeerd. Inmiddels flink veel gesprekken met politici verder is het duidelijk dat er in Duitsland voorstanders van hoog (Bondsdag) tot minder hoog (Landdag en Ministers) tot nog minder hoog (Kreistag) tot laag (Stadtrat Kleve en Kommunen) zijn, maar dat het hangt op de Nederlandse politiek. De gemeenteraad van Nijmegen is bijna unaniem voorstander. In de gemeenteraad van Berg-en-Dal (Groesbeek) zitten partijen die in principe voorstander van dat spoor zijn en in de Gedeputeerde Staten van Gelderland met PvdA en GroenLinks zijn die voorstanders ook aanwezig. Het wordt helemaal bijna zielig als je weet dat geld onmogelijk een argument kan zijn. Niet alleen zit de Rijksoverheid op een begrotingsoverschot van 11-15 miljard, maar de provincie Gelderland zit op een zak geld van 4,7 miljard Euro en ook de EU kan voor dit soort projecten de beurs trekken en doet dat graag. Voor een land dat zich beklaagt dat ze zoveel aan Brussel betaald en nooit wat terugkrijgt dé kans om eens geld uit Brussel te halen. Reactivering van dat spoor kan voor zeg 20-40 miljoen Euro en aan voor werkelijk élk bezwaar in Groesbeek is een (technische) oplossing. Ik vraag me écht af waarom de stad Nijmegen niet veel harder lobbyt voor dit spoor.