

Nijmeegse binnenstad voor bewoners steeds minder bereikbaar

20 februari 2026



Het autoluw maken van steden en dorpen is onderdeel van het inperken van de mobiliteit. Terwijl alternatieven voor de auto niet worden aangeboden of tekortschieten, worden bewoners en ondernemers in vooral binnensteden meer en meer klemgezet: Je ziet maar hoe je thuis komt of de monteur bij je woning, lijken veel gemeenten te denken. Zo ook Nijmegen waar voor de auto geen plaats meer is.

Wonen zonder bereikbaarheid

In steeds meer steden en dorpen vinden in hoog tempo veranderingen plaats. Veranderingen die direct opvallen, maar ook minder opvallende. Het versmallen van toegangswegen, het verlagen van de rijsnelheid tot 30 km/u, opheffing van parkeerplaatsen, verbod op dieselauto's in binnensteden, oranje glasvezelkabels in de grond, 5G-antennes bijgeplaatst of het afkoppelen van gastoevoer zijn direct merkbare ingrepen in het leven van alle dag.

Vooraf vallen de talrijke wegopbrekingen op, zowel in steden als in dorpen. In de meeste gevallen worden parkeerplaatsen verwijderd en toegangen voor auto's versmald of geblokkeerd. Nijmegen is daarop geen uitzondering.

Vooraf de bewoners van de aan de binnenstad grenzende Nijmeegse benedenstad, zien dat hun woning met de auto amper meer bereikbaar zal zijn als de gemeente haar plannen doorzet. Parkeren moet maar in de buurtparkeergarage, zo de gemeente.

De vaak oudere bewoners zien de langere loop naar de dichtstbijzijnde parkeergarage echter niet zitten. Bovendien hebben velen angst voor het betreden van parkeergarages in de avonduren. De veel hogere prijs van parkeren in de garage is ook een reden van de onvrede.

Vooraf de hydraulische palen, de 'road blocks', zijn een doorn in het oog van de bewoners. Ze gaan alleen op bepaalde tijden omlaag. Tijdens een onlangs gehouden bewonersavond gaf een bewoonster aan dat zij weken moest leuren om een bedrijf te vinden die een wasmachine bij haar thuis wilde afleveren.

Achter de 'road blocks' is een voetgangersgebied waar 'zero emissie' geldt en uitsluitend elektrische bedrijfswagens zijn toegestaan. Dus altijd "*een hoop gedoe*" om spullen te laten bezorgen. Ook het bezorgen van postpakketten is het heel lastig. Bezorgers moeten op de voorgeschreven tijden voorbij de paal zijn om hun pakket af te kunnen leveren. De bezorgdiensten kunnen dat maar moeilijk inplannen, zeker als overal andere 'toegangstijden' worden gehanteerd.

Voor wie het openbaar vervoer als alternatief ziet is er slecht nieuws. Ook de langs de benedenbuurt rijdende buslijnen, via de Waalkade, dreigen te verdwijnen. In veel meer steden worden niet alleen de personenauto's, leveranciers maar ook het openbaar vervoer in de centra beperkt. Met een vergrijzende bevolking is dat beleid moeilijk te volgen.

Vergunningenzone B / road barrier gebied



Voldongen feiten

In een democratie is betrokkenheid van de bewoners een systeemelement. In de afgelopen jaren is de invloed van burgers echter stelselmatig teruggedrongen. Een informatie-avond is een punt dat afgevinkt moet worden. In de meeste gevallen worden reeds voorgebakken plannen gepresenteerd waarop de aanwezige wethouder niet meer kan terugkomen.

De aanwezige bewoners worden voor voldongen feiten gesteld. Men wordt geconfronteerd met vaste riedels als 'onze stad moet groener'. Of we hebben meer ruimte voor woningen nodig. Dat de snelle groei van de bevolking voor een deel het gevolg is van de aanhoudende immigratie mag niet gezegd worden.

Als een wethouder tijdens een informatieavond in Nijmegen het woord 'klimaat' als een van de redenen noemt, reageert een aantal aanwezigen met "*ach ja, het klimaat*". De toon van de reactie onderstreept de inhoud, klimaat als argument wordt door de aanwezigen niet langer serieus genomen. De terugdringing van de auto uit de woongebieden kan op bepaalde locaties wenselijk zijn, het beleid is

echter grotendeels ideologisch gedreven. Het voor vrijwel alle maatregelen in steden en het platte land gehanteerde klimaatmantra, blijkt bij een groot aantal mensen niet (meer) te resoneren.

Als de irritaties en boosheid hierover oplopen wordt niet het beleid bijgesteld, maar wordt tijdens informatie-avonden een bewakingsdienst of de politie ingeschakeld.

Voor een leefbare woonbuurt

Op een recente bewonersavond formuleerden de aanwezigen hun wensen. Meer aandacht voor jongeren en hun woonwensen, en de mogelijkheid om een gezin te stichten. Daarvoor zijn winkels nodig voor de dagelijkse boodschappen, maar ook bereikbaarheid van de eigen woning. Zij die een baan hebben zullen toch naar hun werk moeten, en die zijn lang niet altijd met het openbaar vervoer bereikbaar.

Juist voor de jongere generatie stellen de bewoners: *“onze kinderen en kleinkinderen in onze wijk, onze stad, in Nederland! Willen we een normale vrije woonomgeving met normale (niet alleen city) winkels etc. Met vrije mobiliteit zodat ze gewoon naar hun werk kunnen gaan zonder al die barrières! En waar ze gegund wordt, en mogelijk wordt gemaakt, om een gezin te kunnen stichten, indien zij dat willen, met een normale gezinslogistiek! Onze wijk vergrijsst anders en is ooit opgebouwd voor gewone mensen, jong en ouder! “*

Alle peilen zijn gericht op de komende gemeenteraadsverkiezingen. De hoop richt zich op een nieuwe [partij 1Nijmegen](#). Bewoners hopen op inzet van deze partij. In elk geval wordt de problematiek van de Nijmeegse benedenstad door hen erkend en beschreven:

“Wij willen dat de Benedenstad weer als wijk wordt behandeld, met bewoners centraal. Niet als verlengstuk van het centrum, niet als experimenteergebied voor parkeer- of zero-emissiebeleid, maar als leefgebied waar toegankelijkheid, veiligheid en praktische oplossingen leidend zijn. Duurzaamheid en vergroening zijn belangrijk, maar moeten passen bij het dagelijks leven van bewoners en niet ten koste gaan van bereikbaarheid en sociale samenhang.”

Het is te hopen dat nuchter en praktisch beleid de ‘ideologie van het klimaat’ gaat verdringen en de stad ook voor haar inwoners bereikbaar en leefbaar wordt

gehouden.

