



Nijmegen

Aan de fracties van Partij voor de Dieren Nijmegen en
CDA Nijmegen
t.a.v. de heer De Gram en mevrouw Mijling

Postadres

Gemeente Nijmegen
Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

Bezoekadres

Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen

T 14 024
nijmegen.nl

Contactpersoon

Gerben Siebenga
g.siebenga@nijmegen.nl
T 024 – 329 92 39

Ons kenmerk

D220956033

Bijlage(n)

Bijgevoegd: Ja

Datum 1 november 2022
Onderwerp Schriftelijke vragen ex art. 39 van het RvO
betreft Stoplichten Keizer Karelplein

Geachte heer De Gram en mevrouw Mijling,

U heeft schriftelijke vragen gesteld over 'Stoplichten Keizer Karelplein'. Met deze brief willen we uw vragen zo goed en compleet mogelijk beantwoorden.

1. Is het college het met ons eens dat het investeren in de doorstroom van autoverkeer op de radialen van Nijmegen in strijd is met de ambitie die in de mobiliteitsvisie om snelle, doorgaande, routes via de stad minder aantrekkelijk te maken?

a. Zo nee; waarom niet?

b. Zo ja; kunt u dan uitleggen hoe en verbetering van de doorstroom voor het autoverkeer bij de verkeerslichten aan het Keizer Karelplein hiermee rijmt?

In ons mobiliteitsbeleid is inderdaad aangegeven dat we het stedelijke autoverkeer niet verder willen faciliteren en dat we in het gebied in en rond het centrum waar mogelijk prioriteit willen geven aan lopen, fietsen en openbaar vervoer. Deze uitgangspunten zijn leidend bij herinrichtingen en onderhoudswerkzaamheden. De vervanging van de verkeerslichten op het Keizer Karelplein komt voort uit een reguliere vervangingsbehoefte en is dus niet bedoeld om de verkeersafwikkeling van het autoverkeer te verbeteren.

De nieuwe verkeerslichten worden zogenaamde 'slimme verkeerslichten' (of iVRI's: intelligente verkeersregelinstallaties) genoemd. Bij vervanging van verkeerslichten is dit sinds circa twee jaar de standaard in heel Nederland. Deze verkeerslichten kunnen beter communiceren met voertuigen, waardoor er mogelijkheden ontstaan om bepaalde doelgroepen prioriteit te geven. Voor hulpdiensten en openbaar vervoer werkt dit al; voor andere doelgroepen (bv. groep fietsers, colonne vrachtwagens, etc.) worden landelijk nog toepassingsmogelijkheden onderzocht.

2. Is het college net als wij van mening dat het belangrijk is te waarborgen dat er voldoende ruimte en doorstroming blijft voor voetgangers en fietsers en ook langzamere lopers en fietsers de overkant moeten kunnen halen binnen de groenlicht tijd?

a. Zo nee; waarom niet?

b. Zo ja; hoe gaat u er voor zorgen dat dit op het Keizer Karelplein ook daadwerkelijk gebeurt en dat het voordeel voor autoverkeer niet ten koste gaat van met name fysiek of visueel beperkte voetgangers en fietsers?

Verkeerslichten moeten zodanig zijn ingesteld dat voetgangers en fietsers voldoende tijd hebben om de overkant te halen voordat het kruisende autoverkeer groen krijgt. Bij de vervanging van de verkeerslichten moet de verkeersregeling voldoen aan landelijke richtlijnen. Dit geldt ook voor de groentijden voor fietsers en voetgangers. In de praktijk zullen deze groentijden in de nieuwe situatie ongeveer gelijk zijn aan de groentijden in de voormalige situatie.

De nieuwe verkeerslichten worden voorzien van verbeterde rateltickers, zodat visueel gehandicapten beter kunnen oversteken. Verder worden de fietsoversteken voorzien van wachttijdvoorspellers, zodat fietsers geïnformeerd worden over de resterende wachttijd tot groen.

3. Deelt het college onze mening dat het voor de doorstroming van fietsers goed zou zijn om een groene golf te hebben bij een rondgang op het Keizer Karelplein?

a. Zo nee, waarom niet?

b. Zo ja, hoe is of kan dat worden ingeregeld in de stoplichten?

We delen uw mening dat een groene golf voor fietsers wenselijk is. In de voormalige situatie was al deels sprake van een groene golf voor fietsers, in de gebruikelijke rijrichting tegen de klok in. Op sommige drukke momenten werd deze echter onderbroken. In de nieuwe regeling gaan we de groene golf voor fietsers verder optimaliseren, opdat de kans op onderbrekingen zo klein mogelijk wordt. Hierbij is het goed te vermelden dat het goed inregelen van verkeerslichten enkele weken tot maanden kan duren, afhankelijk van de complexiteit; de verkeersregeling van het Keizer Karelplein is relatief complex.

4. Deelt het college de mening dat 'slimme stoplichten' (iVRI's) die communiceren met smartphones en navigatiesystemen een mogelijk privacy-risico vormen wanneer deze niet op de juiste manier worden beveiligd?

a. Zo nee; waarom niet?

b. Zo ja; Kunt u toezeggen dat de privacy ten alle tijde is gewaarborgd en data niet inzichtelijk zullen zijn voor derden en de manier waarop dit wordt geborgd te delen met onze raad.

Landelijk zijn op het gebied van privacy eisen vastgelegd waaraan communicatie rondom iVRI's moet voldoen. Om aan bepaalde doelgroepen prioriteit te kunnen toekennen, kan – naast reguliere detectielussen in het wegdek – gebruik worden gemaakt van geanonimiseerde locatiegegevens uit mobiele telefoons en voertuigen. Hiermee wordt het mogelijk om bv. een groep fietsers meer groentijd te geven dan een enkele fietser, of om het groene verkeerslicht iets langer groen te houden voor voertuigen met lange remweg, etc. Verkeerslichten gebruiken geen databronnen die herleidbaar zijn tot specifieke personen. We voorzien dus geen privacy-risico's.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders van Nijmegen

mr. drs. A.H. van Hout
gemeentesecretaris

H.M.F. Bruls
burgemeester