

Nota voor Burgemeester en Wethouders

Team: Afdeling Concernstaf

Onderwerp:

Vragen ex art. 46 RvO-GL-Stoplichtenbeleid

Notagegevens

Bestuursorgaan : B-en-W 2-09-2025

Notanummer : 2025-673

Datum : 2-09-2025

Programma : 03 - Leefomgeving

Portefeuillehouder : Wethouder Elferink,

Bijlage(n) : 2025-08-04 Vragen art 46 RvO - GL - Stoplichtenbeleid.pdf,Antwoordbrief
vragen ex art 46 RvO-GL-stoplichtenbeleid.docx

Parafering

28-08-2025: Wethouder27-08-2025: Afdelingsmanager Inrichting en Beheer

Leefbaarheid02-09-2025: Teamleider fysiek en technisch beheer27-08-2025:

Afdelingsmanager Duurzaamheid en Naleving

Agendering

* 29-08-2025: Afdelingsmanager Concernstaf en adjunct-secretaris

* 28-08-2025: Gemeentesecretaris/algemeen directeur

Definitieve akkoord

2-09-2025

B & W d.d.: 2-09-2025

Besluit

1. De beantwoording van de vragen ex art 46 RvO van de GL-fractie vast te stellen

2. De beantwoording aan te bieden aan de raad

De nota en het besluit openbaar te maken

Inleiding

Per brief van 4 augustus 2025 hebben R. Jansen en J.A. Diepenhorst van de fractie van GL uw college een aantal schriftelijke vragen ex art 46 RvO gesteld over Stoplichtenbeleid. Bijgaand treft u de beantwoording aan.

Beoogd maatschappelijk resultaat

Kader

Betrokken partijen en participatie

Toelichting op participatiebeleid

Argumenten voor en tegen

Financiële consequenties en dekking

Openbaarmaking en communicatie

Aanpak en uitvoering

Deventer, 2025-08-04

Betreft: Schriftelijke vragen ex.artikel 46 RvO

Onderwerp: Stoplichtenbeleid

Geacht College,

In de gemeente worden veel verkeerslichten gebruikt om het verkeer in goede banen te leiden. Bewoners signaleren echter regelmatig lange wachttijden voor fietsers en voetgangers, terwijl gemotoriseerd verkeer sneller lijkt door te stromen. Lang is uiteraard deels een subjectief begrip, maar wordt zeker als zodanig ervaren als de wachttijd richting de anderhalf à twee minuten gaat of als er gewacht moet worden terwijl er geen ander verkeer is. Diverse stoplichtaftellers (bijvoorbeeld bij de Scheg, verderop aan de Holterweg ter hoogte van de voormalige Rabobank, kruising Holterweg/Somervaart en kruising Holterweg/Salomonszegel) werken niet. Soms ontbreken aftellers, ze zijn wellicht ook niet altijd nodig. Bij de Scheg staan er camera's boven de verkeerslichten waardoor fietsers pas aan bod lijken te komen als alle auto's gepasseerd zijn. Ook bij de stoplichten onderaan de Wilhelminabrug lijken er ongewenst lange wachttijden te zijn (wellicht vanwege niet goed werkende camera Emmastraat).

Daarom hebben wij de volgende vragen:

- 1) Is er beleid (of wordt het per situatie bekeken) en zo ja wat is het huidige beleid van de gemeente ten aanzien van de afstelling van verkeerslichten met betrekking tot wachttijden voor auto's, fietsers en voetgangers?
 - a) Wordt hierbij onderscheid gemaakt tussen spits- en daluren?
 - b) Welke criteria worden gehanteerd bij het bepalen van prioriteit
 - c) Wordt er rekening gehouden met weeromstandigheden (bijvoorbeeld bij regenval voorrang voor fietsers/voetgangers)
- 2) Op welke locaties binnen de gemeente krijgen fietsers en/of voetgangers actief prioriteit bij verkeerslichten, en waarom is dat specifiek op die plekken?
- 3) Wordt er gebruik gemaakt van intelligente verkeersregelinstanties (iVRI's)? Zo ja, op welke locaties, en op welke manier worden daar prioriteiten toegekend aan verschillende verkeersdeelnemers?
- 4) Zijn er recent klachten of signalen binnengekomen van inwoners over te lange wachttijden bij bepaalde verkeerslichten?
 - a) Hoe worden deze klachten geregistreerd en opgevolgd?
 - b) Zijn er recente of geplande aanpassingen gedaan op basis van dergelijke signalen?

c) Welke wachttijd vindt het College voor fietsers / voetgangers / auto's maximaal acceptabel?

- 5) Bent u bereid om te onderzoeken of fietsers en voetgangers op meer plekken prioriteit kunnen krijgen bij verkeerslichten, bijvoorbeeld bij scholen, winkelcentra of ov-knooppunten?
 - a. Zo nee, waarom niet?
- 6) Welk beleid is er ten aanzien van stoplichttellers en zijn er specifieke redenen waarom ze op bepaalde plaatsen niet werken of niet geplaatst worden?
- 7) Camera's boven verkeerslichten. Met welk doel worden camera's boven verkeerslichten geplaatst en wat zijn de gevolgen voor doorstroming van fietsers/voetgangers?

Met vriendelijke groet

Robert Jansen en Jan-Auwke Diepenhorst

Raadsleden GroenLinks-Deventer

Grote Kerkhof 1
Postbus 5000
7400 GC Deventer

14 0570
telefoon

Aan de fractie van GroenLinks
t.a.v. de heren Jansen en Diepenhorst

direct telefoonnummer

Interne Post

gemeente@deventer.nl
e-mail

2025-673
kenmerk

uw referentie

2 september 2025
datum

S.B. van der Velden
contactpersoon

Schriftelijke vragen ex art 46 RvO
onderwerp

Geachte heren Jansen en Diepenhorst,

In uw brief van 4 augustus jl. hebt u ons college schriftelijke vragen ex art 46 RvO gesteld over Stoplichtenbeleid. Ons antwoord is als volgt.

Vraag 1

Is er beleid (of wordt het per situatie bekeken) en zo ja wat is het huidige beleid van de gemeente ten aanzien van de afstelling van verkeerslichten met betrekking tot wachttijden voor auto's, fietsers en voetgangers?

Antwoord

De verkeerslichten zijn intelligente verkeersregelininstallaties (iVRI's) met een Coöperatief Intelligent Transport Systeem (C-ITS-functionaliteit). Deze werken dynamisch: per richting en verkeerssoort zijn wegingsfactoren ingesteld die zo goed mogelijk aansluiten bij de beleidsuitgangspunten. Er is dus een dynamische relatie tussen het verkeerstype, het aantal wachtenden en de wachttijd. De basisvoorkeursvariant gemeentelijke hoofdwegenstructuur (HWS) hanteert het STOMP-principe (stappen-trappen-openbaar vervoer-mobiliteitsdiensten-privéauto) als richtinggevend uitgangspunt. De iVRI's volgen deze beleidslijn, maar kunnen in de praktijk hiervan afwijken bij prioriteitsverzoeken van OV of hulpdiensten, of voor verkeersveiligheid, zoals filebeveiliging.

Vraag 1a

Wordt hierbij onderscheid gemaakt tussen spits- en daluren?

Antwoord

De iVRI's passen zich automatisch aan het actuele verkeersaanbod aan.

Vraag 1b

Welke criteria worden gehanteerd bij het bepalen van prioriteit

Antwoord

Er wordt gewerkt met twee niveaus:

1. Formele prioriteit: Dit is een regelingsmechanisme waardoor hulpdiensten zoals ambulances of brandweer altijd voorrang (landelijke norm) krijgen bij verkeerslichten. Ook bussen kunnen soms eerder groen krijgen als ze vertraging hebben op hun dienstregeling.
2. Optimalisatie via wegingsfactoren: Hiermee wordt de interne hiërarchie tussen verkeerssoorten (zoals OV, voetganger, auto, fiets) afgestemd op het kruispunttype (focus op doorgaand verkeer of borging veiligheid) op basis van de gemeentelijke beleidsdoelen (Programma Fiets en HWS).

Vraag 1c

Wordt er rekening gehouden met weeromstandigheden (bijvoorbeeld bij regenval voorrang voor fietsers/voetgangers)

Antwoord

Er is geen aparte weersafhankelijke regeling. Op primaire fietsroutes heeft langzaam verkeer standaard extra prioriteit, ongeacht weersomstandigheden.

Vraag 2

Op welke locaties binnen de gemeente krijgen fietsers en/of voetgangers actief prioriteit bij verkeerslichten, en waarom is dat specifiek op die plekken?

Antwoord

Prioriteit voor fietsers geldt op alle primaire fietsroutes, omdat die deel uitmaken van een hoofdnetwerk (sterroutes). Voetgangers profiteren hiervan mee. Voetgangers krijgen op een aantal locaties langer groen door middel van speciale drukknoppen (voorbeeld kruispunt Holterweg – Oostriklaan; betreft route voetgangers van zorgcomplex naar winkelcentrum Colmschate en vice versa). Dit houdt in dat er situationeel specifieke prioriteiten in een verkeersregelininstallatie worden opgenomen.

Vraag 3

Wordt er gebruik gemaakt van intelligente verkeersregelininstallaties (iVRI's)? Zo ja, op welke locaties, en op welke manier worden daar prioriteiten toegekend aan verschillende verkeersdeelnemers?

Antwoord

Ja, zie het antwoord op vraag 1 en 1b.

Vraag 4

Zijn er recent klachten of signalen binnengekomen van inwoners over te lange wachttijden bij bepaalde verkeerslichten?

a) Hoe worden deze klachten geregistreerd en opgevolgd?

b) Zijn er recente of geplande aanpassingen gedaan op basis van dergelijke signalen?

Antwoord

Er komen soms meldingen binnen over langere wachttijden, bijvoorbeeld door werkzaamheden (o.a. reconstructie van de Hoge Hondstraat) of tijdelijke afwijkingen (naar aanleiding van softwarefouten of stroomuitval) in de regeling. Meldingen worden veelal ingediend en geregistreerd via de applicatie '[Slim Melden](#)' (zaaksysteem eSuite). Indien nodig wordt de regeling aangepast, door herziening van de software.

Vraag 4c

Welke wachttijd vindt het College voor fietsers / voetgangers / auto's maximaal acceptabel?

Antwoord

Dit is afhankelijk van de functie van het kruispunt, het verkeersaanbod per modaliteit, de cyclustijd, de samenhang met andere kruispunten en specifieke beleidsdoelstellingen.

Vraag 5

Bent u bereid om te onderzoeken of fietsers en voetgangers op meer plekken prioriteit kunnen krijgen bij verkeerslichten, bijvoorbeeld bij scholen, winkelcentra of ov-knooppunten? a. Zo nee, waarom niet?

Antwoord

Er is beleidsruimte om hier specifieke prioriteiten voor vast te leggen, die dan worden ingeregeld via de iVRI's. Bij nieuwe aanleg en/of reconstructies van verkeersknooppunten worden de beleidsuitgangspunten van het Programma Fiets en de HWS zoveel als mogelijk toegepast. De beschikbare fysieke ruimte biedt hierin soms belemmeringen. Een voorbeeld: fietsers vaak voorrang geven kan leiden tot lange rijen auto's die andere wegen blokkeren. Het is om die reden altijd maatwerk.

Vraag 6

Welk beleid is er ten aanzien van stoplichttellers en zijn er specifieke redenen waarom ze op bepaalde plaatsen niet werken of niet geplaatst worden?

Antwoord

Door de jaren heen zijn er verschillende typen wachttijdvoorspellers toegepast. Deze zijn vervolgens ook op verschillende manieren aangesloten op iVRI's. Dit houdt in dat niet alle wachttijdvoorspellers even goed werken. Bij vervangingen of geplande, grote aanpassingen van een verkeersregelinstallatie wordt eveneens de functionaliteit van aanwezige wachttijdvoorspellers meegenomen.

Vraag 7

Camera's boven verkeerslichten. Met welk doel worden camera's boven verkeerslichten geplaatst en wat zijn de gevolgen voor doorstroming van fietsers/voetgangers?

Antwoord

Camera's boven de verkeerslichten detecteren het gemotoriseerde verkeer, er worden geen opnames gemaakt. Een verkeerslicht werkt optimaal wanneer de regeling het verkeer correct detecteert, en nog beter wanneer ook aantallen en het type verkeer worden herkend. Moderne iVRI's kunnen deze informatie in theorie via internet ontvangen door communicatie met voertuigen en apps. In de praktijk maken met name voetgangers en fietsers hier echter nog te weinig gebruik van om een volledig verkeersbeeld te verkrijgen. We verwachten dat dit in de toekomst zal verbeteren.

Het verkeer wordt daarom nog steeds fysiek gedetecteerd op het kruispunt. Dat kan op drie manieren:

- Detectielussen in het wegdek: meerdere lussen per rijstrook (meestal drie of meer).
- Camera's (videodetectie of radar): worden toegepast per tak van het kruispunt en kunnen meerdere rijstroken en richtingen tegelijk detecteren.
- Drukknoppen: hiermee worden voetgangers en/of fietsers gedetecteerd.

Afhankelijk van het aanbod/detectie vindt prioritering plaats volgens de beantwoording op vraag 1B.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer,
de secretaris, de burgemeester,

J.P. Wassens

R.C. König