



**Aanwezig:** Leon van den Biggelaar, Willem Mak, Ton van Grinsven, Peter-Jan Kleeven, Maria Salomons (voorzitter), Sjoert Bakker, Luc Prinsen en Ane Wiersma.

**Gasten:** Geen

**Afwezig:** Koos van Rossen, Erik Jongenotter, Eric Greweldinger, Robert Kooijman, Dimitri Poncin, Peter Smit, Marcel Fick en Erik van Holten.

## 1. Opening en vaststelling agenda

- Maria opent de vergadering rond 10.00 uur.
- Voorgestelde agenda wordt vastgesteld.

## 2. Mededelingen, ingekomen en verzonden stukken

### Mededelingen

- Sjoert stelt voor om in voor de vergadering van november een presentatie en discussie te doen over de DTV-tool voor de analyse van RGT en TTG. De tool is gebouwd om te leren van wat er al wel goed voorspeld wordt en waar we kunnen verbeteren.

### Ingekomen stukken

- 20180912 IVER detectieonderzoek: rapport en presentatie (Eric, 18-09)
- CCOL code nieuwe detectie configuratie (Eric 18-09)
- Presentatie afteller (Eric, 18-09)
- Foute aansturing WTV (Eric, 19-09)
- CCOL100\_RIS Softwareoverzicht (Ton, 2-10)

### Verzonden stukken

- Geen

## 3. Verslag van de vergadering van 12 september 2018 en actielijst

### Naar aanleiding van:

- De tool om CAM en SRM-berichten te genereren wordt 11 oktober gepresenteerd in de werkgroep intelligente kruispunten. Dit is de Prio Talker app. De CVN benadrukt de wens voor een dergelijke app voor testwerk.
- Schwung houdt bij hoe fietsers fietsen. Als ze vóór het kruispunt rechtsaf slaan, worden ze de volgende keer niet meer meegenomen. De wegbeheerder krijgt een HB-matrix (geen privacygevoelige gegevens) uit de Schwung—data. Schwung werkt op dit moment niet via de TLEX, maar gaat dat wel doen. Schwung kan ervoor kiezen om geen CAM-bericht te sturen als het, op basis van historie, al heeft geconcludeerd dat de fietser niet over het kruispunt gaat komen, maar bijvoorbeeld rechtsaf slaat voordat hij het licht bereikt.



- Het juist invullen van het nieuwe IVERA-formulier en communicatie tot stand brengen met de TLEX blijft lastig. Een punt van zorg is de verschillende manieren waarop fabrikanten en wegbeheerders de netwerk-zaken hebben ingericht. Let er dus op dat als je als wegbeheerder de zaken voor een regeltoestel hebt geregeld, je niet zonder meer dit recept één-op-één kunt toepassen op een regeltoestel van een ander fabricaat.

#### Actielijst:

Actie	Beschrijving	Actiehouder
2017-12-2	Voor-/nadelen “normally closed/open” drukknoppen op een rijtje zetten	Peter
2018-04-2	Benaderen Sweco, Dynniq en Goudappel voor participatie in het vraagstuk TTG/TTR	Ane
2018-06-1	Stuk “Standaardisatie Bedieningsknoppen” doorsturen naar Astrin ter commentaar	Ane
2018-06-3	Impact analyse tav veiligheidseisen VRI in combinatie met spoorwegovergang <i>In oktober is een overleg met Prorail gepland.</i>	Dimitri / LucMaria
2018-06-4	Detectiebewaking in de applicatie	Luc
2018-06-5	Het afzonderlijk uitschakelen van onderdelen (boven-, onder- en fluttergedrag) van de detectiebewaking in de procesbesturing	Peter
2018-07-1	Benaderen werkgroep IK voor opstarten subwerkgroep TTG/TTR en welke partijen hiervoor benaderd moeten worden	Robert
2018-07-2	Nagaan door wegbeheerders over noodzaak bewaking akoestische signalering	Allen
2018-09-1	CVN vraagt Eric een functionele specificatie op te stellen voor toepassing van de afteller	Eric
2018-05-3	Starten groeidocument punten bij testen iVRI	Ton

#### Naar aanleiding van de actielijst:

- De wens voor groen wordt in een iVRI 3 tienden van een seconde later gerealiseerd. In een normale VRI is dit 1 tiende van een seconde.
- Vialis heeft een TLEX-simulator gebouwd. De testers die de FAT uitvoeren, kunnen nog niet goed zien wat er onder water precies gebeurt. Daar moet de tester er dus nog op vertrouwen dat de fabrikant het goed heeft gedaan. Ten opzichte van de iVRI-tests van een aantal maanden geleden is er echter wel een serieuze vooruitgang geboekt.

Bestandsnaam: CVN verslag 20181010.doc



Bij de FAT werden nog wel foutjes gevonden als verkeerd geconfigureerde rateltickers. FATs blijven belangrijk, ook bij iVRI's. Niet alles is gestandaardiseerd en geautomatiseerd.

## 4. Vragen en oplossingen uit de praktijk

- Ane: Nogmaals het onderlicht met wachttijdvoorspeller van Hoeflake. De vraag wordt gesteld of de CVN juridische en in minder mate veiligheidsproblemen veiligheidsproblemen ziet in het onderlicht met 4 aspecten waarbij de wachttijdvoorspeller in het bovenste aspect zit. In juridische zin mag het 4-delig onderlicht niet gezien worden als verkeerslicht. De CVN verwacht geen problemen.
- Ane: De intergroentijd van een voetganger naar andere richtingen is minimaal 0,5 seconden. Is dit echt nodig of kunnen we er omheen? We kunnen er helaas niet omheen vanwege het groen knipperen. De lampbewaking in de automaat moet het groene licht uit hebben zien gaan. Het alternatief was om een extra stuursignaal op te nemen in de lantaarn, maar daarmee zouden we als Nederland andere eisen aan de lantaarn gaan stellen. Door de kleine oplages wordt de lantaarn weer een stuk duurder. Daarom is gekozen voor de halve seconde minder winst in een intergroenrelatie van voetganger naar ander verkeer.
- Ton: Delft heeft zich ingeschreven bij Talking Traffic voor informeren en prioriteren voor trams. Het gaat om een samenwerking tussen Delft, Den Haag, de Metropoolregio, Swarco, Vialis en BeMobile. Delft stelt zijn testautomaten (inmiddels omgebouwd naar iVRI) ter beschikking.
- Ton: Brengt de regelingen van Joost Bordes uit Ede in herinnering. Op een streng waar een groene golf in beide richtingen niet paste omdat de andere richtingen niet ingepast konden worden, heeft Joost een aanpak gekozen waarbij hij de groene golf realiseerde en alle andere verkeer op basis van langstwachttende. Hierbij kon het dus zijn dat niet alle richtingen met een aanvraag in 1 rondje werden gerealiseerd. Richtingen werden soms overgeslagen, maar kwamen dan in de volgende cyclus wel aan de beurt. Dit heeft naar tevredenheid op straat gefunctioneerd.
- Peter-Jan: Utrecht denkt ook na over het verplaatsen van snorfietzers van het fietspad naar de rijbaan. In Amsterdam heeft deze discussie ook plaatsgevonden. Als je de ontruimingstijden op kruispunten gaat baseren op de snelheid van snorfietzers, verlies je veel capaciteit. Als het aantal snorfietzers laag is, kun je de afrijdtijd blijven baseren op de snelheid van auto's. Ditzelfde gebeurt bij vrachtwagens.
- Peter-Jan: Ook de 3-2-1-afsteller van Den Bosch is opgepikt door het bestuur. Ook hier gaan ze naar kijken.

Bestandsnaam: CVN verslag 20181010.doc



Leon: Eindhoven had laatst een uitval van een iVRI. De VRI stond op knipperen, maar de IVERA-centrale gaf daar geen melding van. Ze zijn aan het uitzoeken hoe dit kwam. Leon vraagt de andere wegbeheerders in de CVN of zij dit ook al hebben meegemaakt. Dat is nog niet het geval.

## 5. CVN RIS-interface standaard

Ton heeft een standaardimplementatie met voorbeeldfuncties gemaakt voor CCOL10.

Swarco en Vialis gaan de CVN RIS interface implementeren. De implementatie zal in de loop van oktober gereed zijn.

## 6. Normen

Vanwege afwezigheid van Peter is dit punt komen te vervallen.

## 7. Werkgroepen

Vanwege afwezigheid van Dimitri, Robert en Koos is dit punt komen te vervallen.

## 8. Lijst met te behandelen onderwerpen

- Bewaking akoestische signalering: op de agenda voor november.
- Wensenlijst IVERA-objecten: op de agenda voor januari
- Wensenlijst TLC-FI: op de agenda voor november
- Wensenlijst CVN-C-interface: op de agenda voor november en koppelen aan TLC-FI (hierboven).
- Evaluatie 3-2-1-teller Den Bosch: op de agenda voor november
- Op welk niveau Fabrieksonafhankelijk mbt. RIS-C standaardiseren: op de agenda voor december
- Standaardiseren RIS-data naar RIS- informatie (functionele wensen), welke functionaliteiten willen we graag standaardiseren: op de agenda voor december
- Verkeersinhoudelijke presentatie FlowTac: blijft op de agenda voor januari.



- Presentatie DTV-tool voor analyse RGT en TTG op basis van VLOG-data: op de agenda voor november.

## 9. Rondvraag

Er wordt geen gebruik gemaakt van de rondvraag.

## 10. Sluiting

Om 12:00 uur sluit Maria de vergadering.

## 11. Excursie Almere en afscheid Nico van Beugen

Willem Mak is vanuit Vialis twee dagen per week gedetacheerd in Almere voor verkeerskundige zaken. Vanwege het jonge karakter van de stad heeft Almere een aantal unieke verkeersoplossingen. Vandaar dat de CVN is uitgenodigd om die oplossingen eens met eigen ogen te aanschouwen. Tijdens de lunch schuift Sjaak Roosenboom aan. Hij is technisch beheeradviseur bij de gemeente.

We beginnen met een presentatie waarin de geschiedenis van Almere en de verkeerskundige keuzes en oplossingen langs komen. Almere is zorgvuldig gepland. Vanaf het begin af aan stond het scheiden van de modaliteiten, een uitgebreid busnet en een constructie met doorvoerwegen (dreven) en inprikkers centraal. Op een paar uitzonderingen na is dit consequent doorgevoerd. Als er discussies zijn, zijn die meestal rond die uitzonderingen.

Auto's (vooral op de dreven) passeren langzaam verkeer en bussen en auto's zoveel mogelijk ongelijkvloers. Dat betekent minder conflicten en erg hoge capaciteiten op auto-kruisingen.

Het busnet bedient de hele stad (ook -Buiten en -Haven) en rijdt erg frequent (8x per uur overdag) op een eigen infrastructuur. De bussen zijn overdag meestal minimaal 50% gevuld. In de wijken is er om de paar honderd meter een standaard oversteek, waar langzaam verkeer en auto's de busbaan kunnen oversteken. Het langzaam verkeer en auto's hebben wachtstand groen en meestal geen detectie. De bussen melden zich op afstand in en de buschauffeur krijgt via een licht te zien of het overstekende verkeer rood heeft (dat licht is opgenomen in de conflictmatrix). Hij kan dan groen verwachten. Als het licht niet brandt, heeft hij alle ruimte om comfortabel te stoppen. De uitmelding is op het vrijkomen van een lus op 8 meter van de stopstreep. De kop van de bus is het kruisingsvlak dan gepasseerd. Daarna volgt er een geeltijd van 1 seconde. Na de ontruimingstijd worden het langzaam verkeer en de auto's groen en gaan de waarschuwingsbellen uit. Er is geëxperimenteerd met langere geeltijden, maar dat had als nadeel dat het langzame verkeer te lang moest wachten op groen en op eigen initiatief door rood over ging steken. Dat werd gevaarlijk als er nog een bus

*Bestandsnaam: CVN verslag 20181010.doc*



van de andere kant kwam. Vanwege de hoge busfrequentie en wegvakken die worden bediend door meerdere lijnen, is de kans op een bus uit de andere richting best groot. Nagenoeg alle detectie is op basis van (kleine) massalussen.

Er zijn geen doorgaande wegen voor auto's tussen de verschillende wijken. Bussen, fietsers en voetgangers kunnen wel doorsteken van wijk tot wijk. Auto's moeten de dreven gebruiken en de juiste inprikker kiezen. Dit stimuleert busgebruik.

Er zijn reserveringen opgenomen voor een extra treinverbinding richting Hilversum en een autoverbinding richting Amsterdam Noord (met de verbreding van de A6 blijft die laatste nog wel even in de ijskast).

Na de presentatie kregen we een tour in een speciaal gecharterde bus van Keolis. We hebben met eigen ogen kunnen zien hoe de bus gefaciliteerd wordt en wat er gebeurt als we opzettelijk een keer groen missen. Het verloopt erg efficiënt en de alle weggebruikers begrijpen hoe het werkt. Na een tour over de busbanen naar Almere Haven, was de terugweg deels over de normale rijweg. Daar hebben we over twee Toptracnetwerken gereden. Als je mazzel hebt, sluiten de groenvensteren op elkaar aan en rijd je comfortabel van de snelweg de binnenstad in. Wij hadden mazzel. Vervolgens werden we in de binnenstad afgezet en hebben we nog een ronde gedaan langs een paar verkeerskundige highlights in het centrum. Te beginnen bij het rood-witte schaakbord bij het Stadhuisplein. Hier kruist een buslijn een belangrijke looproute tussen winkelgebieden. De bussen hebben voorrang, maar om te accentueren dat er ook veel voetgangers zijn, ligt er een breed hokjespatroon. Dat was eerst zwart-wit, maar is later veranderd in rood-wit. Mensen die er vaker komen, begrijpen deze oplossing wel, maar niet iedereen is ervan overtuigd dat het voor iedereen de eerste keer meteen duidelijk is.

Almere heeft, net als de meeste steden, grote stromen fietsers op gezette tijden. Op een aantal punten zijn er verkeerslichten geplaatst om de fietsers even tegen te houden, zodat er zo nu en dan een paar auto's tussendoor kunnen. Eén van die punten ligt vlak bij een ovonde (Krakeling). Om de automobilisten die net groen hebben gehad te waarschuwen dat ze bij de ovonde geen voorrang hebben, is er een apart waarschuwingslicht geplaatst.

Na afloop van de excursie hebben we tijdens een diner afscheid genomen van Nico van Beugen. Hij heeft een paar maanden geleden te kennen gegeven dat hij te weinig tijd vrij kan maken voor de CVN. Wij hebben Nico bedankt voor zijn jarenlange bijdrage aan de CVN en hem alle succes toegewenst in het Deventerse.