



Aanwezig: Ton van Grinsven, Ane Wiersma, Peter-Jan Kleevens, Leon van den Biggelaar, Harma Wilts, Erik Jongenotter, , Erik van Holten (verslag), Luc Prinsen, Dimitri Poncin, Sjoert Bakker, Koos van Rossen (tot 14:30)

Afwezig: Hans van Run, Eric Greweldinger, Peter Smit, Maria Salomons, Marcel Fick en Willem Mak

1. Opening en vaststelling agenda

- Erik J. opent de vergadering om 10.00 uur.

2. Mededelingen, ingekomen en verzonden stukken

Mededelingen

- Sjoert is weer aanwezig na diverse keren afwezig te zijn geweest. (van harte welkom)

Ingekomen stukken

- Opgave herijking iVRI architectuur 20191023 (Peter, 13-11)
- Dynamische rijstrookindeling ergens in Overijssel (ErikJ, 21-11)
- Consequenties iVRI voor wegbeheerder (ErikvH, 4-12) (op agenda)

Uitgaand stukken:

- Definitieve brief naar de stichting iVERA (ErikJ, 14-11)
- Presentatie jubileum dag naar oud-leden (ErikJ, 28-11)
- Mailwisseling voetgangerslichten (Maria e.a.)
- Mailwisseling vrij rechtsaffer (Ane e.a.)

3. Verslag van de vergadering van 13 november 2019 en actielijst

Tekstueel:

- verwerkt in de Dropbox versie.

Naar aanleiding van:

P3 regensensor : Als fietser is het fijn als je eerder aan de beurt bent. Leuk voor de Bühne maar niet eenzijdig prioriteit geven aan 1 modaliteit. Zorg dat de regeling in zijn geheel goed functioneert. Daar heeft iedereen plezier van (ook de fietser). Peter Jan zoekt notities waar de regen sensor is geëvalueerd. Waarschijnlijk is het nooit geëvalueerd.

Dimitri vult aan dat de PNH een prioriteringskader en beoordelingsinstrument heeft laten ontwikkelen op basis van de volgende aspecten wachttijd, veiligheid en geloofwaardigheid. Om op die manier de reestruimte binnen een regeling op een goede manier te verdelen zonder dat andere modaliteiten onder een afgesproken grenswaarde komt. Men optimaliseert binnen bepaalde grenzen. In de februari vergadering wordt dit nader toegelicht door GC en PNH.



Naar aanleiding van de actielijst:

2018-05-3: opdracht gegeven aan CROW. Binnenkort gaat de werkgroep (is vastgesteld) aan de slag om standaard te ontwikkelen. Maria Salomons is voorzitter.
Vorige week heeft een ongeval met een trein in de haven van Rotterdam bij een VRI geregelde kruising plaats gevonden. Trein stopt bij 2^e kruising omdat kruisingsvlak nog niet vrij is. Trein is 500 m lang. Bij eerste kruispunt is een andere richting groen geworden en is een automobilist op de stilstaande trein gereden. Vermoedelijk heeft de bestuurder over de wagons heen gekeken. Gelukkig alleen blikshade. Het vermoeden is dat de bewakingstijd was verstreken zodat trainingreep is beëindigd en het conflicterende autoverkeer groen kreeg. Scope van deze WG is anders, gaat meer over regels die ProRail stelt qua ontruiming.

2019-11-3 Ton is gebeld door een adviesbureau (nav een opdracht van PNH naar nut/noodzaak van herijking). Willen wegbeheerders nu een herijking. Eerst issues oplossen en evalueren of doelen worden gehaald voor we verder gaan. Dimitri deelt rapport. Het vreemde is dat de WG iVRI DeepDive is stopgezet en men wel wil herijken !

4. Terugblik 50 jaar CVN bijeenkomst

Complimenten voor de organisatie van deze dag. Zowel voor de voorbereiding als de dag zelf. De presentatie van Erik J was boeiend en leuk en interactief zodat ook oud leden erbij betrokken werden. Ook de combi met de beurs is goed bevallen. Al met al voor herhaling vatbaar.

5. Vragen en oplossingen uit de praktijk

Dimitri : PNH is vanaf 2014 bezig geweest om op een traject (N208) met 8 VRI's (van Swarco) Imflow te evalueren tov een half starre regeling. PNH heeft er veel van geleerd. Het doel was voertuig verliesuren te verminderen. De eerste stap was een simulatie in Vissim. De regelingen van zowel Dynniq (Imflow) als Vialis (Toptrac) gaven 15 tot 30% winst. Vialis scoorde beter maar was duurder waardoor de uiteindelijke keuze op Dynniq viel. Dynniq wilde wel meer lussen dan er in eerste aanwezig waren. Deze zijn uiteindelijk ook aangelegd..

Na een lange aanlooperperiode (oa ombouw naar nieuwe VRI's) is test op straat in januari van dit jaar begonnen. Waarbij PNH kon schakelen tussen enerzijds Imflow en anderzijds de half starre regelingen. Dynniq is hard bezig geweest om te optimaliseren cq finetunen. Groene golf vanuit simulatie is ook aangepast en geoptimaliseerd. Deze regeling draaide in de tussenliggende jaren op straat. Imflow is in januari aangezet. In de zomer is Imflow uitgezet nav veel klachten. Weggebruikers miste de groene golf en Imflow benut te weinig de restruimte in de regeling. Na een gesprek met Dynniq en nieuwe optimalisatie is Imflow weer aangezet, 1 week aan, 1 week uit. DTV heeft evaluatie (Vvu's is bepaald door FCD) gedaan. Uiteindelijk scoorde Imflow iets slechter mbt voertuigverliesuren. Wel meer tijd voor zijverkeer en fietsers. Weggebruiker verwacht echter een groene golf. Wel klachten van fietsers over oversteekbaarheid. Al met al heeft PNH besloten te stoppen met Imflow op de N208.

Netwerk regelingen zijn moeilijk uit te leggen tov een groene golf. Daarnaast zijn de



kosten veel hoger, en functioneel beheer van netwerkregelingen is ook complexer/anders. Verder blijkt dat Imflow erg gevoelig voor de detectiestoringen (vooral de tellussen)

Imflow scoort op deze locatie op deze wijze. Zegt niets over product in zijn algemeenheid.

Netwerkregeling kan wel degelijk beter presteren maar kan geen groene golf garanderen. Belangrijk is wat is je verkeerskundige eis ?

Tip neem evaluatie mee in je PvA en neem de kosten voor een goede evaluatie ook mee bij de kosten. Daarnaast blijkt dat gebiedskennis erg handig is en eigenlijk noodzakelijk is. En dat was lastig voor Dynniq.

Peter Jan : Utrecht maakt van 3 iVRI's tijdelijk weer VRI's. Het betreft 3 iVRI's met een TLC en RIS van Vialis e een ITS box van Swarco. Automaten gingen zeer vaak op storing. De oorzaak ligt waarschijnlijk in Lan netwerk in de kast, dit loopt vol en daarmee valt de VRI uit. Omdat Utrecht zelf regelingen wil kunnen compileren is gekozen voor de Swarco ITS box.

Luc : Vanmorgen een gesprek gehad met NRC. De interviewer vroeg zich, na bezoeken bij iVRI fabrikanten af, of bij de huidige technologische ontwikkelingen nog wel voldoende aandacht is voor het menselijk gedrag.

Sjoert : Pilot fietsprioriteit mbv Schwung in Breda. Problemen met Cam matching. Kom je in de conflict area krijg je geen match meer met een lane. Waardoor uitmelden lastig wordt, wanneer rijdt fietser over de stopstreep (einde prioriteit) ? Mapping was in eerste instantie op 3 meter en is nu op 32 meter gesteld. Ccol moet geen topologie kennis nodig hebben. Dit soort problemen dienen in de RIS te worden opgelost.

Mapping blijft lastig. Een 2 richtingen fietspad moet eigenlijk 2 lanes hebben en niet 1 lane bi-directioneel. Heading van CAM bericht geeft aan welke richting op wordt gegaan en dan wordt het makkelijker om CAM bericht op juiste lane te matchen.

Mogelijk risico is dat na optimalisatie cq aanpassingen het werkt bij Vialis maar dat als je het dan in een Swarco of Dynniq RIS stopt het toch weer niet goed werkt.

Leon : In Eindhoven zijn veel VRI's aangesloten op glasvezel en voorzien van een observatiecamera. Om de camera's te mogen gebruiken is succesvol een DPIA uitgevoerd. Mocht men daar interesse in hebben dan kan Leon stukken toesturen.

2 weken geleden een dag uitleg gehad over de Datadog van Siemens. Een handige tool om meer inzicht te krijgen in SPAT, MAP en CAM data die een iVRI uitstuurt cq. ontvangt. Het is een eerste stap om te zien of de data goed is. Als het fout gaat moet je wel zelf gaan zoeken waar het fout gaat.

Erik : Geeft als tip om bij iFAT of iSAT op alle armen een check te doen met Priotalker om te controleren hoe de armaturen zijn geconfigureerd (o.a. aantal en naam) en welk sjabloon wordt gebruikt (vol, pijl). Dit laatste kan binnen 1 lantaarn verschillend zijn (d.w.z. bij rood een pijl en bij groen een volle lens). Dit heeft te maken hoe het is geconfigureerd (permissiv of protected).



6. Ontwikkelingen iVRI

Werkgroep TTG/TTR (UC4):

Morgen (12-12-2019) is er weer een bijeenkomst. Het gaat het laatste half jaar meer over proces en niet meer over de inhoud.

Er is overleg geweest tussen Sjef, Guus en C3 partijen waarin afspraken zijn gemaakt over oa hoe lang de diverse stadia moeten duren (bv stadium15 moet minimaal 3 sec duren). Dit draagt niets bij aan de verkeerslichtenregeling en is onacceptabel voor de wegbeheerders. Verder is er een gebrek aan een goede functionele specificatie en voor het schrijven daar van is geen budget.

Werkgroep Prioriteren (UC3)

Deze WG is afgelopen vrijdag gestart en zou voor de kerst 2019 klaar zijn! Ook hier wordt input van wegbeheerders gevraagd (gratis). In deze WG wordt oa het proces van verlenen van prioriteit nader uitgewerkt waarbij gekeken wordt naar het moment dat bv een SSM, SRM en granted wordt verstuurd. Het blijkt dat chauffeurs van bussen, hulpdiensten niet zitten te wachten op een terugkoppeling, ze willen gewoon snel geholpen worden en letten meer op de weg.

Ook hierbij de vraag wat is/zijn de doelstellingen die men wil bereiken.

CVN-RIS

Volgens Marcel Westerman moest "iets" opgelost worden. Uiteindelijk bleek dat het niet in CVN-RIS te zitten. Het betrof een VRI waarin een Ccol applicatie zit die nog niet voorzien was van het huidige CVN-RIS protocol.

CAM-logging

Ton heeft een eerste specificatie opgesteld en geïmplementeerd in een test applicatie. Voor het opslaan van deze data is gekozen voor het CSV formaat (zodat het makkelijk is in te lezen en te analyseren in Excel). Hiervoor is het RIS_func aangepast, uitlezen is gelijk aan PTP (die poort wordt gebruikt).

Van 1 dag is op straat de CSV data opgeslagen en ingelezen in Excel. Uit die analyse zijn de volgende zaken geconstateerd:

- Auto op verkeerde lanes gemapt of op alle lanes van een arm
- Geen info over welke richting (turn intentie)
- Negatieve tijden (-64)
- Missen van verwijderde data

De conclusie van Ton is dat de kwaliteit van de CAM info niet goed genoeg is op om basis van deze info te regelen.



7. Bureaustudie beheer iVRI

Erik v H geeft uitleg over de stand van zaken van deze door LVMB ingerichte werkgroep. MAPTM heeft een inventarisatie gedaan wat er nu is qua documentatie op gebied van beheer iVRI's. En daar een eerste analyse op los gelaten en aanbevelingen gedaan. De vervolgstap is nu hoe de zaken te gaan regelen zodat duidelijk wordt wat de consequenties zijn van iVRI op beheertaak van de wegbeheerders.

De WG staat open voor op- en aanmerkingen.

8. Normen NEC214, EN12675, NEN3384

Peter en Hans zijn afwezig.

9. Werkgroepen

Stg. IVERA:

- Eric Greweldinger heeft zich aangemeld als lid (vacature n.a.v. vertrek Jeannet v Arum).
- Nog een nieuwe voorzitter kiezen (vanuit de wegbeheerder).
- Content met de brief van de CVN wat bijdraagt aan het draagvlak van de St. Ivera
- Besloten om tot nader orde door te gaan
- Lopende opdrachten aan Atrium (ondersteuning secretariaat) en TASS (certificering)
- Doorontwikkeling (nieuwe release)
 - Intergroen

Een andere ontwikkeling is het Ivera RIS protocol. Afgesproken is om eerst een specificatie op te stellen en vast te stellen en pas dan te gaan ontwikkelen. De technische WG heeft een eerste specificatie opgesteld. Belangrijke vraag is Wat willen we functioneel? Dimitri zal de eerste concept specificatie rondsturen zodat we die de volgende keer kunnen bespreken.

(Actie Dimitri)

Waar liggen de auteursrechten (Intellectueel eigendom) van het Ivera protocol en van V-log protocol?

Volgens de SC ligt dit bij het ministerie van I&W! De St Ivera heeft dit door een jurist laten uitzoeken. Hier uit kwam naar voren dat het Ivera protocol een open protocol is wat voor iedereen toegankelijk is (het is dus van en voor iedereen). De jurist heeft tevens aangegeven dat doorontwikkeling mogelijk is.

De naam ("Ivera") ligt overduidelijk wel bij de St. Ivera. Dit geldt ook voor de test tools. Deze zijn ook eigendom van de St. Ivera.

Verder denkt de SC dat het geld van St Ivera op termijn gebruikt kan worden om allerlei updates die noodzakelijk zijn te bekostigen!



10. Lijst met te behandelen onderwerpen

- CCOL generatoren : TLCGEN worden uitgenodigd voor januari vergadering
- KWC2.0 moet heten "Beoordelingsinstrument Prov.N.H." . In februari 2020 op de agenda.
- SMART Traffic van Sweco op de lijst. Voor maart 2020.
- Vergadering wordt in principe verschoven naar woensdag 5 februari
- Ivera RIS protocol in januari

11. Rondvraag

Erik v H : In januari en februari afwezig

Goede jaarwisseling

12. Sluiting

Erik J. sluit om circa 3 uur de vergadering.