



Aanwezig: Ane Wiersma (secretaris), Dimitri Poncin, Eric Greweldinger, Erik van Holten, Erik Jongenotter (voorzitter), Willem Mak, Sjoert Bakker, Maria Salomons, Peter Smit, Ton van Grinsven, Luc Prinsen, Peter-Jan Kleevens, Hans van Run (verslag).

Gasten: Geen.

Afwezig: Marcel Fick, Leon van den Biggelaar, Harma Wilts, Koos van Rossen.

1. Opening en vaststelling agenda

- Erik Jongenotter opent de vergadering om 10.00 uur.
- Geen wijzigingen agenda.
- Marcel en Leon hebben zich afgemeld

2. Mededelingen, ingekomen en verzonden stukken

Mededelingen

- Dimitri gaat Peter Jan opvolgen in Utrecht
- In Delft is een vacature voor adviseur VRI en OV.
- Ton heeft de signaalgroepafhandeling aangepast in CCOL. Dit is vooral om te voorkomen dat de volgorde van de richtingen niet meer wijzigt en het informeren betrouwbaarder wordt.
- Willem zal een tikkie sturen voor het cadeau voor Harma.
- Luc kreeg een vraag of de nieuwe CVN-interface beschikbaar is. De definitieve versie moet op de website komen.
- Maria begeleidt een stagiair die aan een verkeersregeling gaat werken voor Helmond waar de Crosscycle-app in komt. Volgende keer komt op de agenda de ervaringen van Breda.
- Ton heeft V-logdocument aangepast. Daarin is het loggen van statussen van swico's opgenomen en dan kun je ook de meldingen van bijv. Schwung worden gelogd en geanalyseerd.

Inkomend

- LVMB overzicht betrokken wegbeheerders (Peter Jan, 9-9)
- Gadget CVN (Willem, 18-9)
- Bewaartermijn VLOG/MV data (Ane)
- Opheffing stichting IVERA, bij punt 6 erbij.

Uitgaand

- geen



3. Verslag van de vergadering van 9 september 2020

Tekstueel:

- In het document op de Dropbox is de versie opgenomen waar de tekstuele aanpassingen zijn verwerkt.

Naar aanleiding van:

- Bij agendapunt 5 Vragen en oplossingen uit de praktijk
Gebruik van camera's: In Amsterdam worden al decennia camera's gebruikt voor o.a. evaluatie groene golven, analyse fietsbewegingen, doofproeven. Zij hebben geen problemen om ze te plaatsen. De beelden worden ook nog bewaard. In Rotterdam zijn er wel verkeerscamera's, maar die worden niet bewaard. In Delft waren bij pollers camera's geplaatst. De beelden werden wel vastgelegd, maar na bepaalde tijd vernietigd.
- Eric geeft aan dat Vialis niet eind september maar pas later klaar is met ontsluiten van SCHWUNG via het dataplatform.
- In Rotterdam worden al jaren gele waarschuwingslichten gebruikt conform de Regeling Verkeerslichten. Daar zijn nooit klachten over geweest.

Openbare verslag:

- geen;

Actielijst:

- 2019-11-2: Staat op de agenda.
- 2020-04-2: Blijft staan
- 2020-06-2: Ton geeft aan dat VRI-mensen uit de regio MRDH bij elkaar komen en dat leden van LVMB daar bij aan kunnen sluiten om zo beter gehoord te worden. Punt kan eraf.
- 2020-07-2: Hans had dit al gedaan, zie e-mail op 8 juli. Punt kan eraf.
- 2020-09-1: Ane zal het nog een keer sturen. Dan kan het punt eraf.

4. Opvolging Peter Jan en Koos

5. Vragen en oplossingen uit de praktijk

Peter-Jan: wanneer wordt CCOL11 uitgerold? Ton geeft aan dat aan Vialis en Swarco de betaversie is geleverd voor implementatie. Swarco verwacht eind oktober klaar te zijn. Dynnia gebruikt de omgeving van Vialis en zal dus met Vialis meelopen. Verder is het ook aan enkele

Bestandsnaam: openbaar verslag CVN 20201014



wegbeheerders en adviesbureaus geleverd. Als het helemaal klaar is dan krijgen die de uiteindelijke versie. DTV wil ook beta-testen.

Sjoert: is vanuit Leiden op de i-Dienst "VM as A Service" gestuit. Dat gaat over beleidsuitgangspunten en het halen daarvan via VM. Maar onduidelijk is wat het nou allemaal precies is. Er is ook persbericht over geweest. Het zou veel kostenverlaging kunnen betekenen. Maar dat wordt niet overal gedeeld. Het ambtelijk apparaat kijkt er wel met enige zorg naar. De wijze waarop dit soort processen gaan, waarbij bestuurders worden gepaaid met "fantastische" verhalen, wordt met argusogen bekeken. Vraag is ook wat er aan belangenverstreming is als je "VM as a service" afneemt, bijv. files creëren om extra wegen aan te kunnen leggen?

Er lijken wel goede punten in te zitten, zeker voor kleinere wegbeheerders. Sjoert vraagt of iemand weet wat de status is. Ton geeft aan dat in de BO-MIRT notitie de verplichting werd opgelegd om software as a service en cloudregelingen te gebruiken. Binnen MRDH en Brabant is aangegeven dat als dit de eisen zijn, zij niet meedoen. Dimitri geeft aan dat men vanuit Provincie NH minder negatief is. Het Ministerie IenW heeft overigens excuus aangeboden m.b.t. de eis van die cloudregelingen.

Ton: is bezig om aan te sluiten bij alle landelijke standaarden. Ontruimingstijden werden altijd opgehoogd naar halve of hele seconden. Maar ze willen ook naar tienden van seconden. Eric geeft aan dat dat ook de standaard is in de richtlijn. Goudappel rondt voor Maastricht af op halve seconden, omdat je het ook niet buiten kunt beoordelen op nauwkeuriger dan halve seconden. Iedereen doet eigenlijk wel de berekening op tienden van seconden en als je op straat toch aanpassingen nodig acht, doe je dat al gauw op halve of hele seconden. Vervolg vraag is nog of je met je garantie intergroentijden nog afwijkt van de ingestelde intergroentijden. Velen stellen die hetzelfde in. Enkelen, zoals Maastricht, stellen die garantie intergroentijd een seconde lager in.

Hans: Rotterdam gaat op de Reeweg in het Havengebied IMFLOW-regelingen neerzetten. Het is in het kader van Connected Transport Corridors. Het konvooirijden is losgelaten. Dat was organisatorisch en technisch nog te ingewikkeld. Er wordt nu ingezet op prioriteren. Als het goed gaat staat het eind dit jaar op straat.

Eric: als vervolg op "regelingen as a service": daar zijn in de praktijk wisselende ervaringen mee. Er komen nu zelfs weer fasebewakingen voor in Den Bosch. Gevoel is dat door alle ontwikkelingen en uitrol te weinig capaciteit is voor het maken van de regelingen. Belangrijk blijft dat je goed test. Vraag van Peter is nog of de FLEX-regelingen zelf wel goed werken en Eric geeft aan dat er wel een aantal zijn die wel gewoon goed regelen. Sjoert geeft aan dat de uitgebreidere wensen die momenteel gesteld worden ervoor zorgen dat de basis onder druk te staan. De VRI's worden door de "i" steeds duurder en als je evalueert dan levert het verkeerskundig niet de winst die je voor dat geld zou hopen.

Peter: Swarco heeft de eerste iVRI in Den Haag in gebruik genomen. Begin november wordt dat een CCOL11-regeling.

Peter: ziet dat er nogal eens CCOL-regelingen met dummysignaalgroepen zijn. Dat geeft in de praktijk lastige dingen in de automaat en de RIS. Vraag is of er geen alternatieven zijn voor de dummysignaalgroepen. Goudappel en Amsterdam gebruiken weleens reservesignaalgroepen voor richtingen die je misschien ooit zou willen toevoegen. Sjoert geeft aan dat je ook dummysignaalgroepen kan gebruiken voor regeltechnische doeleinden. Het

Bestandsnaam: openbaar verslag CVN 20201014



zou alleen niet in de hele keten moeten doorwerken. In Rotterdam worden veel dummysignaalgroepen gebruikt in het hele "Adaptief Filemanagement Maastunnel"-systeem. Ton geeft aan dat je dummysignaalgroepen in je ITF-bestand als gedoofd licht moeten aangeven. Je kunt ook zorgen dat er geen GUS-WUS van wordt uitgestuurd. Dit gaat dan over de "speciale signaalgroepen", waarover in de hele i-VRI-ontwikkeling helaas nog onvoldoende is gesproken. Volgende keer wordt dit als agendapunt gemaakt onder het kopje iVRI.

6. Ontwikkelingen i-VRI

Opheffing stichting IVERA is in het Kenniscafé besproken. Zie ook de notitie van Akke Drentje die is rondgestuurd. Peter had in het Kenniscafé gevraagd of het een mogelijkheid zou zijn om toch te blijven bestaan, het protocol te blijven handhaven en wegbeheerders te vragen dan toch een opdracht te doen voor het in stand houden en doorontwikkelen van het IVERA-protocol. Maar dat lijkt een gepasseerd station. Er zijn gesprekken geweest met LVMB. Er wordt van bovenaf druk uitgeoefend. De algemene mening binnen CVN is dat bij de Governance de certificering nog niet goed is geregeld en de financiering van doorontwikkelingen ook niet. Bij de stichting IVERA was dat beter en eerlijker geregeld. Dimitri geeft aan dat Sweco en RHDHV in de Stichting IVERA ook niet betrokken zijn. Daarom dekt IVERA nu ook niet de lading voor alle partijen. Rotterdam geeft aan dat er nu eenmaal gekozen is voor de Governance en dan moet je dat ook de kans geven. Er blijven bij iedereen wel zorgen over de kosten en kwaliteit. Belangrijk is dat er vanuit de wegbeheerders voldoende vertegenwoordiging is/komt in de CAB.

Over de uitrol van iVRI's geeft Ton aan dat er gesproken is binnen MRDH. In het overleg met lenW is aangegeven dat de wegbeheerders 1 december niet halen. Den Haag en Rotterdam hebben besloten UC3 en UC4 in te bouwen in TLC-gen, want die willen zelf de stappen zetten in een eigen planning, en zij willen betrouwbare informatie leveren en dat goed testen. UC3 is nu in TLC-gen geïmplementeerd conform de nieuwe standaard. UC4 zit al in TLC-gen. De status wordt nu ondersteund en ook de geeltijd. Er is nu een testregeling in Rotterdam. Voor hulpdiensten kan je betrouwbare informatie geven op basis van UC5. Dat was er al. De bepaling van plaats is nog niet goed genoeg en daarom is die uitgezet. De prioriteitsmodule in TLC-gen was al goed en is aangepast voor SRM-berichten. Ton heeft Marcel W. daarover gebeld en het stappenplan en planning aangegeven. Hij vroeg dat per e-mail te sturen aan hem. Er zit nog geen TTR in, want dat is er nog niet.

7. Normen

Hans doet terugkoppeling van de vergadering van NEC214 op 8 oktober jl.

Met het vertrek van Hans de Witt van Amsterdam en omdat RWS er ook niet meer bij is, is Hans de enige vanuit de overheid. De wens is meer balans in de normcommissie te krijgen. Het zou vooral goed zijn als vanuit de Provincies en RWS mensen aan zouden sluiten.

Er is een nieuwe passage aan de NEN3140, bedrijfsvoering van werkzaamheden bij laagspanningsinstallaties, toegevoegd. Hierin staat dat je niet zou mogen werken aan installaties die in bedrijf zijn. Tot nu toe mocht dat wel als het om laagspanning ging. Dat heeft

Bestandsnaam: openbaar verslag CVN 20201014



als consequentie dat veel werk wat nu wordt gedaan aan een draaiende VRI straks, bijv. werken aan een drukknop of detectielus, niet meer gedaan zou kunnen worden. De normcommissie gaat uitzoeken hoe het precies zit, want dat is niet gewenst.

Vanuit zowel onze normcommissie als die van de commissie voor verkeerslantaarns is de wens om een keer met een delegatie op straat gaan kijken bij de Maastrichtse lantaarn van Den Bosch. Er zijn positieve berichten, maar er blijven toch ook vragen komen en vanuit de commissies is het dan belangrijk om zelf ook goed te kijken.

8. Werkgroepen

Werkgroepen

- Stichting IVERA: zie punt 6 "Ontwikkelingen i-VRI"
- Ivera-RIS: geen nieuws

9. Geeltijd verlenging

Niet behandeld. Komt volgende keer op de agenda.

10. Seriële koppeling iVRI's

Niet behandeld.

11. Lijst met te behandelen onderwerpen

Niet behandeld.

12. Rondvraag

Eric vraagt Peter om My City eens te laten zien. Dit kan op de lijst met onderwerpen erbij.

En Eric geeft nog aan dat IVER en LVMB bezig zijn om een thematafel op te zetten. De thematafel is een combinatie van IVER en werkgroep Intelligente Kruispunten. Zij gaan gevraagd en ongevraagd advies geven aan de coördinatiegroep LVMB. Hiermee zou dan de vertegenwoordiging binnen LVMB en ook de vertegenwoordiging richting Governance verbeteren.