



- Aanwezig:** Erik Jongenotter (voorzitter), Ane Wiersma, Koos van Rossen, Willem Mak, Erik van Holten, Sjoert Bakker, Peter-Jan Kleevens, Ton van Grinsven, Nico van Beugen, Luc Prinsen, Peter Smit, Dimitri Poncin (verslag).
- Afwezig:** Leon van den Biggelaar, Marcel Fick, Robert Kooijman, Maria Salomons.

1. Opening en vaststelling agenda

Erik Jongenotter opent de vergadering om 10:13 uur.
Ingekomen stuk rapportage geeltijden op agenda en standpunt CVN over dit onderwerp vaststellen. Geeltijden onderzoek wordt agenda punt 4, Vragen uit praktijk wordt 5

2. Mededelingen, ingekomen en verzonden stukken

Mededelingen

-

Ingekomen stukken

- commentaar NEN 3322:2015 Ontw (Peter)
- rapportage geeltijden onderzoek IVER/GC (Luc)
- discussie medegebruik KAR frequentie
- foto 'alle richtingen groen voor fietsers' (Luc)

Verzonden stukken

Geen.

3. Verslag van de vergadering van 9 december 2015 + actielijst

Het verslag van de december vergadering wordt besproken, enkele inhoudelijke punten worden verwerkt in definitief verslag en actielijst.

4. rapportage geeltijden onderzoek IVER/GC (Luc)

Goudappel Coffeng heeft opdracht gekregen van IVER om te onderzoeken wat een veilige instelling van geeltijden is. Aanleiding is dat in de praktijk al sinds jaar en dag de geeltijd 1 seconde lager is dan het advies in het handboek verkeerslichten.

Belangrijke onderzoeksvragen.

1. Wordt er minder door rood gereden bij langere geeltijd?
2. Is het veiliger om langere geeltijd toe te passen.

De aanpak en onderzoeksresultaten worden toegelicht en staan in de presentatie van Luc.



Vraag aan CVN: wat is het standpunt ten aanzien van de resultaten van het geeltijden onderzoek.

Standpunt CVN:

“CVN heeft een gedegen rapport van Goudappel gezien van het onderzoek naar geeltijden in opdracht van IVER. De conclusies en aanbevelingen zijn duidelijk en goed onderbouwd. CVN ondersteunt de conclusies van het rapport.

Belangrijke punten zijn volgens de CVN:

- in de rapportage wordt met onderbouwing gesteld dat wijziging van de geeltijden niet leidt tot gedragsverandering van bestuurders die worden geconfronteerd met een startgeel-moment;*
- Maatwerk is en blijft van belang omdat zowel te hoge als te lage geeltijden ongewenst zijn voor de veiligheid en geloofwaardigheid van de regeling;*
- Langere geeltijden leiden tot minder capaciteit (in meer of mindere mate). Zolang niet is aangetoond dat afwijking van de voorgestelde geeltijden verkeersonveilig is, moet het mogelijk blijven voor een wegbeheerder om te kiezen voor capaciteit en de geeltijden niet aan te passen volgens het voorstel uit het rapport.”*

Ten aanzien van de bevindingen zijn wel enkele vragen/bedenkingen, vandaar maatwerk. Hier een opsomming van vragen en bedenkingen:

- Zijn weggebruikers niet op zoek naar een grens en verandert in de loop van jaren het keuzemoment om te stoppen niet als in geheel Nederland (of een groot gebied) de geeltijd wordt verhoogd? Het onderzoek toont dat niet aan, maar Luc denkt van niet.
- Wat is het effect van de hoge geeltijd bij onverzadigd groen? Neemt de roodlichtnegatie op zijrichting dan niet toe: Dit is niet onderzocht, dit kan mogelijk een nadeel zijn. Bij goede detectie kan variabel geel een mogelijkheid zijn.
- Is het langer geel geven niet slechts een comfort maatregel? Immers er is met de huidige tijden voldoende tijd om te stoppen, maar is niet comfortabel. In het onderzoek is tevens nagegaan welke remvertraging de weggebruikers acceptabel vinden. En in dat opzicht is de huidige toegepaste geeltijden aan de krappe kant.
- Wat is in de toekomst de juiste geeltijd indien de rij-taak ondersteunende technieken vaker worden toegepast? De reactietijd wordt dan gereduceerd tot nihil en de huidige geeltijd kan dan weer voldoende zijn om comfortabel te stoppen.

Kortom, een eenvoudig vraagstuk levert veel vragen op. De juiste toepassing blijft maatwerk!

5. Praktijk van de dag

Dimitri geeft aan dat het aardig is om praktijkproef Amsterdam Noord op de agenda CVN te zetten. Agenda opnemen voor maart.

Nico vraagt of er ervaringen zijn met onafhankelijk regelen van 2 rijstroken voor dezelfde (recht-door gaande) richting.

Den Haag kan voorbeelden sturen.

Ingang Maastunnel Rotterdam is afzonderlijk geregeld.

Genoemde aandachtspunten.

Zorg voor goede ANWB bebording om ongewenste rijstrook wisselingen te voorkomen.

Er bestaat mogelijk "misbruik" door de wachtrij voorbij te rijden en op laatst, eventueel voorbij verkeerslicht alsnog van rijstrook te veranderen. In Den Haag valt dat mee.



Indien mogelijk (overrijdbare) verhoogde rijbaanscheiding toepassen.
Vallende pijlen op achtergrondschilden (Regeling Verkeerslichten)

Ton heeft overzicht gemaakt van protocollen rondom VRI's en Verkeersmanagent. Luc geeft aan dat RWSC debugger ook toegevoegd kan worden eigenaar is RWS/WVL. Doel van het overzicht is dat 1 partij het beheer gaat organiseren. Wellicht IVERA? Is dat handig? Sommige kunnen niet onder gebracht worden bij IVERA omdat het Europese standaarden zijn (ETSI)

Peter Jan haalt het issue KAR frequenties aan. Er is NS personeel met portofoons die op de zelfde frequentie werken als KAR bij VRI's. Er zijn in verleden geen licenties afgegeven bij de reservering van de KAR frequenties. Dit probleem is bekend bij Govi. CVN wacht het onderzoek van Govi/Marcel Fick af. Actie Marcel: CVN op de hoogte houden van ontwikkelingen van dit onderzoek.

Ane vraagt of voor VLOG 3 een versiewijziging naar CCOL9 nodig is. Antwoord van Ton is ja, omdat er andere (=extra) data verstuurd wordt. De CVN C interface wordt ook aangepast, er komt een nieuwe CCOL versie.

6. C-ITS

Peter geeft aan dat er vanuit C-ITS een CVNC wijziging komt. Het betreft de waarden time to green en time to red. Wens is om dat in vooraf vastgelegde blokken te zetten zoals het KAR DSI buffer.

Luc geeft aan dat de deliverables van C-ITS erg moeilijk leesbaar zijn. Het is in Engels en de draad ben je zo kwijt. Luc en CVN leden kunnen geen beeld krijgen of het uiteindelijke resultaat wel de juiste is.

Security: welke risico's zien wegbeheerders met toegang tot de data, idem voor draadloos? Is erg lastig, enkele wegbeheerders zijn er mee bezig. Eén van de deliverable's is safety en security geeft Peter aan. Pim van der Toolen van PZH is hiermee bezig. Peter stuurt gegevens door.

Wel goed om eens naar de bewustwording te kijken. Voorstel om Pim eens uit te nodigen voor volgende keer, actie Peter Smit.

6. Normen

- NEC 214, EN 12675 , NEN 3384

NEN3384 wordt gereviseerd, volgende aanpassingen worden verwacht:

- Bewaking akoestische signalen
- Intergroen wordt opgenomen
- Algemene kreten worden geactualiseerd. Bv. De term relais komt voor, tegenwoordig is dat allemaal elektronica.
- Fasecyclus wordt consequent signaalgroep. Ton merkt op dat dit niet handig is, in CCOL is SG start groen. Moeten we wel uitkomen.



Tijdpad:

1 juli concept aanbieden aan markt en CVN/IVER.

1 oktober uiterlijke datum commentaar.

1 januari 2017 definitieve versie.

Vraag wordt gesteld over de Europese normklasse klasse die moet worden toegepast. Bijvoorbeeld reactietijden bij falen. Kunnen we niet aansluiten bij een klasse zoals die in Duitsland wordt aangehouden? Er is geen aanleiding dat die te hoog zijn en dus mogelijk een te strenge eis in Nederland. Er zijn nog meer klassen zoals: IP klasse, lichtsterkte enz. Peter maakt een voorzet van overzicht verschillende klassen om hier goed beeld (en CVN standpunt) over in te nemen.

- Normcommissie 353074 verkeerslichten en signaalgevers: behandeling "Ontwerpnorm NEN 3322_2015_verkeerslantaarns_aanvullende eisen"

Er is nog steeds geen deelname van CVN: vacature wordt veranderd in lezend lid van de normcommissie.

Ane: toepassing wachttijdindicator met wachttijdvoorspellers. Het getal tonen in WIC. Niet opgenomen in de norm, wel in CVN document. Ane gaat na in de oude notulen; tot februari kan er nog commentaar komen.

8. Werkgroepen

- IVERA

Ontwikkelingen Raad van Toezicht.

Jeannet van Arum is per 1 januari officieel lid van RvT. Zij treedt op als voorzitter RvT. Aanleiding is de beoogde scope-uitbreiding van de stichting IVERA.

Tezamen met een aantal adviseurs wordt gekeken naar hoe de verhouding tussen publiek en privaat in juiste balans kunnen komen.

Betrokken personen:

Huidige RvT, Edwin Feenstra (teamleider verkeersmanagement in Den Haag), Luc Prinsen, Marcel Fick, Eric Jan Dikker (senior beheerder VRI gemeente Zaanstad).

Er wordt een extern bureau ingeschakeld om het bestuur en RvT te ondersteunen om te komen tot juiste organisatiestructuur en procesafspraken om de stichting verder te brengen tot een krachtig platform voor verdere standaardisatie en technologische ontwikkelingen in de verkeersregeltechniek.

Tijdpad: najaar 2016 Nieuwe visie en organisatie stichting IVERA.

- VLOG

Geen extra vordering (zie ITS)

- Regeling verkeerslichten

Geen mededelingen.

- Intergroen

Het Document is ter review aangeboden aan de leveranciers. Wacht momenteel op reacties.

Sjoert: overleg met de achterban welke opties bespreekbaar zijn voor groen knippen.

Volgende CVN vergadering opnemen als agendapunt.



9. Lijst met te behandelen onderwerpen

- Intergroen/geelknipper op agenda van maart
- security en CITS op agenda van april
- Mag het iets minder met de eisen? Cor Struijff uitnodigen (actie Peter Jan)
- Werkbezoek excursie suggesties:
 - C-ITS project?
 - Vrachtwagen proef Havenbedrijf Rotterdam
 - suggesties aanleveren bij Ane.

10. Rondvraag

Algemeen: Wat is doel en samenstelling CVN? Deze graag actualiseren. Oude opsturen actie Ane Wiersma.

Ton: C-ITS kijkt naar OV. KAR/WIFIp. Wie weet status?

Luc: geconditioneerde prioriteit is een use case en moet een project worden; communicatie techniek staat hier los van. Communicatie van VRI naar Bus terug kan ook via KAR, technische toepassing is nog niets over besloten. Kans is wel groot dat het WifiP een pilot wordt gestart.

Koos: vraag om notulenbeurt voor Koos te ruilen met Peter (juni en mei)

Nico: vraag intergroen, moet er extra bekabeling komen: Komt mogelijk volgende keer aan de orde.

11. Sluiting

15:12 wordt vergadering gesloten.