



Aanwezig: Maria Salomons (voorzitter), Nico van Beugen, Eric Greweldinger, Ton van Grinsven, Peter-Jan Kleevers, Leon van den Biggelaar, Ane Wiersma, , Peter Smit, Erik van Holten, , Dimitri Poncin, Koos van Rossen en Luc Prinsen(notulist)

Afwezig: Erik Jongenotter, Marcel Fick, Sjoert Bakker, Robert Kooijman, Willem Mak.

1. Opening en vaststelling agenda

Maria opent de vergadering.

Vanwege de afwezigheid van Sjoert vervalt punt 6 van de agenda.

2. Mededelingen, ingekomen en verzonden stukken

Ingekomen stukken

- Standaardisatie bedieningsknoppen (Peter, 14-9)
- VOA mail (Koos / Rick Blok, 19-9)
- Cross-cycle app. (Ton, 22-9)
- Diverse input en reacties voor "vragen en oplossingen uit de praktijk". Er ontstaat een discussie over deze interactie. Hierover is het volgende afgesproken:
 - o Het geven van een reactie is prima.
 - o Geen discussie voeren via de mail (dat is voor de CVN-bijeenkomsten) tenzij hier expliciet door de vraagsteller om wordt gevraagd.
 - o Op de CVN-bijeenkomst bepaalt de vraagsteller of hij/zij voldoende informatie heeft of dat er nog aanvullende discussie nodig is.

Verzonden stukken

Geen.

3. Verslag van de vergadering 13 juni 2017 en actielijst

Tekstueel:

De nodige wijzigingen worden doorgevoerd.

Openbaarheid:

Verslag kan na de wijzigingen worden gepubliceerd.

Naar aanleiding van:

Pag. 2. Ane geeft aan dat de VOA mail van Koos en Rick Blok is doorgestuurd naar Assetmanagement Amsterdam. Zij voelen zich gepasseerd, doordat de FO norm zonder overleg is opgesteld.

- Koos benadrukt, zoals ook in het verslag staat, dat het maken van goede afspraken van belang is.
- Ane geeft aan dat er een gesprek komt tussen de politie/VOA en Amsterdam hierover.
- In Amsterdam heeft de politie geen vri-sleutels, net als in Delft en Den Bosch.
- Delft heeft een verzoek gehad van de politie voor een moedersleutel, maar is geen voorstander om deze beschikbaar te stellen. Er komt daar een gesprek.
- Eric geeft aan dat aansprakelijkheid ook een rol speelt bij het niet beschikbaar stellen van sleutels en het niet zelfstandig in verkeersregeltoestellen kunnen komen door de politie.



Pag. 2. Nico geeft aan dat je voor FCD hele trajecten van A naar B in 1x kunt kiezen. Mogelijk moet je wel de gekozen (kortste) route wijzigen naar de route waar je informatie over wilt. Er ontstaat een discussie hoe de reistijden worden bepaald en of dit correct gebeurt (1 traject of het opstellen van deelsegmenten). Het zomaar optellen van deelsegmenten is volgens Peter-Jan niet juist. Advies aan Leon om e.e.a. na te vragen bij NDW.

Pag. 2. Er wordt aan Ane gevraagd of de 95% correcte retourmeldingen bij KAR onderzocht is.

- Ane bevestigt dit en zal het betreffende onderzoek rondsturen.
- Ton geeft aan dat ook het aantal herhalingsverzoeken van belang is.

Pag. 3. Erik van Holten geeft een toelichting op het benaderen van de TXA t/m TXE momenten. In MobiMaestro zijn deze niet rechtstreeks bereikbaar maar alleen als IVERA-object (en dan krijg je ze allemaal). Hierdoor zijn deze waarden niet in scenario's te benaderen.

Pag. 4. Dimitri vraagt naar welke zorg er bij C-its over de gang van zaken over certificering is.

- Het betreft de email van de IVER over het proces, de voorlopige goedkeuring en hoe met TLC_FIQ van Siemens wordt omgegaan.

Pag. 5. Eric geeft aan dat de opdracht voor de update detectieconfiguratie en signaalgroepafhandeling aan Goudappel Coffeng is verstrekt.

Actielijst:

De actielijst is doorgenomen. N.a.v. de actiepunten:

- Vooruitlopend op CCOL 10.0 met intergroen komt er een CCOL 9.5 versie voor de fabrikanten t.b.v het test- en ontwikkeltraject voor intergroen.
- De werkgroep CVN-C moet weer op de agenda (Ton en Marcel).
- Voor de LDM / RIS-interface met CCOL moet er standaardisatie komen. Er zijn nu al twee varianten (Swarco en Vialis). Ton zal dit oppakken.
- Detectiebewaking vanuit de applicatie in de iVRI is lastig omdat in TLC-FI het terugmelden van detectiefouten niet mogelijk is. Dit opnemen als agendapunt voor de volgende bijeenkomst.
- Voor de CVN-IVER bijeenkomst in november is C-its een gespreksonderwerp met zaken als beheerskosten, centrale, topologie, C-its-applicatie, use-cases, gang van zaken. Een en ander komt samen in de 10 vragen van de vri-demodag van afgelopen september. Luc zal deze vragen
- Voor de CVN-IVER bijeenkomst is het voorstel "standaardisatie VRI BP knoppen" ook een gespreksonderwerp.

4. Concept standaardisatie VRI BP knoppen

Het conceptstuk is uitgebreid besproken. Zie onderstaande opmerkingen:

- procedure conform NEN3384 toevoegen indien van toepassing
- laatste regel in tabel verwijderen
- uitgebreide discussie over knop "automatisch bedrijf":
- enkele knop conform voorstel of twee knoppen (continue / klok)?
- er is toch een voorkeur voor twee knoppen, maar dan wel duidelijke betekenis
- elke monteur moet eenvoudig vri kunnen laten regelen, ook buiten klok
- SW schakelaar kan vervallen
- bij prioritering onderscheid maken tussen 1/2 (fouten) en 3/4/5 (regulier bedrijf)
- tekst "storing" aanpassen ("fatale fout")
- legenda volledig maken
- tekst "centrale" aanpassen (IVERA-centrale)
- nagaan of prioritering centrale – drukknoppen te vereenvoudigen/uniformeren
- als mogelijk is de voorkeur voor gelijkschakelen



- Peter werkt dit uit tot een 0.6 versie die ook tijdens het CVN-/IVER-overleg in november besproken kan worden

5. Vragen en oplossingen uit de praktijk

Luc heeft een vraag over een situatie in Limburg waar men een vliegtuigoversteek gaat beveiligen met verkeerslichten. Als verschijningsvorm is uitgegaan van tweekleurige lantaarns voor zowel autoverkeer, fietsers en voetgangers. Hierbij zijn voor de fietsers- en voetgangers sjablonen opgenomen. Is dit de correcte uitvoeringsvorm?

Toepassing van tweekleurige lantaarns is correct (vliegverkeer is als "ander verkeer" te beschouwen volgens artikel 44 RVL). Parellel aan bruglichten en overwegen is het voorstel om geen fiets- en voetgangerssjablonen toe te passen en om voor de fiets-/voetgangersoversteek slechts één lantaarn toe te passen. Belangrijk is de geloofwaardigheid van de situatie: een informatiebord met duidelijke reden waarom er rood wordt gegeven helpt hierbij. Aangezien de snelheid ter plaatse met 60 km/h hoger is dan 50 km/h moet er geel-knipperen worden getoond. Geadviseerd wordt een tijd die niet te lang is (ongeveer 5 seconden is genoemd). Verder wordt nog genoemd dat er bij Gilze Rijen ook verkeerslichten voor een vliegoversteek staan waarbij mogelijk (maar men weet dit niet zeker) voor voetgangers ook een akoestisch signaal (bel) wordt toegepast.

Nico zou graag de kleuren van de vri symbooltjes in Mobimaestro willen veranderen en standaardiseren. Nico gaat als eerste bij Technolution vragen wat de mogelijkheden zijn.

Nico meldt dat Mobimaestro geen continue verbinding heeft met de vri's en dat de status van de vri's op het scherm dus niet actueel is. Erik van Holten geeft aan dat in de betreffende vri wel de trigger t.b.v. het melden van een statuswijziging geactiveerd moet zijn. Hierdoor meldt de vri elke statuswijziging direct aan Mobimaestro.

Ton gaat in Delft de use case "openbaar vervoer" implementeren maar loopt tegen het probleem aan dat er landelijk nog geen duidelijkheid is over de te gebruiken communicatie apparatuur. Ook speelt het probleem dat vervoerders kosten moeten maken om de bestaande apparatuur in de voertuigen (veelal KAR) te vervangen.

In Breda wordt waarschijnlijk KAR voorgeschreven in de voorwaarden van de nieuwe concessie bij gebrek aan duidelijkheid over alternatieven. Leon vraagt bij Ronnie Poorterman (werkgroep openbaar vervoer Talking Traffic) na of er landelijke ontwikkelingen zijn.

Ane heeft een vraag over de foto die Dimitri heeft gestuurd over een kruispunt waar voor fietsers een tweelichter is gebruikt. Indien de tweelichter gedoofd is, moeten de fietsers naar een hoge lantaarn met volle lens kijken. Als de voetganger, haaks voor de fietsoversteek, groen krijgt, moet de fietser voor de voetgangersoversteek wachten. Dit wordt met de tweelichter gerealiseerd. Als de voetganger rood is kan de fietser dus verder de kruising oprijden en kunnen de rechts afslaande fietsers zonder het rood te negeren vrij rechtsaf. Lijkt verkeerskundig geen onaardige oplossing ware het niet dat een tweelichter in deze situatie wettelijk gezien niet toegepast mag worden.

Maria vraagt of het ongeregelde conflict tussen fietsers en voetgangers op de vier hoeken van een verder met verkeerslichten geregelde kruising, een interessant onderwerp voor een studie zou kunnen zijn. De discussie barst los en eindconclusie is dat het niet zinvol lijkt hier een student op te zetten. Ane meldt dat Koos Spee ooit gezegd zou hebben dat deze fiets - voetganger conflicten altijd met verkeerslichten geregeld moeten worden. Vanuit de CVN is de breed



gedragen mening dat dit niet zinvol is omdat het volstrekt ongeloofwaardig is en de fietsers en voetgangers toch doorrijden naar de kant rijbaan. Afsluitend meldt Maria dat ideeën voor stage- of afstudeeronderwerpen altijd welkom zijn.

Eric heeft een vraag over het toepassen van rateltickers bij een voetgangersoversteek in twee delen die met drie signaalgroepen is geregeld. Enige optie die zou kunnen is het plaatsen van de rateltickers aan de buitenzijde van de oversteek en niet in de middenberm waarbij de rateltikker wordt gekoppeld aan de lantaarn in de middenberm. Beter zou het zijn om geen rateltickers te plaatsen of de oversteek met twee in plaats van drie signaalgroepen te regelen.

Eric meldt dat de RTB drukknoppen worden gereset als deze langer dan 10 seconden onafgebroken aangeraakt wordt. Hiermee dient rekening gehouden te worden bij speciale ingrepen zoals extra groen, die geactiveerd worden bij het langer aanraken van de drukknop.

Dimitri vraagt of er ervaringen zijn met het in twee fasen laten oversteken van voetgangers als een hele oversteek niet mogelijk is als gevolg van een groene golf. Erik van Holten heeft dit in Tilburg wel eens gedaan maar daar was de cyclustijd relatief laag. Verder is het ook afhankelijk van de ruimte in de middenberm. Als voetgangers niet veilig kunnen opstellen is het niet wenselijk, bij bredere middenbermen kan het wel. Tevens kunnen rateltickers bij het opknippen van de oversteek in twee delen, alleen worden geplaatst bij een bredere middenberm waarbij een rateltikker in de middenberm geplaatst kan worden.

Erik van Holten vraagt naar de ervaringen met het verhogen van de vast groentijd bij bredere voetgangers oversteken. Eric laat de vast groentijd van voetgangers niet afhangen van de lengte van de oversteek. Uitgangspunt is dat na de vast groentijd er voldoende tijd resteert om de oversteek af te kunnen maken tijdens groen knipperen en de ontruimingstijd. Anderen verhogen de vast groentijd wel en baseren deze vaak op de tijd die nodig is om 2/3 van de oversteek te kunnen maken met 1 m/s. Leon meldt dat in Eindhoven ook langer groen gegeven wordt ten behoeve van comfort voor de voetgangers. Verder kan het bij deelconflicten zinvol zijn de vast groentijd te verhogen zodat afslaande automobilisten zien dat de voetganger groen heeft en niet denken dat de voetganger door rood loopt.

6. C-ITS “Het nieuwe regelen”

-

7. Normen

-

8. Werkgroepen

Stichting IVIRA

Het bestuur van de stichting wordt uitgebreid met Sweco, RHDHV en Technolution om partijen uit de invloedssfeer van de IVRI en bijbehorende koppelvlakken te laten aansluiten.

In 2018 neemt Jeanet van Arum het voorzitterschap over van Freek van der Valk.

Bij stakende stemmen wordt de stem van de wegbeheerders bepalend.



De stichting Ivera heeft opdracht gegeven voor de certificering van de vijf koppelvlakken die bij de iVRI horen. Daar zit niet de TLC-FI Q variant van Siemens bij. Voor de certificering van deze variant heeft het ministerie opdracht gegeven aan TASS. De vraag doet zich voor of TASS ook nog gecontroleerd zou moeten worden. Vanuit de CVN vinden we dit niet direct nodig maar als het wordt gedaan, dan heeft het de voorkeur van de CVN om dit door wegbeheerders te laten doen.

RDW wordt door het ministerie als mogelijke partij gezien voor het uitgeven van de certificaten.

Dimitri komt vanuit de stichting Ivera met de vraag om met de CVN aan een kenniscafé te werken over Talking Traffic. In de komende vergadering met de IVER zullen we dit gezamenlijk bespreken. Wel vraagt Dimitri nu al aan iedereen om de middag van 17 januari vrij te houden voor een workshop, georganiseerd door de stichting Ivera met als doel het ophalen van informatie bij wegbeheerders met betrekking tot Talking Traffic.

De kosten voor een Ivera licentie blijven voorlopig € 450,- en € 50,- administratiekosten. Of dit in de toekomst zo blijft is op dit moment onduidelijk.

Regeling verkeerslichten

Het proces om de wijzigingen in de regelingen verkeerslichten doorgevoerd te krijgen loopt. Er is een notitie gemaakt voor het ministerie met aanleiding en noodzaak en er is een eerste gesprek geweest. Een tweede gesprek staat gepland.

Werkgroep intergroen

De werkgroep intergroen is vervallen en wordt vervangen door werkgroep CVN-C (zie ook actielijst).

9. CVN excursie

Tijdens de vergadering komen er in eerste instantie geen ideeën. Wellicht zouden we na het kennis café van 17 januari gezamenlijk kunnen gaan eten of na een reguliere vergadering. In de november vergadering zullen we een keuze maken. Eric oppert het idee om een avond bij een regiekamer van een grootschalig evenement te gaan kijken.

10. Lijst met te behandelen onderwerpen

De lijst is leeg en tijdens de vergadering komen er geen nieuwe onderwerpen. Deze kunnen uiteraard altijd ingediend worden.

11. Rondvraag

Eric Greweldinger vraagt aan Ton waarom in VLOG bestanden geen ontruimingstijden matrix is opgenomen in tegenstelling tot MV-files. Ton antwoordt dat ontruimingstijden parameters zijn en dat in VLOG geen parameters zijn opgenomen. Deze kunnen op een andere wijze uit het regeltoestel worden gehaald. Bij streaming VLOG is het niet zinvol parameters telkens opnieuw mee te sturen. In VLOG kan het begin en het einde van groenfasen worden uitgelezen en daarmee kan de tijd tussen twee signaalgroepen worden afgeleid.



12. Sluïting

Maria sluit de vergadering om 15.43 uur.