



Aanwezig:

Erik Jongenotter (voorzitter alleen tijdens welkom van Teun), Teun Immerman, Sjoert Bakker, Leon van den Biggelaar, Marcel Fick, Eric Greweldinger, Ton van Grinsven, Willem Mak, Luc Prinsen (tot 11.00u), Maria Salomons, Ane Wiersma (secretaris), Hans van Run, Dimitri Poncin, Harma Wilts (vanaf 11.00u), Peter Smit (verslag), Akke Drentje

Gasten: Rob de Wit (bij agendapunt: ontruimingstijden bij bijzondere voertuigen)

Afwezig: Erik van Holten, Koos van Rossen

1. Opening en vaststelling agenda

- Erik Jongenotter opent om 09:30 uur de vergadering en heet iedereen, maar in het bijzonder, Teun Immerman welkom. Teun volgt Koos van Rossen op in de CVN.
- Teun stelt zich voor als werkzaam bij de politie, bij het team verkeersongevallen analyse. Hij valt onder Oost Nederland, maar is ook betrokken bij het landelijke kwaliteitsnetwerk van de politie. Heeft hiervoor bij Vialis gewerkt.
- Omdat Erik J af moet haken, neemt Maria het voorzitterschap vandaag over en we doen een voorstel rondje voor Teun.

Wat moet er vandaag in ieder geval nog op de agenda worden toegevoegd?

- Dimitri wil over certificering TLOGEN en CCOL applicaties iets melden (*toegevoegd onder IVRI ontwikkelingen*).
- Marcel wil bij het kopje stichting IVERA melden wat er gaande is (*toegevoegd onder werkgroepen IVERA*).

2. Mededelingen, ingekomen en verzonden stukken

Mededelingen

- Eric G geeft aan dat hij uit het bestuur van de stichting IVERA is gestapt

Inkomend

- Luc heeft het *Addendum Ontruimingstijden voor bijzondere voertuigen* rondgestuurd. Dit staat vandaag ook op de agenda.
- Leon heeft voorstel voor toevoeging van bepaalde KAR attributen (type voertuig) aan de CVN-C interface. Ook dit is geagendeerd.
- Ton heeft *Concept Change Order 19 van het CAB* overleg rondgestuurd (*wordt besproken en vastgelegd onder punt IVRI ontwikkelingen*).

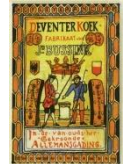
Uitgaand

- Er is een reactie gestuurd naar Robin Los m.b.t. het *memo over het verplicht stellen van de RIS-FI interface*. Dimitri geeft een terugkoppeling van wat er nu in de CAB besloten is. Het voorstel van besluit wat er nu ligt: het koppelvlak RIS-FI blijft verplicht. Peter geeft aan dat dat betekent dat een ITSAPP wel verplicht een RIS-FI moet ondersteunen om te koppelen met een RIS, maar dat RIS-functionaliteit (in combinatie met een ITSAPP) geen RIS-FI, dus geen andere ITSAPP hoeft te ondersteunen.



3. Verslag van de vergadering van 13 januari 2021

Er is geen verslag van de vorige keer. Er worden voorstellen gedaan voor een passende boetedoening door Luc (gebak thuisbezorgd voor de volgende keer ofzo).



4. Ontruimingstijden bijzondere voertuigen

Rob de Wit van de gemeente Arnhem, geeft namens de IVER, een introductie van het onderzoek dat samen met DTV consultants is gedaan naar Ontruimingstijden voor bijzondere voertuigen. Een voorbeeld van zo'n voertuig is de WEpod, die rijdt tussen de Universiteit van Wageningen en NS-station Ede-Wageningen. Dit voertuig rijdt 30 km/h en is autonoom.



De WEpod rijdt maximaal 30km/u. Hoe ga je om met zo'n autonoom voertuig als het gaat om ontruimingstijden en geeltijden. Moet er iets voor worden opgenomen in de richtlijn?

Rob neemt ons mee door het reeds toegestuurde rapport. Dit is het eindresultaat waar ook de gemeente Amsterdam, Den Haag en provincie Gelderland aan hebben meegewerkt.

Vragen die zoal gesteld worden:

Is er gekeken naar het aandeel bijzondere voertuigen tov het overige verkeer. Voordat je wat doet moet je daar namelijk wel naar kijken. Aandeel is absoluut van belang.

Maar bij vaste routes van zo'n voertuig kan je er wel rekening mee houden.

Kan zo'n voertuig niet een KAR bericht sturen, dan kan je er incidenteel rekening mee houden.

En hoe zit het met de geeltijd? Ga je die verlengen?

In het rapport wordt ook nog iets gezegd over intergroen. Volgens Hans moet dat eruit. Intergroen heeft geen effect op de marges die in het rapport worden besproken.

En de discussie gaat verder....

Ontruimingstijden van trams en lange vrachtwagens komt ook nog ter sprake.



Bestaande voertuigcategorieën	snelheid (km/uur)	oprijden (m/s)	afrijden (m/s)	versnelling	vertraging	lengte
Voetganger		2	1,2			nvt
(Elektrische) fiets + LEV's + Bromfiets of speed-pedelec op bromfietspad	10 - 30	5	4			2
Bromfiets of speed-pedelec op baan	max 45	5	10			2
(Elektrische) auto	30 - 100	Afhankelijk van maximum snelheid gelden andere op- en afrijdsnelheden		2,5	2,5	6
Bus	30 - 100			2	1,5	12
Vrachtauto	30 - 100			2	1,5	12 / 25* / 32**
Autonoom rijdend voertuig	18	5	4			5
Landbouwverkeer***	20 - 40	10	7	2,5	2,5	12
Ruiter met paard	6	2	1,2			2

*Alleen voor LZV

** Alleen voor SEC

*** Opvallend is dat voor het landbouwverkeer een versnelling en vertraging gelijk aan het autoverkeer wordt gehanteerd. In het kader van dit onderzoek is hier verder geen onderzoek naar verricht.

Vooralsnog lijkt het erop dat dit onderzoek geen wijziging van de richtlijn tot gevolg gaat hebben.

Eventuele vragen of opmerkingen kunnen naderhand naar Rob worden gestuurd: rob.de.wit@arnhem.nl

5. CVN interface aanpassing t.b.v. KAR

Leon: Voorstel om de CVN-C interface te wijzigen m.b.t. het DSI buffer en KAR berichten. In het KAR bericht is een veld voertuigtype opgenomen. In de KAR specificatie wordt voor m.n. HOV bussen een getal 71 genoemd.

2	Vehicle type	1	0..99	<ul style="list-style-type: none"> 0 – no information 1 – bus 2 – tram 3 – police 4 – fire brigade 5 – ambulance 6 – CVV 7 – taxi 8 – 68 – reserved 69 – Police (not in uniform) 70 – Marechaussee 71 – HOV-bus (High Quality PT) 72 – 98, free to use 99 – URO (Unidentified Riding Object)
---	--------------	---	-------	--

Dit is echter niet in de CVN-C interface V6.1 verwerkt.



1	Voertuigcategorie	0 - 99	0 - geen informatie 1 - bus 2 - tram 3 - politie 4 - brandweer 5 - ambulance 6 - CVV 7 - taxi 8-70 gereserveerd 71-98 vrij te gebruiken 99 - URO (onbekend voertuig)
---	-------------------	--------	--

Voorstel om de codes van de KAR specificaties ook op te nemen in de CVN C interface. Iedereen is het er mee eens. Ton maakt een nieuwe versie van de CVN-C interface. Heeft geen invloed op de CCOL. Alleen de toedeling van de bitjes verandert. In de applicatie krijg je nu ook gewoon binnen.

6. Vragen en oplossingen uit de praktijk

Dit onderwerp is niet behandeld.

7. Herziening uitgangspunten CVN (bijgevoegd)

Dit onderwerp is niet behandeld.

8. Ontwikkelingen i-VRI

Certificering ITS Applicaties

- **Dimitri:** Door de SC is uitgesproken, dat regelingen die niet met een generator zijn gemaakt komen niet in aanmerking voor Certificering. Voor de gem. Utrecht heeft dit grote impact en ongetwijfeld hebben ook andere wegbeheerders hier mee te maken.
- **Marcel:** Marcel geeft aan dat functionaliteit van de Traffick-generator ondergebracht zal worden in de TLCGEN, om daarmee de gevraagde functionaliteit van prov. NoordHolland in TLCGEN gecertificeerd te krijgen. Maar tegelijkertijd wil hij in de Traffick generator toch volledig uitbouwen naar functionaliteit voor UC3 en UC4 en die vervolgens ook certificeren.
- **Dimitri:** Het is goed om te realiseren dat de besluiten vooral in de CAB genomen worden. SC kijkt eigenlijk alleen maar of het proces goed is gevolgd en bekrachtigd dan het besluit.
- **Leon:** Eindhoven gaat voor alle regelingen overstappen naar TLCGEN.



- **Ton:** Ook bij een standaard als TLCGEN zien we dat de spelregels bij de certificering continue gewijzigd worden. Het is niet duidelijk wanneer je voldoet aan UC3 en UC4? Is ondoorzichtig. Peter vult aan dat nu de ketentesten in Den Haag lopen voor een CCOL11 TLCGEN applicatie op een SWARCO IVRI.
- **Dimitri:** Je moet elk jaar certificeren. In het ergste geval moet je dan ook elk jaar je hele IVRI arsenaal updaten. Wat voor kosten gaan hier allemaal mee gemoeid?

CAB Change Order 19

Ton heeft change order 19 van de CAB rondgestuurd. Dit gaat over het standaardiseren en in de TLC onderbrengen van wachttijdvoorspellers, rateltickers en regensensor.

- **Sjoert:** De toon van het document is niet fijn. Is het werkelijk breed gedragen? Het is heel eenzijdig en komt echt uit een bepaalde hoek.
 - **Eric:** Vanmorgen een overzicht van aansluiten van een gecombineerd voetgangerslicht rondgestuurd. Met deze CO wordt dat onmogelijk gemaakt. Het gaat je enorm beperken. Aan de partijen die dit CO hebben opgesteld: Schoenmaker blijft bij je leest!
 - **Leon:** In de huidige situatie heb je allerlei parameters in de regeling die je kunt aanpassen. Als dit uit de regeling wordt gehaald en in de TLC wordt ondergebracht, kan dat dus niet meer en verlies je noodzakelijke functionaliteit.
 - **Peter:** Naar aanleiding van deze discussie zou je natuurlijk wel af kunnen vragen of deze functionaliteit echt allemaal in een regelapplicatie moet zitten. Of dat het niet logischer is om het in de TLC onder te brengen. Dan werkt het in ieder geval hetzelfde ongeacht de ITSAPP die de TLC aanstuurt.
 - **Marcel:** Daar is Marcel het niet mee eens. Er zijn verschillende rateltickers en uitvoeringsvormen. Daar moet je in je applicatie rekening mee houden. Kansloos omdat er verschillende typen zijn. Rateltickers worden aangestuurd vanuit de regelapplicatie omdat het verkeersregeltechnisch is. Voorbeeld van een getrapte oversteek. Fc31 en fc32. Drukken bij fc31, dan wil je geen geluid op fc32.
 - **Dimitri:** Is het met Marcel eens.
 - **Willem:** gaat wel met Peter mee. Als je de techniek los kan koppelen van je regelprogramma, dan is dat winst. Kan dat technisch gerealiseerd worden? Hoort niet bij het regelen van verkeer.
 - **Marcel:** het stuk wat er nu ligt is te kort door de bocht.
 - **Sjoert:** Een fundamentele discussie over de rateltikker is goed. Maar wat als er een slechtziende via een app het geluid wil aanzetten, of via CAM bericht? Hoe breng je dat onder in de TLC? In de applicatie is dat geen probleem.
 - **Ane:** In Amsterdam zit al sinds de jaren 90 de functionaliteit van de akoestische signalering in de TLC. Heeft nooit problemen gegeven.
 - **Dimitri:** De akoestische signalering moet gewoon gestandaardiseerd worden, dan heb je namelijk deze hele discussie niet.
 - **Ton:** Conclusie uit de discussie is dat dit niet het juiste voorstel is. Iedere wegbeheerder moet voor zichzelf reageren naar de CAB. Maar ook de leveranciers moeten reageren.
- Schriftelijk reageren naar de voorzitter van de CAB: Jaap Vreeswijk:**
jaap.vreeswijk@maptm.nl



9. IVRI's en dummy signaalgroepen

Dit onderwerp is niet behandeld.

10. Normen

Dit onderwerp is niet behandeld.

11. Werkgroepen

Stichting IVERA

- **Akke:** De stichting IVERA heeft een 'prachtige' brief gekregen, die wordt gedeeld op het scherm. Onder ander wordt de stichting IVERA gesommeerd om het copyright uit de specificatie van IVERA 4.1.1 te verwijderen. De stichting IVERA heeft daarop wel besloten om het document van de website te halen evenals verschillend IVERA formulieren. En op de website wordt nu verwezen naar CROW website. Het ziet er naar uit dat de stichting IVERA versneld wordt opgeheven.
- **Iedereen:** Wat gaat er met de IVERA budgetten gebeuren? Als ze maar niet naar Talking Traffic gaan.
- **Akke:** Mogelijk dat het geld zal worden overgeheveld naar de thematafel van het LVMB.
- **Marcel:** Dit houdt ook in dat de ontwikkeling van IVERA-RIS niet meer gaat gebeuren.
- **Leon:** Van wie is het protocol. De naam is van de stichting IVERA.
- **Marcel:** Die laatste wijziging is in opdracht van Talking Traffic. Het is niet duidelijk hoe het zit. Het is juridisch niet kraakhelder. Maar één ding is zeker als de stichting IVERA niet meer bestaat, wordt het niet meer onder de vlag van IVERA verder ontwikkeld.
- **Dimitri:** De afdracht aan CROW is bedoeld voor de IVRI. Is niet bedoelt voor het IVERA protocol.
- **Ton:** Kan de stichting IVERA niet gewoon blijven bestaan? Waardoor mensen voorstellen kunnen indienen voor het protocol. Kunnen we IVERA-RIS hier dan uit laten financieren. Belangrijk om juridisch je goed laten adviseren.

12. Lijst met te behandelen onderwerpen

Dit onderwerp is niet behandeld.



13. Rondvraag

1. Harma stelt zich – omdat ze later is ingeschakeld – nog even voor aan Teun Immerman.
2. Leon stelt voor om ook de middag erbij te pakken voor de CVN vergadering, omdat we aan veel onderwerpen niet toekomen. Peter stelt voor om frequenter te vergaderen, maar het wel bij de ochtend te houden. Er zal een inventarisatierondje gedaan worden door Ane.
De keuze is: Langer vergaderen op dezelfde dag, of frequenter te vergaderen (op een extra woensdagochtend), of zo laten zoals het is.

14. Sluiting

Maria sluit de vergadering om 12.35u.