



Aanwezig: Erik Jongenotter (voorzitter) , Ane Wiersma (secretaris), Leon van den Biggelaar, Akke Drentje, Marcel Fick, Eric Greweldinger, Erik van Holten, Teun Immerman, Dimitri Poncin, Luc Prinsen (verslag), Hans van Run, Peter Smit

Afwezig: Sjoert Bakker, Ton van Grinsven, Willem Mak, Maria Salomons, Harma Wilts

1. Opening en vaststelling agenda

- Erik Jongenotter opent om 09:35 uur de vergadering en vraagt naar eventuele aanvullingen voor de agenda. Die zijn er niet.

2. Mededelingen, ingekomen en verzonden stukken

Mededelingen

- Hans: Menno van der Woude heeft gevraagd om YAVC (VLOG-centrale) te presenteren. Hij kan dit op korte termijn doen. Bespreken bij agendapunt 10 (lijst met te behandelen onderwerpen).

Inkomend

- doseerlichten Utrecht (Dimitri, 16-2), dit staat op de agenda onder 'vragen en oplossingen uit de praktijk';
- toepassing deelconflicten (Leon, 17-2 en 10-3);
- glasvezelkosten verdeling (Leon, 22-2);
- poll vergaderfrequentie (Ane25-2);
- Covid en kruispuntregelingen (Maria, 25-2);
- toepassing deelconflicten N-wegen BuBeKo (Teun, 26-2).

Uitgaand

- geen uitgaande stukken.

3. Verslag van de vergadering van 10 februari 2021

Tekstueel (versie met voorstel wijzigingen van Akke, deze zijn niet apart genotuleerd):

- pagina 1: deel 2, wat in openbaar verslag? Eric: alleen summier dat Eric uit IVERA is. Het overige vervalt.
- pagina 1: Bij Mededelingen '(Eric)' verwijderen.
- pagina 1: Akke ontbreekt bij de aanwezigen.
- pagina 2: geen gebak of Deventer koek van Luc ontvangen, Luc hoopt voor de zomer nog een 'ouderwetse' bijeenkomst te hebben en zal dan trakteren op wat lekkers.
- pagina 3: zin 'Daar is niet iedereen het mee eens.' moet vervallen.
- pagina 5: proces met 1 s i.p.v. met 2.
- pagina 5: certificering, opmerking Marcel, passage 'Dit is er allemaal daarna CCOL.' verwijderen in openbare verslag.
- pagina 5: certificering, laatste opmerking Dimitri, passage 'Het lijkt wel of interoperabiliteit.' verwijderen in openbare verslag.



- pagina 7: IVERA-RIS niet meer onder de vlag door stichting IVERA zal plaatsvinden. Laatste zin deze passage verwijderen.

Actielijst:

- 2020-12-1: vervallen;
- 2021-12-1: vervallen;
- 2021-02-3: Ton en Leon hebben gereageerd, chance order afgekeurd, moet opnieuw en beter onderbouwd worden ingestuurd via scope formulier, vervallen;
- 2021-02-4: vervallen.

Naar aanleiding van:

- -

4. Vragen en oplossingen uit de praktijk

Leon: Hij heeft veel reacties ontvangen op zijn vraag over deelconflicten. Deze zijn gebundeld in een document dat vanochtend is rondgestuurd. Opmerking Eric: in 's Hertogenbosch zijn wel linksafslaande deelconflicten en met twee-richtingsfietspaden. Beide situaties krijgen wel extra aandacht, maar er komen bij deze twee locaties geen problemen naar voren. Er zijn wel meer wegbeheerders die toch deelconflicten met twee-richtingen fietspaden toepassen. Het is een richtlijn en daar kun je altijd beargumenteerd van afwijken. Ane: Amsterdam wordt wel genoemd, maar niet alle onderdelen gelden voor Amsterdam. Leon geeft aan hier nog goed naar te kijken en formulering te nuanceren. Ane en Hans geven aan dat Amsterdam en Rotterdam zo weinig mogelijk extra signaalgevers voor deelconflicten toepassen. Deze steden hebben wel veel deelconflicten. 's Hertogenbosch past deze alleen toe bij uitzonderlijke situaties (zoals het genoemde deelconflict met een twee-richtingenfietspad). Dit mede vanuit nadelen zoals extra beheer, extra bewaking e.d. Wel wordt altijd een bord geplaatst. Uit de chat: Provincie Gelderland past bubeko altijd een knipperbak toe, aangestuurd via een signaalgroep (overigens hebben maar 2 van de 160 VRI's deelconflicten). Peter: ook in SPAT-bericht moet je protected/permissive aangeven, wel moet nog standaardisatie plaatsvinden van de speciale lantaarns.

Teun: ingestuurde case is deelconflict waarbij motorrijder laat door geel rijdt en een ongeval krijgt waarbij beide benen verbrijzeld worden. Kruispunt langs kanaal. Hoe kun je dit soort zaken in de regeling afvangen? Er ontstaat een levendige discussie. Situatie lijkt op meeverlengen op de hoofdrichtingen en gat tussen vorige voertuig en motorrijder is 10 seconden, maar ook een defecte lus kan reden zijn hiervoor. Geeltijd was in dit geval 5 seconden. Belangrijkste is niet meeverlengen en snelheidsreductie (bijv. 60 km/h). Maar ook incar-systemen die actief verkeer waarschuwen voor deelconflicten kunnen een bijdrage leveren: Dimitri geeft aan dat in Tokio daar een 36% ongevalsreductie mee is bereikt. Cyclustijd kort houden en wachtstand rood worden verder genoemd. Maar volgens Akke is conflictvrij regelen (tak voor tak) op deze locatie een optie gezien de beperkte intensiteiten. Voor een vri moet je eigenlijk genoeg verkeer hebben.

Teun: onderzoek gestart naar roodsturing op straat en logging. Onderzoek met voertuigproeven voor diverse leveranciers (infrarood-sensoren op de lantaarn, 150 proeven per locatie). Uit dit onderzoek komt naar voren dat er situaties zijn waarbij op straat nog geen



rood is maar in de logging al wel. Er komen verschillen naar voren tot 0,6 sec. en ook verschillen de resultaten per leverancier. Er komt nog een vervolgonderzoek met flitsfoto's en de overige leveranciers. Marcel geeft aan dat hiermee het GUS/WUS-verschil zichtbaar is gemaakt. Peter geeft aan dat de WUS toch niet veel zou mogen verschillen. Aantal rondjes per seconde zou nog een deel van het verschil kunnen verklaren (10 rondjes per seconde kan al aanleiding zijn tot 0,1 sec. verschil). Meerdere mensen geven aan het een interessant onderzoek te vinden. Teun zal dit rapport delen. Daarna kan gekeken worden of dit een presentatie kan worden. Eric benadrukt dat GUS/WUS-verschil zo klein mogelijk moet zijn, ook (juist) bij iVRI's.

Dimitri: 't Goylaan in Utrecht (relatie met A12 bij problemen daar). Deze weg is omgebouwd van verkeersader 2x2 naar stadsboulevard 2x1. Kruispunten worden omgebouwd naar een verkeerspleintje (Largas-principe). Er zijn tweekleurige verkeerslantaarns geplaatst om te zorgen dat bus vanaf de zijwegen kan invoegen of om linksaf slaan mogelijk te maken. Deze situatie is gerealiseerd maar de vraag is ontstaan of dit volgens de RVL is toegestaan? Er ontstaat een discussie voor de noodzaak voor geel-knipperen bij tweekleurige verkeerslichten. Dit is in artikel 42 van de RVL geregeld en niet verplicht op een 50 km/h weg zoals deze (mag wel en ook verplicht bij hogere maximumsnelheden). De lichten zouden als rotondedoseerlicht kunnen worden beschouwd. Algemeen wordt het een prima oplossing gevonden, ondanks dat deze lastig of niet binnen de regeling verkeerslichten past. Gevraagd wordt, waarom de lage lantaarn links staat in plaats van rechts. Waarschijnlijk is dit zichtbaarheid vanwege de rechtsegelegen parkeervakken. In de RVL zijn voor tweekleurige verkeerslantaarn overigens geen plaatsingseisen gesteld. Eric geeft wel aan dat de robuustheid van 2x1 minder is dan bij 2x2, bijvoorbeeld bij een kop-staart ongeval. Leefbaarheid is verbeterd en ook doorstroming is op orde. Innovatie loopt soms voor op regelgeving en wellicht moet deze toepassing mogelijk worden gemaakt in de RVL. Er zijn plannen om dit systeem op meerdere locaties, zoals de Einsteinlaan, toe te passen. Dimitri zal de ontwerpen met de CVN delen zodra die er zijn.

Hans: Vanuit IVER zijn ideeën/plannen voor een detectie-onderzoek bij Hoeflake (proeflocatie) gericht op technische aspecten (type detectoren, aantal windingen, vormen maatvoering e.d.). Hoe staat het daarmee? Dit blijkt op dit moment stil te liggen.

Hans: Leveringsproblemen Swarco/Futurit lantaarn door Hoeflake, gerelateerd aan corona. Hebben andere wegbeheerders daar ook last van? Tot dusver nog niet.

Ane: Zijn er rapporten over onderlinge conflictering KAR-signalen, bijvoorbeeld op dicht bij elkaar gelegen kruispunten (kans op collisions). Marcel geeft aan dat onderzoeken hele lage kans op collisions aangeven. Toch is er een case met Q-buzz op een locatie in Utrecht met heel veel KAR-berichten. Oplossing was aantal KAR-berichten beperken (niet meer voor nalooprichtingen). Als het eenmaal fout gaat, loopt het uit de hand door de herhalingsberichten (liep in de spitsperioden tot 20% missen KAR-meldingen). Hierover is waarschijnlijk wel een memo, Marcel geeft de naam van een contactpersoon hiervoor door aan Ane. Akke geeft aan dat wissels in Arnhem voor de trolleys ook worden gestuurd door KAR, bij het busstation kan hierdoor ook geen KAR worden toegepast.

Eric: heeft een hele mooie grote VRI in 's-Hertogenbosch die iVRI zou moeten worden. Maar door de complexe regelvoorwaarden (interne koppelingen, deelconflicten, e.d.) is er geen goede C-its applicatie beschikbaar. Maar er moet iets wijzigen (signaalgroep toevoegen) en



Eric wil intergroen en CCOL 11 toepassen maar Vialis geeft aan dit niet te kunnen. Dit is vooral een ontwerpkeuze van Vialis. Als ombouw naar iVRI (eventueel i-ready zonder usecases) wordt gedaan, wordt algemeen gedeeld dat de bestaande CCOL regeling kan worden omgezet naar CCOL 11 of dat er een CCOL 11 regeling gemaakt moet kunnen worden.

Leon: In Eindhoven is er een vergelijkingsonderzoek gedaan tussen C-its applicaties van Vialis en RHDHV en bestaande Odyssea-streng (simulaties). De reistijd voor het doorgaande verkeer van de Odyssea-streng is lager dan in de nieuwe C-its applicaties. Resultaten langzaam verkeer en zijverkeer wisselen wat meer. Dit blijft ook zo na een herkansing. Deze conclusie is waarschijnlijk niet algemeen te trekken, maar wel specifiek voor deze streng. Er volgt nog een onderzoek voor een andere streng met de C-its applicatie van Vialis. Dimitri geeft aan dat dit aansluit bij diverse ervaringen vanuit zijn Noord-Holland tijd.

5. Herziening uitgangspunten CVN

Dit onderdeel gaat over omvang en samenstelling van de CVN. Welke aspecten wil je ingevuld hebben in de CVN? Een persoon zou ook onder meerdere onderdelen kunnen vallen (bijvoorbeeld combinatie leverancier en C-its applicatie of adviesbureau en C-its applicatie). Welke aspecten ontbreken er nog en hoe vullen we die in? Doel is voldoende kennis in de vertegenwoordiging te hebben. Is het een idee om een kennis- of themamatrix te maken en zo inzicht krijgen in waar er hiaten zijn? Dimitri zal deze actie op zich nemen.

Verder het vergaderschema: het resultaat van de poll is duidelijk. Geen extra data, maar liever een langere meeting (eerder beginnen en een 'echte' pauze). Streven moet zijn dat de agenda afgewerkt moet kunnen worden (eerder stoppen kan altijd). Voorstel is van 9.00 -12.00 met kwartier pauze en van 13.00 -15.00 met 10 minuten pauze. Erik Jongenotter zal de vergaderverzoeken aanpassen (vanaf april).

Luc: Hoe gaan we dit in de post-corona toekomst doen? Weer ouderwets samenkomen, digitaal blijven of afwisselen? Algemene reactie 'om-en-om' is een goed idee, dit is een goede intentie. Verder zodra het weer kan zo snel mogelijk samenkomen, ook om correct afscheid te kunnen nemen van de 'vertrekkers'. Agenda wel proberen zo af te stemmen dat onderwerpen die fysiek samen zijn vragen, op de juiste vergadering staan.

6. Ontwikkelingen i-VRI

- **Peter:** in Den Haag is inmiddels een TLC-GEN regeling draaiend die door de UC3/UC4 testen is gekomen (met de CCOL 11 container van Swarco). Voordat certificaat wordt gegeven, moet ook nog hetzelfde gebeuren in de CCOL 11 container van Vialis. Luc heeft onlangs over certificering gesproken met Marcel Westerman: het is raar dat de certificaten gecombineerd moeten zijn en niet apart worden afgegeven. Dit staat de voortgang in de weg. Peter gaat intern overleggen hoe dit te gaan oppakken (waarschijnlijk als Swarco in gesprek met Marcel Westerman en anders in de CAB). Dimitri geeft aan het draagvlak van de wegbeheerders in de CVN hierbij mee te nemen (actie voor wegbeheerders in de CVN om per mail aan Peter door te geven als ze het er mee eens zijn). Erik van Holten geeft aan dit vrijdag aanstaande mee te



nemen in een overleg waar ook Marcel Westerman en vertegenwoordiger DO aanwezig is.

- **Marcel:** CCOL 11 is gekoppeld aan de Traffick functies en hierbij gebruik gemaakt van de functies uit TLC-GEN zodat alles 1 op 1 gelijk is. Guus v/d Burgt trekt certificatietraject vanuit Provincie Noord-Holland. Marcel verwacht dat e.e.a. voor de zomer rond is.
- **Eric:** In 's-Hertogenbosch inmiddels 21 iVRI's met de nieuwe standaarden operationeel. Ook SRM/SSM voor ambulances e.d. loopt nu goed. Dit zijn FLEX-regelingen.

7. iVRI's en dummy signaalgroepen

- Wachten op bijzondere lantaarns vanuit TT. Daar horen ook de dummy signaalgroepen bij.

8. Normen

Geen nieuws.

9. Werkgroepen

Stichting IVERA

- **Marcel:** Het is inmiddels 99% zeker dat de stichting zich in de april vergadering opheft. Reden is de manier waarop de bestuursleden vanuit I&W worden benaderd. Onderwerp is nog wel wat te doen met de middelen. Meest waarschijnlijk is dat deze middelen naar de LVMB-thematafel VRI's gaan. Er wordt juridisch advies ingewonnen over hoe dit op een correcte manier te doen. Ook wordt dan gekeken naar de doelen voor deze middelen, bijvoorbeeld het ontwikkelen van IVERA-RIS. Akke geeft aan dat er altijd nog een slapende periode komt om zaken af te ronden en dat je een opdracht mee kunt geven over de ideeën voor besteding van de middelen, maar je kunt niet over je graf regeren. De specificatie voor IVERA-RIS wordt nog afgerond.

10. Lijst met te behandelen onderwerpen

Traffick: Traffick wordt opgewaardeerd met UC3/UC4 en ondergebracht in TLC-GEN. Eerste stappen zijn inmiddels gezet. Presentatie van de lijst halen aangezien TLC-GEN al eerder is gepresenteerd. Dimitri: is het een idee om TLC-GEN standaard op de agenda zetten? Dit idee wordt positief ontvangen en Ane zal dit toevoegen

Seriële koppeling iVRI's: niet besproken

My City: geen nieuws



Regelen fietsers en parallelle voetgangers: hoe hiermee omgaan? Erik van Holten zal dit met Sjoert oppakken en voorbereiden. Nog geen datum. Tip van Akke: vraag informatie bij de CVN-leden hierover op.

YAVC: presentatie agenderen voor de volgende keer (zie ook agendapunt 2).

11. Rondvraag

1. Eric spreekt waardering uit voor het delen van de informatie over het overlijden van Cees Moons. Dit wordt breed gedeeld binnen de CVN.

12. Sluiting

Erik Jongenotter sluit de vergadering om 12.46 uur.