



Aanwezig: Erik Jongenotter (voorzitter), Ane Wiersma (secretaris), Teun Immerman, Dimitri Poncin, Luc Prinsen, Peter Smit, Sjoert Bakker, Ton van Grinsven, Willem Mak, Maria Salomons, Leon van den Biggelaar (verslag), Akke Drentje, Marcel Fick, Hans van Run

Afwezig: Eric Greweldinger, Erik van Holten, Harma Wilts

1. Opening en vaststelling agenda

- Erik Jongenotter opent om 9.05 uur de vergadering. Er zijn geen wijzigingen op de agenda.

2. Mededelingen, ingekomen en verzonden stukken

Mededelingen

- Diverse leden geven aan niet aan de middagsessie deel te kunnen nemen. We besluiten daarom om de middagsessie te annuleren.
- Maria is betrokken bij het maken van een boek dat een wereldwijd overzicht wil geven van toegepaste gecoördineerde verkeerslichtenregelingen. Dimitri kent iemand die met een soortgelijk boek bezig is en zal de contactgegevens doorsturen naar Maria.

Inkomend

- Conceptmatrix benodigde kennis en kunde CVN (Dimitri 13-3)
- Presentatie YAVV/YAVC (Menno, 14-4)
- Consolidatie Review SpaT Delft commentaar (Ton, 14-4)
- Voorstel voor aanpassing Regeling Verkeerslichten (Eric, 23-4, agendapunt 6)
- Verminderen hoeveelheid licht uit voetgangerslantaarn (Sjoert, 3-5)
- Document seriele koppeling van Ton van Grinsven

Uitgaand

- geen uitgaande stukken

3. Verslag van de vergadering van 14 april 2021

Tekstueel: er zijn geen tekstuele opmerkingen op het verslag.

Actielijst:

- 2020-11-1: is uitgevoerd en kan van de lijst af
- 2020-11-3: blijft staan
- 2021-02-2: blijft staan
- 2021-04-1: Dimitri plaatst het document op Dropbox

Naar aanleiding van: er zijn geen opmerkingen naar aanleiding van het verslag.



4. V-plannen

Ton heeft in de afgelopen tijd samen met Movensis de Belgische manier van regelen ondergebracht in Ccol. Deze zogenaamde V-plannen kunnen nu binnen Ccol gebruikt worden waarbij de overige functionaliteiten van Ccol zoals Vlog, PTP en het uitlezen van RIS berichten ook beschikbaar blijven. Onderstaand een korte samenvatting van de presentatie van Ton. Deze is ook terug te vinden op Dropbox.

Belangrijk verschil met de Nederlandse manier van regelen is dat er in België veel vaker deelconflicten worden toegepast dan in Nederland. Ook in de verschijningsvorm van de lantaarns en de kleur van masten en achtergrondschilden zit verschil. Daarnaast is de codering van de richtingen anders. Letters in plaats van cijfers en "nummering" tegen de klok in, in plaats van met de klok mee.

Basisprincipe van de V-plannen is dat er niet op signaalgroepniveau maar op lichtbeeldniveau wordt geregeld en dat alle mogelijke lichtbeelden op voorhand worden vastgelegd. De lichtbeelden worden in werkingsdiagrammen vastgelegd met daarin ook de voorwaarden voor de overgang naar een volgend lichtbeeld. De duur van lichtbeelden kan afhankelijk gemaakt worden van detectieinformatie en ook kunnen lichtbeelden worden overgeslagen.

Veel regeltechnische uitgangspunten die te maken hebben met het afhandelen van deelconflicten maar ook bijvoorbeeld het meeverlengen, worden geregeld in de werkingsdiagrammen. Dit maakt de programmering een stuk eenvoudiger.

Een vervolgstap kan zijn om use case 3 en 4 toe te voegen. Dit kan relatief eenvoudig en biedt in België een mooi alternatief voor de ITS-applicaties van Talking Traffic die veelal uitgaan van de Nederlandse manier van regelen en een "blackbox" optimalisatie algoritme kennen. Dit sluit minder goed aan op de Belgische manier van regelen waar op voorhand veel meer is vastgelegd over de te tonen lichtbeelden.

5. Vragen en oplossingen uit de praktijk

Leon: wie weet hoe de procedure is van de CROW afdracht voor het onderhouden van de iVRI standaarden? Niemand weet precies hoe dit zit. Dimitri geeft aan dat de afdracht geregeld moet worden als je een iVRI op UDAP gaat aansluiten. Leon gaat dit navragen bij Marcel Westerman en CROW Marco van Burgstede zou wellicht de juiste contactpersoon bij CROW kunnen zijn.

Teun: Teun heeft bij regeltoestellen van diverse leveranciers geconstateerd dat de klok afwijkt van de werkelijke tijd en vraagt of dit een bekend verschijnsel is en wat de consequenties zijn. In het verleden was dit een bekend verschijnsel maar tegenwoordig zou de klok gesynchroniseerd moeten worden vanuit de VRI centrale of een NTP-server. Mogelijke negatieve gevolgen zijn:

- niet tijdig wijzigen van de set maximum groentijden;
- foutmelding van de KPI-afwijking kloktijd;
- afkeuring van CAM berichten.



Teun wordt geadviseerd om contact op te nemen met de betreffende wegbeheerders om de synchronisatie met de vri centrale en/of NTP-server te laten controleren. Interessant wordt het als in een iVRI de klok afwijkt en er geen KPI-meldingen ontstaan.

Teun: Teun heeft geconstateerd dat veel ITF-bestanden niet correct zijn wat betreft de ligging van detectielussen. Theoretisch zou er geen verschil mogen zijn omdat de controle door DTV Consultants moet leiden tot een overzicht van de verschillen, vastgelegd in het FCB-bestand. Correctheid van revisietekeningen is echter een bekend verschijnsel en zal nooit volledig uitgebannen kunnen worden. Dit vraagt domweg te veel tijd van wegbeheerders.

Dimitri: de vraag van Dimitri over de wenselijkheid om de eisen aan iVRI's in de regeling verkeerslichten op te nemen wordt bij het volgende agendapunt behandeld.

Hans: Hans vraagt hoe om te gaan met het laden van nieuwe software op afstand waarbij de vri tijdelijk op knipperen moet. Onderstaand de reacties van diverse wegbeheerders:

- Eindhoven streeft ernaar om altijd iemand ter plaatse te hebben die mee kan kijken bij het inschakelen en de toestand alles rood pas vrijgeeft als de kruising vrij is.
- In Delft is dit afhankelijk van de afmetingen van de kruising. Bij grotere kruisingen wordt de software niet op afstand maar op straat geladen waarbij verkeersregelaars worden ingezet. Ook als het laden slechts vijf minuten duurt. Om de verkeersregelaars efficiënt in te zetten wordt het laden van nieuwe software van meerdere kruispunten op een dag gecombineerd.
- Dimitri adviseert om te zorgen voor een goede backup voor het geval het laden niet lukt.
- In Gelderland worden vri's t.b.v. het laden van software alleen 's avonds en 's nachts op knipperen gezet. Bij grotere kruispunten worden verkeersregelaars ingezet.
- In Amsterdam wordt nieuwe software nooit op afstand geladen.

Ane: Ane vraagt naar de afstand tussen de koplus en de stopstreep. Bij autoverkeer wordt hiervoor bij bijna alle wegbeheerders 1 meter aangehouden. De hoek van de lus varieert tussen 30 en 60 graden.

Ane: Ane vraagt wat de ervaringen in Leiden zijn met de turbolus waarbij een lus in meerdere delen wordt aangelegd. De gevoeligheid wordt hierdoor wel wat vergroot maar een dergelijke toepassing is wat onderhoud betreft minder wenselijk. Ook geeft een dergelijke lus grotere kans op schade aan het asfalt omdat er meerdere/langere zaagsnedes zijn. Leon adviseert om bij een nieuwe vri's voldoende tijd en aandacht te besteden aan het inregelen van de lussen. Slecht ingeregelde lussen geven onterechte meldingen maar ook onterecht geen meldingen.

6. Aanpassing regeling verkeerslichten

Vanuit Talking Traffic is een voorstel gedaan om de regeling verkeerslichten aan te passen. De definitie van de iVRI (onderdelen) wordt daarbij vastgelegd en het voorstel is om vast te leggen dat elke iVRI moet voldoen aan de landelijk vastgelegde standaarden voor iVRI's.



Niet helder is wat de juridische status is. iVRI's worden in het voorstel niet verplicht maar wat er verplicht wordt voor bestaande iVRI's is niet duidelijk. Dat zou eerst uitgezocht moeten worden voordat de wijzigingen worden doorgevoerd. Verder worden tijdens de discussie de volgende opmerkingen geplaatst:

- De reden van het voorstel is niet duidelijk. Uitleg/onderbouwing is gewenst.
- Het voorstel heeft geen toegevoegde waarde want in de bestaande afspraken is al vastgelegd dat elke iVRI aan de standaarden moet voldoen. Iets wat wordt afgedwongen door de eisen om op UDAP aangesloten te mogen zijn.
- De NEN-normen lijken een logischer plaats om de nieuwe teksten op te nemen dan de regeling verkeerslichten.

Voorgesteld wordt dat de wegbeheerders in o.a. de tactische teams en de thematafel iVRI hun vragen stellen en bezwaren kenbaar maken. De gemeente Amsterdam en Utrecht willen de voorstellen juridisch laten toetsen.

Mocht het zo ver komen dat de regeling verkeerslichten toch wordt aangepast, dan is het slim om op dat moment ook andere wensen tot aanpassing mee te nemen. In de discussie met Talking Traffic noemen we deze wens voorlopig echter niet.

7. Ontwikkelingen iVRI

Op dit moment vinden er gesprekken plaats tussen wegbeheerders, vri leveranciers, ITS-applicatiebouwers en Talking Traffic in verband met de consolidatie. Op basis van deze bijeenkomsten wordt input geleverd aan het schrijfteam van de consolidatie.

Sweco is gestopt met de verkoop en doorontwikkeling van hun ITS-applicatie Smart Traffic. Bestaande regelingen worden nog wel ondersteund.

Sweco heeft in de afgelopen tijd veel voorstellen gedaan voor aanpassingen van de iVRI standaarden. Vooral gericht op een vereenvoudiging van hun ITS-applicatie. Niet bekend is of deze voorstellen ingetrokken worden, nu gestopt is met Smart Traffic. Wat betreft de specificatie voor wachttijdvoorspellers, is het idee om de standaard van de CVN over te nemen.

8. Herziening uitgangspunten CVN

Schuift door naar de volgende vergadering.

9. Normen

Schuift door naar de volgende vergadering.



10. Werkgroepen

Schuif door naar de volgende vergadering.

11. Lijst met te behandelen onderwerpen

Het document over seriële koppelingen van Ton wordt aan de lijst toegevoegd. Aan iedereen het verzoek om het document aan te vullen zodat we het de komende vergadering kunnen bespreken.

12. Rondvraag

Geconstateerd wordt dat het middag deel van de vergadering vaak wordt afgezegd. Hierdoor wordt het des te belangrijker om de vergaderingen strakker te leiden en voor elk agendapunt een tijdblok te reserveren. Komende vergadering zullen de agendapunten die al enkele keren niet behandeld zijn als eerste worden behandeld.

Maria: de kennismatrix staat op Dropbox in de map CVN (1). De map CVN wordt niet meer gebruikt.

12. Sluiting

Erik Jongenotter sluit de vergadering om 12.20 uur.