



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

**Afwezig:** Harma Wilts, Ton van Grinsven, Willem Mak, Marcel Fick

## 1. Opening en vaststelling agenda

- Erik Jongenotter opent om 9.00 uur de vergadering. Er zijn geen wijzigingen op de agenda.

## 2. Mededelingen, ingekomen en verzonden stukken

### Mededelingen

- Ane inventariseert de vakantiedata. Daarop beslissen we of de sessies van juli en augustus door kunnen gaan.
- We hopen in september weer echt samen te kunnen komen, ook om de leden die met pensioen zijn gegaan uit te zwaaien.

### Inkomend

- Bewaartermijn V-Logdata
- Kopkeerders in een verkeerslichtenregeling

### Uitgaand

- geen uitgaande stukken

## 3. Verslag van de vergadering van 12 mei 2021

**Tekstueel:** De puntjes bij CROW kunnen weg.

### Actielijst:

- 2020-11-3 is uitgevoerd en kan van de lijst af
- 2021-02-2 is uitgevoerd en kan van de lijst af
- 2021-05-1 is uitgevoerd en kan van de lijst af
- 2021-05-3 is uitgevoerd en kan van de lijst af

### Naar aanleiding van:

- Er is duidelijkheid over de afdracht aan CROW. Bij iedere iVRI en iVRI-ready-automaat, doen de fabrikanten een afdracht bij het CROW. Bij een iVRI wordt in UDAP wordt een vinkje gezet dat de afdracht is gedaan. De regeling schijnt bekend te zijn bij de leveranciers.
- Bij alle iVRI's waarvoor een afdracht is gedaan aan IVERA, zou het vreemd zijn als er ook een afdracht gedaan wordt aan het CROW.
- Wegbeheerders kunnen in hun bestekken opnemen dat de afdracht gedaan moet worden en dat die moet zijn opgenomen in de prijs.



## 4. Uitgangspunten CVN

De inventarisatie van de kennisgebieden is nog niet gelukt vanwege technische problemen. Dit schuift daarom door naar de volgende vergadering.

## 5. Ontwikkeling iVRI

Het is de vraag of de bewaking van voorspellingen in de TLC of in de applicatie moet plaatsvinden. De Tactische Werkgroep heeft besloten dat het in de applicatie moet komen, maar dat het eerst goed getest moet worden. Op dit moment wordt er niet echt gecontroleerd op correctheid door bijvoorbeeld UDAP. Er wordt wel gecontroleerd of iedere iVRI zich aanmeldt met correcte certificaatnummers. Het Tactisch Team heeft een verslag gemaakt met alle informatie rond de Consolidatie. De CAB bespreekt dit op 25 juni. De SC beslist begin juli 2021 hierover. Alle documenten worden geüpdatet en gereviewd. Het stappenplan is als volgt:

1. Teststraat goed doorlopen.
2. Proef op straat.
3. Daarna de echte uitrol. Dat kan een jaar duren.

Teststraat:

Iedere leverancier stelt zijn spullen beschikbaar op internet. De testregeling die we gaan gebruiken is de TINT2-regeling. Die wordt op dit moment gespecificeerd. IMAC kan hier dan automatisch configuraties in schieten. Leveranciers doen de testen zelf. Die testrapportage wordt dan beoordeeld.

De voorspellingen moeten nu uit TLC worden gehaald en moeten naar de ITS-container of de ITS-regeling. Dat is niet zomaar geregeld. Nu moet het op verschillende plekken worden ontwikkeld. Als dit betekent dat de voorspellende logica zichzelf controleert, dan zien we dat niet als een wenselijke situatie.

ITF's:

ITF's worden vaak niet aangepast voor een tijdelijke situatie van een paar weken. Het proces is niet ingericht op het doen van dit soort wijzigingen. Er zijn te veel schijven waarover dit moet lopen. Het proces rond ITF's is ingericht om de eerste slag te maken voor kruispunttopologieën. Het gesprek over hoe het systeem toekomst vast kan worden gemaakt, is nog niet gevoerd. Het opnemen van het aanpassen van een ITF in een B&O-contract is niet de oplossing. De leveranciers zijn hier niet op ingericht. Is dan de 'oplossing' het loskoppelen van een iVRI van UDAP als er werkzaamheden zijn? Eén van de lastige punten is het opnemen van de regelparameters in het ITF-bestand en de bijbehorende complexiteit. Je zou vooraf meerdere ITF's kunnen maken voor bepaalde afsluitingen. Je kunt ook proberen te zorgen dat sommige



Use Cases (bijvoorbeeld prioriteren van hulpdiensten) minder afhankelijk zijn van wijzigingen in de ITF.

## 6. Normen

Er is geen nieuws omtrent de normen.

## 7. Werkgroepen

Stichting IVERA heeft alle activiteiten gestopt. De stichting is nog niet ontbonden om dat de assets nog niet overgedragen kunnen worden.

Traditionele VRI's kunnen nog worden besteld, maar dat is dan met IVERA3 (een bevroren versie). Een iVRI-ready toestel wordt geleverd met een ITS-container en daarmee IVERA4.

Edwin Feenstra en Chris de Vries brengen de bestaande landelijke vergadertafels rond VRI's in beeld.

TLCGen versie 0.9.5 is voorzien van UC3 en UC4. Dat wordt nu op veel plaatsen getest. Waarschijnlijk wordt dit op 10 juni in de SC behandeld.

Er is een gesprek geweest om te kijken of de nieuwe versie van COCON kan worden uitgebreid met V-plannen.

## 8. Vragen en oplossingen uit de praktijk

**Erik van Holten:** wat doen de wegbeheerders bij een automaatvervanging met LED's van bijvoorbeeld 10 jaar oud als gevolg van een eerdere upgrade? Denk je er nog 15 jaar mee vooruit te kunnen? Een voordeel van meevervangen is dat je niet over 5 jaar een vervangingsproject nodig hebt met kosten en bijvoorbeeld verkeersmaatregelen. Dat kan opwegen tegen het verlies dat je hebt door de lantaarns niet economisch op te gebruiken. Het kan ook van invloed zijn of de VRI continu aan staat. Als de installatie 's nachts op knipperen staat, praat je over minder branduren dan als de VRI nooit naar knipperen gaat. De meeste wegbeheerders gaat nu uit van een levensduur van 15 jaar en dat de lantaarns meegaan in de 15-jaarlijkse vervanging van de automaat. Als een aspect in de tussentijd uitvalt, wordt dat aspect natuurlijk vervangen.

**Hans:** Rotterdam heeft last van GUS-WUS-fouten bij een recente ombouw naar iVRI. Het lijkt op een performanceprobleem in de processor. De VRI gaat dagelijks naar knipperen. Den Bosch heeft eind vorig jaar iets gehad dat hierop leek, maar die problemen zijn opgelost. De CVN blijft tegenstander van het oprekken van de marges als 'oplossing' om dit soort uitval te voorkomen.

**Hans:** De Hoekse Lijn: er zijn vragen om een AHOB te voorzien van tweelichters die aan gaan als er stroomafwaarts file wordt gedetecteerd. Het doel is om de lightrail-overgang te allen tijde vrij te houden van auto's. In een zaak bij de Raad van State is bepaald dat de tweelichters moeten worden geplaatst. We kennen geen voorbeeldsituatie die erg lijkt op het



voorgestelde. Je moet altijd goed oppassen met het tweelichters. Als het gaat om waarschuwen, dan is een verschijnbord met 'file' in combinatie met gele knipperlichten wellicht ook voldoende

**Eric Greweldinger:** Auto's kopkeren soms op een exclusieve linksaffer. Die kunnen dan in conflict komen met ander verkeer dat dan groen heeft. Als het veel voorkomt, dan zou je het zó in willen richten dat je voor het kruispunt de kopkeerbeweging kunt maken. Een u-turn is een speciale beweging. Daarop moet een automobilist voorrang verlenen aan alle andere verkeer. De regels zijn duidelijk. Rotterdam heeft op de Weena gekozen voor een armatuur met een sjabloon met een u-turn

**Leon:** Is het vullen van het logboek van het regeltoestel afhankelijk van de instellingen van de IVERA-triggers? Gaan de meldingen wel naar het logboek als de trigger uit staat? Het antwoord is 'ja'. Een trigger betekent alleen dat een verkeersregeltoestel in het geval van zo'n event zelf contact opneemt met de beheercentrale.

**Akke:** Het Belgische bedrijf FLIR uit Kortrijk heeft radarsystemen die fietsers kunnen detecteren.

**Peter:** Het Belgische bedrijf MAK heeft camera's die direct met de Swarco RIS praten. Voor iedere fiets is er een CAM-bericht.

**Peter:** Swarco wordt zo nu en dan gebeld door de politie als er bijvoorbeeld een kast is aangereden. In de meeste gevallen weet de politie hoe die de wegbeheerder moet bereiken. Die kan dan de fabrikant bereiken, al dan niet via een eigen storingsdienst. Het is niet de bedoeling dat fabrikanten direct worden gebeld. Dat is niet zo ingericht.

## 6. Seriële koppelingen

Er is een ASTRIN-document waarin is beschreven dat PTP de standaardmethode is om verkeerslichtenregelingen aan elkaar te koppelen. Dat was natuurlijk van vóór de iVRI-ontwikkelingen. Als het alleen gaat om het uitlezen van fase status en detectie (mogelijk ook van andere outputs), dan kan een iVRI zich abonneren op de informatie van zijn buurman als er een TCP/IP-verbinding is tussen de iVRI's. Dan gaat de communicatie over TLC-FI. Het opzetten van variabelen waarmee informatie kan worden uitgewisseld in TLC-FI wordt geschrapt of is al geschrapt. In principe zijn ITS-applicaties te koppelen met backupregelingen. Een ITS-applicatie kan aangeven dat hij in control is of niet. Dat kan hij delen over PTP en daar kunnen andere applicaties dan ook op inspelen. Het PTP-protocol voldoet in onze ogen en we hebben geen wensen voor uitbreiding. Wij denken dat het stuk van Ton van Grinsven wat uitgebreid kan worden en dan officieel kan worden gemaakt.

## 7. Lijst met te behandelen onderwerpen

Eerste punt (over seriële koppelingen) kan er af.



## 8. Rondvraag

Dimitri stelt voor om een memo op te stellen over het uit kunnen schakelen van rijstroken in de ITF om het mogelijk te maken om de SPAT berichten voor die lane niet meer uit te sturen. De Use Case prioriteren zou in veel gevallen dan nog wel toegepast moeten kunnen worden. Het MAP-bericht klopt ook niet meer en zou dan ook moeten worden aangepast.

Er is een brief van de Autoriteit Persoonsgegevens aan de CROW over de iVRI. Er wordt geadviseerd om een Data Protection Impact Assessment (DPIA) uit te voeren en om dit te delen met de wegbeheerders. Eindhoven gaat een DPIA-audit doen om te zien of alles goed is afgedekt rond AVG-zaken. Verder is alles nog heel vers van de pers.

## 9. Sluiting

Erik Jongenotter sluit de vergadering om 12.30 uur.