



**Aanwezig:** Erik Jongenotter (voorzitter), Ane Wiersma (secretaris), Martijn de Leeuw, Willem Mak, Hans van Run, Luc Prinsen, Eric Greweldinger, Erik van Holten, Dimitri Poncin, Akke Drentje, Marcel Fick, Ton van Grinsven (verslag), Sjoert Bakker, Peter Smit, Harma Wilts (ochtend).

**Afwezig:** Maria Salomons, Teun Immerman, Leon van den Biggelaar.

## 1. Opening en vaststelling agenda

Erik opent de vergadering om 10:02 uur.

Bijzonder welkom voor Martijn de Leeuw, nieuw lid bij de CVN.

Actie: Martijn toevoegen aan de Whatsapp-groep van de CVN.

Agenda blijft ongewijzigd.

## 2. Mededelingen, ingekomen en verzonden stukken

### Mededelingen

- Harma zit met een ziek kind en kan niet naar Utrecht komen. Harma sluit in de ochtend online aan.

•

### Inkomend:

- Grensvlakdefinitie lamptypen (Luc, 14-12-2022)
- Definitieve versie notitiewachttijdvoorspellers (Luc, 14-12-2022)
- Frontpaper security (i)VRI (Erik vH, 19-12-2022)
- Dataveiligheidsaudit VRI's Eindhoven (Leon, 19-12-2022)
- Ons Amsterdam Verkeerslichten (Ane, 19-12-2022)

### Uitgaand:

•

## 3. Verslag van de vergadering van 14 december 2022

### a. Tekstueel:

- Er zijn enkele tekstuele wijzigingen. Die worden doorgevoerd door de secretaris.

### b. Openbaar

- Geen opmerkingen.

### c. Naar aanleiding van

- Erik van Holten geeft aan dat Technolution nog niet is begonnen met de implementatie van IVERA-RIS. Andere leveranciers van Verkeerscentrales ook niet.



#### d. Actielijst

**2021-12-1** actiepoint nog aanhouden.

**2022-06-2** is afgehandeld, kan van de actiepointenlijst.

**2022-11-1** wordt een actiepoint voor Martijn de Leeuw

**2022-11-3** is afgehandeld, kan van de actiepointenlijst.

**2022-12-1** Stukken akoestische signalering Thematafel zijn verstuurd.  
Volgende keer het onderwerp op de agenda plaatsen.

**2022-12-2** actiepoint nog aanhouden.

**2022-12-3** actiepoint nog aanhouden.

## 4. Vragen en oplossingen uit de praktijk

**Erik v H:** Hoe kun je openbaar vervoer bij busstations goed in- en uitmelden, omdat GPS-plaatsbepaling bij gebruik van KAR onnauwkeurig is? Ook mogelijke afscherming van signalen door overkapping van een busstation kunnen tot problemen leiden.

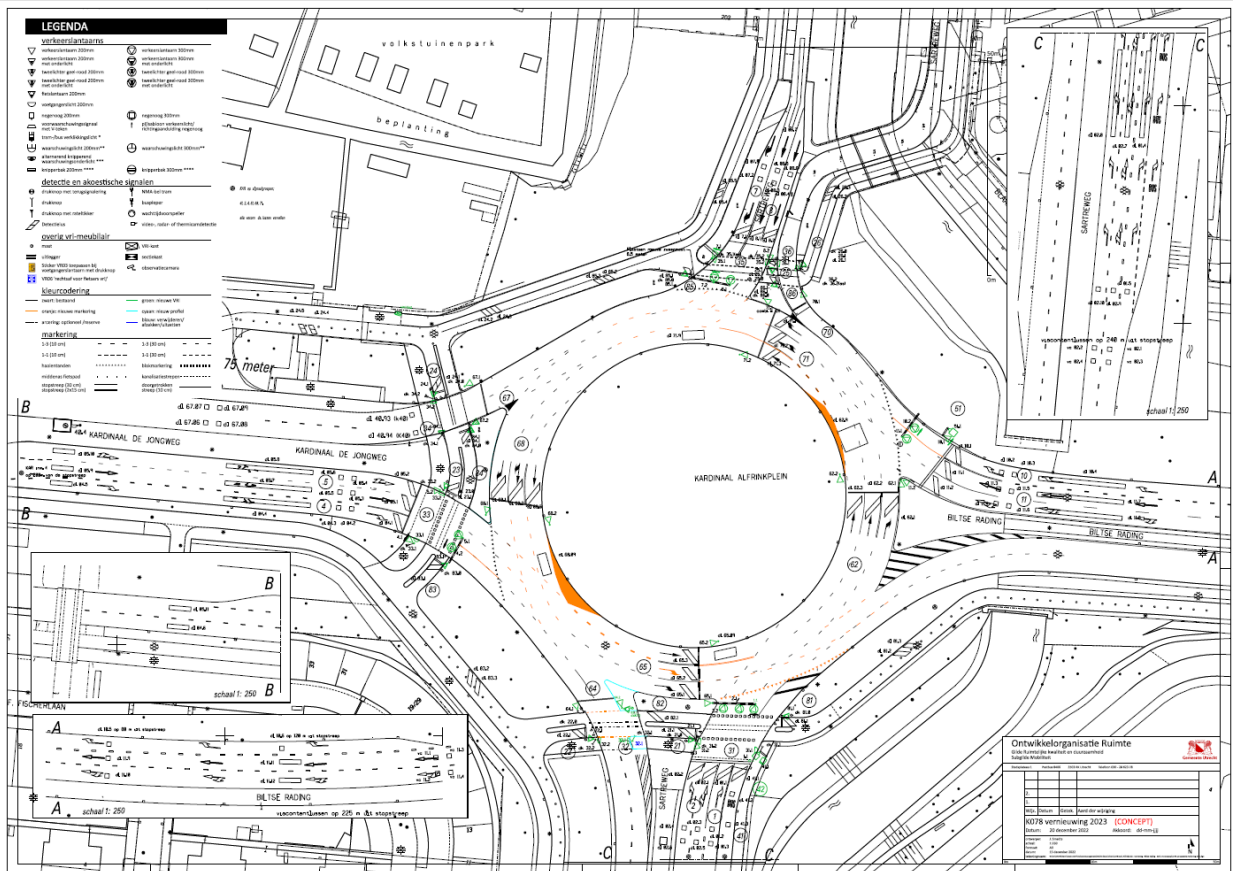
Bij busstations wordt vaak nog Vecom en Sics gebruikt voor in- en uitmelding van openbaar vervoer. Let op: Sics is 'End of Life'. In sommige gevallen kunnen massalussen worden gebruikt; als er geen specifieke richting informatie noodzakelijk is. Bij toepassing van KAR kan een vertrek melding met bijvoorbeeld een halteknop of een 'deur-sluiten'-signaal uitkomst bieden. Inmelding met KAR en uitmelding met massadetectie wordt in de praktijk ook toegepast. Amsterdam gebruikt overal nog Vecom of Sics. Boordcomputers beschikken naast GPS in sommige gevallen ook over een odometer, die kan worden gebruikt voor de plaatsbepaling. Een fallback systeem op basis van massadetectie is altijd nodig.

**Dimitri:** In de gemeente Utrecht moeten op het Kardinaal Alferinkplein de verkeerslichten worden vervangen. Op de aanvoerwegen naar het plein bevinden zich hoge lantaarns boven iedere rijstrook. Dat is niet het geval op de volgrichtingen op het plein. De volgrichtingen bestaan uit meer dan 2 rijstroken en worden door één signaalgroep geregeld. Daar staan alleen lage verkeerslantaarns aan weerszijden van de rijbaan (zie ook onderstaande situatietekening). De rechtdoorgaande richtingen van de aanvoer zijn hard gekoppeld. De linksafslaande richtingen zijn niet hard gekoppeld.

Vraag: Zou je bij de vervanging ook hoge lantaarns op de volgrichtingen moeten toevoegen?

Hoge lantaarns zijn niet verplicht, zie ook artikel 14 van de Regeling Verkeerslichten.

**Regeling Verkeerslichten artikel 14:** *In plaats van of als aanvulling op driekleurige verkeerslichten aan de linker- en/of rechterzijde van de rijbaan worden driekleurige verkeerslichten boven de rijbaan aangebracht, indien dit met het oog op de waarneembaarheid en herkenbaarheid van de verkeerslichten dan wel door het ontbreken van voldoende ruimte noodzakelijk is.*



In het algemeen bestaat bij drie rijstroken het risico van afscherming van de lage verkeerslantaarns door (hoge) voertuigen voor de voertuigen op de middelste rijstrook. Bij rij snelheden boven de 50 km/uur zijn volgens Martijn bij meer dan twee rijstroken hoge verkeerslantaarns verplicht. De maximum snelheid bij de volgrichtingen is nu 50 km/uur. Suggestie: het plein zou mogelijk omgebouwd kunnen worden naar een gewoon kruispunt; dan heb je geen last meer van volgrichtingen. Als de plaatsing van de verkeerslantaarns op de volgrichtingen nu in de praktijk geen problemen oplevert, zou Willem geen hoge verkeerslantaarns op de volgrichtingen plaatsen. De linksafslaande beweging bestaat immers maximaal uit twee naast elkaar rijdende voertuigen. De voorste voertuigen van deze beweging hebben ieder zicht op een afzonderlijk laag geplaatste verkeerslantaarn aan de zijkant van de weg. Het is raadzaam om ook naar de ongevallengegevens te kijken op mogelijke incidenten op dit punt. Luc gebruikt hiervoor vaak de website: <https://ongelukken.staanhier.nl/>

## 6. Frontpaper Security bij VRI's

Het rapport 'Security bij VRI's' is opgesteld voor meer bewustwording over security bij VRI's. Eerste doel is een rapport voor wegbeheerders om hun management te informeren over de



security risico's rondom (i)VRI's. De checklist is aan het rapport toegevoegd. Het rapport is naar het LVMB gestuurd en kan als startpunt fungeren voor de verdere uitwerking van de LVMB-actie om te komen tot een handreiking Security VRI's.

Wegbeheerders dienen als overheidsorganisatie te voldoen aan de richtlijnen ten aanzien van informatiebeveiliging voor de gehele overheid zoals vastgelegd in de Baseline Informatiebeveiliging Overheid (BIO). De BIO is opgesteld voor kantoorautomatisering en is eigenlijk te breed voor eisen die gesteld moeten worden aan veilige producten van leveranciers, zoals (i)VRI's.

De belangrijkste constatering is dat de huidige (i)VRI's op straat niet voldoen aan de BIO én dat met de eisen die nu worden gesteld bij de aanschaf en het onderhoud van nieuwe (i)VRI's ook niet wordt voldaan aan de eisen uit de BIO. Wegbeheerders missen nu een praktische vertaling van de BIO voor het thema (i)VRI die zij kunnen gebruiken bij aanbestedingen. Dit dient door de wegbeheerders te worden opgesteld. Ook dient samen met de leveranciers een transitiepad besproken te worden hoe markt en overheid over een aantal jaar gezamenlijk wel BIO-compliant zijn.

Geadviseerd wordt om dit landelijk op te pakken, zodat direct alle wegbeheerders hier baat bij hebben. Bij het uitwerken van deze vertaling is het noodzakelijk dat wegbeheerders en leveranciers gezamenlijk op een constructieve wijze samenwerken zodat er consensus ontstaat over de uitwerking van de eisen en zodat gezamenlijk een reëel transitiepad wordt bepaald waarbij zowel de wegbeheerder als de leverancier over een aantal jaar volledig BIO-compliant zijn.

Het rapport is een goede eerste aanzet om het onderwerp security bij VRI's te bespreken. De CVN staat achter het advies van het rapport om security bij VRI's landelijk op te pakken. Wie gaat dit doen? Bij het LVMB staat het onderwerp op de agenda. Het onderwerp Security is vanuit Talking Traffic niet goed opgepakt en steeds vooruit geschoven. Er is wel een werkgroep Security geweest, maar heeft niet geleid tot specificaties op het gebied van Security. Standaardisatie is van belang. Er moeten uniforme eisen worden opgesteld voor Security bij VRI's, waarmee gestandaardiseerde oplossingen kunnen worden ontwikkeld en toegepast. Ook de leveranciers van VRI's moeten stappen gaan maken. Vialis is al met security aan de slag gegaan; bijvoorbeeld in de gemeente Amsterdam. Monitoring speelt ook een rol. Bijvoorbeeld monitoring van aanvallen op het communicatienetwerk van de VRI's. Imago is ook een aspect om als wegbeheerder rekening mee te houden. Fysieke toegang (sleutelbeheer) is naast digitale toegang een onderdeel van de beveiliging.

Peter Smit stelt voor om Security bij VRI's op te pakken in de CVN vanuit risicomanagement. Welke risico's loop je? Analyseren van de risico's. Hoe vaak komt iets voor? Waar wil je tegen beveiligen? Hoe beveiligen? Beheermaatregelen opstellen, etc. Voorbeelden: Bij digitale toegang twee-weg verificatie gebruiken; bij de fysieke toegang overgegaan naar digitale sloten. Let ook op dat je niet doorschiet met de beveiligingsmaatregelen. De VRI-architectuur speelt ook een rol. Als bijvoorbeeld de UDAP uitvalt, komt RIS-informatie niet meer aan in de iVR's en krijgen de hulpdiensten geen prioriteit meer bij de verkeerslichten. Actie Ane: Risicoanalyse Security op de CVN-actielijst plaatsen. Erik van Holten biedt aan om de informatie over de risico's te verzamelen.

## 7. ontwikkelingen iVRI

### a. Governance:



Vrijdag 20 januari is het eerste CAB-overleg "Kwaliteit diensten & functioneren use cases" gepland. Er is nog geen agenda voor dit overleg toegestuurd.

#### **b. Consolidatie:**

Voorlopige certificaten blijven een half jaar geldig; om voldoende tijd te hebben voor de straattesten. Vialis heeft de toezegging voor een voorlopig certificaat voor hun ITS-APP.

De Applicatie-container van Vialis is nu ook beschikbaar.

De aanpassing van de Applicatie-container van Swarco heeft vertraging opgelopen. Door de componenten crisis moest Swarco versneld overschakelen van de ITC2 naar de ITC3. Dat heeft geleid tot de vertraging. Peter verwacht dat eind februari een testversie van hun Applicatie-container beschikbaar is om mee te testen.

#### **c. Werkgroep iVRI OV-prio CAM/SRM data**

Op maandag 23 januari 2023 is de eerste werkgroep bijeenkomst "Vlog, IVERA-APP, IVERA-RIS, RISlog" gepland onder voorzitterschap van Sander van Leijsen.

#### **d. Werkgroep Mobilidata**

geen nieuws

## **8. Normcommissie**

De CVN besluit om groenknipperen voor voetgangers te handhaven.  
De betekenis van groenknipperen is vastgelegd in artikel 74 van het RVV.

#### **RVV artikel 74**

*b. groen knipperend licht: voetgangers mogen oversteken; het rode licht verschijnt spoedig;*

De duur van het groenknipperen is nog wel een discussiepunt. Vaak een vaste instelling van 2 tot 3 seconden.

Bij de instelling van de duur van het groenknipperen kan rekening worden gehouden met een langzame voetganger. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat een langzame voetganger niet meer zal starten tijdens het groenknipperen.

langzame voetganger: voetganger (afrijnsnelheid 1,0 m/s), die bij start groenknipperen nog begint met het oversteken.

snelle voetganger; voetganger (afrijnsnelheid 1,2 m/s), die bij einde groenknipperen nog begint met het oversteken.

## **9. Werkgroepen**

### **1. Stichting IVERA**

Nieuwe vergadering van het bestuur van de Stichting IVERA is half januari gepland. De technische werkgroep van de Stichting Ivera is recent bij elkaar geweest. De IVERA-gelden kunnen niet worden besteed aan updates van iVRI's (kan niet volgens de statuten). De Stichting Ivera zou mogelijk wel kunnen gaan kijken naar de security aspecten van de



communicatie tussen VRI's en een Verkeerscentrale. Akke en Marcel zullen dit onderwerp inbrengen bij de komende vergadering van de stichting IVERA.

## **2. Terugkoppeling Thematafel (i)VRI LVMB**

Aanstaande vrijdag 13 januari is het eerste overleg van 2023.

## **3. TLCGen**

Marcel geeft aan dat er nog een beschrijving komt over Traffick in TLCGen; planning einde van het eerste kwartaal van 2023.

Sjoert is in opdracht van SmartwayZ bezig met ontwikkeling van een fietspeloton module voor ITS-applicaties. Een Vinotion-camera (videocamera) detecteert fietsers op 100 meter voor de stopstreep in een detectie gebied van 40 meter en geeft via CAM-berichten de informatie door aan de ITS-applicatie. De fietspeloton module voorspelt de aankomst van een fietspeloton bij de stopstreep en verzorgt aanvraag, verlengen en prioriteren van het fietspeloton. De werking van de fietsmodule zal op een drietal proeflocaties op straat worden getest: Helmond, Breda en Den Bosch. De fietspeloton module zal daarna in TLCGen worden ingebouwd.



## 10. Lijst met te behandelen onderwerpen

Onderwerp	Wie	Wanneer
Afstudeeronderzoek deelconflicten TU Delft	Maria	februar
Cybersecurity (i)VRI	Ane	Frontpaper is verspreid, Leon deelt een uitwerking
Front Paper Security	Erik	
Beleidsstuk regelen parallelle voetgangers - fietsers	Sjoert	p.m.
Veiligheidsindicator	Vialis	p.m.
Bezoek aan Astrin Smart Infra Academy	Ane/Erik	April (voorkeur)/mei/juni 2023
Demo Vinotion toepassing	Sjoert	Februari 2023

## 11. Rondvraag

- Afscheid van Willem Mak in maart of april. Luc neemt hiervoor contact op met Willem.
- Peter Smit is gevraagd om deel te nemen aan een werkgroep Stadsafsluitingen. Deze werkgroep gaat ook kijken naar het gebruik van RIS-data (CAM en SRM) bij Stadsafsluitingen.
- Het nieuwe document over Wachtijdvoorspellers moet nog op de CVN-website worden geplaatst.
- CVN vergadert in principe fysiek in Utrecht. Februari vergadering is in vergaderzaal 34. Vanwege de werkzaamheden voor het gastheerschap wordt Dimitri vrijgesteld van de notulenbeurt. Actie Ane: schema voor de notulenbeurt hierop aanpassen.

## 12. Sluiting

Erik sluit om 13.55 uur de vergadering.