



Aanwezig: Ane Wiersma, Dimitri Poncin, Erik van Holten, Maria Salomons, Peter Smit, Hans van Run, Harma Wilts, Teun Immerman, Henk Barmentlo, Eric Greweldinger, Erik Jongenotter (voorzitter), Luc Prinsen, Sjoert Bakker, Leon van den Biggelaar (notulen), Luuk Misdom,

Afwezig: Marcel Fick, Maarten Strating

1. Opening en vaststelling agenda

Erik opent de vergadering om 10.10 uur. Vandaag vergaderen we bij de gemeente Delft in verband met het afscheidsprogramma van Ton en Marcel.

De presentatie van Maria ontbreekt op de agenda en wordt als punt 4 toegevoegd.

2. Mededelingen, ingekomen en verzonden stukken

Mededelingen

- Geen medelingen.

Inkomend:

- Swov publicatie "Conflicten met fietsers en voetgangers op gemeentelijke VRI-kruispunten" door Erik van Holten.

Uitgaand: geen stukken

- Geen uitgaande stukken.

3. Verslag van de vergadering van 12 maart 2025

a. Tekstueel:

- Tekstuele opmerkingen worden door Ane verwerkt.

b. Naar aanleiding van:

- Richtlijn akoestische signalering. Binnen de CVN wordt verschillend gedacht over het document, er is geen breed draagvlak. Toegevoegd zou moeten worden dat er binnen de CVN zorgen zijn of het document zoals het nu is, wel als richtlijn gepubliceerd zou moeten worden. Daar zou op zijn minst mee gewacht moeten worden tot de aangekondigde pilots geëvalueerd zijn en de conclusies en aanbevelingen hieruit zijn verwerkt in de richtlijn.
- Bewaakte wachttijdvoorspeller: Luuk merkt op dat niet alleen bewaakt zou moeten worden op het daadwerkelijk groen worden na het doven van het laatste ledje maar dat ook de doofsnelheid bewaakt zou moeten worden. Eric geeft aan dat in de Thematafel ivri een specificatie opgesteld gaat worden voor het bewaken van wachttijdvoorspellers.

c. Actielijst

- Fabrikantonafhankelijk communicatieprotocol: geen update;
- Omgaan met regelscenario's: is uitgevoerd, mag van de lijst;



- KAR: modemleveranciers: deze actie loopt; voorgesteld wordt om een eventuele bewaking schakelbaar te maken zodat de implementatie gemakkelijker gerealiseerd kan worden; hier zijn de meningen echter over verdeeld;
- Regelen/aansturen deelskruispunten vanuit 1 applicatie: er zijn diverse mogelijkheden; Peter zet een aantal voorbeelden op een rijtje die we in de volgende vergadering zullen bespreken;
- Toelichting Maastricht: komt (via Teams) op de agenda van de mei vergadering;
- Contact opnemen met nieuwe CVN-kandidaten: staat nog open;
- uitstel release CCOL 12.1: versie is gereleased, actie kan van de lijst af;
- Uitwisselingsbuffer m.b.t. CIF_VLOG – vlag: overleg heeft plaatsgevonden, alles is duidelijk, actie kan van de lijst;
- Status inlogdocument: Peter stuurt de definitieve versie.

4. Presentatie Maria

Een van Maria's studenten heeft een onderzoek gedaan, hoe voetgangers (on)veiligheid ervaren bij geregelde voetgangersoversteekplaatsen. 340 personen hebben de enquête ingevuld en gereageerd op vragen over onder andere de volgende factoren:

- stedelijke of landelijke omgeving van de kruising;
- aanwezigheid van visuele en auditieve aanwijzingen;
- locatie van de lantaarns (aan begin- of einde van de oversteek);
- aanwezigheid van deelconflicten;
- wel of geen visuele beperking van de deelnemer aan de enquête.

De presentatie met de resultaten wordt gedeeld met de CVN.

Maria geeft aan dat er steeds minder studenten aan de TU voor het vak verkeerslichtenregelingen kiezen. Vaak komt er geen reactie als Maria een onderwerp voor stage of afstuderen publiceert. Vaak willen studenten buiten de TU-omgeving stagelopen of afstuderen. Afgesproken wordt dat Maria onderwerpen voor stage of afstuderen deelt met de CVN leden zodat die wellicht voor het betreffende onderwerp een stage- of afstudeerplaats kunnen bieden.

5. Vragen en oplossingen uit de praktijk

Externe vraag vanaf LinkedIn: hoe gaan wegbeheerders om met prioriteit-verlening bij een tijdelijke situatie als een bestaande ivri die volledig op UDAP is aangesloten, wordt vervangen of tijdelijke aangepast moet worden als gevolg van werkzaamheden?

In de praktijk komt dit (nog) niet vaak voor. Tijdelijk geen prioriteit verlenen is niet direct een probleem maar is mede afhankelijk van het aantal passerende voertuigen dat prioriteit krijgt en de duur van de werkzaamheden. Verder wordt opgemerkt dat aanpassen van volledig werkende ivri's voor tijdelijke situaties complex is omdat ook het ITF-bestand soms aangepast moet worden en een tijdelijke vri ook op UDAP aangesloten moet worden. Daarnaast worden tijdelijke verkeersmaatregelen vaak niet conform vooraf opgestelde plannen gerealiseerd (zowel wat betreft dag en tijdstip maar ook wat betreft inhoud).



- Luuk: vraagt of er bij het berekenen van ontruimingstijden en intergroentijden rekening gehouden moet worden met elektrische voertuigen die veel sneller (kunnen) optrekken dan niet elektrische auto's. Luc geeft aan dat hier in de laatste versie van de richtlijn ontruimingstijden naar gekeken is en dat daarin wordt geconcludeerd dat dit niet nodig is. Elektrische voertuigen kunnen weliswaar sneller optrekken maar er is ook de wettelijke verplichting dat weggebruikers geen verwijtbaar gedrag mogen vertonen. Heel erg snel optrekken bij verkeerslichten is als verwijtbaar gedrag aan te merken. De onderbouwing is in de richtlijn opgenomen.
- Maria: heeft op een kruispunt in Delft ervaren dat zij, fietsend met de Schwung app op het 2^e deel van een fietsoversteek, werd geconfronteerd met een voorlangs rijdende auto. Maria vraagt zich af of Schwung nog veilig te gebruiken is. Met de Schwung app krijg je bij de Delftse vri's geen prioriteit maar alleen een groen aanvraag en groen verlenging. De beschreven situatie lijkt dus geen relatie hebben met Schwung maar met roodlichtnegatie van de auto. Als een datum en tijdstip bekend is, kan met Vlog data de situatie geanalyseerd worden.
- Hans: heeft een verzoek gekregen om een bushalte te realiseren op een rechtsaf strook, direct voor een kruispunt met verkeerslichten. Advies is om dit niet te doen omdat halteren op een opstelstrook bij verkeerslichten niet veilig is, de bus van een rechtsaf strook alsnog een rechtdoor beweging moet maken en de bus niet tijdig prioriteit kan aanvragen.
- Eric: geeft aan dat er vanuit de Thematafel ivri een brief naar de NEN is gestuurd met het verzoek om de 3-2-1 afteller te normeren en op te nemen in de regeling verkeerslichten. De eerste reactie van de NEN was positief.
- Eric: geeft aan dat Vialis een conceptversie heeft opgeleverd van een RIS viewer; in deze viewer kunnen op een kruispuntplaatje de voertuigen worden gevolgd die CAM en SRM-berichten naar de ivri sturen.
- Dimitri: moet er bij deze locatie in Doetinchem rechts naast de weg een lantaarn worden geplaatst?



Met betrekking plaatsing lantaarns is de regeling verkeerslichten, onderdeel burgerlijk wetboek, van toepassing; <https://wetten.overheid.nl/BWBR0009151/2019-07-01> paragraaf 2 artikel 2:
2. Bij de plaatsing van verkeerslichten moet worden vermeden dat weggebruikers door het verkeerslicht dan wel door de verkeerslantaarn worden gehinderd in de waarneming van het overige verkeer. Het zicht van de zijwegen mag niet weggenomen worden. Volgens mij is dat niet het geval als je rechts een lantaarn plaatst.

En paragraaf 2 artikel 15:



15. Driekleurige verkeerslichten worden gezien vanuit de richting waaruit het verkeer nadert aangebracht vóór het conflictpunt. Hiervan mag met betrekking tot boven de rijbaan aangebrachte lichten worden afgeweken indien tevens rechts van de rijbaan vóór het conflictpunt een driekleurig verkeerslicht is geplaatst, en mits vóór laatstbedoeld verkeerslicht een stopstreep is aangebracht. Strikt genomen voldoet de VRI hier niet aan, de hoge lantaarn is niet vóór het conflictvlak met de voetganger geplaatst en de lage lantaarn staat links.

Antwoord CVN/Luc Prinsen:

Dit mag op basis van de aansluitende artikelen 13, 14 en 16:

13. In afwijking van punt 12 kan, op wegen waarvan de rijbaan voor de betreffende rijrichting slechts één rijstrook heeft, indien de waarneembaarheid niet in het gedrang komt, worden volstaan met één driekleurig verkeerslicht aan de linkerzijde van de rijbaan in de richting van de verkeerslichten, met dien verstande dat tussen dit verkeerslicht en de betreffende rijstrook geen rijstrook, busstrook of busbaan aanwezig is.
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.
15. Driekleurige verkeerslichten worden gezien vanuit de richting waaruit het verkeer nadert aangebracht vóór het conflictpunt. Hiervan mag met betrekking tot boven de rijbaan aangebrachte lichten worden afgeweken indien tevens rechts van de rijbaan vóór het conflictpunt een driekleurig verkeerslicht is geplaatst, en mits vóór laatstbedoeld verkeerslicht een stopstreep is aangebracht.
16. Is bij een driekleurig verkeerslicht een oversteekplaats voor voetgangers of (brom)fietsen aanwezig, dan mag, in afwijking van het bepaalde in punt 15, het driekleurige verkeerslicht worden aangebracht voorbij het conflictpunt tot een punt direct na de oversteekplaats, mits vóór de oversteekplaats een stopstreep is aangebracht.

Dimitri: heeft een oudere Vitrac automaat die niet met een NTP-server kan synchroniseren en vraagt of er iemand is bij wie hij navraag kan doen naar een oplossing; Peter Broekhuizen van de gemeente Delft zou hier meer vanaf kunnen weten.

Erik v Holten: heeft de SWOV-publicatie "Conflicten met fietsers en voetgangers op gemeentelijke VRI-kruispunten" gedeeld en vraagt of wij als CVN een reactie moeten sturen naar de SWOV. De discussie brandt los maar uiteindelijk concluderen we dat we het rapport eerst goed willen lezen voordat we besluiten om wel of niet te reageren naar de SWOV. Bespreken van het rapport komt op de agenda van mei.

In de vergadering besluiten we dat vragen uit de praktijk die per mail worden gesteld, vanaf nu in het verslag opgenomen worden als ingekomen stukken.

6. Presentatie OV prio validatie project

In het kader van het afscheid van Marcel en Ton is voor het middagprogramma een uitgebreide presentatie georganiseerd over het validatieproject van de prioriteit van trams in Delft. Het validatieproject is een samenwerking van de gemeente Delft, MRDH, HTM en Movensis en is onder andere bedoeld om ervaring op te doen met tramprioriteit in de hele dataketen van Talking Traffic en het verbeteren van de doorstroming van het tramverkeer. Ten behoeve van de proef is een dashboard ontwikkeld dat data uit verschillende bronnen combineert om snel inzicht te krijgen waar in de teken dingen misgaan. De presentatie wordt met de CVN gedeeld.



7. Sluifing

Erik sluit de vergadering om 16.35 uur.