



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

Afwezig: Maarten Strating, Maria Salomons, Leon van den Biggelaar, Luuk Misdom

1. Opening en vaststelling agenda

Erik opent de vergadering om 10.10 uur. De agenda wordt vastgesteld. We bespreken de langzame voetgangers bij de vragen en oplossingen uit de praktijk.

2. Mededelingen, ingekomen en verzonden stukken

Mededelingen

Peter Broekhuijsen wordt CVN lid! Hij sluit waarschijnlijk na de zomer aan. Er is waarschijnlijk nog een positie voor een provincie openstaand. In de volgende vergadering gaan we hier verder op door. Wij gaan nu van 16 leden naar 17.

Harma gaat deelnemen aan de Werkgroep Herziening Functioneel Beheer aan VRI's (313) van CROW

Dimitri stel een poll op in de appgroep voor de lunches.

Inkomend:

- 20250409 OV prio validatieproject Delft tbv CVN totaal (10-4, Sjoert Bakker)
- Langzame voetganger (Luc, 30-4)
- bijdrage 14 vk congres verkeersregel innovaties 26-09-2012 uit (Eric, 30-4)

Uitgaand: geen stukken

- Geen uitgaande stukken.

3. Verslag van de vergadering van 9 april 2025

a. Tekstueel:

- Goed verslag. Het onderdeel over de plaatsing van lantaarns is erg goed uitgewerkt. Hier heeft een lezer veel aan.
- Het deel over de nieuwe richtlijn akoestische signalering mag wel in het openbare verslag.
- Tekstuele opmerkingen worden door Ane verwerkt.

b. Naar aanleiding van:

- Een Finse leverancier van KAR-modems heeft de mogelijkheid om berichten encrypted en niet-encrypted uit te sturen. Dat kan de overgangsperiode vergemakkelijken. De vraag is nog wel hoe om te gaan met de sleutels? Je wilt eigenlijk een modem kunnen uitwisselen als er eentje stuk gaat. Daar moet nog goed over worden nagedacht.
- Ook bij de BUas (Hogeschool Breda) zijn er weinig studenten die geïnteresseerd zijn in VRI's.



- Controle op de doofsnelheid van de LEDs van wachttijdvoorspellers is opgenomen in bijlage 4 van de richtlijn.
- Oproep aan toekomstige notulisten: vermeld geen namen van externen als dat niet nodig is.

c. Actielijst

- Fabrikantonafhankelijk communicatieprotocol: geen update;
- KAR: modemleveranciers: zie boven;
- Regelen/aansturen deelpuntpunten vanuit 1 applicatie: Peter zet een aantal voorbeelden op een rijtje die we in de volgende vergadering zullen bespreken. De behoefte is er en de beschikbare methodes (master-slave en koppelen via PTP) zijn ingewikkeld en bevatten veel maatwerk. Fabrikanten kunnen prima meerdere GUS/WUS-buffers aanbieden. Onderzocht moet worden, hoe een onder te brengen in CCOL.
- Contact opnemen met nieuwe CVN-kandidaten: is gebeurd. Kan van de lijst af, maar omdat we nog een plek over lijken te hebben voor een provincie, is het goed om de CVN-bezetting te agenderen voor juni.
- Status inlogdocument: Peter stuurt de definitieve versie.
- Stage-/afstudeeronderwerpen delen: dit mag nog steeds.
- Vragen/oplossingen die per mail worden gedaan: kan van de lijst.

4. Presentatie Scenariomanagement Maastricht

Toby Leurs en Frank Smeets tonen via Teams hun scenariomanagement. Er liggen veel intensiteitsmeetpunten en filemeetpunten in de stad. Via streaming V-Log komt die informatie binnen in MobiMaestro en wordt daar real-time geanalyseerd. Op basis van die informatie worden scenario's geactiveerd of gedeactiveerd. De gemeente heeft al met al ruim 100 scenario's waarbij er ook veel kruisverbanden zijn opgenomen (bepaalde scenario's mogen bijvoorbeeld niet actief worden als andere scenario's actief zijn). De regelprogramma's hebben 6 DVM-scenario's per richting. Iedere richting kan een eigen DVM-scenario draaien dat niet gelijk hoeft te zijn aan andere richtingen. Scenario 1 is voor het bevorderen (langere groentijden, langere hiaattijden. De andere scenario's zijn voor het beperken (kortere groentijden, langere roodtijden, beperken alternatieven). Een aantal kruispunten hebben veel kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers en voetgangers). Bij omliggende kruispunten wordt bewust de toevoer naar deze kruispunten beperkt om te zorgen dat deze niet overlopen. Het doseren wordt goed geaccepteerd door de weggebruikers. Mogelijk komt dit ook vanwege de situatie van vóór het aanleggen van de tunnel. Toen werd er nog meer gedoseerd. Veel kruispunten zijn uitgerust met een brighttimer die aangeeft dat er wordt gedoseerd. Maastricht organiseert ook avonden voor bewoners waarin ze uitleggen hoe de verkeerslichten werken en welke keuzes er worden gemaakt. Alleen op topdagen zit Toby of Frank achter de knoppen. Verder draaien de scenario's redelijk automatisch, maar wordt er wel regelmatig bijgesteld. Door de vele camera's bij kruispunten kun je goed zien of een maatregel effectief is en of die op de juiste momenten in- en uitschakelt. De vele scenario's en de onderlinge verbanden zitten in de hoofden van Toby en Frank. Deze manier van werken is duidelijk erg effectief en er worden mooie resultaten bereikt. Het vereist twee ervaren verkeersregelkundigen die voor langere tijd voor de stad werken en een VRI-areaal dat technisch en qua regelprogramma's up-to-date is.



5. Scenariomanagement

Op aanraden van één van de oud-CVN'ers besteden we in een sessie aandacht aan scenariomanagement. Sjoert heeft van een aantal wegbeheerders input gekregen over hun scenariomanagement en dit als praatplaatje in een mindmap verwerkt. De input was vooral technisch van aard:

- Wanneer schakel je in? (vaste tijdstippen, handmatig, bij geconstateerde drukte);
- Wat doe je dan? (aanpassen groentijden, hiaattijden, fasevolgorde);
- Hoe doe je het? (welke centrale, aanpassingen in de centrale of ingebakken in de regeling);
- Beperkingen (het overzetten van tientallen IVERA-parameters in één keer gaat niet altijd goed, de actuele toestand moet continu vergeleken worden met de gewenste toestand, elk mechanisme dat je toevoegt, zorgt voor extra complexiteit).

Een aspect dat nog niet goed belicht was, is de bemensing voor het maken van de scenario's, het onderhoud en de inzet ervan. Moet de inzet van scenario's bijvoorbeeld gebeuren door ervaren verkeerskundigen die de scenario's zelf gemaakt hebben, of moeten ze worden ingezet door medewerkers van een verkeerscentrale met beperkte VRI-kennis? Besloten is om een paar deployments uit te werken en de discussie in een volgend CVN-overleg voort te zetten.

6. Afslaande auto's, fietsers en voetgangers

We bespreken SWOV-publicatie R-2024-8 (Conflicten met fietsers en voetgangers op gemeentelijke VRI-kruispunten). Het is een uitgebreid onderzoek met een aantal stevige conclusies die we niet altijd goed terug vinden in de hoofdtekst. Daarnaast kun je de regelkeuzes (gebruik van deelconflict) niet los zien van het kruispuntontwerp. Als er geen ruimte is voor exclusieve stroken voor afslaande auto's dan wordt het zonder deelconflict snel ongeloofwaardig voor fietsers en voetgangers, met een toename van roodlichtnegatie tot gevolg. Deze publicatie is voor wegbeheerders waarschijnlijk onhandig. Het kan goed opgepikt worden door de politiek, maar is volgens de CVN te kort door de bocht. De CVN zou graag bij volgende onderzoeksvragen en het onderzoeken betrokken worden om zaken vanuit ervaring te duiden. De CVN gaat contact zoeken met de SWOV. Luc, Erik J, Erik vH, Ane en Dimitri willen hier wel een rol in spelen.

7. Vragen en oplossingen uit de praktijk

Dimitri: In Groningen switchen nieuwe iVRI's regelmatig van het hoofdprogramma naar het backup-programma. Dat kan op ieder moment in de regeling gebeuren. Er zijn geluiden dat het lijkt of de garantietijden niet worden gerespecteerd bij een omschakeling. Volgens de CVN is dit gek omdat de bewaker los staat van programmaswitches en ingrijpt als garantietijden inderdaad niet worden gemaakt. In de V-Log zie je programmaswitches en zou je dit goed moeten kunnen analyseren.

Luc: Ontruimingstijden en intergroentijden voor voetgangers worden veelal berekend voor een voetganger die 1,2 m/s loopt. Bij lange oversteken wordt echter een langzame voetganger (1,0 m/s of 0,8 m/s) die begint te lopen bij startgroen maatgevend. Die



wordt als het ware ingehaald door de laat startende snellere voetganger. Bij 0,8 m/s en 1,2 m/s ligt dit kantelpunt rond de 12 meter. In Maastricht is er nu voor gekozen om bij lange oversteken de groentijd op te hogen met een seconde en de rest te compenseren via de ontruimingstijden. Als je een middenberm hebt, dan speelt dit minder vaak. Bij lage voetgangerslantaarns kies je er wel vaak voor om geen lichten te plaatsen op de middenberm en moet je je dus bewust zijn van dit fenomeen. De CVN deelt haar bevindingen met het CROW.

8. CCOL beheer en onderhoud

Geen nieuws.

Er zijn uiteindelijk verschillende mogelijkheden. Dimitri stelt voor om samen met een aantal wegbeheerders Ton van Grinsven te raadplegen, hoe hij hierin staat.

9. Ontwikkelingen iVRI

Er is een gesprek in de CAB over de volgende base line. Die zou dit jaar uit moeten komen (de Consolidatie is van 2022). Er is twijfel over het wel of niet uitvoeren van de base line omdat wegbeheerders terughoudend zijn. Een aantal Change Orders zijn vastgesteld. Er wordt gekeken welke impact het heeft om deze onder te brengen in de base line. Het zwaartepunt ligt dit keer bij de ITS-regelprogramma's voor het uitvoeren van de Use Cases.

Voor de Priotalker moeten niet-wegbeheerders nu iedere maand opnieuw rechten aanvragen. Dit kost een paar dagen om het te regelen. Dat werkt nu niet handig en wordt gemeld in de eerstvolgende bijeenkomst van de CAB.

Het contract met Yunex voor de Priotalker loopt af. Er komt een nieuwe aanbesteding.

10. Normen

De commissie voor de NEC 214 (VRI) is bij elkaar geweest. De commissie wil de 3-2-1-afteller opnemen in NEN3322. Verder wordt er gekeken naar de bewaking van deze afteller en ook voor de wachttijdindicator.

11. Werkgroepen

Stichting IVERA:

- Geen nieuws. Erik van Holten wordt contactpersoon namens de CVN.

Thematafel iVRI LVMB (agenda; de bijeenkomst is de dag na de CVN):

- Ook hier speelt de nieuwe (her)activatie van de Priotalker
- In 2025 is er onderzoeksbudget voor 3 mogelijke onderzoeken:
 - Geeltijd bij opstarten
 - Optrekversnelling elektrische voertuigen



- Geeltijd bij 30 km/h
- Er is nog wat discussie over het delen van V-Loggegevens met verzekeringsmaatschappijen (vanwege privacy gevoeligheid). Er is een document opgesteld ter handreiking, maar dat wordt nog niet door iedereen gedragen.

TLCGen:

- Geen nieuws.

Lijst met te behandelen onderwerpen:

- Detectiebewaking wordt toegevoegd aan de lijst.

12. Sluiting

Erik sluit de vergadering om 16.00 uur.