



Aanwezig: Maria Salomons (voorzitter), Peter Smit, Luuk Misdom, Maarten Strating, Henk Barmantlo, Luc Prinsen, Erik van Holten, Dimitri Poncin, Sjoert Bakker, Leon van den Biggelaar, Eric Greweldinger (tot 10.00 uur), Peter Broekhuijsen, Hans van Run (notulen)

Afwezig: Erik Jongenotter, Teun Immerman, Ane Wiersma, Harma Wilts

1. Opening en vaststelling agenda

Maria opent de teamsvergadering om iets over negen uur.
Extra punt op de agenda is Glosa door Luuk.

2. Mededelingen, ingekomen en verzonden stukken

Mededelingen

- Geen

Inkomend:

- iVRI Interface TLC-FI (Peter, 11-6)
- Uitnodiging 'Samen slim op weg-event 8 oktober' (Eric, 24-6)

Uitgaand: geen stukken

- Geen uitgaande stukken.

3. Verslag van de vergadering van 11 juni 2025

In het mei verslag zitten nog twee kleine foutjes. Dit wordt aangepast. Ook de openbare notulen worden vastgesteld.

a. Tekstueel:

- Pag 3 bij "Vragen en oplossingen uit de praktijk" van Henk: Sjoert past de tekst aan, waarbij de grote lijn is om 'alle fietsers tegelijk groen' alleen op compacte kruispunten toe te passen.
- Pag 3 over CCOL: In het verslag komt te staan wat ook bij de Thematafel is besproken, namelijk dat er wordt nagedacht over het onderbrengen van het beheer en distributie van CCOL in een andere organisatie.

b. Naar aanleiding van:

- Pag 1 Maria zal ons op de hoogte houden over de module trafficmanagement. Peter vraagt of er vanuit TU nog iets wordt gedaan om het vak te verbeteren. Maria geeft aan dat wordt gekeken om met minder mensen verder te gaan vanuit oogpunt van kosten efficiëntie. Maria doet haar best om ingangen te vinden om verkeersregeltechniek aan andere onderwerpen te linken.

c. Actielijst

- **Fabrikantonafhankelijk communicatieprotocol. (Peter S):** Geen nieuws, blijft staan.
- **KAR (Peter S, Henk):** De leverancier denkt na over het idee van werken met encrypted en niet encrypted berichten voor de overgangperiode. Ook denkt leverancier na over de kosten voor de aanpassingen in de praktijk.
Henk moet van deze actie af.



- **Status inlogdocument voor handbediening (Peter S.):** Het verschil met de vorige versie is bijna niks. Het voorstel is in lijn met de BIO. Peter B. mist de commandoparser van CCOL en vraagt zich af hoe het zit als er een cloud-regeling is. Peter S. antwoordt dat het document de toegang op het bedieningspaneel beschrijft. Ook bij een cloud-regeling moet je verbinding maken met de webinterface. De functie van het document is om de login te standaardiseren en te beschrijven wat je kunt zien als je inlogt of niet en wat je kunt bedienen en wat niet. Je wil namelijk dat iemand echt in moet loggen om iets te kunnen aanpassen of resetten of zo iets.
Afspraak is dat iedereen nog mag reageren binnen vier weken en het dan in de volgende CVN-vergadering definitief vaststellen. Actie voor allen.
Inhoudelijke vraag van Erik van H. is nog of je met Doven/reset-knop een storing al niet kan resetten. Dat zit bij de bedieningstoetsen. Sommige wegbeheerders hebben ook een toets reset detectiestoring. Het stuk gaat over de tabs en softkeys van het bedienpaneel.
- **Stage-/afstudeeronderwerpen delen met Maria (Allen):** Sjoert heeft een aantal onderwerpen gegeven via een link naar hun website.
- **Poll voor doorgaan september vergadering (Ane):** Komt niet meer, zie bij Rondvraag
- **Contact opnemen met opstellers SWOV stuk voor overleg (Erik J):** Geen nieuws.
- **Voorstel doen voor 1 applicatie voor 2 TLC's (Peter):** Er ligt een voorstel bij ontwikkelaars van Swarco. In de applicatie heb je de gewenste programmastatus. Alle TLC's kunnen wel hun GPS aangeven aan de CVN-C interface. In het ccolpakket hoef je niks te wijzigen. In je applicatie kun je kijken in welke status de aangesloten TLC's staan. Het ITS-programma zit in een van de twee kasten. Met TLC-FI zijn ze aangesloten. De TLC heeft niet in de gaten door welke hij wordt aangestuurd. Een oversteek kan naar WPS knippen als de "grote TLC" regelt. Er is maar één RIS. Peter B. vraagt zich af of dat goed gaat met de RIS. Peter S. geeft aan dat je het ITF-bestand zo groot kan maken als je wilt. Maar dat is niet anders dan nu al het geval is bij een master-slave installatie. Peter S. geeft nog aan dat de oplossing om één applicatie voor twee TLC's te maken alleen gebruikt zou moeten worden bij dicht bij elkaar liggende kruispunten. In de volgende CVN-vergadering komt het voorstel.

4. Vragen en oplossingen uit de praktijk

Hans: In Hamburg had Hans gemerkt dat er voetgangersoversteken zijn, waarbij de tikkers alleen gaan ratelen bij aanvraag via de blindenknoop (onder op de drukknop). De tik blijft wel altijd aanwezig. In Enschede wordt ratel ook alleen gedaan als een blinde aanvraagt. Maar daar wordt dan niet de tik uitgestuurd tijdens rood zolang er niet gedrukt wordt.
Er lijken wel haken en ogen aan te zitten met betrekking tot de (concept) richtlijnen voor akoestische signalering en ook voor de werking volgens de norm. De CVN is dus niet zo enthousiast als Hans.



5. Ontruimings- en intergroentijden: langzame voetgangers maatgevend: urgentie bepaling

Luc heeft de aanvulling voor de richtlijn aan CROW gestuurd. De CVN stelt voor om bij de CROW de urgentie aan te geven en meteen een tekstvoorstel te maken zoals het in de richtlijn kan worden opgenomen. Luc zal dit op deze manier oppakken en hij maakt samen met Luuk een tekstvoorstel ter beoordeling in het CVN.

6. GLOSA

GLOSA Green light optimised speed advice.

Luuk geeft een presentatie. We krijgen de presentatie toegestuurd van Luuk.

Het product moet overal in Europa hetzelfde te werken. Het moet betrouwbaar zijn. Dat is een uitdaging. Bij voertuigafhankelijke regelingen is het moeilijker een betrouwbaar advies te geven. Om betrouwbare adviezen te geven gaat flexibiliteit verloren. Een speedprofile werkt wel aardig. Dan geef je dus snelheidsadvies binnen gebied voor de stopstreep. Binnen Europa is er consensus over het gebruik van snelheidsprofielen vanaf de wegkant. Er wordt ook steeds meer waarde gehecht aan duurzaamheid dan aan doorstroming op zich.

Luuk geeft aan dat je moet nadenken over de minimum situatie en maximum situatie met als doel de wachtrijen op te lossen. Als je een wachtrij van 5 voertuigen hebt dan heb je zo'n 9 of 10 seconden groen nodig. Je hoeft dan niet een maximum van 30 seconden te hebben. De uitdaging is hoe je de wachtrijen meet. Het bepalen van de wachtrijlengte is niet relevant. Het gaat om het schatten van de tijd die nodig is om de wachtrij weg te werken.

Je hoogste adviessnelheid wordt gebruikt voor het minimumscenario, je laagste snelheid op het maximumscenario. Vooraan krijg je laagste snelheidsadvies, middenin het gemiddelde snelheid en achteraan de hoogste snelheid. Op deze manier kun je pelotons, zogenoemde 'pulsks', maken.

Vragen en reacties vanuit de CVN:

Leon: het is goed om dit concept betrouwbaar te maken. Daarbij is het volgens hem nodig om te kijken of snelheidsadviezen de verkeersveiligheid helpen. Luuk: je moet garanties verzorgen in je regeling. Als je je aan het advies houdt moet het goed werken.

Sjoert vindt het verhaal van Luuk ook interessant. Sjoert heeft in VISSIM al eens gekeken. De kracht van dit verhaal is het verschil in advies aan voertuigen. Zijn vraag is of er een standaard is voor de berichten. Luuk: de zones met snelheidsadvies kun je in SPAT meegeven.

Maria vraagt over kop-staartbotsingen bij verschillende snelheidsadviezen. Luuk: dat kan altijd gebeuren. Mogelijk moet je de laatste seconden voor de stopstreep geen advies meer geven. Belangrijk is dat wij als wegbeheerders het juiste advies geven om te voorkomen dat de automobielfabrikanten zelf met verschillende oplossingen komen.



Henk vraagt zich nog af waarom je eerst een 'snel' advies kan krijgen en later een 'langzaam' advies. Luuk geeft aan dat dat ook is voor de pelotonvorming (pulks).

Maarten vraagt wat voor Luuk de omslag heeft gegeven anders te kijken naar de flexibiliteit die we altijd nastreven, want je moet een goede regeling blijven maken. Luuk geeft aan dat als we met CAM-data willen werken dan moeten we alle actoren aan boord krijgen. En daar hoort bij dat je moet blijven kijken naar iets waarbij je betrouwbaardere info kan uitsturen. Het is een balans tussen flexibel blijven regelen en toch zo betrouwbaar mogelijke voorspellingen. Je moet de bandbreedte zo klein mogelijk zien te maken. Maar je blijft uiteindelijk wel regelen op je hiaat.

Sjoert vraagt nog in welke situatie je met GLOSA de meeste winst kan maken. Luuk geeft aan dat het altijd kan werken behalve in oververzadigde situaties. Je moet ook breder kijken dan alleen doorstroming of verliestijdminimalisatie. Je kijkt ook naar vermindering stops en uitstoot en dus naar duurzaamheid.

7. CCOL beheer en onderhoud

Is verder niet meer behandeld.

8. Ontwikkelingen iVRI

- a. Governance Niet behandeld
- b. Consolidatie iVRI Niet behandeld

9. Normen

NEC214, EN12675, NEN3384
Niet behandeld

10. Werkgroepen

Stichting Ivera:
Niet behandeld

Terugkoppeling Thematafel (i)VRI LVMB
Niet behandeld

TLC gen
Niet behandeld

LVMB coördinatiegroep:

Dimitri vertelt dat de memo over het vertrek van Vialis uit de verkeersregelautomatenmarkt in het DO van LVMB positief is ontvangen. Ze gaan met de werkgroep een impactanalyse doen en een strategie maken hoe daar als wegbeheerders mee om te gaan. Doel is om het vertrek van Vialis zo goed mogelijk op te vangen.

Hij deelt een presentatie. Er is een team samengesteld om de opdracht uit te voeren. De scope is om feiten boven water te halen waar Vialis zich wel en niet meer mee bezig gaat houden.



Wat betekent dat en welke impact heeft het op andere diensten die Vialis doet en projecten die er lopen waar Vialis bij betrokken is. En welke strategie moeten wij in Nederland volgen om het vertrek van Vialis op te vangen. Er worden interviews met allerlei partijen in de markt gehouden.

De planning is om in augustus de interviews te hebben gedaan. Begin juli moet er al een eerste memo komen met eerste adviezen (no-regret-maatregelen). Half september is er een concept en half oktober moet er een definitief stuk zijn.

11. Lijst met te behandelen onderwerpen

Niet behandeld

12. Rondvraag

Naar aanleiding van de vraag van Eric: De vergadering van augustus gaat niet door. De vergadering van september gaat wel gewoon door (wordt gehouden in W40. Dat is ook op de 6^e etage van het Stadskantoor) en de vergadering van oktober gaat ook gewoon door en ook op de oorspronkelijke datum van 8 oktober (in zaal V33).

Erik van H. heeft Edwin Henning van Stichting IVERA gesproken. Het bestuur van de Stichting heeft gesproken met Ministerie IenW en LVMB. Bij het gesprek waren Robert Kok, Bart Snel en Erica Slump. Stichting IVERA moet stoppen, daar is geen discussie over. Er is nog discussie over het geld dat bij de Stichting in de pot zit en hoe en vooral waar dat voor ingezet kan/moet worden. Erica Slump heeft toegezegd voor 1 september met actieplan te komen over hoe verder moet.

Henk is bij de werkgroep CROW geweest over publicatie 313 Verkeerskundig Beheer VRI's. Die is 10 jaar oud. Erik van H heeft er toentertijd bij gezeten. Er is nu een groepje om die publicatie te herzien onder leiding van Leon Deckers. Henk stelt voor de conceptversie binnen CVN verspreiden. Verzoek is dit op de agenda te zetten voor september. Harma had 3 juni ook al een mailtje gestuurd met vraag om input voorbeelden uitvragen van verkeerskundig beheer.

12. Sluiting

Maria sluit de vergadering om tien voor half een.