



Aanwezig: Sjoert Bakker, Peter Broekhuijsen, Erik van Holten, Teun Immerman, Erik Jongenotter, Dimitri Poncin, Hans van Run, Maria Salomons (notulen), Maarten Strating
Afwezig: Henk Barmantlo, Leon van den Biggelaar, Eric Greweldinger, Luuk Misdorn, Luc Prinsen, Peter Smit, Ane Wiersma, Harma Wilts

1. Opening en vaststelling agenda

10:00 Erik J. opent de vergadering

2. Mededelingen, ingekomen en verzonden stukken

Mededelingen

Inkomend:

-

Uitgaand:

-

3. Verslag van de vergadering van 10 september 2025

a. Tekstueel:

- datum file aanpassen, punt 12 komt 2x voor

b. Naar aanleiding van:

- Pagina 1: "Openbare notulen van Juni checken door Ane.": komt omdat Sjoert wat vertraging had in de aanpassing in Juni. Ane is er niet, waarschijnlijk zijn de juni-notulen nog niet openbaar.
- Pagina 1/2: Actielijst Peter S. over KAR modem: "Tevens moet worden onderzocht ...". De vraag is wie dit gaat oppakken. Dit is een landelijke aangelegenheid, niet iets voor CVN. Peter S. brengt dit in bij het Gezamenlijk Overleg met LVMB om te peilen of er landelijk draagvlak is. Maarten: DOVA en OV-bedrijven zien dit niet als probleem, illegaal gebruik zal zich eerder voordoen als hulpvoertuig dan als bus, waardoor OV-bedrijven dit niet oppakken. Als wegbeheerders KAR willen uitzetten, ontstaat echter wel een probleem voor OV-bedrijven.
Peter S. had een voorstel voor een softwarematige handshake in plaats van KAR-encryptie, maar het is onduidelijk wat daarmee is gebeurd. De mogelijke problemen bij niet-versleutelde KAR (impact op openbaar vervoer) moeten worden geïnventariseerd, evenals de benodigde tijd en kosten om dit aan te pakken.
- Pagina 2: Stage-/afstudeeronderwerpen delen met Maria (Allen): Afgerond in de zin van: jullie weten dat ik ernaar zoek en blijf zoeken
- Pagina 2: "Contact opnemen met opstellers SWOV stuk", vanaf "Hoewel" geel maken, dit is niet voor het openbare verslag. Voor het openbare verslag wijzigen in: we hebben vraag over VRI's gehad en we blijven daarover in contact met SWOV.
- 4. Vragen uit de praktijk van Peter S.: "Voorstel besproken": waar besproken? Herformulering: "in de vergadering is besproken"
- Pagina 3: Dimitri: heeft "fietsers rechtsaf vrij" samengevat, graag als bijlage integraal meenemen in openbaar verslag.
- Pagina 4: plausibiliteit is fout gespeld



c. Actielijst

- Vraag SWOV kan eraf

4. Vragen en oplossingen uit de praktijk

Maria: Overleg gehad tussen SWOV en RWS over het gedrag van voetgangers in situaties zonder formele voetgangersoversteek en bij het oversteken van een fietsoversteek. Geloofwaardigheid en gebruik zijn daarbij belangrijke aandachtspunten. Maria deelt een samenvatting van het overleg. Bij nadere vragen kan SWOV worden uitgenodigd om bij een vergadering aan te sluiten. Erik J: Alternatieve realisaties werken niet altijd goed voor fietsers. Bij nieuwe situaties, zoals bij de komst van een opvanglocatie voor vluchtelingen, ontstaan nieuwe verkeersstromen; daar moeten aanpassingen voor worden gedaan. Dimitri: In Utrecht wordt bij vervangingen gekeken: maken voetgangers er gebruik van, dan wordt een voetgangersoversteek aangebracht.

Erik J. Toepassen van hemelpijl-sjablonen i.p.v. volle lens bij alleen rechtdoor. SWOV: ter voorkoming van spookrijden is een hemelpijl aan te bevelen.

Dit is Europees toegestaan. Gecombineerde pijlen zijn niet toegestaan. Wegmarkering en pijlen in de lantaarn moeten overeenkomen, bij voorkeur elke rijstrook een eigen lantaarn.

Bij gebruik van pijlen voor links/rechts is een volle lens automatisch voor rechtdoor. Als rechtsaf en rechtdoor aparte signaalgroepen hebben met volle lens, kan een bord naast het licht geplaatst worden, maar dat is verwarrend (zie s100 Den Haag). De hemelpijl wordt niet expliciet genoemd in de Regeling verkeerslichten; daar staat alleen één pijl (rechts, links of (schuin) omhoog). De haakjes impliceren dat recht omhoog ook mag.

Een volle lens heeft gevoelsmatig meer attentiewaarde dan een pijl. In de stad mag de snelheid laag zijn, maar er is veel omgevingsafleiding. Voor rood zou een inverse pijl (rode lens met zwarte pijl) de attentiewaarde verhogen, maar dat is niet toegestaan volgens de Regeling Verkeerslichten. Groene pijl is prima.

Afmetingen 20 vs. 30: 20 heeft voldoende lichtopbrengst, maar pijl is minder lichtsterk dan volle lens. Drie rijstroken met elk een lantaarn is goed; één lantaarn met pijl valt waarschijnlijk te weinig op.

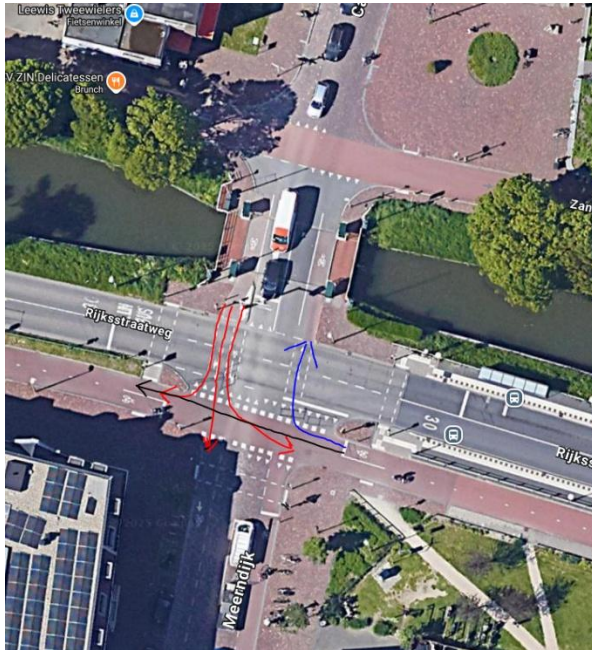
Attentiewaarde van pijllichten zouden door een onafhankelijke partij kunnen worden onderzocht. Nog geen conclusies trekken; uitgaan van maatwerk, dus niet verplichten om pijlen te gebruiken.

Per mail behandeld:

Praktijkvraag gemeente Utrecht CVN september 2025 Voor een rechtsaf-situatie voor fietsers overwegen wij een verschijnlicht voor fietsers in onderstaand kruispunt (blauwe pijl). Deze zou dan verschijnen tijdens groen van fietsers (rode pijlen). Het doorgaande fietsverkeer blijft dan rood (zwarte pijl). De reden is dat tijdens groen van fietsers (rode pijlen) er erg veel fietsers door rood gaan (blauwe pijl). Wij twijfelen even hoe om te gaan met de parallelle bus. Overwogen wordt ook dat als het verschijnlicht (blauwe



pijl) uit gaat, het fietslicht (zwarte pijl) dan altijd als eerste groen moet worden. Nadere info: verschijnlicht zou dan alleen aangaan als fiets met rode pijl groen heeft, dus niet samen met BUS of gemotoriseerd verkeer. Wat is jullie mening en advies in deze?



Locatie

Voorbeeld dynamisch verschijnbord.

Reacties CVN leden:

Regelgeving:

RVV

<https://wetten.overheid.nl/jci1.3:c:BWBR0004825&hoofdstuk=III¶graaf=3&artikel=68&z=2017-07-01&g=2017-07-01>

5. Indien onder of bij een driekleurig verkeerslicht een bord is geplaatst met de tekst «Rechtsaf voor (brom)fietsers vrij» respectievelijk «Rechtsaf voor fietsers vrij» gelden het gele en het rode licht niet voor rechts afslaan fietsers, bromfietsers en bestuurders van een gehandicapt voertuig respectievelijk voor fietsers en bestuurders van een gehandicapt voertuig.
6. Zij dienen alsdan het overige verkeer ter plaatse voor te laten gaan.

Regeling Verkeerslichten

wetten.nl - Regeling - Regeling verkeerslichten - BWBR0009151

- 28a. Onder de verkeerslantaarn van een driekleurig verkeerslicht kan een bord met de tekst 'Rechtsaf voor (brom)fietsers vrij' of 'Rechtsaf voor fietsers vrij' aanwezig zijn.
- 28b. In plaats van het bord als genoemd in punt 28a kan rechts naast de verkeerslantaarn van een driekleurig verkeerslicht een bord in verschijnuitvoering



met de tekst 'Rechtsaf voor (brom)fietsters vrij' of 'Rechtsaf voor fietsers vrij' aanwezig zijn.

ASVV

ASVV "17.2.14 Rechtsaf voor fietsers vrij - bij rood".

Toepassingsgebied

Het conflict met kruisende voetgangers voor het kruispunt die bij groen voetgangerslicht oversteken, sluit een algemene invoering uit. Rechtsaf voor fietsers vrij is alleen mogelijk:

- ◆ (1) als er geen voetgangersoversteek is
- ◆ (2) als de voetgangers het fietspad ongeregeld kruisen
- ◆ (3) als in een meerfasenregeling gebruik kan worden gemaakt van een fase waarin geen kruisende voetgangers voorkomen
- ◆ (4) bij voetgangersregeling op aanvraag op punten waar weinig voetgangersverkeer is en veel fietsverkeer

Mening fietsersbond:

<https://www.fietsersbond.nl/wetten-en-regels/verkeersregels/rechtsaf-door-rood/>

CROW kennisbank

In de 'Ontwerpwijzer fietsverkeer' [18] wordt uitvoerig aandacht besteed aan situaties waarin de maatregel niet is toegestaan en aan situaties waarvoor de maatregel wordt ontraden. Daaruit kan tevens worden afgeleid in welke situaties het vaste bord en in welke situaties het verschijnbord met de tekst 'Rechtsaf voor (brom)fietsters vrij' of 'Rechtsaf voor fietsers vrij' wel kunnen (of zouden moe ten) worden toegepast.

Reactie wegbeheerders/praktijk

Rotterdam

Je ook kunnen kiezen voor een (fiets)licht met groene pijl, zoals in art. 24 van de regeling verkeerslichten wordt aangegeven. Die mag je dus dan ontsteken, maar dan moet je daarna wel het hoofdlicht, dus het fietslicht zelf groen maken (art. 26). Mij lijkt dat, ook gezien de overweging die Henk aangeeft of men het niet uitlegt als een altijd geldende regel, misschien wel een betere optie.

Maastricht

Verschijnbord wordt regelmatig toegepast. Wel met volgende uitgangspunten:



Rechtsaf voor (brom-)fietsers vrij (alleen geldig voor Maastricht)

Het toestaan om door rood te rijden voor afslaande fietsers toe te staan, kan op twee manieren worden gerealiseerd:

- met een vast verkeersbord (VR06);
- met een verschijnbord (enkelvoudige lens naast de groene lens van de betreffende fietslantaarn).

Een vast bord wordt toegepast indien het fietspad niet gekruist wordt door een voetganger waarvan de oversteek haaks op het fietspad staat. Een verschijnbord wordt toegepast indien het fietspad wel gekruist wordt door een haakse voetganger. In geval van een verschijnbord wordt dit bord alleen aangestuurd als de fietser rood heeft en de haakse voetganger niet groen is. De exacte beschrijving van de aansturing van het verschijnbord is opgenomen in het voorbeeld van de applicatiespecificatie die beschikbaar is. In bijlage 9 wordt de toepasbaarheid in verschillende situaties beschreven.

Voorbeeld uit een specificatie (garantie- en vastgroen 1 seconde, geen geelfase/geeltijd):

De volgende verschijn- en matrixborden worden toegepast.

Rechtsaf voor fietsers vrij

De volgende default instellingen zijn van toepassing voor verschijnborden:

Verschijnbord	SG (hoofdsignaalgroep)	SG (conflicterend)
65	05	33 en 34
70	10	37 en 38
84	24	03, 07, 11, 33 en 34

Het verschijnbord wordt dus als een signaalgroep opgenomen, inclusief conflicten en ontruimings-/intergroentijden in de OTTO/conflictmatrix.

Amsterdam

In de beschreven situatie wordt geadviseerd een extra signaalgroep voor rechtsafslaand fietsverkeer toe te passen.

5. Evaluatie GNV Utrecht

Leon Suijs (Goudappel) en Dimitri: Gecoördineerd Netwerkbreed Verkeersmanagement.

Reden: capaciteitsreductie 't Goylaan (van 2 naar 1 rijstrook). 't Goylaan loopt parallel aan de A12, waar toeritdosering plaatsvindt zoals in de Praktijkproef Amsterdam. Wachtrijen worden gemeten met radar en geschat via een model. Een regeling van Technolution (GNV-module) beperkt de instroom en bevordert de uitstroom indien nodig.

Na vier jaar werking en ervaring met storingen is het tijd voor evaluatie, met aandacht voor oversteekbaarheid, leefbaarheid en doorstroming, ook voor het OV. Een representatieve dataset vinden bleek een uitdaging.



Resultaten: beperkte impact, afhankelijk van rijrichting en spitsperiode. Zowel positieve als negatieve effecten: verbeterde leefbaarheid, verminderde oversteekbaarheid, betere doorstroming voor OV, maar niet altijd voor autoverkeer.

Aanbevelingen: proactievare inzet van het systeem, vereenvoudiging en minder afhankelijkheid van radar, bijvoorbeeld met FCD.

Maarten: voorspelalgoritmes bij netwerkregelingen hebben beperkte meerwaarde.

Leon S.: bij brugopeningen kun je het systeem eerder activeren, vóórdat de wachtrij de meetlocatie bereikt.

D: vergelijkbaar principe is ook toegepast op de Marnixlaan (ook van 2 naar 1 rijstrook), maar met een eenvoudiger systeem, en dat werkte daar ook, met buffering aan de rand van het netwerk.

6. CCOL beheer en onderhoud

Ton van Grinsven overweegt een publiek private stichting om het onderhoud te borgen, met bijbehorende afdracht. De vraag is of er voldoende animo is voor zo'n stichting.

Is het een probleem als CCOL duurder wordt? FLOWTACK en IMFLOW zijn immers ook kostbaar. Waar komt het eigenaarschap te liggen: in het publieke domein, met een stichting voor onderhoud?

TLCGen en wegbeheerders (bijv. G4) hebben belang bij goed onderhoud. Rechten, distributie en kennis zouden moeten worden overgedragen aan meerdere, vrijgestelde specialisten, niet aan één partij. Een stichting met mensen uit het werkveld heeft de voorkeur. Financiering zou dan vanuit de overheid kunnen komen.

CCOL is open (leesbaar), in tegenstelling tot veel andere systemen. Dit maakt bij andere systemen het onderhoud complex, zeker bij personeelsverloop bij consultants. Ook de toekomst van consultancies in Nederland speelt hierbij mee.

Aanbeveling CVN: Ton van Grinsven en de TLCGen-groep starten met het uitwerken van een onderhoudsstructuur. Betrek grote steden bij dit proces, kleinere gemeenten profiteren daar ook van.

7. Ontwikkelingen iVRI

- a. Governance
- b. Consolidatie iVRI: hernieuwde oproep subsidie. Voor december Joost Hormann uitnodigen om te spreken over het Verbeterplan iVRI. **Actie:** Sjoert

8. Normen

- NEC 214, EN 12675, NEN 3384
Hans (NEN 3322): verkeerslichten signaalgevers, rapport in december om te bespreken.



9. Werkgroepen

- Stichting Ivera
Erik vH: stichting budgetten naar governance IVRI naar CAB, SC overhevelen, wordt nu onderzocht of dit juridisch kan.
- Terugkoppeling Thematafel (i) VRI LVMB
 - Impactanalyse werkgroep: Er is een memo ontwikkelpaden/acties voor de toekomst gepresenteerd. Rebel groep onderzoekt de acties.
 - Na Novembervergadering is er gezamenlijke meeting met thematafel LVMB. Onder andere Peter Smit, Rebel presenteren.
- TLC gen
- LVMB coördinatiegroep

10. Lijst met te behandelen onderwerpen

Memo lezen: plausibiliteit detectiemeldingen bewaken in applicatie. **Actie:** allen

11. Rondvraag

Erik H. Volgende keer op de agenda: opvolging Vialis/Henk

12. Sluiting

14:45 sluiting