



Aanwezig: Dimitri Poncin, Henk Barmiento (tot 13:00), Erik Jongenotter, Peter Broekhuijsen, Ane Wiersma, Peter Smit, Maarten Strating (notulen vanaf 13:45), Sjoert Bakker (notulen tot 13:45), Harma Wilts (tot 13:00), Jeroen Nijhuis, Leon van den Biggelaar, Luuk Misdom, Teun Immerman, Erik van Holten, Edwin Henning (vanaf 12:00).

Afwezig: Maria Salomons, Edwin Henning, Hans van Run

1. Opening en vaststelling agenda

Erik Jongenotter opent de vergadering om 10.00 uur.

2. Mededelingen, ingekomen en verzonden stukken

Mededelingen

- Een aantal personen moet eerder weg (zie aanwezigheid).

Ingekomen stukken

- Geen ingekomen stukken.

Uitgaand

- Geen uitgaande stukken.

3. Verslag van de vergadering van 8 april 2026

Naar aanleiding van

- Het linksafslaan van fietsers vanaf een suggestiestrook of strook voor motorvoertuigen naar een tweerichtingenfietspad is eigenlijk niet goed te regelen vóór het punt waar motorvoertuigen elkaar kruisen. Je kunt wel wijzen op deze nadelen, wetende dat je er ook andere zaken spelen. De CVN heeft hier geen goede oplossing voor en vraagt zich af of die er wel is.
- De CVN vindt zelf dat de plaatjes bijdragen aan de leesbaarheid van het verslag en gaat daar voorlopig mee door.
- Luuk en anderen stellen een A4'tje op met verkeerskundige implicaties van een geel-voor-groenfase of een 3-2-1-afteller. Dit lijstje met voors- en tegens bespreken we in het volgende CVN-overleg. Het doel is om het 3-2-1-aftellerdocument van de CVN concreter te maken over wanneer je een geel-voor-groenfase of 3-2-1-afteller beter niet kunt toepassen of voorschrijven.

Actielijst

- 2026-1-4: inventariseren functionele detectiefouten schuift door naar juli;
- 2026-4-1: workshop toekomst CCOL; ongewijzigd.
- 2025-5-1: Risico's inventariseren bij gebruik 3-2-1 afteller (allen)
- 2026-5-2: Werkgroepje starten (met Ton van Grinsven) voor de introductie van een geel-voor-groenfase of 3-2-1-afteller.
- 2026-5-3: Invullen van de kennismatrix voor Jeroen en Edwin.



4. 3-2-1-afteller

Het document is bijna klaar, maar het stukje over het niet altijd kunnen garanderen van het helemaal aftellen en daarna groen tonen was nog niet goed verwoord. Daar is een voorstel voor gekomen van Luuk en Hans. Dat is akkoord. Henk stelt dat de situaties waarin je een 3-2-1-afteller misschien beter niet kunt toepassen, beter beschreven kunnen worden. Denk aan ontruiming uitstellen bij roodrijders, ontruimingslussen, maximaal flexibele regeling, etc. Het groepje dat kijkt naar de verkeerskundige implicaties van 3-2-1-aftellers pakt dit ook op.

5. Vragen en oplossingen uit de praktijk

- Luuk: Luuk deelt de laatste stand van zaken rond het versturen van CAM-berichten vanuit devices ingebouwd in fietsen zelf. Deze gebruiken ITS-G5. De meer gebruikte term is momenteel DSRC (Direct Short Range Communication). Voorheen was dit bekend onder Wifi-P. Door een goede antenne en een inertial reference unit is de plaatsbepaling beter dan die van smartphones. Als een fiets stil staat, dan verspringt zijn locatie veel minder dan bij smartphones. De proef was geslaagd. De keten (fiets – RIS ontvangst unit – RIS – regelprogramma) werkt. De communicatie is lokaal, UDAP speelt hier geen rol. De DSRC-route is Europees. Bij een presentatie over dit onderwerp vroeg de minister van I&W met het oog op UDAP waarom wij dingen anders doen dan Europa. Sommige fietsfabrikanten willen dit volgend jaar in gaan bouwen in hun fietsen. Er zijn nog wel een aantal zaken die geadresseerd moeten worden. Bijvoorbeeld rond de certificaten voor het beveiligen van datacommunicatie, maar hieraan wordt gewerkt. De ontwikkelingen gaan snel. De verwachting is dat de Euro/NCAP-standaard in 2029 veel meer gaat over de preventie van ongelukken dan voorheen. Dat zorgt ervoor dat autofabrikanten in moeten zetten op dit onderwerp om in de toekomst aan de eisen te kunnen voldoen. Er wordt binnen ETSI ook gewerkt aan een MCM (Manoeuvre Coordination Message) waarmee geautomatiseerde voertuigen bewegingen onderling kunnen afstemmen. Ook suggesties vanuit de infrastructuur worden hierin ondersteund.
- Teun: Op basis van een praktijkcasus is geconstateerd dat een vrachtauto, die op het oog normaal optrekt, ver onder de 2,0 m/s² versnelt. We signaleren dat dit in de berekening van ontruimingstijden mogelijk niet wordt meegenomen. Bij korte groentijden is dit risico het grootst. Het zou goed zijn om dit onder de loep te nemen. Dit kan ook breder worden opgepakt met elektrische fietsen.
- Erik H: Breda heeft een op afrit 16 van de A58 (Breda - West) een VRI waarbij op het linksaflicht ook illegaal rechtdoor gereden wordt (waarschijnlijk om een file op de snelweg te omzeilen):



Een rechtdoorrijdende auto komt aan de overkant overstekende fietsers en voetgangers tegen. Een conflict inbouwen wordt ongeloofwaardig. Een mogelijke oplossing is het introduceren van volglichten voor motorvoertuigen ter hoogte van de oversteek voor fietsers en voetgangers. Deze volglichten worden dan afgestemd op het verkeer onder het viaduct (links op de foto) en niet op de linksaffer vanaf de snelweg.

Erik H: Breda heeft een VRI aan de singel waarbij fietsers momenteel geen goede mogelijkheid hebben om rechtsaf te slaan:



Fietsers die rechtsaf willen, rijden over het rode asfalt voorbij de wachtrij voor rechtsaf en willen er vervolgens alsnog tussenkomen. Een mogelijke oplossing is het regelen



van deze poot met één signaalgroep voor motorvoertuigen en het introduceren van een deelconflict met de voetgangers rechts van hen. Fietzers hebben verderop al een opstelplek om linksaf te gaan. Auto's mogen niet linksaf. Een volle lens zou dat wel uit kunnen lokken. Nu zijn er hemelpijlen.

Erik H: Bij bepaalde Vialis-automaten worden de Ivera-triggers niet verzonden naar de centrale. Ze komen wel binnen als de centrale contact maakt, maar ze zorgen er niet voor dat de VRI zelf contact opneemt met de centrale op het moment dat het plaatsvindt.

6. TLC-FI <=> CVN-C

Er zijn constructies in TLC-FI die niet zijn opgenomen in de CVN-C interface. Een voorbeeld is het kunnen uitstellen van het stoppen van het programma dat op dat moment in control is. In het geval van de 3-2-1-afteller, wachttijdvoorspellers, rateltickers en harde koppelingen, is het veel mooier als het programma de omschakeling even op kan houden om zaken af te laten lopen (en nieuwe niet meer te starten). Omdat de CVN-C interface hiervoor geen voorziening heeft, kan een CCOL ITS-applicatie het uit control gaan daarom niet uitstellen. Om misverstanden te voorkomen: Als er vanaf het bedienpaneel of vanuit een centrale gekozen wordt voor een andere status dan regelen, gaat dit niet op. Dat moet meteen worden doorgevoerd door de procesbesturing en moeten ITS-regelapplicaties niet de mogelijkheid krijgen om het uit control gaan uit te stellen. Hierbij gaan we ervan uit dat de gebruiker weet wat hij/zij doet en mogelijk om veiligheidsredenen het regelprogramma direct wil beëindigen.

We besluiten om inputs niet te voorzien van boven- en ondergedrag. De gebruikelijke workaround is om deze op te nemen als detector als er wel op boven- of ondergedrag moet worden bewaakt. Deze workaround is breed bekend en werkt goed.

7. CCOL beheer en onderhoud

Ton van Grinsven is met ViaMobility en anderen in gesprek over de toekomst van het beheer en onderhoud van CCOL.

8. Ontwikkelingen iVRI en (i)VRI markt

De baseline 2025 is niet vastgelegd vanwege ontbreken unanimiteit. In de praktijk voldoen geconsolideerde regelingen er al wel volledig aan (volgens Peter B).

9. Normen

- NEC 214: geen mededelingen.
- EN 12675: geen mededelingen.
- NEN 3384: voorstellen geschreven over bewaking afteller en wachttijdvoorspeller.
- NEN 3322: wordt door mutaties en afwezigheid vertraagd.



10. Werkgroepen

- Stichting Ivera
Er wordt gekeken hoe de stichting stopt.
- Terugkoppeling Thematafel (i)VRI LVMB
 - Uit interne inventarisatie komen twee onderzoeksdoelen:
 - Ontruimingstijden i.c.m. 30 km/h
 - Gestandaardiseerd testprotocol FAT/SAT
 - Gerard van Dijck heeft de Europese AI-wet toegelicht.
 - Joost Hormann heeft de Da's zo gefietst app toegelicht.
 - Eduard Sminia heeft het ketenmanagement toegelicht.
- TLCGen
Gen nadere updates.

11. Lijst met te behandelen onderwerpen

Onderwerp	Wie	Wanneer
Plausibiliteit detectiemeldingen bewaken in applicatie	allen	Juni 2026
Normen verkeerslichten NEN 3322 signaalgevers rapport	Hans	Onbekend
Tijdelijke VRI's (Edwin Henning)	Hans / Edwin	Juli 2026
Fietsers Linksaf Vrij (naar aanleiding van IJweg – N201) bespreken na voorbereiding door Dimitri	Dimitri	
Meer capaciteit met minder asfalt	Allen	Sep 2026

12. Rondvraag

Edwin meldt dat de eerstvolgende stap na het Rebel rapport plaatsvindt op 23 juni (Publiek Privaat Directeurenoverleg; PPDO)).

Luuk stelt voor om een sessie te houden over hoe kruispunten er anders uit kunnen zien. In de categorie 'minder asfalt en toch betere doorstroming'. Een grote meerderheid is vóór een verdiepende sessie. Deze komt op de lijst van te behandelen onderwerpen.

Erik J geeft aan dat de gezamenlijke sessie LVMB/CVN samen met Hanneke Welten in gang wordt gezet.



13. Sluifing

Erik Jongenotter fluit de vergadering om 14.37 uur.