

Betreft: Concessiebijlage m.b.t. gebruik Korte Afstand Radio  
Versie: 1.20  
Datum: 10 april 2018

---

## Inleiding

Deze uniforme concessiebijlage is een instrument om landelijk vast te leggen hoe Korte Afstand Radio voor het aanvragen van prioriteit bij verkeersregelinstanties (VRI's) wordt gebruikt, welke kwaliteitscriteria gelden en hoe de uitwisseling van in- en uitmeldpunten plaats vindt.

De teksten kunnen integraal als bijlage bij het bestek, c.q. de concessie worden opgenomen. Om deze bijlage als onderdeel van de concessie voorschriften te effectueren, is het nodig dat deze bijlage een grondslag (haakje) heeft in de concessie.

## Bepalingen

Voor de toepassing van KAR gelden de volgende bepalingen:

Koppelvlak 3: Prioriteitsaanvraag bij VRI m.b.v. KAR	
Nr	Besteiks
K3.1	KAR Algemeen Het KAR-modem (met toebehoren) maakt voor het verzenden van KAR-berichten gebruik van de landelijke gereserveerde (afzonderlijke) frequenties voor communicatie met VRI's. Berichten worden conform de KAR open air interface specificatie [kv-3] verstuurd.
K3.2	De Concessiehouder is er verantwoordelijk voor dat alle voertuigen op de door de wegbeheerder aangegeven posities de juiste KAR berichten versturen.
K3.3	<ol style="list-style-type: none"><li>De daadwerkelijk positie van het voertuig mag niet meer dan 15 meter afwijken van de gecommuniceerde positie.</li><li>Dit geldt ook indien nauwkeurige positiebepaling op basis van satellieten (bijv. GPS) niet mogelijk is.</li><li>K3.3.a is ook van toepassing bij omleidingen.</li><li>In geval van een omleiding mogen op de oorspronkelijke route geen KAR berichten worden verstuurd.</li></ol>
K3.4	<ol style="list-style-type: none"><li>KAR berichten dienen te worden verzonden bij passage van een door de wegbeheerder aan te geven RD X en RD Y coördinaat. (conform KAR GeoTool).</li></ol>

	<p>b. Voor inmeldingen nabij een halte kan de wegbeheerder een extra conditie voorschrijven, te weten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Inmelding alleen versturen met handmatige bevestiging door de chauffeur.</li> <li>- Inmelding alleen automatisch versturen op basis van het door de wegbeheerder opgegeven RD X en RD Y coördinaat.</li> </ul> <p>Indien geen extra conditie is voorgeschreven kan de vervoerder zelf de keuze maken tussen handmatig- of automatisch inmelden.</p> <p>c. Een Concessiehouder moet de berichtvelden exact verzenden zoals vastgelegd in de KAR GeoTool. Niet gedefinieerde velden mogen dus niet worden meegestuurd.</p>
K3.5	<p>a. De Concessiehouder dient desgewenst inzage te geven in de logdata van de gestuurde KAR berichten.</p> <p>b. De in K3.5.a genoemde logdata dient digitaal te kunnen worden gerelateerd aan de in K3.4.c geëiste berichtvelden.</p> <p>c. De logdata dient in CSV format te worden aangeleverd.</p>

### Gegevens van KAR in- en uitmeldpunten

De wegbeheerder is verantwoordelijk voor het vastleggen van informatie over de in- en uitmeldpunten van de verkeerslichten ten behoeve van de aansturing met KAR. Deze informatie, afkomstig van de wegbeheerder, wordt onder verantwoordelijkheid van de Concessieverlener aangeleverd en zal door de Concessiehouder verwerkt worden om de KAR functionaliteit (prioriteit bij verkeerslichten) te kunnen gebruiken.

<b>Koppelvlak 9: Gegevens van in- en uitmeldposities</b> (t.b.v. prioriteitsaanvragen m.b.v. KAR bij VRI's) [BISON kv-9]	
Nr	Bestekeis
K9.1	<p>a. De Concessieverlener is er verantwoordelijk voor dat de gegevens van de KAR-triggerpunten, afkomstig van de wegbeheerders, aan de Concessiehouder ter beschikking worden gesteld.</p> <p>b. De communicatie over de KAR-triggerpunten vindt plaats via de KAR-GeoTool.</p>
K9.2	Bij het digitaal aanleveren van de KAR-gegevens wordt gebruik gemaakt van de BISON kv9 definities.

K9.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. De Concessiehouder is verantwoordelijk voor het correct verwerken van de KAR GeoTool-data en het laden in de voertuigsystemen.</li> <li>b. De Concessiehouder moet de gemelde wijzigingen in de KAR GeoTool binnen 3 werkdagen na melding overnemen in boordcomputers van de voertuigen die gebruikt worden binnen de concessie.</li> <li>c. "In afwijking van K9.3.b geldt dat bij een aangegeven ingangsdatum in het KAR Geo Tool de wijzigingen niet eerder hoeven te worden doorgevoerd dan deze aangegeven ingangsdatum."</li> <li>d. Bij constatering van onjuiste of onvolledige informatie in de KAR Geo Tool koppelt de Concessiehouder dit direct terug aan de Concessieverlener en de betreffende wegbeheerder"</li> </ul>
K9.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Alle KAR-triggerpunten worden opgenomen als POINT van het PointType 'AV' (Activation) in KV1.</li> <li>b. In een afzonderlijk CSV-bestand wordt de relatie tussen het Point en de KV9 kenmerken vastgelegd.</li> <li>c. Het CSV-bestand heeft de volgende attributen:  DataOwnerCode (Concessiehouder)  PointCode (volgende codering Concessiehouder)  DataOwnerCode (wegbeheerder)  KAR – adres  ActivationPointNumber (zoals gebruikt door wegbeheerder)  Label (indien gebruikt door de wegbeheerder)</li> </ul>
K9.5	<p>De KAR-triggerpunten gekoppeld aan de OV-routes worden als KV1-PointOnLink doorgegeven aan CROW-NDOV na verwerking van de triggerpunten tot nieuwe voertuigdataset(s).</p>