



BISON

Fysieke haltestructuur en toegankelijkheid

Functionele beschrijving

Version: 8.1.0.0

Date: 10-02-2012

Status: release

*File: bison fysieke haltestructuur en toegankelijkheid, functioneel document, v8.1.0.0
release.docx*

© Platform Beheer Informatie Standaarden OV Nederland (BISON), Stichting Connekt, 2012

Op dit werk is de Creative Commons Licentie/by-nd/3.0/nl van toepassing.
<http://creativecommons.org/licenses/by-nd/3.0/nl/>

1 Copyright

Dit document is eigendom van het Platform BISON onder de Stichting Connekt, en wordt gepubliceerd onder de Creative Commons Naamsvermelding - Geen Afgeleide werken 3.0 Nederland licentie (Creative Commons Licentie by-nd/3.0/nl).

De Creative Commons Naamsvermelding - Geen Afgeleide werken 3.0 Nederland licentie in het kort:

De gebruiker mag:

- het werk kopiëren, verspreiden en doorgeven
- gebruik maken van het werk voor commerciële doeleinden

Onder de volgende voorwaarden:

- **Naamsvermelding.** De gebruiker dient bij het werk de door de maker of de licentiegever aangegeven naam te vermelden (maar niet zodanig dat de indruk gewekt wordt dat zij daarmee instemmen met uw werk of uw gebruik van het werk).
- **Geen Afgeleide werken.** De gebruiker mag het werk niet bewerken.
- Bij hergebruik of verspreiding dient de gebruiker de licentievoorwaarden van dit werk kenbaar te maken aan derden. De beste manier om dit te doen is door middel van een link naar de webpagina <http://creativecommons.org/licenses/by-nd/3.0/nl>.
- De gebruiker mag afstand doen van een of meerdere van deze voorwaarden met voorafgaande toestemming van de rechthebbende.
- Niets in deze licentie strekt ertoe afbreuk te doen aan de morele rechten van de auteur, of deze te beperken.

Zie voor de volledige licentie <http://creativecommons.org/licenses/by-nd/3.0/nl> of Bijlage B van dit document.

Voor vragen over en/of wijzigingen op dit document de documenten en/of bestanden die erbij horen, dient u contact op te nemen met het Platform BISON (<http://bison.connekt.nl>).

   Except where otherwise noted, this work is licensed under <http://creativecommons.org/licenses/by-nd/3.0/>

Document historie			
<i>Versie</i>	<i>Datum</i>	<i>Auteur</i>	<i>Opmerkingen</i>
0.1	22 Sept. 2011	BaWo	Eerste draft, besproken in werkgroep Haltes
0.2	21 oktober 2011	MvA	Tweede draft, te bespreken in Werkgroep Haltes 25/10/11
0.3	2 november 2011	MvA	Derde draft, te bespreken in Werkgroep Haltes 8/11/11
0.4		JT	Vierde draft, besproken in Werkgroep Haltes dd 22 november 2011
0.5	25 november 2011	MvA	Vijfde draft, via mail ter goedkeuring voorgelegd aan Werkgroep Haltes
0.95	1 december 2011	MvA	Commentaren schriftelijke review verwerkt
8.1.0.0 pre release	8 december 2011	MvA	Commentaren werkgroep 6/12 en Groep Utrecht verwerkt; voor te leggen aan SC 13/12
8.1.0.1 pre release	5 januari 2012	MvA	Tekstuele opmerkingen werkgroep en SC verwerkt, kleine wijzigingen ivm aansluiting op TD
8.1.0.2. pre release	19 januari 2012	MvA	Laatste opmerkingen verwerkt; definitieve versie voor review
8.1.0.3 pre release	2 februari 2012	MvA	Opmerkingen review verwerkt
8.1.0.0 release	7 februari 2012	MvA	Tabelcodes Stadsregio's toegevoegd; laatste tekstuele opmerkingen verwerkt; definitief.

1	Copyright.....	2
2	Introductie	6
2.1	Over dit document.....	6
2.2	Doelgroep van dit document	6
2.3	Vorm van de standaard.....	6
3	Doel, inhoud en vorm van deze standaard.....	8
3.1	Doel van de standaard	8
3.2	Positionering van de standaard.....	8
3.3	Inhoud van de standaard	9
3.4	Toekomstig werk	9
4	Uitgangspunten	10
4.1	Gebruikers van de standaard.....	10
4.2	Wettelijke kaders en richtlijnen.....	10
5	Organisatie en rollen	12
5.1	Rollen bij halte informatie	12
5.2	Rollen binnen halte informatie in het bredere reisinformatie perspectief	12
6	Definities	14
6.1	Scope	14
6.2	Terminologie: PLACE, STOPPLACE en QUAY	14
6.3	Definitie: landelijke unieke QUAY identificatie.....	16
6.3.1	Uniek QUAY identificatie nummer, structuur en beheer	16
6.3.2	Bijkomende aspecten van landelijk unieke QUAY identificatie	17
6.4	Coördinatensysteem	17
6.5	Modaliteiten.....	17
6.6	Halteborden.....	18
6.7	Typen STOPPLACES en QUAYs.....	18
6.8	Status STOPPLACES en QUAYs.....	18
6.9	In- en uitrijhoeken bij een QUAY	18
7	Toegankelijkheid	20
7.1	Begrippen rondom toegankelijkheid	20

7.2	Toegankelijkheid in de halte standaard.....	21
7.3	Relevante richtlijnen.....	21
8	Haltebeheer lifecycle.....	22
8.1	Beheer procedures.....	22
8.2	Versiebeheer.....	23
9	Informatie eigenschappen.....	24
9.1	Informatie definities.....	24
9.2	Informatie structuur.....	27
10	Praktijk voorbeelden.....	28
10.1	Zeer eenvoudige bermhalte.....	28
10.2	Eenvoudig haltepaar metabri's.....	30
10.3	Busstation Amstelveen.....	33
10.4	Treinstation.....	33
10.5	Samengesteld station (bus en trein).....	33
10.6	Lastiger wordt het niet: station Amsterdam Centraal.....	35
10.7	Voorbeelden gebruikssituaties.....	36
11	Bijlage A. Codes voor halte beheerders.....	37
12	Bijlage B. Creative Commons BY-ND 3.0 licentie.....	39

2 Introductie

2.1 Over dit document

Deze functionele handleiding heeft tot doel om personen en instanties, betrokken bij de totstandkoming van halte informatie, inzicht te geven in hoe de BISON standaard voor informatie over haltes en haltetoegankelijkheid gebruikt dient te worden, en in welke context deze is ontwikkeld.

Hiertoe worden de volgende onderwerpen besproken:

- **Uitgangspunten die ten grondslag liggen aan de halte informatie standaard.**
Onder meer het doel van de standaard, de organisatie van halte (informatie-) beheer en van toepassing zijnde wettelijke kaders en richtlijnen.
- **Rolbeschrijvingen.**
Beschrijving van de rollen van informatie producerende en consumerende instanties. Dit is primair gericht op de uitvoerende rollen, tevens wordt toegelicht hoe om gegaan kan worden met het verschil in uitvoerende- en eindverantwoordelijkheden.
- **Definities en begrippen.**
Een beschrijving van begrippen die in de BISON halte standaard worden gebruikt. Voor een eenduidige communicatie rondom deze standaard is een universeel begrip van terminologie vereist.
- **Haltebeheer lifecycle.**
Beschrijving van de beheer procedures en het effect hiervan op het gebruik van de standaard.
- **Informatie elementen.**
Een beschrijving van de structuur van de informatie en hoe die structuur is afgeleid van de spullen op straat. Voor een aantal informatie elementen is het van belang te weten op welke wijze deze bepaald moeten worden, bijvoorbeeld de eenheid waarin de informatie gerepresenteerd moet worden. Ook de verplichtheid of optionaliteit van informatie elementen wordt beschreven.
- **Situatie schetsen en uitgewerkte voorbeelden**

2.2 Doelgroep van dit document

Dit document is bedoeld voor een breed publiek: partijen die zich op een functioneel (niet technisch) niveau bezig houden met het verzamelen, samenvoegen, gebruiken en/of distribueren van informatie over fysieke OV-haltes. Voorbeelden van deze partijen zijn:

- Weg- en stationsbeheerders
- OV Autoriteiten
- Integrators en/of Service Providers van reisinformatie
- Private partijen die zich bezig houden met halte- en/of reisinformatie

2.3 Vorm van de standaard

Deze standaard bestaat uit een aantal onderdelen:

- een functionele beschrijving van de standaard (dit document), met daarin:
 - doel en inhoud van de standaard
 - uitleg van de context en wijze van gebruik
 - functionele definities van begrippen
 - een organisatie- en een informatie model
 - uitgewerkte praktijkvoorbeelden

- een technisch document, met daarin:
 - technische definities
 - uitwerkingen van het informatie model
 - technische informatie modellen
 - uitgewerkte technische voorbeelden

Deze standaard is gebaseerd op de in ontwikkeling zijnde Europese CEN-NeTEx standaard (IFOPT deel versie 0.984).

NeTEx

Een door het Europese standaardisatie instituut CEN ontwikkelde standaard voor het uitwisselen van geplande informatie over het Openbaar Vervoer. De NeTEx standaard valt in drie samenhangende delen uiteen:

1. Informatie over haltes en stations
2. Informatie over het OV netwerk en dienstregelingen
3. Informatie over prijzen en tarieven

De voor u liggende BISON standaard is technisch gebaseerd op NeTEx laag 1.

3 Doel, inhoud en vorm van deze standaard

3.1 Doel van de standaard

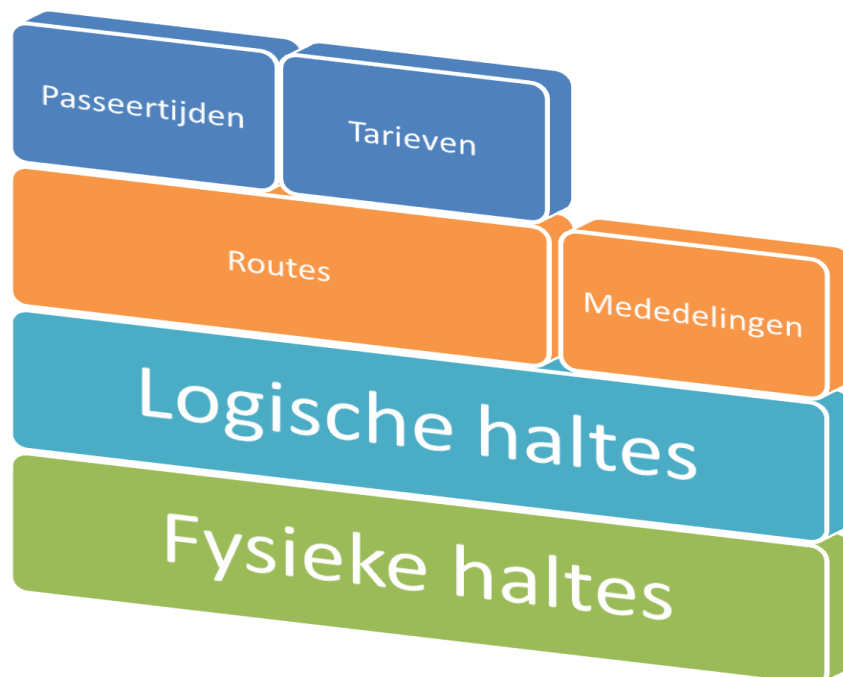
De BISON standaard voor informatie over fysieke OV-haltes heeft tot doel een medium te verschaffen, met behulp waarvan partijen informatie over fysieke OV-haltes kunnen verzamelen en met elkaar delen. Het doel hiervan is weer dat reizigers beter geïnformeerd van het OV gebruik kunnen maken, en dat het OV proces beter gestroomlijnd wordt door meer uniformiteit en beschikbare informatie, op basis waarvan één en ander beter kan worden gepland of uitgevoerd.

In technische zin is het doel om informatie over de hier beschreven praktijksituaties op een eenduidige en heldere manier aan partijen te communiceren.

3.2 Postitionering van de standaard

Informatie over fysieke haltes maakt een belangrijk deel uit van de reisinformatie voorziening. Reizigers willen immers niet alleen weten welke voertuigen er rijden, maar ook waar haltes liggen, hoe ze heten, wat de voorzieningen en natransportmogelijkheden op stations zijn, of haltes toegankelijk zijn voor mensen met een beperking, et cetera.

Ook in de organisatie van het Openbaar Vervoer speelt informatie over haltes een cruciale rol. Immers, op vele plaatsen in Nederland komen voertuigen van verschillende vervoerders, en soms zelfs verschillende modaliteiten, langs dezelfde haltes. Een goede reisplanning begint daarom met een goed beeld van welke haltes en stations er zijn. Met de fysieke halte als basis kunnen partijen hun eigen halte administratie organiseren (de zogenaamde 'logische' haltes), en daar weer bovenop de rest van het OV proces: routes, dienstregelingen, tarieven, et cetera. Zie figuur 1. De logische halte staat voor de dienstregeling halte, de fysieke halte staat voor de halte op straat.



Figuur 1: opbouw reisinformatie

Tevens bevat deze standaard een methodiek waarmee haltes landelijk op unieke wijze geïdentificeerd kunnen worden. Deze eenduidigheid komt de organisatie van goede reisinformatie zeer ten goede.

3.3 Inhoud van de standaard

Deze standaard is bedoeld voor het uitwisselen van informatie over fysieke OV- haltes. Onder OV-haltes verstaan we alle plaatsen waar reizigers het Openbaar Vervoer-netwerk kunnen betreden of verlaten. Openbaar Vervoer begrijpen we als 'lijngebonden, gepland vervoer'.

De inhoud van de standaard is beoogd als:

- Administratieve informatie
- Informatie over toegankelijkheid voor mensen met een beperking
- Informatie over een beperkt aantal fysieke eigenschappen
- Informatie over aanwezige faciliteiten
- Een methode voor landelijk unieke nummering van haltes

3.4 Toekomstig werk

Deze versie van de standaard beslaat de eerste fase van een breder project. Voor het tweede deel staan, in aanvulling op bovengenoemde, de volgende items gepland:

- Beschrijvingen van de geofysieke infrastructuur – hoe liggen faciliteiten, toegangen, perrons et cetera ten opzichte van elkaar, en hoe zijn die met elkaar verbonden.
- Informatie over routes door/naar stations, voor verschillende categorieën mensen (inclusief diegenen met beperking)
- Uitgebreidere fysieke eigenschappen

4 Uitgangspunten

4.1 Gebruikers van de standaard.

Deze standaard is ontworpen met een aantal gebruikers en hun informatiebehoeften in het achterhoofd. Dit zijn:

- Reizigers. Gebruiker van halte informatie. Wil weten waar een halte ligt, wat de faciliteiten op een halte zijn, en wat de toegankelijkheidseigenschappen zijn.
- Infrabeheerders: Beheerder van de infrastructuur op en rond de halte of station. Kan deze informatie gebruiken ten bate, of als onderdeel van, een eigen halte administratie proces.
- OV autoriteiten: Hebben een regisserende rol bij de processen rondom deze standaard. Kunnen halte informatie verzamelen.
- Vervoerbedrijven: gebruiken halte informatie voor het plannen van dienstregelingen.
- Service providers: afnemers van halte gegevens, ten behoeve van bijvoorbeeld het verrijken van de verzamelde gegevens zodat het presenteerbaar is aan reizigers of het integreren met eigen services.

4.2 Wettelijke kaders en richtlijnen

De informatie over toegankelijkheid van haltes in de BISON halte standaard is gebaseerd op reeds bestaande wet- en regelgeving.

De afgelopen jaren zijn (bus)haltes in het hele land aangepast aan nieuwe eisen op het gebied van toegankelijkheid. Dit is gebeurd op verzoek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (Thans Infrastructuur en Milieu) en vastgelegd in bestuurlijke overeenkomsten (december 2007) tussen het rijk en de decentrale overheden. Ook de VNG zich gecommitteerd aan de afspraken. Hierin zijn afspraken gemaakt omtrent toegankelijkheid met een motorische of visuele beperking; andere beperkingen vallen buiten scope.

De eisen waaraan toegankelijke haltes conform deze afspraak tenminste moeten voldoen, zijn:

- Perronhoogte moet minimaal 18cm hoog zijn
- Perronbreedte moet minimaal 1,50m zijn
- Aanwezigheid van geleidelijnen




Deze minimumeisen zijn door het CROW vertaald in publicatie 233a.

Naast de infrastructurele aanpassingen zijn tijdens de Groep Utrecht¹ afspraken gemaakt voor wat betreft de communicatie richting reizigers. Uitgangspunten hierbij zijn:

- Informatie zelf moet toegankelijk zijn (voldoende groot, contrasten etc.)
- informatie in heel Nederland gelijk en „herkenbaar“ zijn
- er kan extra informatie beschikbaar zijn voor mensen die daar behoefte aan hebben
- informatie over toegankelijkheid gaat over zowel het voertuig als de halte en over faciliteiten rondom de halte; het totaal zegt iets over toegankelijkheid.
- de informatie moet op meerdere manieren bereikbaar kunnen zijn (internet, telefoon, websites, etc.)
- heldere eindconclusie ten aanzien van toegankelijkheid

¹ De Groep Utrecht is een overlegorgaan van de OV Autoriteiten over haltes en haltetoegankelijkheid.
10-2-2012

In overleg met de Groep Utrecht en diverse belangenverenigingen is de onderstaande visuele categorisering ontwikkeld, waarbij de categorie van een halte wordt bepaald aan de hand van de feitelijke (infrastructurele) kenmerken.

Halte categorie	Symbool		Omschrijving
Toegankelijke halte			<p>Dit is een toegankelijke halte, geschikt voor reizigers met een motorische en/of visuele beperking.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het hoogteverschil tussen bus en halte is +/- 5cm • Het perron is minimaal 1,50 m breed bij de uitstapplaats • Er is een geleidelijn aanwezig
Beperkt toegankelijke halte	<p>A</p> 	<p>B</p> 	<p>Dit is een beperkt toegankelijke halte, geschikt voor reizigers met óf:</p> <p>A) <i>Motorische beperking</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Het hoogteverschil tussen bus en halte is +/- 5cm - Het perron is minimaal 1,50 m breed bij de uitstapplaats <p>Óf:</p> <p>B) <i>Visuele beperking</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Er is een geleidelijn
Slecht toegankelijke halte	Geen symbool aanwezig		<p>Dit is een slecht toegankelijke halte, minder geschikt voor mensen met een visuele of motorische beperking.</p>

Figuur 2: Halte categorieën

Wat betreft het communiceren over toegankelijkheid zijn afspraken gemaakt in onder andere de wet gelijke behandelingen op basis van een handicap en chronische ziekte (Zie het besluit STB-2011-225).

De BISON halte standaard biedt voorzieningen om de informatie benodigd voor bovenstaande categorieën uit te wisselen, althans daar waar het haltes betreft. Informatie over toegankelijkheid van voertuigen is in andere BISON standaarden opgenomen. Op deze manier wordt eenduidige informatievoorziening in heel Nederland gefaciliteerd. Additionele, lokale regelingen zijn geen onderdeel van deze standaard.

5 Organisatie en rollen

5.1 Rollen bij halte informatie

Nederland kent een zeer groot aantal partijen dat zich bezig houdt met beheer en onderhoud, en informatievoorziening daarover, van haltes, stations, perrons, steigers, et cetera. Deze partijen zijn de genaamde '**halte beheerders**'. Zij zijn de eigenaars van haltes. Het kan best zo zijn dat zij hun daadwerkelijke beheer uitbesteden aan derde partijen; dat neemt echter niet weg dat zij de formele rol 'halte beheerder' hebben; deze gaat niet over op de derde partijen.

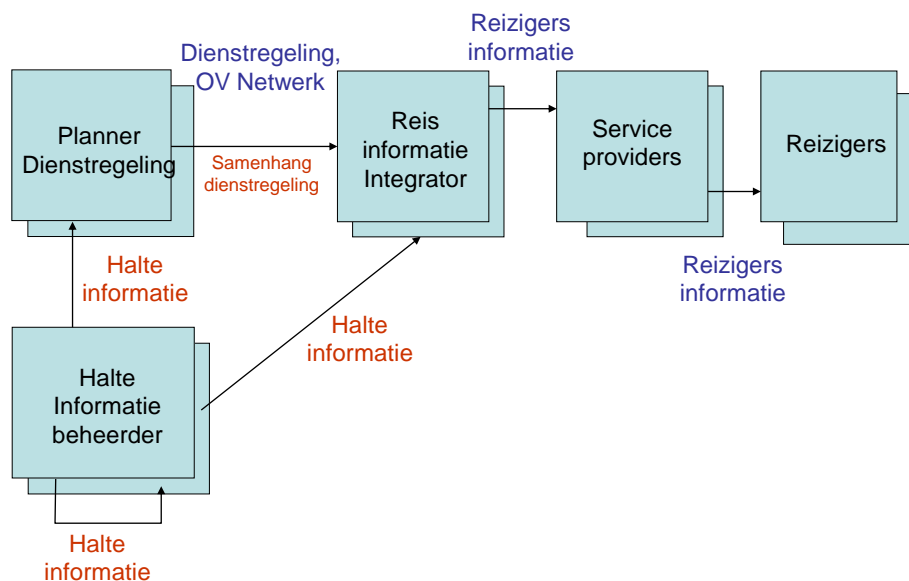
Omdat de BISON halte informatie standaard zich bezig houdt met informatie uitwisseling, introduceren we hier de nieuwe rol van '**halte informatie beheerder**'. Deze rol kan bekleed worden door alle partijen die zich bezig houden met het verzamelen en communiceren van informatie over fysieke haltes/stations. Voorbeelden van partijen met deze rol zijn wegbeheerders, spoor/stationsbeheerders, private partijen met OV-haltes op hun terrein, en/of derde partijen die informatie over haltes verzamelen in opdracht van één van deze partijen. Merk op dat de partij die het fysieke beheer doet (de halte beheerder en/of zijn gedelegeerde) niet automatisch dezelfde partij is die daarover de informatie verzamelt (halte informatie beheerder). Dit kan bijvoorbeeld een derde partij zijn die zich bezig houdt met het verzamelen van halte informatie.

De eindverantwoordelijkheid van de daadwerkelijke ontsluiting van informatie over haltes ligt bij de OV Autoriteiten. Daaronder valt ook bewaking van informatie kwaliteit; deze valt niet binnen de context van de BISON halte standaard.

5.2 Rollen binnen halte informatie in het bredere reisinformatie perspectief

Informatie over fysieke haltes speelt een rol in een aantal OV processen. Zo gebruiken vervoerders deze informatie om hun dienstregelingen te plannen. Op basis daarvan komen via integrators en service providers reisinformatie diensten tot stand. Diverse partijen verzamelen halte informatie, ook voor andere doeleinden dan reisinformatie.

Op basis hiervan kan onderstaand diagram afgeleid worden dat de informatie stromen op een vereenvoudigd functioneel niveau weergeeft.

**Figuur 3: informatie stromen**

Rode informatiestromen zijn onderwerp van deze standaard.

De volgende rollen worden hierin onderscheiden, naast de twee al genoemde:

- **Halte Informatie Beheerder**
Een partij die zich bezig houdt met verzamelen en/of beheren en/of groeperen en/of distribueren van informatie over fysieke haltes en stations.
- **Planner Dienstregeling:**
Het maken van een netwerk en dienstregeling plan. Meestal onderdeel van een vervoerbedrijf.
- **Reis informatie integrator:**
Het verzamelen van dienstregelingen en andere componenten van (actuele) reisinformatie. Informatie over fysieke haltes is daarvan een onderdeel.
- **Service provider:**
Dit betreft een vooral technische rol die zorg draagt voor de (elektronische) publicatie van de verzamelde toegankelijkheid gegevens zodat deze optimaal inzichtelijk gepresenteerd worden voor de reiziger. Voorbeelden zijn partijen die haltesdisplay, websites, reisplanners, maken en ter gebruik aan de reiziger aanbieden.
- **Reiziger**
De reiziger als eindgebruiker van de informatie ten behoeve van het beter plannen en/of uitvoeren van een reis met het Nederlandse OV.

Iedere rol is zelf verantwoordelijk voor de kwaliteit van de eigen processen en informatie.

6 Definities

6.1 Scope

Binnen scope van deze standaard valt:

- Informatie over fysieke halte eigenschappen.
- Administratieve informatie over haltes
- Informatie over aanwezige faciliteiten: Informatie over op de STOPPLACE aanwezige zaken alsabri's, liften, roltrappen, display's en OV-Chip betaal terminals.
- Beschikbaarheid van de halte: halte geschikt voor gebruik in dienstuitvoering
- Informatie over toegankelijkheid voor bepaalde categorieën reizigers, met name die met een beperking.

In het verlengde van bovenstaande zijn ook de volgende items direct relevant en in scope:

- Unieke identificatie van haltes. Reeds lang is er een behoefte om haltes landelijk uniek te nummeren. Deze standaard voorziet in een mechanisme daarvoor.
- Informatie over de beherende partijen van (onderdelen van) haltes.
- Nauwkeurigheid van de informatie. Met name begrepen als de nauwkeurigheid van het inmeten van de locatie van de halte.
- Tijdigheid van informatie. Eigenschappen van haltes veranderen; er zijn werkzaamheden, verstoringen, etc. Een halte kan tijdelijk of definitief in- of uit dienst gesteld worden. Informatie hierover moet tijdig gecommuniceerd kunnen worden.

Buiten scope van deze standaard vallen:

- Informatie over logische halte eigenschappen (met name de rol van haltes in de planning/dienstregeling van vervoerbedrijven)
- Informatie over routes en dienstregeling
- Informatie over niet aan haltes gerelateerde punten die relevant zijn voor het plannen en exploiteren van OV diensten. Te denken is hierbij bijvoorbeeld aan activatie punten (bijv. KAR, Vetag), bruggen en interessante plaatsen in de buurt van haltes/stations.
- Informatie over prijzen: of wat er voor de geleverde diensten betaald dient te worden.
- Een mechanisme waarmee fysieke haltes gekoppeld kunnen worden aan logische haltes.

6.2 Terminologie: PLACE, STOPPLACE en QUAY

In de reguliere Nederlandse taal bestaan vele halte-gerelateerde termen: halte, station, perron, pier, steiger, spoor, fase, platform, et cetera. Deze termen kunnen in verschillende contexten verschillende dingen betekenen; soms verschilt de betekenis zelfs per instantie of persoon.

Standaardisatie van informatie uitwisseling begint met een goede definitie van begrippen. Daartoe hebben we aansluiting gezocht bij de in Europees verband gangbare terminologie. Vanaf dit moment zullen we in dit document nog alleen die termen gebruiken om verwarring te voorkomen.

Een STOPPLACE is iedere plaats met daarbinnen één of meer plaatsen waar OV voertuigen officieel (kunnen/moeten) stoppen en/of samenkomen met als doel om passagiers het een voertuig te laten betreden en/of verlaten, en/of waar passagiers zich op (het vervolg van) hun reis voor kunnen bereiden. STOP PLACES hebben vaak een bij het publiek bekende naam ("Station Den Haag Centraal", "Halte Kalfjeslaan").

Een QUAY is iedere plaats, zoals een perron, een kade, een steiger, etc, waar dit in- en/of uitstappen daadwerkelijk plaats vindt. Iedere plaats waar een voertuig direct langs halteert is een QUAY, en een QUAY is altijd een plaats waaraan een voertuig halteert of kan halteren.

Een STOPPLACE bevat één of meer QUAYs; iedere QUAY is altijd onderdeel van een STOPPLACE. Aan een STOPPLACE zelf kunnen voertuigen niet direct halteren; dat doen ze alleen aan QUAYs. Een STOPPLACE hoeft zelf geen oppervlakte te hebben: in geval van zeer eenvoudige haltes vallen STOPPLACE en QUAY functioneel gezien samen; bij complexere stations kan de STOPPLACE zelf ook eigenschappen hebben die anders zijn dan de daarbinnen liggende QUAYs.

De volgende eigenschappen bepalen op welke wijze een QUAY binnen deze standaard toegepast wordt:

1. Een QUAY wordt gerefereerd door een haltepaal². Per haltepaal is er altijd één en slechts één QUAY. Met 'de plaats van een QUAY' wordt dus bedoeld: de coördinaten van de bij de QUAY behorende haltepaal.
2. Een STOPPLACE is een verzameling QUAYs en eventueel additionele structuren zoals toegang- en wachtruimtes.

Ter vergelijking enkele voorbeelden van terminologie in historisch perspectief. De essentie is dat het onderscheid tussen haltes, halteparen, stations etc binnen deze standaard de facto vervalst.

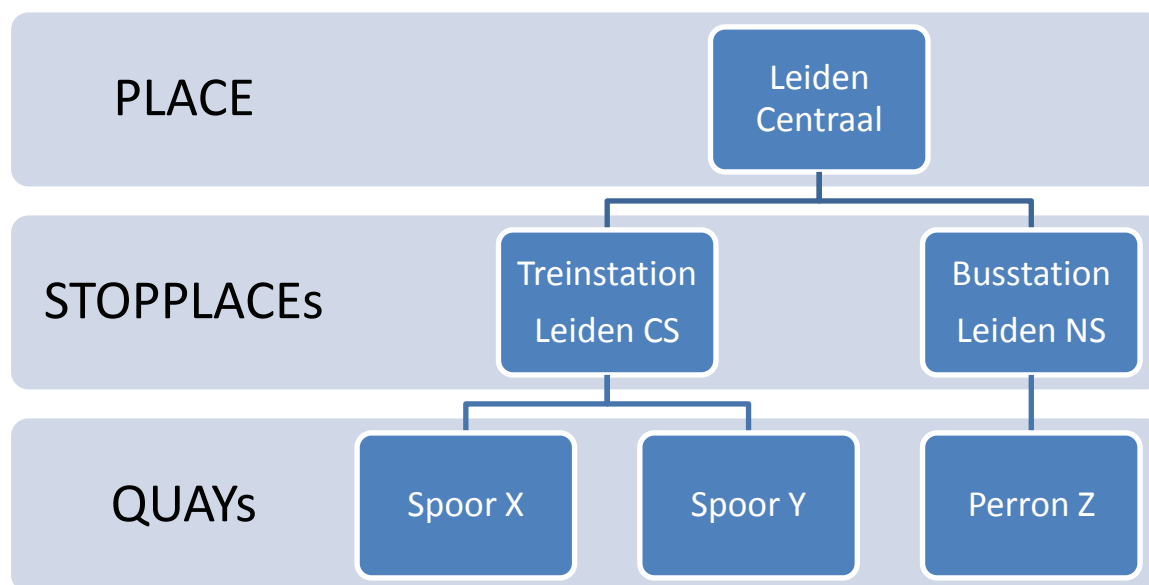
Tot nu toe gebruikelijke term	Term in deze standaard
Perron / Kade / Spoor / etc	QUAY
Halte / Haltepaar	Een STOPPLACE met één of meerdere (klein aantal) QUAYs
Station	Een STOPPLACE met één of meerdere QUAYs. Het essentiële verschil met een halte is dat een station een grotere omvang kan (maar niet hoeft te) hebben.

Een STOPPLACE wordt vaak (maar hoeft niet) gedefinieerd aan de hand van een modaliteit. Op plaatsen waar meer dan één modaliteit komt kan er gekozen worden voor één overkoepelde PLACE met een bij de reiziger bekende naam. Een PLACE is een abstract gebied, waarbinnen meerdere (STOP)PLACEs vallen. Dit mag maximaal 2 niveau's diep zijn, en dan nog alleen in zeer complexe gevallen. PLACEs zijn optioneel en worden alleen gebruikt als er twee of meer STOPPLACEs 'gekoppeld' moeten worden. Ze hebben een zeer beperkte informatie inhoud. Zie voorbeelden paragrafen 10.5 en 10.6.

Er zijn geen sub-QUAYs, dat wil zeggen: de QUAY 'Perron 2' is niet onder te verdelen in QUAYs 'Perron 2a en Perron 2b'. In dit geval is er sprake van twee losse QUAYs. Zie het voorbeeld in hoofdstuk 10.4.

Zie figuur Figuur 4: Hiërarchie PLACEs, STOPPLACEs en QUAYs voor een schets van de hiërarchie.

² Indien er in uitzonderlijke situaties geen haltepaal aanwezig is, vormt de plaats op de QUAY direct naast de voorste stoppositie in de rijrichting van het voertuig de coördinaat van een virtuele haltepaal.



Figuur 4: Hiërarchie PLACES, STOPPLACES en QUAYS

6.3 Definitie: landelijke unieke QUAY identificatie

Teneinde de organisatie van reisinformatie sterk te vereenvoudigen, is er behoefte aan één landelijk geldende wijze van ‘halte identificatie’. Dat betekent dat iedere QUAY zijn eigen, landelijk unieke nummer dient te krijgen. Let op: deze nummering geldt voor QUAYs, niet voor STOPPLACES!

Een specifiek QUAY identificatie nummer mag landelijk maar één keer voorkomen, en slechts verwijzen naar één QUAY. Omgekeerd moet die QUAY ook altijd kenbaar zijn door middel van dat ene nummer, en mogen landelijk niet twee QUAYs hetzelfde nummer gebruiken.

6.3.1 Uniek QUAY identificatie nummer, structuur en beheer

QUAYs zijn eigendom van de halte beheerder. Dit kunnen weg-, spoor- of andere beheerorganisaties zijn. Er zijn in Nederland vele honderden van deze instanties. Om de identificatie uniek te houden, is de eerste stap om deze partijen ieder een eigen identificatie te geven. Hierbij is gekozen voor een identificatie op basis van de bestaande BISON methodiek zoals gebruikt in kv9. Een voorbeeld van een identificatie voor de gemeente Groningen is CBSGM0014. Zie voor een nadere toelichting Bijlage A, en voor een volledige lijst de Bijlagen in het Technisch Document.

Halte beheerders kunnen eigenaar zijn van vele honderden, zelfs duizenden QUAYs. Het is aan de halte beheer zelf om zorg te dragen voor een unieke nummering van deze QUAYs binnen het eigen domein; als deze nummers binnen het eigen domein uniek zijn en blijven, dan is dit nummer, samen genomen met de identificatie van de beheersorganisaties, automatisch landelijk uniek.

Het QUAY identificatie bestaat dus uit twee delen, een identificatie en een nummer, gescheiden door een streepje (dash):

- Prefix: Is de identificatie van de beheerder die de QUAY beheert. Bestaat uit een combinatie van maximaal 10 karakters.

- Suffix: Een uniek nummer dat door de beheerder zelf naar eigen inzicht kan worden bepaald. Bestaat uit precies 5 cijfers: 00000->99999. Dit biedt ruimte voor een totaal van 100.000 QUAY nummers per beheerder.

Het QUAY identificatie (ID) bestaat dus uit 10 karakters voor de eigenaar, een streepje en vijf cijfers voor de QUAY. Voorbeeld: voor een bepaalde QUAY die de gemeente Groningen beheert betekent dat dus dat ze vallen in het bereik CBSGM0014-**00000** -> CBSGM0014-**99999**, waarbij het de gemeente vrij staat om de laatste vijf cijfers in te vullen. Voor een QUAY onder beheer van ProRail betekent dit dat de identificatie van in het bereik PRORAIL-**00000**->PRORAIL-**99999**.

Deze methode biedt beheerders de mogelijkheid QUAY nummering naar eigen inzicht uit te voeren waarbij deze standaard slechts eenmalig en vooraf de randvoorwaarden bepaalt. Hierdoor wordt de daadwerkelijke uitgifte en het beheer van QUAY nummers decentraal uitgevoerd, zonder dat hiervoor een centrale organisatie of IT overhead noodzakelijk is.

NB: deze identificatie is dus altijd op basis van de formele eigenaar van de betreffende QUAY. Dus ook als een derde partij het onderhoud en/of het informatiebeheer uitvoert, dan nog dient deze identificatie te verwijzen naar de uiteindelijke formele beheerder.

NB: Bij een herindeling of overdracht van beheerderschap zullen de bestaande QUAYs de oude codes behouden (incl de prefix van de voormalige eigenaar), maar nieuw uit te geven QUAY nummers worden gebaseerd op de nieuwe prefix van de nieuwe eigenaar.

6.3.2 Bijkomende aspecten van landelijk unieke QUAY identificatie

De bovenstaande QUAY nummering methodiek gebruikt organisatorische eigenschappen (de DataownerCode) van een QUAY voor het technisch uniek maken van een nummer. Dit kan leiden tot misbruik van de identificatie, immers een deel van de identificatie kan leiden tot het bepalen in welk gebied (gemeente, provincie, land) de betreffende QUAY ligt. Hiervoor is de QUAY identificatie niet bedoeld en dit wordt dus ook ten eerste afgeraden.

Eenmaal uitgegeven QUAY nummers mogen binnen een organisatie niet hergebruikt worden voor andere QUAYs, om te voorkomen dat er dubbelingen ontstaan. Bij herindelingen blijven in principe zowel het ID als het halte nummer ongewijzigd; bij nieuw uit te geven nummers kan dan uitgegaan worden van het nieuw uitgegeven CBS nummer.

Ook tijdelijke QUAYs dienen een uniek nummer te krijgen. Het nummer daarvoor mag niet herbruikt worden zodra de lifecycle van deze QUAY is verlopen.

6.4 Coördinatensysteem

In deze standaard worden locaties van QUAYs vastgelegd. Hiertoe wordt gebruikt gemaakt van het GPS coördinatenstelsel bekend als WGS84. Daarnaast is optioneel ook het RD coördinatenstelsel mogelijk.

Als gesproken wordt over de locatie van een QUAY, wordt daarmee de coördinaat van de haltepaal op die QUAY bedoeld.

6.5 Modaliteiten

Deze standaard is geschikt voor alle modaliteiten. Er kan worden aangegeven voor welke modaliteit(en) een QUAY geschikt is. Meer dan één modaliteit kan hierbij relevant zijn: bijvoorbeeld combi-haltes van bus en tram. De mogelijke modaliteiten zijn Bus, Trein, Tram, Metro en Boot (o.a. Veer).

6.6 Halteborden

In deze standaard dient ingevuld te worden of op een QUAY een haltebord aanwezig is, en zo ja, welk type. Op dit moment zijn daarvoor alleen de waarden 'L03' of 'onbekend' mogelijk.

6.7 Typen STOPPLACES en QUAYs

STOPPLACES kunnen per modaliteit van het type 'straathalte' of 'station' zijn. Het eerste is een STOPPLACE die 'los' aan de (openbare) weg ligt; een station is een specifieke constructie, veelal bedoeld om OV bewegingen samen te brengen.

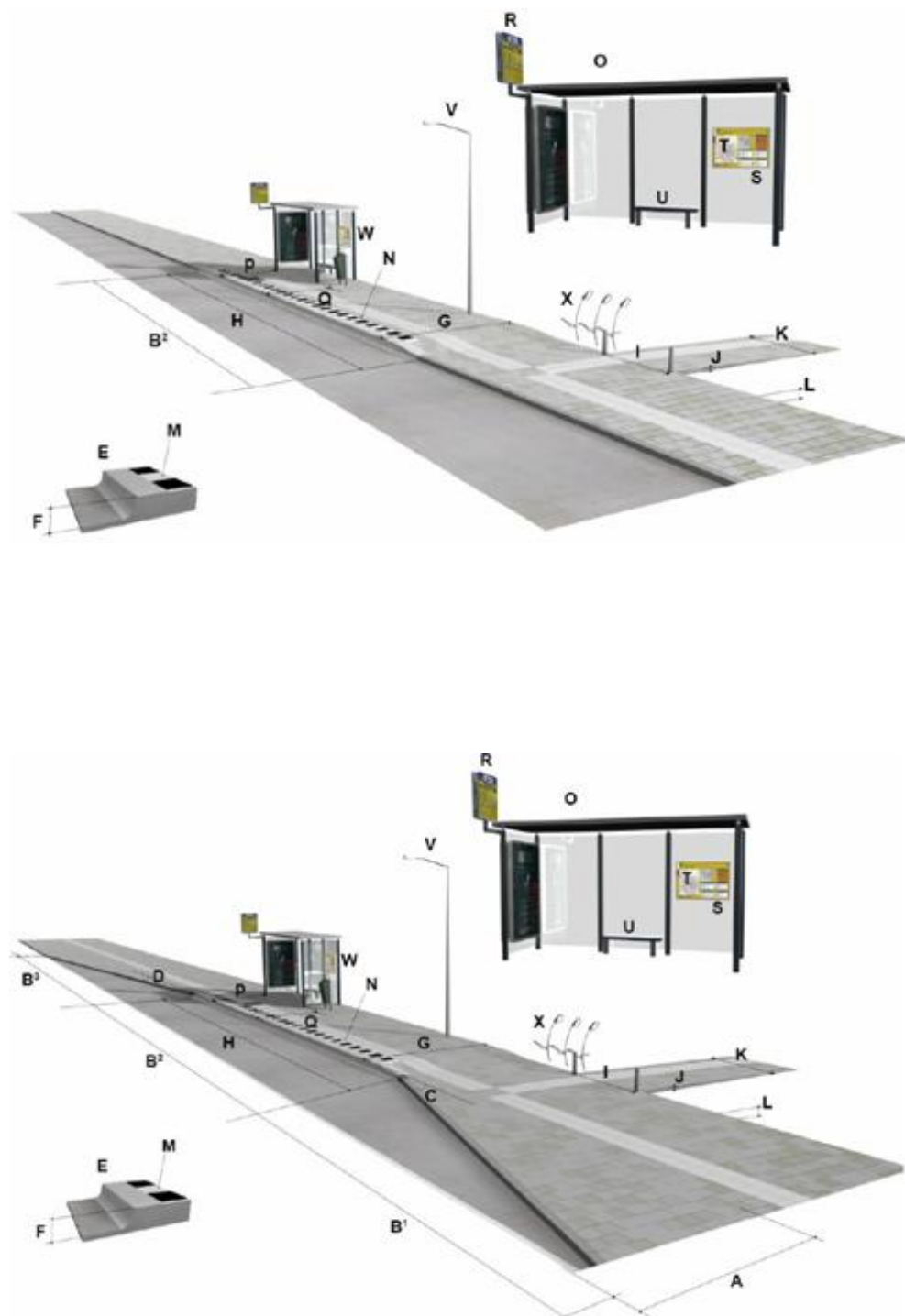
QUAYs kunnen van het type 'regulier', of 'tijdelijk' zijn. Beiden kunnen beschikbaar zijn voor exploitatie, maar de aanwezigheid van 'tijdelijke' QUAYs is in de tijd begrenst.

6.8 Status STOPPLACES en QUAYs

Het gaat hier om de beschikbaarheid van een STOPPLACE of QUAY voor exploitatie. Ze kunnen 'Beschikbaar', 'Niet beschikbaar', of 'Onbekend' zijn. Dit oordeel gaat over de beschikbaarheid van de fysieke infrastructuur: het staat los van de vraag of deze halte op enig moment deel uitmaakt van een dienstregeling. De status is Onbekend als een STOPPLACE of QUAY bijvoorbeeld nog gepland is, of opgeheven.

6.9 In- en uitrijhoeken bij een QUAY

In deze standaard kunnen van een bij een QUAY behorende haltekom de in- en uitrijhoeken vastgelegd worden. Hiervoor hanteren wij de CROW methodiek zoals weergegeven in onderstaand figuur 5. Relevant zijn hier de waarden A, B1, B2 en B3. Als deze waarden worden vastgelegd, moeten alle 4 deze waarden worden ingevuld. Bij een langshalteer situatie zijn de waarden voor A, B1 en B3 altijd 0. B2 is wel altijd een positieve waarde die tenminste zo groot is als H.



Figuur 5: Terminologie halte eigenschappen conform CROW 233 Addendum

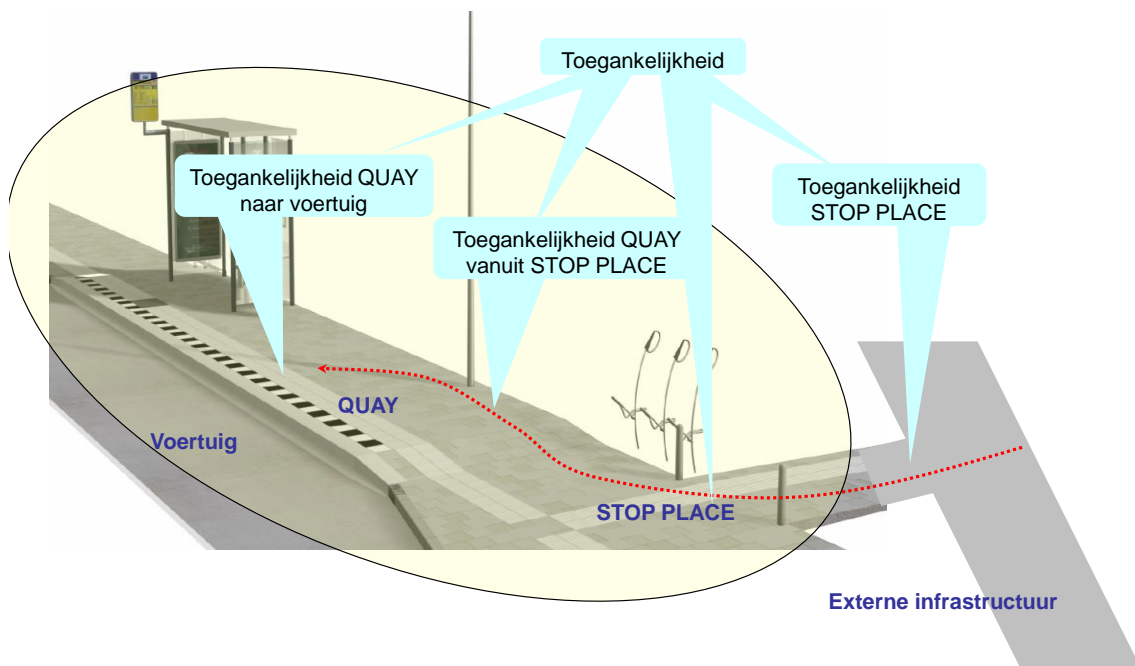
7 Toegankelijkheid

7.1 Begrippen rondom toegankelijkheid

Allereerst dienen de begrippen rondom “toegankelijkheid” nader te worden vastgelegd. Hier gaat het om een afbakening tussen interne en externe aspecten gezien vanuit de halte.

- Toegankelijkheid STOPPLACE
Toegankelijkheid naar de STOPPLACE vanuit de openbare ruimte. Voorbeeld, een halte met een greppel ervoor (zonder bruggetje) is niet toegankelijk, ongeacht de eigenschappen van de QUAYS.
- Toegankelijkheid QUAY
Bestaat uit twee aspecten: is een QUAY toegankelijk vanuit de overkoepelende STOPPLACE, en kan een reiziger met beperkingen zich correct over de QUAY verplaatsen naar het voertuig. Voorbeelden:
 - een QUAY met geleidelijnen die echter niet in de STOPPLACE (bijvoorbeeld een station) aanwezig zijn is NIET toegankelijk
 - een QUAY met geleidelijnen waar midden op de QUAY een prullenbak staat die de reiziger hindert is ook NIET toegankelijk.
- Toegankelijkheid haltekom voor het voertuig:
Een voertuig moet dichtbij de QUAY kunnen halteren. De standaard bevat faciliteiten voor het vastleggen van eigenschappen hieromtrent, te weten (per QUAY) inrij- en uitrijhoek.

Zie tevens het grafisch overzicht in figuur 6.



Figuur 6: toegankelijkheidsbegrippen op een halte

7.2 Toegankelijkheid in de halte standaard

Eén van de peilers van deze standaard is het vastleggen van de toegankelijkheid van STOPPLACES en QUAYs voor mensen met een visuele en/of motorische beperking. Daaronder wordt het volgende verstaan:

Is een gegeven QUAY toegankelijk voor mensen met een visuele beperking, ja of nee?
Indien ja, conform welke geldende wet- of regelgeving?

Is een gegeven QUAY toegankelijk voor mensen met een motorische beperking, ja of nee?
Indien ja, conform welke geldende wet- of regelgeving?

Per QUAY, wat is de hoogte en breedte in centimeters? Is de QUAY voorzien van een geleidelijn, ja of nee?

Additioneel kunnen er ook andere relevante gegevens voor toegankelijkheid worden vastgelegd, maar de hier boven genoemde moeten minimaal worden vastgelegd voor alle QUAYs.

Een STOPPLACE is toegankelijk dan en slechts dan als alle zich daarbinnen bevindende QUAYs toegankelijk zijn, en de additionele infrastructuur van de STOPPLACE geen beperkingen opwerpt.

7.3 Relevante richtlijnen

Voor de bij 7.1 genoemde relevante regelgeving kunnen partijen kiezen uit de volgende, landelijk geldende richtlijnen:

- CROW 219 a/f Toegankelijkheid collectief personenvervoer
- CROW 233 Handboek halteplaatsen
- CROW 233 Addendum op het handboek halteplaatsen
- Basisnormen Ministerie I&M conform bestuurlijke overeenkomst 2008

Er kan ook aangegeven worden dat de geldende richtlijn onbekend is.

8 Haltebeheer lifecycle

8.1 Beheer procedures

Haltes zijn fysieke objecten die door halte beheerders onderhouden worden. Iedere halte kent een zogenaamde 'life cycle': een halte wordt aangelegd, in gebruik genomen, tijdelijk buiten dienst gesteld, verbouwd, gesloopt, et cetera. Dit zijn gebeurtenissen die van belang zijn om te worden gecommuniceerd; voor een reiziger is het immers van belang te weten of een halte nog bestaat, en zo ja, in welke toestand. Ook voor vervoerders is het goed te weten of een halte (nog) geschikt is voor gebruik in de dienstregeling.

In Figuur 7: Halte life cycle wordt de lifecycle van het halte beheer weergegeven. Er worden 3 hoofd toestanden of fasen onderscheiden, te weten:

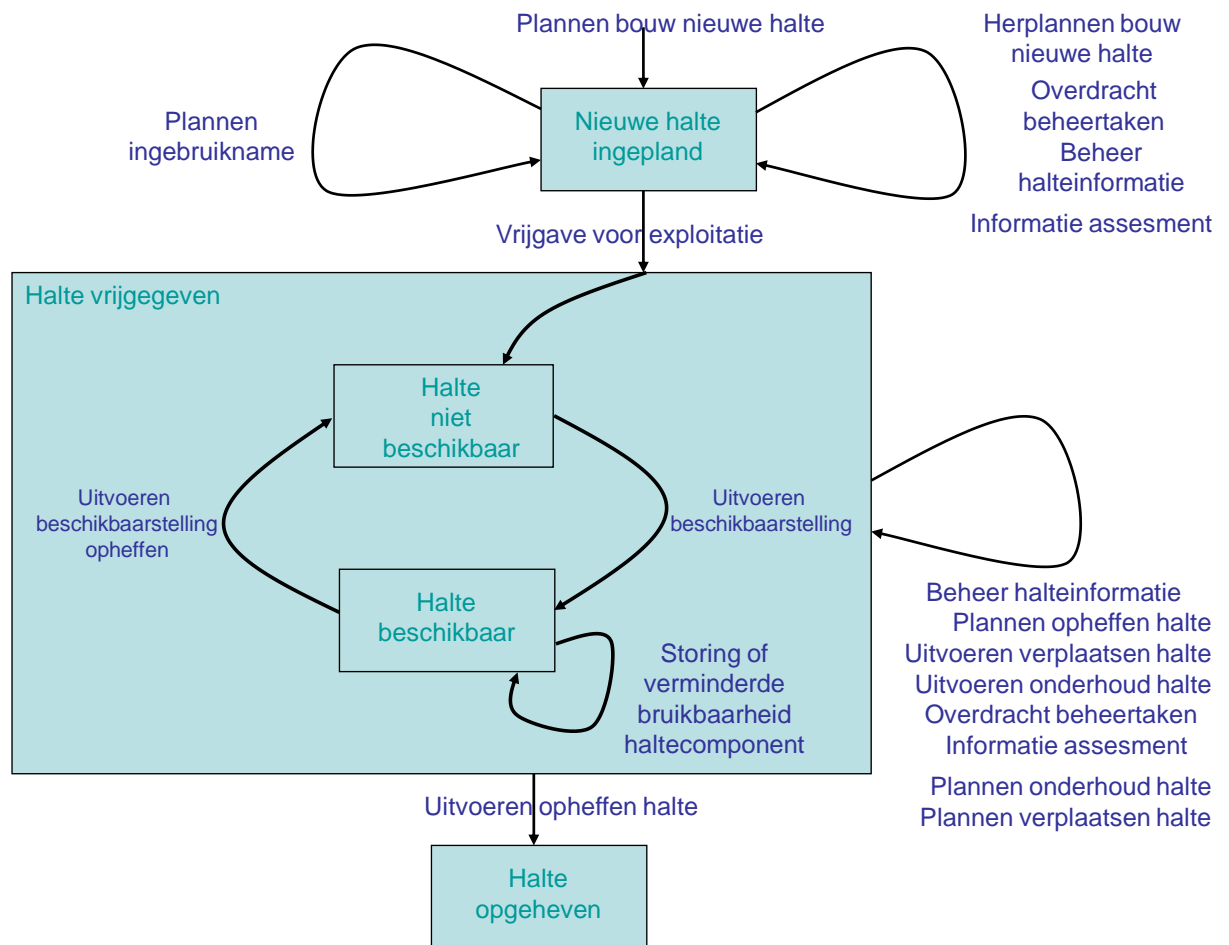
- Nieuwe STOPPLACE en/of QUAY(s) worden ingepland:
Het betreft de geplande bouw van een nieuwe halte. Informatie hierover kan al worden gedistribueerd, nog voor de halte is opgeleverd.
- STOPPLACE en/of QUAY worden vrijgeven voor exploitatie:
Na aanleg wordt de halte vrijgegeven voor exploitatie. Als de halte dan ook nog beschikbaar gesteld wordt gebruik, is de halte beschikbaar. Diverse zaken kunnen dan gebeuren: onderhoud, verplaatsen van een halte, et cetera. Deze activiteiten kunnen leiden tot verminderde bruikbaarheid. Hierover kan met deze standaard gecommuniceerd worden.
- STOPPLACE of QUAY wordt opgeheven:
De halte is niet meer. Ook dit kan worden gecommuniceerd.

Binnen de hoofdtoestand "halte vrijgegeven" zijn een tweetal subtoestanden onderkend. Deze kunnen het gevolg zijn van geplande gebeurtenissen (bijvoorbeeld onderhoud) of van onvoorziene omstandigheden (bijvoorbeeld een overstroming). Dat resulteert in één van twee subtoestanden:

- STOPPLACE / QUAY beschikbaar voor exploitatie:
Naar oordeel van de haltebeheerder is de halte technisch beschikbaar voor exploitatie door vervoerders en gebruik door reizigers op een zeer basaal niveau, n.l. voertuigen kunnen aan- en afrijden, reizigers kunnen in- en uitstappen op het perron. Dit oordeel staat los van overwegingen over toegankelijkheid.
Per halte eigenschap (bijvoorbeeld een faciliteit zoals eenabri, een reisinformatiebord, een geleidelijn) kan worden aangegeven wat de status is (beschikbaar of niet beschikbaar). Op basis hiervan kan een gebruiker (zoals een vervoerder of een reiziger) zelf de mate van toegankelijkheid van de gehele halte voor zijn doel en eisen bepalen.
- STOPPLACE / QUAY niet beschikbaar voor exploitatie:
Naar oordeel van de haltebeheerder is de halte niet technisch beschikbaar voor exploitatie door vervoerders en gebruik door reizigers.

Of een STOPPLACE daadwerkelijk gebruikt gaat worden wordt beslist door de vervoerder en de reiziger. De door de haltebeheerder aangegeven beschikbaarheid is hierbij "slechts" een eerste voorwaarde van meerdere additionele voorwaarden.

Deze eigenschappen gaan vergezeld van periode informatie waarvoor de genoemde eigenschap geldig is. Zo kan bijvoorbeeld worden aangegeven dat een bepaalde toestand (onderhoud) gedurende 5 dagen geldig is.



Figuur 7: Halte life cycle

8.2 Versiebeheer

De BISON halte informatie standaard ondersteunt het operationele proces d.m.v. de volgende functies:

- Er worden slechts beperkte eisen gesteld aan de compleetheid van de informatie, dat wil zeggen: niet alles wat ingevuld kan worden, moet ook altijd ingevuld worden. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid tijdens het inplannen van een nieuwe halte of in een beginfase van het samenstellen van halte informatie van bestaande haltes reeds premature informatie verzamelingen uit te wisselen. Dit is bijvoorbeeld nuttig t.b.v. het tijdig leveren van informatie aan een vervoerder zodat deze alvast in een beginfase een versie kan integreren in de dienstregeling.
- Gegevensobjecten hebben een versie. Hierdoor is het mogelijk de versie van een object, bijvoorbeeld 1.3.1, via de standaard beschikbaar te stellen, waardoor eventuele problemen in gegevens leveringen doeltreffend opgelost kunnen worden. Let wel, de standaard doet zelf geen versiebeheer op de inhoud, maar biedt de mogelijkheid resultaten van informatie versie beheer te communiceren.
- De ontwikkelfase waarin de informatie zich bevind kan worden aangegeven. Dus bijvoorbeeld "ingepland", "vrijgegeven" of "opgeheven". Hierdoor is het mogelijk een hoge mate van controle te hebben over hoe een informatie levering gebruikt kan of mag worden.

9 Informatie eigenschappen

9.1 Informatie definities

De standaard bevat, per PLACE, STOPPLACE of QUAYS, de onderstaande informatie elementen. Sommige elementen zijn verplicht (X); anderen optioneel (-).

Er zijn vijf categorieën van informatie, alle vijf onderverdeeld in informatie per STOPPLACE, of per QUAY: administratief (A), toegankelijkheid (T), faciliteiten (F), Geo-fysiek (G) en overig (O). PLACEs hebben alleen beperkte administratieve informatie.

Administratieve gegevens per PLACE (optioneel)

#	Item	Eenheid	Verplicht?
AP1	Publieke naam PLACE	Tekst	X
AP2	Beschrijving	Tekst	X
AP3	Datum en tijd laatste mutatie	Datum + tijd	X

Administratieve gegevens per STOPPLACE

#	Item	Eenheid	Verplicht?
AS1	ID Beheerder STOPPLACE	Enum (zie code bijlage A)	X
AS2	Publieke naam STOPPLACE	Tekst	X
AS3	Beheerders naam STOPPLACE	Tekst	-
AS4	Gemeente waar STOPPLACE ligt	Enum (zie code bijlage A)	X
AS5	Naam plaats waar STOPPLACE ligt	Tekst	-
AS6	Naam straat waar STOPPLACE ligt	Tekst	-
AS7	Status STOPPLACE	Beschikbaar / Niet beschikbaar / Onbekend	X
AS8	Type STOPPLACE	Straathalte / Station	X
AS9	Aantal QUAYS die deel uitmaken van deze STOPPLACE	Geheel getal ≥ 1	X
AS10	Datum en tijd laatste mutatie	Datum+tijd	X

Administratieve gegevens per QUAY

#	Item	Eenheid	Verplicht?
AQ1	Landelijk uniek QUAY nummer	Zie hfd 6.3	X
AQ2	Geografische hoogtegraad haltepaal	WGS84 longitude	X
AQ3	Geografische breedtegraad haltepaal	WGS84 latitude	X
AQ4	Hoogte haltepaal boven zeeniveau	WGS84 altitude	-
AQ5	Nauwkeurigheid inmeting positie	Meters	X
AQ6	Naam QUAY voor publiek	Tekst	X
AQ7	Interne naam QUAY voor beheerder	Tekst	-
AQ8	Modaliteit(en) die hier kunnen halteren	Enum	X
AQ9	Status QUAY	Beschikbaar / Niet beschikbaar / Onbekend	X
AQ10	Type QUAY	Regulier / Tijdelijk	X
AQ11	Rijrichting	Graden (0-359) tov het Noorden	X
AQ12	Datum en tijd laatste mutatie	Datum+tijd	X

Toegankelijkheids gegevens per STOPPLACE

#	Item	Eenheid	Verplicht?
TS1	STOPPLACE toegankelijk voor mensen met visuele beperking?	Ja / Nee / Onbekend	X
TS2	Conform welke richtlijnen?	Enum	X
TS3	STOPPLACE toegankelijk voor mensen met motorische beperking?	Ja / Nee / Onbekend	X
TS4	Conform welke richtlijnen?	Enum	X
TS5	Is er een toegankelijke toeleidende route aanwezig vanuit het omliggend gebied?	Ja / Nee / Onbekend	X
TS6	Aansluiting geleidelijnen op geleiding in omliggend gebied?	Ja / Nee / Onbekend	X
TS7	Hellingbaan aanwezig?	Ja / Nee	-
TS8	Indien ja, lengte van de helling	Meters	-
TS9	Indien ja, breedte van de helling	Meters	-
TS10	Indien ja, te overbruggen hoogte van de helling	Meters	-

Toegankelijkheids gegevens per QUAY

#	Item	Eenheid	Verplicht?
TQ1	QUAY toegankelijk voor mensen met visuele beperking?	Ja / Nee / Onbekend	X
TQ2	Conform welke richtlijnen?	Enum	X
TQ3	QUAY toegankelijk voor mensen met motorische beperking?	Ja / Nee / Onbekend	X
TQ4	Conform welke richtlijnen?	Enum	X
TQ5	Is er een toegankelijke toeleidende route aanwezig vanuit de STOPPLACE?	Ja / Nee / Onbekend	X
TQ6	Aansluiting geleidelijnen op geleiding in STOPPLACE?	Ja / Nee / Onbekend	X
TQ7	Is er instapmarkering aanwezig?	Ja / Nee	-
TQ8	Hellingbaan aanwezig?	Ja / Nee	-
TQ9	Indien ja, lengte van de helling	Meters	-
TQ10	Indien ja, breedte van de helling	Meters	-
TQ11	Indien ja, te overbruggen hoogte van de helling	Meters	-
TQ12	Breedte van de QUAY	Meters	X
TQ13	Hoogte van de QUAY	Meters	X
TQ14	Geleidelijn aanwezig?	Ja / Nee / Onbekend	X
TQ15	Markering perronrand aanwezig?	Ja / Nee	-
TQ16	Minimale breedte barrierevrije doorgang op QUAY	Meters	-

Faciliteiten per STOPPLACE

#	Item	Eenheid	Verplicht?
FS1	Statische reisinformatie aanwezig?	Ja / Nee	-
FS2	Actuele reisinformatie aanwezig?	Ja / Nee	-
FS3	Omgevingsinformatie aanwezig?	Ja / Nee	-
FS4	Fietsenstalling aanwezig?	Ja / Nee	-
FS5	Toiletvoorzieningen aanwezig?	Ja / Nee	-
FS6	OV Fiets aanwezig?	Ja / Nee	-

FS7	Afvalbakken aanwezig?	Ja / Nee	-
FS8	OV Chipcard in/uit-check faciliteit aanwezig?	Ja / Nee	-
FS9	OV Chipcard oplaadfaciliteiten aanwezig	Ja / Nee	-

Faciliteiten per QUAY

#	Item	Eenheid	Verplicht?
FQ1	Haltebord aanwezig?	Ja / Nee	X
FQ2	Indien ja, type haltebord?	Enum	-
FQ3	Abri aanwezig?	Ja / Nee	-
FQ4	Halte verlicht?	Ja / Nee	-
FQ5	Zitgelegenheid?	Ja / Nee	-
FQ6	Statische reisinformatie aanwezig?	Ja / Nee	-
FQ7	Actuele reisinformatie aanwezig?	Ja / Nee	-
FQ8	Omgevingsinformatie aanwezig?	Ja / Nee	-
FQ9	Lift aanwezig?	Ja / Nee	-
FQ10	Afvalbakken aanwezig?	Ja / Nee	-
FQ11	OV Chipcard in/uit-check faciliteit aanwezig?	Ja / Nee	-
FQ12	OV Chipcard oplaadfaciliteiten aanwezig	Ja / Nee	-

Geo-fysieke informatie per STOPPLACE

Niet gedefinieerd

Geo-fysieke informatie per QUAY

#	Item	Eenheid	Verplicht?
GQ1	Diepte haltekomp (CROW item A)	Meters	-
GQ2	Lengte inrijhoek (CROW item B1)	Meters	-
GQ3	Lengte QUAY (CROW item B2)	Meters	-
GQ3	Lengte uitrijhoek (CROW item B3)	Meters	-

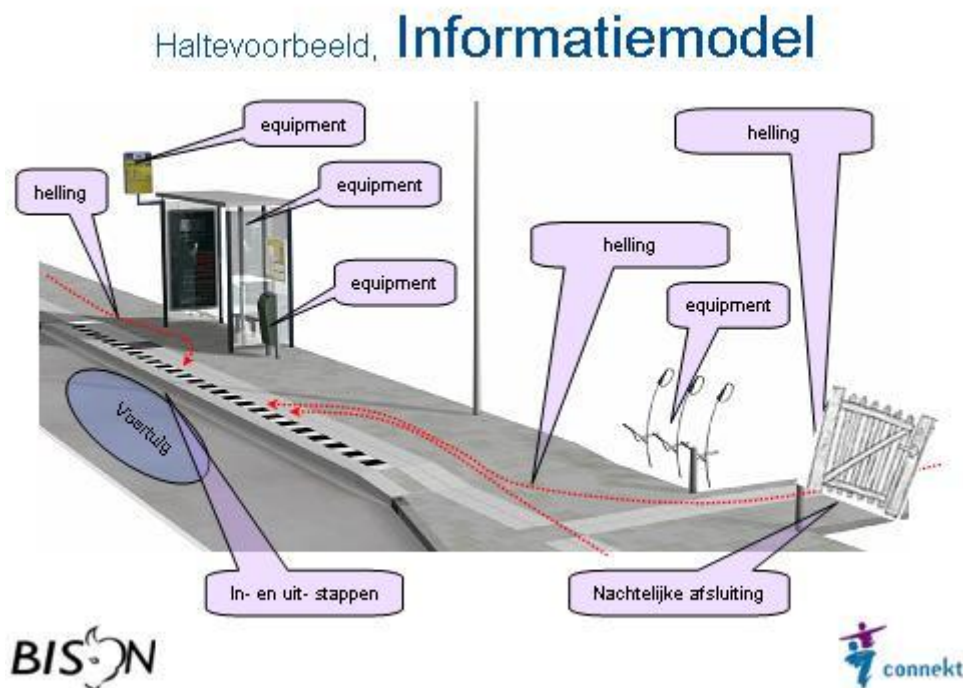
Overige informatie per STOPPLACE

#	Item	Eenheid	Verplicht?
OS1	Bijzonderheden	Tekst	-
OS2	Foto's van de STOPPLACE en/of de directe omgeving	Foto	-

Overige informatie per QUAY

#	Item	Eenheid	Verplicht?
OQ1	Bijzonderheden	Tekst	-
OQ2	Foto's van de QUAY	Foto	-

9.2 Informatie structuur



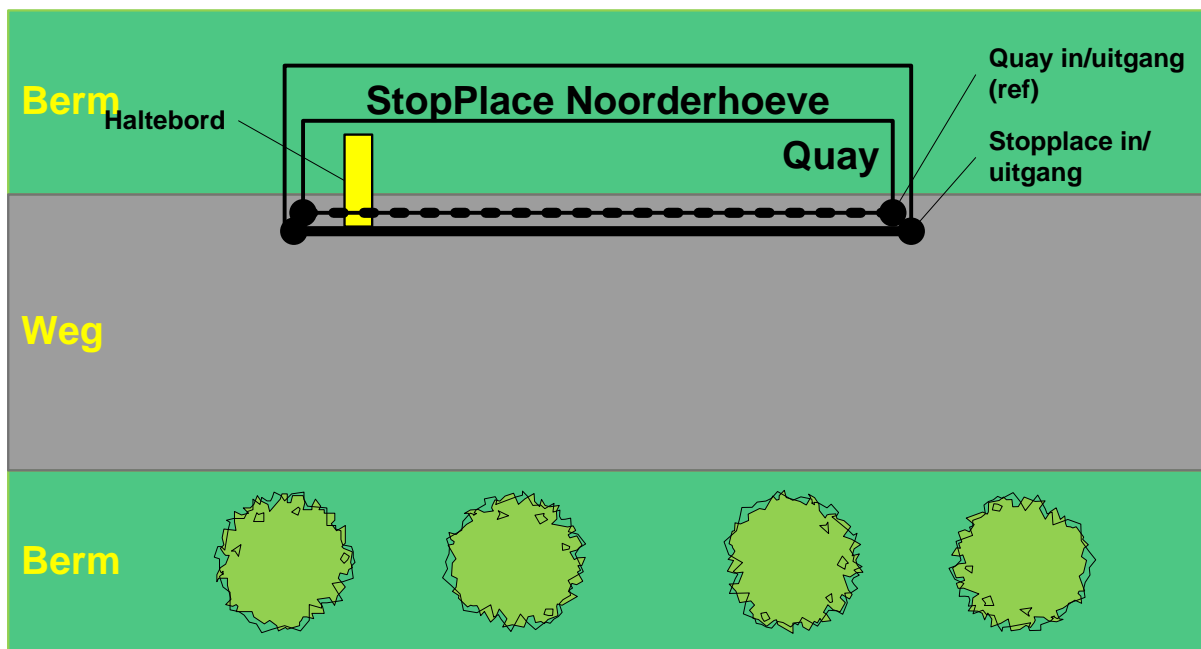
In bovenstaand diagram is een STOPPLACE weergegeven die representatief is voor een “gemiddelde” eenvoudige STOPPLACE. De meest relevante eigenschappen van een STOPPLACE die in de standaard worden opgenomen zijn benoemd. Met ‘equipment’ worden faciliteiten bedoeld

10 Praktijk voorbeelden

10.1 Zeer eenvoudige bermhalte

Deze zeer sobere STOPPLACE, bij het publiek bekend onder de naam 'Noorderhoeve', heeft geen voorzieningen, anders dan een haltebord. Er is niet betegeld, er zijn geen formele in- of uitgangen, het is niet verhoogd, er is geen meetbare perronhoogte of – breedte.

De halte is in beheer bij de Provincie Noord-Holland, ligt aan de Middenweg in de gemeente Beemster, met een haltebord op GPS coördinaat 52.6071014, 4.9489197. Deze coördinaten zijn ingemeten met een nauwkeurigheid van 10 meter. De beheerder kent deze halte onder de administratieve naam NBMMiddenweg75. Voertuigen die langs deze halte komen, rijden altijd door naar het zuidwesten, kompasrichting 210.



Dit is een STOPPLACE met slechts één QUAY. De boomstructuur ziet er als volgt uit:



Van deze halte (STOPPLACE + 1 QUAY) dient tenminste de volgende informatie vastgelegd te worden:

STOPPLACE

#	Item	Waarde
AS1	ID beheerder STOPPLACE	CBSPV0001
AS2	Publieke naam STOPPLACE	Noorderhoeve
AS3	Beheerders naam STOPPLACE	NBMMiddenweg75
AS4	Gemeente waar STOPPLACE ligt	CBSGM0421
AS5	Naam plaats waar STOPPLACE ligt	Noord-Oost Beemster
AS6	Naam straat waar STOPPLACE ligt	Middenweg
AS7	Status STOPPLACE	In gebruik
AS8	Type STOPPLACE	Straathalte
AS9	Aantal QUAYS binnen deze STOPPLACE	1
AS10	Datum laatste mutatie	2 november 2011 23:42
TS1	Toegankelijk voor mensen met visuele beperking?	Nee
TS2	Conform welke wet- of regelgeving?	CROW 233 Addendum
TS3	Toegankelijk voor mensen met motorische beperking?	Nee
TS4	Conform welke wet- of regelgeving?	CROW 233 Addendum
TS5	Is er een toegankelijke toelidende route vanuit omliggend gebied?	Nee
TS6	Aansluiting geleidelijnen op geleiding in omliggend gebied?	Nee

QUAY 1

#	Item	Waarde
AQ1	Landelijk uniek QUAY nummer	CBSPV0001-02332
AQ2	Geografische hoogtegraad haltepaal	52.6071014
AQ3	Geografische breedtegraad haltepaal	4.9489197
AQ5	Nauwkeurigheid inmeting positie	10,0
AQ6	Naam QUAY voor publiek	-
AQ7	Naam QUAY voor beheerder	-
AQ8	Modaliteit(en) die hier halteren	Bus
AQ9	Status QUAY	In gebruik
AQ10	Type QUAY	Regulier
AQ11	Rijrichting	210
AQ12	Datum en tijd laatste mutatie	2 november 2011 23:48
TQ1	Toegankelijk voor mensen met visuele beperking?	Nee
TQ2	Conform welke wet- of regelgeving?	CROW 233 Addendum
TQ3	Toegankelijk voor mensen met motorische beperking?	Nee
TQ4	Conform welke wet- of regelgeving?	CROW 233 Addendum
TQ5	Toegankelijke toelidende route aanwezig vanuit de STOPPLACE?	Nee
TQ6	Aansluiting geleidelijnen op geleiding in STOPPLACE?	Nee
TQ12	Breedte van de QUAY	0,00
TQ13	Hoogte van de QUAY	0,00
TQ14	Geleidelijn aanwezig?	Nee
FQ1	Haltebord aanwezig?	Ja

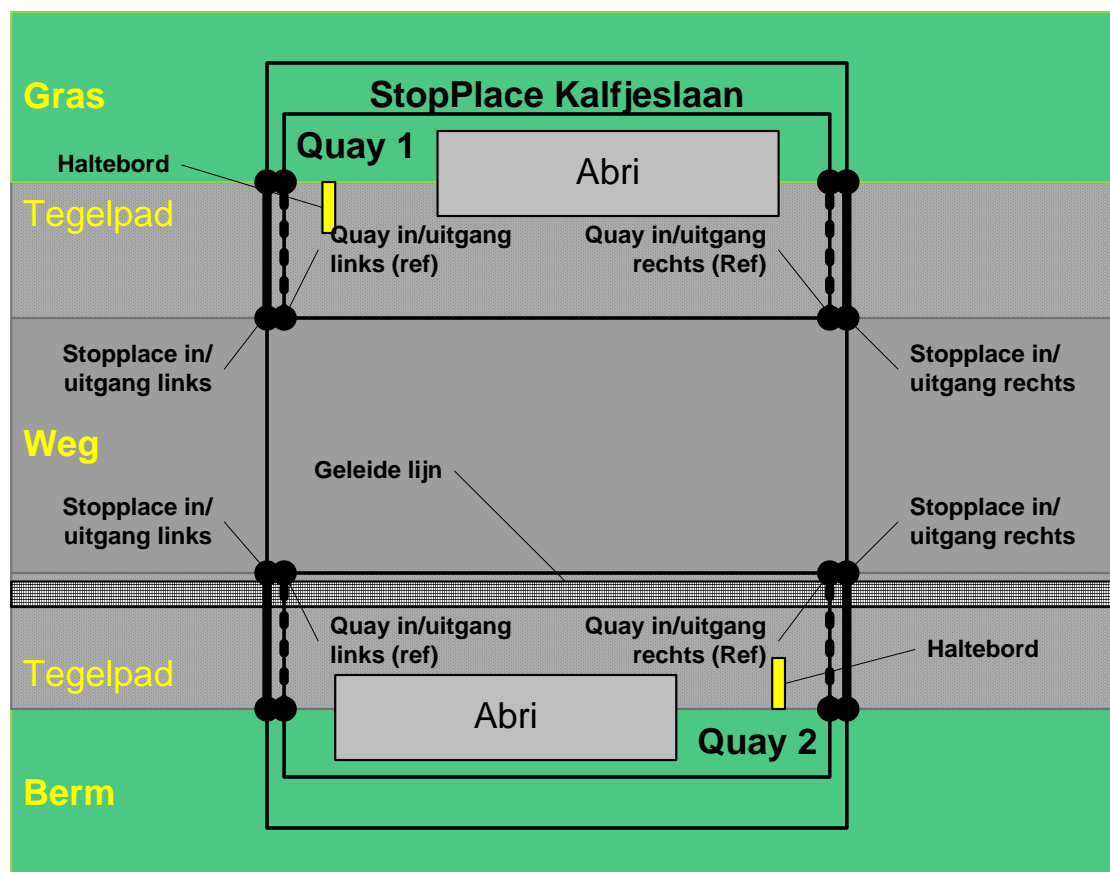
10.2 Eenvoudig haltepaar met abri's

Deze eenvoudige STOPPLACE te Amsterdam, bij het publiek bekend onder de naam Kalfjeslaan, bestaat uit twee QUAYs, tegenover elkaar gelegen aan dezelfde weg. Hier stoppen alleen bussen. Iedere QUAY is uitgerust met een haltebord en een abri. De QUAYs zijn betegeld (onderdeel van een doorlopende stoep) en hebben een breedte van 200 centimeter.

De QUAYs hebben een oost-west ligging; voertuigen die halteren bij QUAY 1 rijden door richting het oosten, kompas 270; die bij QUAY 2 richting het westen, kompas 90. Er zijn geen expliciete in- of uitgangen.

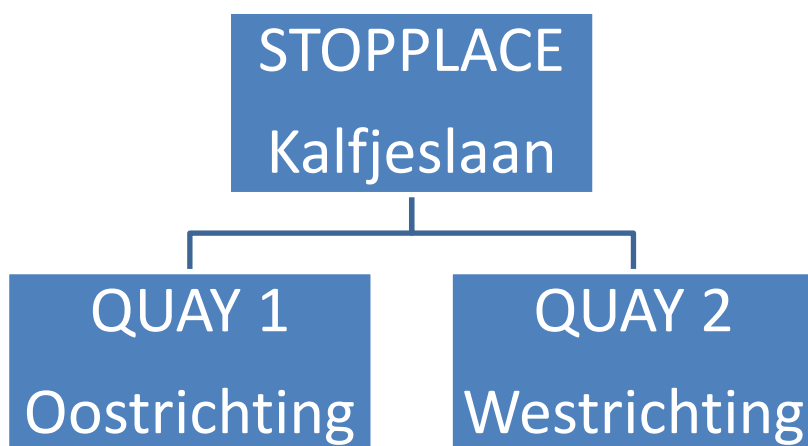
Deze STOPPLACE wordt beheerd door de Dienst IVV van de Gemeente Amsterdam, die intern dezelfde naam hanteert als het publiek. De QUAYs hebben voor het publiek geen naam, maar de beheerder heeft ze onderscheiden door ze te noemen naar de rijrichting.

Door (hypothetische) omstandigheden is QUAY 1 niet toegankelijk voor visueel en/of motorisch gehandicapten: QUAY 1 heeft geen geleidelijn en is niet verhoogd tot 18 centimeter. QUAY 2 daarentegen heeft wel een geleidelijn, en is verhoogd tot 18cm. QUAY 2 is dus wel volledig toegankelijk voor mensen met een beperking.



De STOPPLACE Kalfjeslaan is dus als geheel niet toegankelijk voor mensen met een beperking; hoewel één van beide QUAYs dat wel is!

De boomstructuur ziet er als volgt uit:



STOPPLACE

#	Item	Waarde
AS1	ID beheerder STOPPLACE	CBSGM0001
AS2	Publieke naam STOPPLACE	Kalfjeslaan
AS3	Beheerders naam STOPPLACE	Kalfjeslaan
AS4	Gemeente waar STOPPLACE ligt	CBSGM0001
AS5	Naam plaats waar STOPPLACE ligt	Amsterdam
AS6	Naam straat waar STOPPLACE ligt	Amstelveenseweg
AS7	Status STOPPLACE	In Gebruik
AS8	Type STOPPLACE	Straathalte
AS9	Aantal QUAYS binnen STOPPLACE	2
AS10	Datum laatste mutatie	2 november 2011 23:53
TS1	Toegankelijk voor mensen met visuele beperking?	Nee
TS2	Conform welke wet- of regelgeving?	CROW 233 Addendum
TS3	Toegankelijk voor mensen met motorische beperking?	Nee
TS4	Conform welke wet- of regelgeving?	CROW 233 Addendum
TS5	Is er een toegankelijke toeleidende route vanuit omliggend gebied?	Nee
TS6	Aansluiting geleidelijnen op geleiding in omliggend gebied?	Ja

QUAY 1

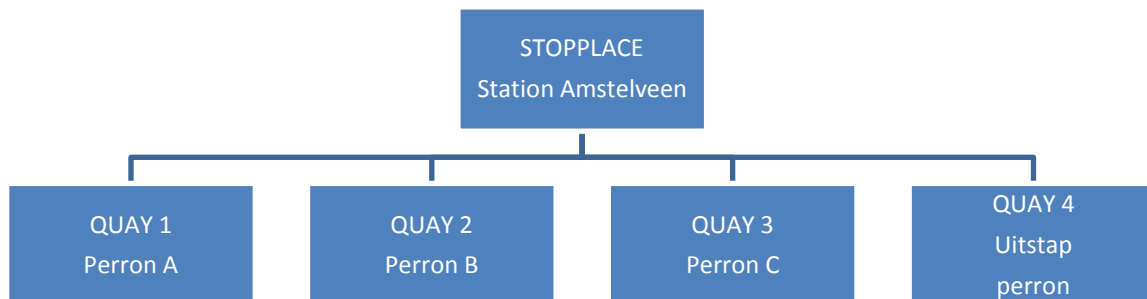
#	Item	Waarde
AQ1	Landelijk uniek QUAY nummer	CBSGM0001-00283
AQ2	Geografische hoogtegraad haltepaal	52.3224906
AQ3	Geografische breedtegraad haltepaal	4.85747
AQ5	Nauwkeurigheid inmeting positie	5,0
AQ6	Naam QUAY voor publiek	-
AQ7	Naam QUAY voor beheerder	Oostrichting
AQ8	Modaliteit(en) die hier halteren	Bus
AQ9	Status QUAY	In gebruik
AQ10	Type QUAY	Regulier
AQ11	Rijrichting	270
AQ12	Datum en tijd laatste mutatie	2 november 2011 23:53
TQ1	Toegankelijk voor mensen met visuele beperking?	Nee

TQ2	Conform welke wet- of regelgeving?	CROW 233 Addendum
TQ3	Toegankelijk voor mensen met motorische beperking?	Nee
TQ4	Conform welke wet- of regelgeving?	CROW 233 Addendum
TQ5	Is er een toegankelijke toeleidende route aanwezig vanuit de STOPPLACE?	Nee
TQ6	Aansluiting geleidelijnen op geleiding in STOPPLACE?	Nee
TQ12	Breedte van de QUAY	2,00
TQ13	Hoogte van de QUAY	0,10
TQ14	Geleidelijn aanwezig?	Nee
FQ1	Haltebord aanwezig?	Ja
FQ2	Indien ja, type haltebord?	L03
FQ3	Abri aanwezig?	Ja

QUAY 2

#	Item	Waarde
AQ1	Landelijk uniek QUAY nummer	CBSGM0001-00284
AQ2	Geografische hoogtegraad haltepaal	52.3224104
AQ3	Geografische breedtegraad haltepaal	4.85850
AQ5	Nauwkeurigheid inmeting positie	6,0
AQ6	Naam QUAY voor publiek	-
AQ7	Naam QUAY voor beheerder	Westrichting
AQ8	Modaliteit(en) die hier halteren	Bus
AQ9	Status QUAY	In gebruik
AQ10	Type QUAY	Regulier
AQ11	Rijrichting	90
AQ12	Datum en tijd laatste mutatie	21 oktober 2011
TQ1	Toegankelijk voor mensen met visuele beperking?	Ja
TQ2	Conform welke wet- of regelgeving?	CROW 233 Addendum
TQ3	Toegankelijk voor mensen met motorische beperking?	Ja
TQ4	Conform welke wet- of regelgeving?	CROW 233 Addendum
TQ5	Is er een toegankelijke toeleidende route aanwezig vanuit de STOPPLACE?	Ja
TQ6	Aansluiting geleidelijnen op geleiding in STOPPLACE?	Ja
TQ12	Breedte van de QUAY	2,00
TQ13	Hoogte van de QUAY	0,18
TQ14	Geleidelijn aanwezig?	Ja
FQ1	Haltebord aanwezig?	Ja
FQ2	Indien ja, type haltebord?	L03
FQ3	Abri aanwezig?	Ja

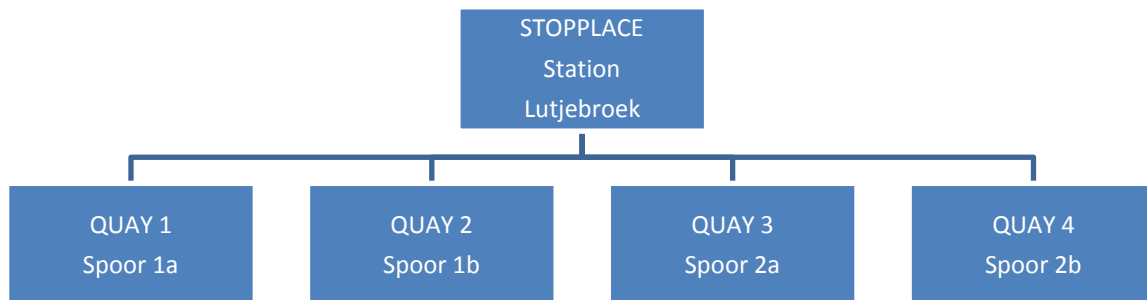
10.3 Busstation Amstelveen



Uitwerking conform eerdere voorbeelden.

10.4 Treinstation

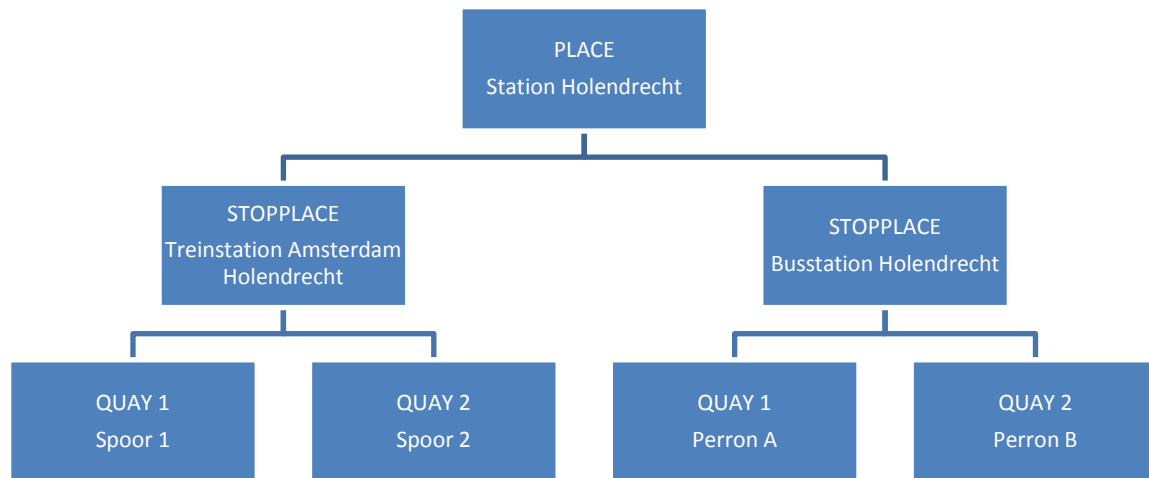
Een voorbeeld van een treinstation met 2 lange perrons, beide onderverdeeld in fasen A en B. Die worden weergegeven als 4 losse QUAYs onder één STOPPLACE.



Uitwerking conform eerdere voorbeelden.

10.5 Samengesteld station (bus en trein)

Voor dit voorbeeld gebruiken we een beeld van station Amsterdam Holendrecht. Dit betreft een eenvoudig treinstation en een eenvoudig busstation, naast elkaar gelegen en verbonden via een directe looproute. Bij het publiek is het geheel bekend als 'Station Holendrecht', maar in wezen bestaat dit ene station uit twee stations: een treinstation 'Amsterdam Holendrecht', en een busstation 'Station Holendrecht'. Zowel het trein- als het busstation beschikken iedere over twee eenvoudige QUAYs.



Gedeeltelijke uitwerking:

PLACE Station Holendrecht

#	Item	Waarde
AP1	Publieke naam PLACE	Station Holendrecht
AP2	Beschrijving	Gecombineerd trein- en busstation aan de Holendrechtseweg
AP3	Datum laatste mutatie	24 november 2011 23:53

STOPPLACE Treinstation Holendrecht

#	Item	Waarde
AS1	ID beheerder STOPPLACE	PRORAIL
AS2	Publieke naam STOPPLACE	Station Holendrecht
AS3	Beheerders naam STOPPLACE	Station Holendrecht
AS4	Gemeente waar STOPPLACE ligt	CBSGM0001
AS5	Naam plaats waar STOPPLACE ligt	Amsterdam
AS6	Naam straat waar STOPPLACE ligt	Holendrechtseweg
AS7	Status STOPPLACE	In Gebruik
AS8	Type STOPPLACE	Station
AS9	Aantal QUAYS binnen STOPPLACE	4
AS10	Datum laatste mutatie	24 november 2011 23:53
TS1	Toegankelijk voor mensen met visuele beperking?	Ja
TS2	Conform welke wet- of regelgeving?	CROW 233 Addendum
TS3	Toegankelijk voor mensen met motorische beperking?	Ja
TS4	Conform welke wet- of regelgeving?	CROW 233 Addendum
TS5	Is er een toegankelijke toeleidende route vanuit omliggend gebied?	Ja
TS6	Aansluiting geleidelijnen op geleiding in omliggend gebied?	Ja

STOPPLACE Busstation Holendrecht

#	Item	Waarde
AS1	ID beheerder STOPPLACE	CBSGM0001
AS2	Publieke naam STOPPLACE	Station Holendrecht
AS3	Beheerders naam STOPPLACE	Busstation Holendrecht/AMC
AS4	Gemeente waar STOPPLACE ligt	CBSGM0001
AS5	Naam plaats waar STOPPLACE ligt	Amsterdam
AS6	Naam straat waar STOPPLACE ligt	Holendrechtseweg
AS7	Status STOPPLACE	In Gebruik
AS8	Type STOPPLACE	Station
AS9	Aantal QUAYS binnen STOPPLACE	5
AS10	Datum laatste mutatie	24 november 2011 23:53
TS1	Toegankelijk voor mensen met visuele beperking?	Ja
TS2	Conform welke wet- of regelgeving?	CROW 233 Addendum
TS3	Toegankelijk voor mensen met motorische beperking?	Ja
TS4	Conform welke wet- of regelgeving?	CROW 233 Addendum
TS5	Is er een toegankelijke toeleidende route vanuit omliggend gebied?	Ja
TS6	Aansluiting geleidelijnen op geleiding in omliggend gebied?	Ja

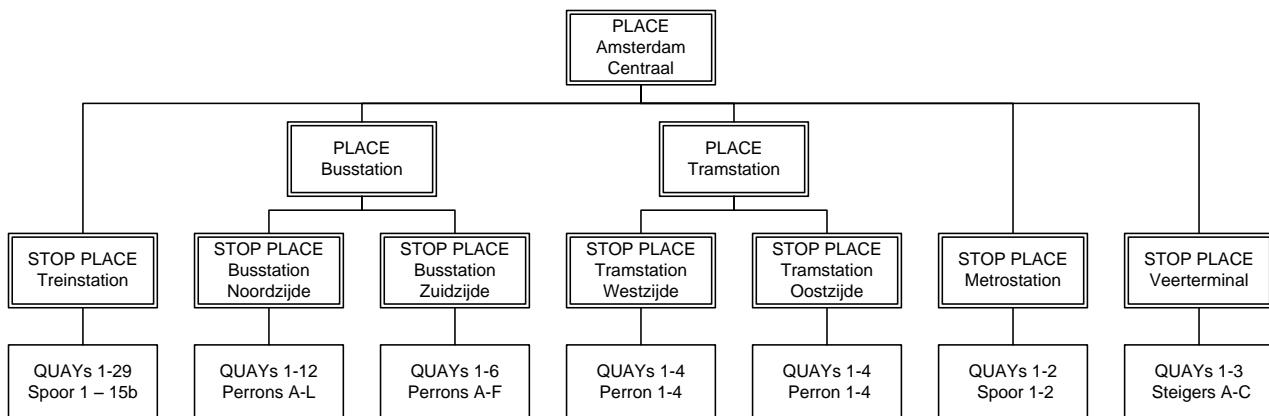
Invulling QUAYs wordt hier gelaten als oefening voor de lezer.

10.6 Lastiger wordt het niet: station Amsterdam Centraal

Hoewel dit voorbeeld niet inhoudelijk wordt uitgewerkt, is onderstaande schets een goede illustratie van de maximale complexiteit die een PLACE/STOPPLACE beschrijving in deze standaard kan aannemen.

Op het hoogste niveau bestaat een PLACE met de naam zoals reizigers die kennen: Amsterdam Centraal. Dat station bestaat echter uit stations voor alle 5 modaliteiten trein, bus, tram, metro en veerboten. De bus en tram hebben ieder zelfs twee stations. Dat vertaalt zich voor deze twee modaliteiten in sub-PLACEs; voor de andere drie modaliteiten in STOPPLACEs onder de hoofdPLACE Amsterdam Centraal. Bus en tram hebben ieder twee STOPPLACEs onder hun eigen respectievelijke PLACE. PLACEs kunnen niet dieper genest worden dan deze twee niveaus.

Iedere STOPPLACE heeft vervolgens een aantal QUAYs waaraan voertuigen halteren. Zo zijn er bijvoorbeeld 29 QUAYs in de Treinstation STOPPLACE (spoor 1, spoor 2a, 2b, 3a, ... 15b). In dit voorbeeld zijn er in totaal 60 QUAYs: die zouden allemaal een beschrijving krijgen, zoals in eerdere voorbeelden uitgewerkt.



10.7 Voorbeelden gebruikssituaties

Deze paragraaf wil een aantal voorbeelden beschrijven waarin er informatie over haltes gecommuniceerd dient te worden.

1. Een nieuwe halte wordt gepland. Er wordt over deze halte gecommuniceerd zodra (1) de plannen voor de bouw definitief zijn, (2) het ontwerp definitief is en (3) als de halte opgeleverd wordt.
2. Er wordt onderhoud gepleegd aan een halte gedurende 4 dagen. Dit wordt gecommuniceerd zodra het onderhoud is ingepland, zodat partijen verderop in de informatieketen hierop tijdig kunnen acteren. Zodra de tijdelijke beperkingen zijn opgeheven, wordt dit onmiddellijk gecommuniceerd.
3. Door een overstroming is een halte niet langer toegankelijk voor rolstoelen. Dit wordt onmiddellijk bij constatering gecommuniceerd; zodra de beperking is opgeheven wordt dit ook onmiddellijk gecommuniceerd.

11 Bijlage A. Codes voor halte beheerders

Ten behoeve van de identificatie van haltebeheerders heeft BISON besloten om gebruik te maken van de CBS codering voor bestuurlijke organisaties. Het CBS maakt in de codering onderscheid naar de overheidslaag en de overheidsinstelling. Tabel 1 noemt de relevante codering voor de overheidslagen, tabel 2 toont een aantal voorbeelden van de overheidslagen Provincies, Waterschappen en Gemeenten. Voor een overzicht van alle waterschappen en gemeenten wordt verwezen naar de CBS website³. Tabel 3 noemt de Stadsregio's (in de zin van kaderwetgebieden, dus inclusief stadsgewesten, et cetera). Deze laatste zullen doorgaans niet (veel) gebruikt worden, omdat Stadsregio's zelf geen behorende instanties zijn.

Overheidslaag (XX)	Omschrijving
PV	Provincie
GM	Gemeente
WS	Waterschap
SR	Stadsregio

Tabel 1 CBS codering voor de overheidslaag

Provincie code	Naam	Waterschaps code ⁴	Naam	Gemeente code ⁵	Naam
0020	Provincie Groningen	0151	Waterschap Groot Salland	0003	Appingedam
0021	Provincie Friesland	0152	Waterschap Rijn En IJssel	0005	Bedum
0022	Provincie Drenthe	0153	Waterschap Veluwe	0007	Bellingwedde
0023	Provincie Overijssel	0154	Waterschap Vallei En Eem	0009	Ten Boer
0025	Provincie Gelderland	0155	Hoogheemraadschap Amstel Gooi En Vecht	0010	Delfzijl
0026	Provincie Utrecht	0201	Waterschap Regge En Dinkel	0014	Groningen
0027	Provincie Noord-Holland	0372	Hoogheemraadschap Van Delfland	0015	Groetegast
0028	Provincie Zuid-Holland	0539	Waterschap De Dommel	0017	Haren
0029	Provincie Zeeland	0585	Waterschap Roer En Overmaas	0018	Hoogezand-Sappemeer
0030	Provincie Noord-Brabant	0661	Waterschap Scheldestromen	0022	Leek
0031	Provincie Limburg			0024	Loppersum
0024	Provincie Flevoland				

Tabel 2 Voorbeelden van CBS coderingen

Stadsregio code ⁶	Naam	Stadsregio code	Naam	Stadsregio code	Naam
0001	Stadsregio Amsterdam	0002	Stadsregio Rotterdam	0003	Stadsgewest Haaglanden
0004	Bestuur Regio Utrecht	0005	Samenwerkingsverband Regio Eindhoven	0006	Stadsregio Arnhem Nijmegen
0007	Regio Twente	0008	Parkstad Limburg		

Tabel 3 codering stadsregio's

³ Met name [http://statline.cbs.nl/StatWeb/selection/default.aspx?VW=T&DM=SLNL&PA=03759NED&D1=15-20&D2=129-132&D3=0-4&D4=\(1-1\)-1&HDR=T&STB=G2%2cG1%2cG3](http://statline.cbs.nl/StatWeb/selection/default.aspx?VW=T&DM=SLNL&PA=03759NED&D1=15-20&D2=129-132&D3=0-4&D4=(1-1)-1&HDR=T&STB=G2%2cG1%2cG3)

⁴ Zie: <http://www.cbs.nl/NR/rdonlyres/CF1EF65D-97F5-4922-964A-C8598CFC0A82/0/waterschapscodes.pdf>

⁵ Zie: <http://www.cbs.nl/nl-NL/menu/methoden/classificaties/overzicht/gemeentelijke-indeling>

⁶ Zie <http://stadsregios.nl>

Ten behoeve van de identificatie van de landelijke beheerders wordt gebruik gemaakt van de in de RWS organisatie aanwezige onderverdeling naar diensten. Er is in de codering geen groepering. Tabel 4 toont de op dit moment bekende diensten binnen RWS organisatie⁷.

Code	RWS dienst
BD	Landelijke Bouw Dienst
DVS	Landelijk Dienst Verkeer en Scheepvaart
DID	Landelijke Data en Informatie Dienst
WD	Landelijke Water Dienst
DNH	Regionale Dienst Noord-Holland
DZH	Regionale Dienst Zuid-Holland
DUT	Regionale Dienst Utrecht
DIJG	Regionale Dienst IJsselmeer Gebied
DNN	Regionale Dienst Noord-Nederland
DON	Regionale Dienst Oost-Nederland
DZL	Regionale Dienst Zeeland
DNB	Regionale Dienst Noord-Brabant
DLB	Regionale Dienst Limburg
DNZ	Regionale Dienst Noordzee

Tabel 4 RWS codering voor de diensten

Ten behoeve van de identificatie van de publiek-private beheerders wordt gebruik gemaakt van een eigen codering op basis naamgeving van de betreffende organisatie. Er is in de codering geen groepering. Tabel 5 toont de op dit moment bekende publiek-private beheerders en hun codering.

Code	Organisatie
AAS	Amsterdam Airport Schiphol
HBR	Havenbedrijf Rotterdam
HBA	Havenbedrijf Amsterdam
PRORAIL	ProRail

Tabel 5 Codering voor publiek-private beheerders

Nota bene: ten aanzien van de codering wordt opgemerkt dat de voorloop nullen niet weggelaten mogen worden.

Enkele voorbeelden aldus:

Halte beheerder	Te gebruiken code
Gemeente Bedum	CBSGM0005
Waterschap De Dommel	CBSWS0539
Provincie Zeeland	CBSPV0009
Stadsregio Arnhem-Nijmegen	CPSSR0006
RWS Regionale Dienst Limburg	RWSDLB
Havenbedrijf Rotterdam	HBR

⁷ Zie website RWS, sectie adressen en diensten: http://www.rws.nl/over_ons/adressen_en_diensten

12 Bijlage B. Creative Commons BY-ND 3.0 licentie

Zoals te vinden op <http://creativecommons.org/licenses/by-nd/3.0/nl/legalcode>:

LICENTIE

HET WERK (ALS HIERONDER OMSCHREVEN) WORDT TER BESCHIKKING GESTELD OVEREENKOMSTIG DE VOORWAARDEN VAN DEZE CREATIVE COMMONS PUBLIEKE LICENTIE ('CCPL' OF 'LICENTIE'). HET WERK WORDT BESCHERMD OP GROND VAN HET AUTEURSRECHT, NABURIGE RECHTEN, HET DATABANKENRECHT EN/OF ENIGE ANDERE TOEPASSELIJKE RECHTEN. MET UITZONDERING VAN HET IN DEZE LICENTIE OMSCHREVEN TOEGESTANE GEBRUIK VAN HET WERK IS ENIG ANDER GEBRUIK VAN HET WERK NIET TOEGESTAAN.

DOOR HET UITOEFENEN VAN DE IN DEZE LICENTIE VERLEENDE RECHTEN MET BETREKKING TOT HET WERK AANVAARDT EN GAAT DE GEBRUIKER AKKOORD MET DE VOORWAARDEN VAN DEZE LICENTIE, MET DIEN VERSTANDE DAT (DE INHOUD VAN) DEZE LICENTIE OP VOORHAND VOLDOENDE DUIDELIJK KENBAAR DIENST TE ZIJN VOOR DE ONTVANGER VAN HET WERK.

DE LICENTIEGEEVER VERLEENT DE GEBRUIKER DE IN DEZE LICENTIE OMSCHREVEN RECHTEN MET INACHTNEMING VAN DE DESBETREFFENDE VOORWAARDEN.

1. Definities

- a. **'Verzamelwerk'** een werk waarin het Werk, in zijn geheel en in ongewijzigde vorm, samen met een of meer andere werken, die elk een afzonderlijk en zelfstandig werk vormen, tot een geheel is samengevoegd. Voorbeelden van een verzamelwerk zijn een tijdschrift, een bloemlezing of een encyclopedie. Een Verzamelwerk zal voor de toepassing van deze Licentie niet als een Afgeleid werk (als hieronder omschreven) worden beschouwd.
- b. **'Afgeleid werk'** een werk dat is gebaseerd op het Werk of op het Werk en andere reeds bestaande werken. Voorbeelden van een Afgeleid werk zijn een vertaling, een muziekschikking (arrangement), een toneelbewerking, een literaire bewerking, een verfilming, een geluidsopname, een kunstreproductie, een verkorte versie, een samenvatting of enig andere bewerking van het Werk, met dien verstande dat een Verzamelwerk voor de toepassing van deze Licentie niet als een Afgeleid werk zal worden beschouwd.
Indien het Werk een muziekwerk betreft, zal de synchronisatie van de tijdslijnen van het Werk en een bewegend beeld ('synching') voor de toepassing van deze Licentie als een Afgeleid Werk worden beschouwd.
- c. **'Licentiegever'** de natuurlijke persoon/personen of rechtspersoon/rechtspersonen die het Werk volgens de voorwaarden van deze Licentie aanbiedt/aanbieden.
- d. **'Maker'** de natuurlijke persoon/personen of rechtspersoon/personen die het oorspronkelijke werk gemaakt heeft/hebben. Voor de toepassing van deze Licentie

wordt onder de Maker mede verstaan de uitvoerende kunstenaar, film- en fonogramproducent en omroeporganisaties in de zin van de Wet op de naburige rechten en de producent van een databank in de zin van de Databankenwet.

- e. **'Werk'** het auteursrechtelijk beschermde werk dat volgens de voorwaarden van deze Licentie wordt aangeboden. Voor de toepassing van deze Licentie wordt onder het Werk mede verstaan het fonogram, de eerste vastlegging van een film en het (omroep)programma in de zin van de Wet op de naburige rechten en de databank in de zin van de Databankenwet, voor zover dit fonogram, deze eerste vastlegging van een film, dit (omroep)programma en deze databank beschermd wordt krachtens de toepasselijke wet in de jurisdictie van de Gebruiker.
- f. **'Gebruiker'** de natuurlijke persoon of rechtspersoon die rechten ingevolge deze Licentie uitoefent en die de voorwaarden van deze Licentie met betrekking tot het Werk niet eerder geschonden heeft, of die van de Licentiegever uitdrukkelijke toestemming gekregen heeft om rechten ingevolge deze Licentie uit te oefenen ondanks een eerdere schending.

2. Beperkingen van de uitsluitende rechten. Niets in deze Licentie strekt ertoe om de rechten te beperken die voortvloeien uit de beperkingen en uitputting van de uitsluitende rechten van de rechthebbende krachtens het auteursrecht, de naburige rechten, het databankenrecht of enige andere toepasselijke rechten.

3. Licentieverlening. Met inachtneming van de voorwaarden van deze Licentie verleent de Licentiegever hierbij aan de Gebruiker een wereldwijde, niet-exclusieve licentie om de navolgende rechten met betrekking tot het Werk vrij van royalty's uit te oefenen voor de duur van de toepasselijke intellectuele eigendomsrechten:

- a. het reproduceren van het Werk, het opnemen van het Werk in een of meerdere Verzamelwerken, en het reproduceren van het in de Verzamelwerken opgenomen Werk;
- b. het verspreiden van exemplaren van het Werk, het in het openbaar tonen, op- en uitvoeren en het on-line beschikbaar stellen van het Werk, afzonderlijk en als deel van een Verzamelwerk;
- c. het opvragen en hergebruiken van het Werk;
- d. Volledigheidshalve dient te worden vermeld dat:
 - i. **Niet voor afstand vatbare heffingsregelingen.** in het geval van niet voor afstand vatbare heffingsregelingen (bijvoorbeeld met betrekking tot thuishandelingen) de Licentiegever zich het recht voorbehoudt om dergelijke heffingen te innen (al dan niet door middel van een auteursrechtenorganisatie) bij zowel commercieel als niet-commercieel gebruik van het Werk;
 - ii. **Voor afstand vatbare heffingsregeling.** in het geval van voor afstand vatbare heffingsregelingen (bijvoorbeeld met betrekking tot leenrechten) de Licentiegever afstand doet van het recht om dergelijke heffingen te innen bij zowel commercieel als niet-commercieel gebruik van het Werk;
 - iii. **Collectief rechtenbeheer.** de Licentiegever afstand doet van het recht om vergoedingen te innen (zelfstandig of, indien de Licentiegever lid is van een auteursrechtenorganisatie, door middel van die organisatie) bij zowel commercieel als niet-commercieel gebruik van het Werk.

De Gebruiker mag deze rechten uitoefenen met behulp van alle thans bekende media, dragers en formats. De Gebruiker is tevens gerechtigd om technische wijzigingen aan te brengen die noodzakelijk zijn om de rechten met behulp van andere media, dragers en formats uit te oefenen, maar is verder niet gerechtigd om Afgeleide Werken te maken. Alle niet uitdrukkelijk verleende rechten zijn hierbij voorbehouden aan de Licentiegever, met inbegrip van maar niet beperkt tot de rechten die in artikel 4(d) worden genoemd. Voor zover de Licentiegever op basis van het nationale recht ter implementatie van de Europese Databankenrichtlijn over uitsluitende rechten beschickt doet de Licentiegever afstand van deze rechten.

4. Beperkingen. De in artikel 3 verleende Licentie is uitdrukkelijk gebonden aan de volgende beperkingen:

- a. De Gebruiker mag het Werk uitsluitend verspreiden, in het openbaar tonen, op- of on-line beschikbaar stellen met inachtneming van de voorwaarden van deze Licentie, en de Gebruiker dient een exemplaar van, of de Uniform Resource Identifier voor, deze Licentie toe te voegen aan elk exemplaar van het Werk dat de Gebruiker verspreidt, in het openbaar toont, op- of uitvoert, of on-line beschikbaar stelt. Het is de Gebruiker niet toegestaan om het Werk onder enige afwijkende voorwaarden aan te bieden waardoor de voorwaarden van deze Licentie dan wel de mogelijkheid van de ontvangers van het Werk om de rechten krachtens deze Licentie uit te oefenen worden beperkt. Het is de Gebruiker niet toegestaan om het Werk in sublicentie te geven. De Gebruiker dient alle vermeldingen die verwijzen naar deze Licentie dan wel naar de uitsluiting van garantie te laten staan. Het is de Gebruiker niet toegestaan om het Werk te verspreiden, in het openbaar te tonen, op- of uit te voeren of on-line beschikbaar te stellen met toepassing van technologische voorzieningen waardoor de voorwaarden van deze Licentie dan wel de mogelijkheid van de ontvangers van het Werk om de rechten krachtens deze Licentie uit te oefenen worden beperkt. Het voorgaande is tevens van toepassing op het Werk dat deel uitmaakt van een Verzamelwerk, maar dat houdt niet in dat het Verzamelwerk, afgezien van het Werk zelf, gebonden is aan de voorwaarden van deze Licentie. Indien de Gebruiker een Verzamelwerk maakt, dient deze, op verzoek van welke Licentiegever ook, de op grond van artikel 4(b) vereiste naamsvermelding uit het Verzamelwerk te verwijderen, voor zover praktisch mogelijk, conform het verzoek.
- b. Indien de Gebruiker het Werk of Verzamelwerken verspreidt, in het openbaar toont, op- of uitvoert of on-line beschikbaar stelt, dient de Gebruiker, tenzij er sprake is van een verzoek als vermeld in lid 4(a), alle auteursrechtvermeldingen met betrekking tot het Werk te laten staan. Tevens dient de Gebruiker, op een wijze die redelijk is in verhouding tot het gebruikte medium, de naam te vermelden van (i) de Maker(of zijn/haar pseudoniem indien van toepassing) indien deze wordt vermeld; en/of (ii) van (een) andere partij(en) (b.v. sponsor, uitgeverij, tijdschrift) indien de naamsvermelding van deze partij(en) ("Naamsvermeldingsgerechtigden") in de auteursrechtvermelding of algemene voorwaarden van de Licentiegever of op een andere redelijke wijze verplicht is gesteld door de Maker en/of de Licentiegever; de titel van het Werk indien deze wordt vermeld; voorzover redelijkerwijs toepasbaar de Uniform Resource Identifier, indien aanwezig, waarvan de Licentiegever heeft aangegeven dat deze bij het Werk hoort, tenzij de URI niet verwijst naar de auteursrechtvermeldingen of de licentie-informatie betreffende het Werk. De Gebruiker dient op redelijke wijze aan de in dit artikel genoemde vereisten te

voldoen; echter, met dien verstande dat, in geval van een Verzamelwerk, de naamsvermeldingen in ieder geval geplaatst dienen te worden, indien er een naamsvermelding van alle makers van het Verzamelwerk geplaatst wordt dan als deel van die naamsvermeldingen, en op een wijze die in ieder geval even duidelijk is als de naamsvermeldingen van de overige makers.

Volledigheidshalve dient te worden vermeld dat de Gebruiker uitsluitend gebruik mag maken van de naamsvermelding op de in dit artikel omschreven wijze teneinde te voldoen aan de naamsvermeldingsverplichting en, door gebruikmaking van zijn rechten krachtens deze Licentie, is het de Gebruiker niet toegestaan om op enigerlei wijze de indruk te wekken dat er sprake is van enig verband met, sponsorschap van of goedkeuring van de (toepasselijke) Maker, Licentiegever c.q.

Naamsvermeldingsgerechtigden van de Gebruiker of diens gebruik van het Werk, zonder de afzonderlijke, uitdrukkelijke, voorafgaande, schriftelijke toestemming van de Maker, Licentiegever c.q. Naamsvermeldingsgerechtigden.

- c. Volledigheidshalve dient te worden vermeld, dat de hierboven vermelde beperkingen (lid 4(a) en lid 4(b)) niet van toepassing zijn op die onderdelen van het Werk die geacht worden te vallen onder de definitie van het 'Werk' zoals vermeld in deze Licentie uitsluitend omdat zij voldoen aan de criteria van het sui generis databankenrecht krachtens het nationale recht ter implementatie van de Europese Databankenrichtlijn.
- d. De in artikel 3 verleende rechten moeten worden uitgeoefend met inachtneming van het morele recht van de Maker (en/of de uitvoerende kunstenaar) om zich te verzetten tegen elke misvorming, verminking of andere aantasting van het werk, welke nadeel zou kunnen toebrengen aan de eer of de naam van de Maker (en/of de uitvoerende kunstenaar) of aan zijn waarde in deze hoedanigheid, indien en voor zover de Maker (en/of de uitvoerende kunstenaar) op grond van een op hem van toepassing zijnde wettelijke bepaling geen afstand kan doen van dat morele recht.

5. Garantie en vrijwaring.

TENZIJ ANDERS SCHRIFTELIJK IS OVEREENGEKOMEN DOOR DE PARTIJEN, STELT DE LICENTIEGEVER HET WERK BESCHIKBAAR OP 'AS-IS' BASIS, ZONDER ENIGE GARANTIE, HETZIJ DIRECT, INDIRECT OF ANDERSZINS, MET BETREKKING TOT HET WERK, MET INBEGRIIP VAN, MAAR NIET BEPERKT TOT GARANTIES MET BETREKKING TOT DE EIGENDOMSTITEL, DE VERKOOPBAARHEID, DE GESCHIKTHEID VOOR BEPAALDE DOELEINDEN, MOGELIJKE INBREUK, DE AFWEZIGHEID VAN LATENTE OF ANDERE TEKORTKOMINGEN, DE JUISTHEID OF DE AAN- OF AFWEZIGHEID VAN FOUTEN, ONGEACHT DE OPSPOORBAARHEID DAARVAN, INDIEN EN VOORZOVER DE WET NIET ANDERS BEPAALT.

6. Beperking van de aansprakelijkheid.

DE LICENTIEGEVER AANVAARDT GEEN ENKELE AANSPRAKELIJKHEID JEGENS DE GEBRUIKER VOOR ENIGE BIJZONDERE OF INCIDENTELE SCHADE OF GEVOLGSCHADE VOORTVLOEIEND UIT DEZE LICENTIE OF HET GEBRUIK VAN HET WERK, ZELFS NIET INDIEN DE LICENTIEGEVER OP DE HOOGTE IS GESTELD VAN HET RISICO VAN DERGELIJKE SCHADE, INDIEN EN VOORZOVER DE WET NIET ANDERS BEPAALT.

7. Beëindiging

- a. Deze Licentie en de daarin verleende rechten vervallen automatisch op het moment dat de Gebruiker in strijd handelt met de voorwaarden van deze Licentie. De licenties van natuurlijke personen of rechtspersonen die Verzamelwerken hebben ontvangen van de Gebruiker krachtens deze Licentie blijven echter in stand zolang dergelijke natuurlijke personen of rechtspersonen zich houden aan de voorwaarden van die licenties. Na de beëindiging van deze Licentie blijven artikelen 1, 2, 5, 6, 7 en 8 onverminderd van kracht.
- b. Met inachtneming van de hierboven vermelde voorwaarden wordt de Licentie verleend voor de duur van de toepasselijke intellectuele eigendomsrechten op het Werk. De Licentiegever behoudt zich desalniettemin te allen tijde het recht voor om het Werk volgens gewijzigde licentievoorwaarden te verspreiden of om het Werk niet langer te verspreiden; met dien verstande dat een dergelijk besluit niet de intrekking van deze Licentie (of enig andere licentie die volgens de voorwaarden van deze Licentie (verplicht) is verleend) tot gevolg heeft, en deze Licentie onverminderd van kracht blijft tenzij zij op de in lid a omschreven wijze wordt beëindigd.

8. Diversen

- a. Elke keer dat de Gebruiker het Werk of een Verzamelwerk verspreidt of on-line beschikbaar stelt, biedt de Licentiegever de ontvanger een licentie op het Werk aan volgens de algemene voorwaarden van deze Licentie.
- b. Indien enige bepaling van deze Licentie nietig of niet rechtens afdwingbaar is, zullen de overige voorwaarden van deze Licentie volledig van kracht blijven. De nietige of niet-afdwingbare bepaling zal, zonder tussenkomst van de partijen, worden vervangen door een geldige en afdwingbare bepaling waarbij het doel en de strekking van de oorspronkelijke bepaling zoveel mogelijk in acht worden genomen.
- c. Een verklaring van afstand van in deze Licentie verleende rechten of een wijziging van de voorwaarden van deze Licentie dient schriftelijk te geschieden en getekend te zijn door de partij die verantwoordelijk is voor de verklaring van afstand respectievelijk de partij wiens toestemming voor de wijziging is vereist.
- d. Deze Licentie bevat de volledige overeenkomst tussen de partijen met betrekking tot het in licentie gegeven Werk. Er zijn geen andere afspraken gemaakt met betrekking tot het Werk. De Licentiegever is niet gebonden aan enige aanvullende bepalingen die worden vermeld in mededelingen van de Gebruiker. Deze licentie kan uitsluitend worden gewijzigd met de wederzijdse, schriftelijke instemming van de Licentiegever en de Gebruiker.