Inhoud

[Inleiding 4](#_Toc171083981)

[1. Rijbaan (baansoort) 5](#_Toc171083982)

[1.1 Hoofdrijbaan (baansubsoort HR) 5](#_Toc171083983)

[1.2 Rijbaan (baansubsoort RB) 5](#_Toc171083984)

[1.3 Parallelweg (baansubsoort PAR) 7](#_Toc171083985)

[1.4 Woonerf 8](#_Toc171083986)

[2. Verbindingsweg (baansoort) 9](#_Toc171083987)

[2.1 Toerit (baansubsoort OPR) 10](#_Toc171083988)

[2.2 Afrit (baansubsoort OPR) 10](#_Toc171083989)

[2.3 Verbindingsweg direct (baansubsoort VBD) 10](#_Toc171083990)

[2.4 Verbindingsweg indirect (baansubsoort VBI) 11](#_Toc171083991)

[2.5 Verbindingsweg semi-direct (baansubsoort VBS) 11](#_Toc171083992)

[2.6 Verbindingsweg rangeerbaan (baansubsoort VBR) 11](#_Toc171083993)

[2.7 Verbindingsweg kortsluitend (baansubsoort VBK) 12](#_Toc171083994)

[2.8 Verbindingsweg overig (baansubsoort VBW) 12](#_Toc171083995)

[2.9 Wisselbaan (baansubsoort WIS) 12](#_Toc171083996)

[3. Verzorgingsbaan (baansoort) 12](#_Toc171083997)

[3.1 Verzorgingsbaan van/naar parkeerplaats (baansubsoort PKP) 13](#_Toc171083998)

[3.2 Verzorgingsbaan van/naar brandstofverkooppunt (baansubsoort BVP) 13](#_Toc171083999)

[3.3 Verzorgingsbaan van/naar parkeerplaats met brandstofverkooppunt (baansubsoort PKB) 14](#_Toc171084000)

[3.4 Tussenbaan (baansubsoort TN) 14](#_Toc171084001)

[3.5 Parkeerplaats lokaal (baansubsoort PP) 14](#_Toc171084002)

[3.5 Parkeerplaats tbv carpool (baansubsoort PC) 15](#_Toc171084003)

[3.5 Parkeerplaats P+R (baansubsoort PR) 15](#_Toc171084004)

[3.6 Eisen registratie verzorgingsbaan 15](#_Toc171084005)

[4 OV-baan (baansoort) 16](#_Toc171084006)

[Busbaan (baansubsoort BUS) 16](#_Toc171084007)

[OV-baan (baansubsoort OVB) 16](#_Toc171084008)

[5 Rotonde (Baansoort) 17](#_Toc171084009)

[2.1 Normale rotondebaan (baansubsoort NRB) 17](#_Toc171084010)

[2.2 Grote rotondebaan (baansubsoort GRB) 17](#_Toc171084011)

[2.3 Turborotondebaan (baansubsoort TRB) 18](#_Toc171084012)

[2.4 Overige opmerking m.b.t. rotondes 18](#_Toc171084013)

[6 Overig (Baansoort) 19](#_Toc171084014)

[Doorsteek (baansubsoort DST) 19](#_Toc171084015)

[CADO (baansubsoort CADO) 20](#_Toc171084016)

[Puntstuk (baansubsoort PST) 21](#_Toc171084017)

[Eisen registratie puntstuk 21](#_Toc171084018)

[7 Fietspad (Baansubsoort FP) 23](#_Toc171084019)

[8 Voetpad (Baansubsoort VP) 23](#_Toc171084020)

[7.1 Voetpad 23](#_Toc171084021)

[7.2 Voetgangersgebied (Stadscentrum) 23](#_Toc171084022)

[9 Veerdienst (Baansoort) 24](#_Toc171084023)

[Autoveer (baansubsoort VDA) 24](#_Toc171084024)

[Fietsveer (baansubsoort VDF) 25](#_Toc171084025)

[Voetveer (baansubsoort VDV) 25](#_Toc171084026)

[10 Ruiterpad (Baansubsoort RP) 25](#_Toc171084027)

[11 Vliegverkeer (Baansubsoort VV) 25](#_Toc171084028)

# Inleiding

De baansoort en baansubsoort van een wegvak geven een indicatie van de inrichting van een wegvak, onderverdeeld in een aantal categorieën. Een baansoort en subsoort ontstaan op basis van diverse aspecten van het wegvak. Hierdoor is er ook overlap tussen de informatie in de baansubsoort, en gegevens geregistreerd in andere producten zoals de WKD wegbreedtes. De baansoort en subsoort worden alsnog opgenomen in het NWB om gebruikers een eenvoudig middel te geven om een filtering te maken op de soort wegen die voor hun gebruik relevant zijn.

Alleen de baansubsoort wordt door de wegbeheerder of muteerder ingevuld. Op basis daarvan kan bij het genereren van een NWB product de bijbehorende baansoort gekoppeld worden.

In de huidige versie van het NWB wordt alleen de baansubsoort gepubliceerd in het attribuut BST\_CODE, in de nabije toekomst zal de baansoort ook zichtbaar worden.

**Werkwijze bepalen BST codes**

Voor de meeste wegvakken is een eenduidige werkwijze te hanteren om de BST-code te bepalen. Per BST code is een beschrijving gemaakt. Bij sectie “eisen” staat beschreven aan welke eisen een BST code moet voldoen.

In een aantal gevallen is het lastig om te bepalen welke BST code een wegvak moet krijgen. In dat geval kijken we naar de inrichting van de weg.

Om een generieke werkwijze te kunnen hanteren voor het bepalen van de BST codes, en de interpretatie mogelijkheden te minimaliseren hanteren we de werkwijze zoals hieronder beschreven. Hierbij dienen alle 6 stappen altijd meegenomen te worden. Er is geen harde prioriteit waar op basis van maar 1 stap een code bepaald kan worden.

Bij het opstellen van definities voor nieuwe codes dienen deze stappen ook als richtlijn voor de aspecten van een weg die leidend zijn voor het bepalen van een code.

Hierbij wordt in eerste instantie gekeken naar hoe de weg is ingericht, en bij twijfel over de inrichting van de weg is het bord doorslaggevend.

**Stappen voor het bepalen van de BST code**

1. Breedte van de weg

Hoe breed is (de verharding van) het wegvak? Welk verkeer kan hiervan gebruik maken? Hierbij dient ook rekening te worden gehouden met de toegestane rijrichtingen. Een wegvak van 2,6m breed kan genoeg zijn voor eenrichting gemotoriseerd verkeer, maar is erg smal voor twee richtingen.

1. Obstakels in de weg

Zijn er obstakels die voor sommige weggebruikers niet passeerbaar zijn? Denk bijvoorbeeld aan niet uitneembare paaltjes of plantenbakken of bus en landbouwsluizen.

Als een wegvak slechts aan een uiteinde een obstakel bevat kan het (afhankelijk van de verdere inrichting van de weg) voorkomen dat het wegvak wordt gesplitst en alleen dat deel waar de obstakels aanwezig zijn de lagere code krijgt.

1. Vormgeving bestrating

Geeft de vormgeving van de bestrating een indicatie voor welke weggebruikers het wegvak is bedoeld? Dit kan ook zijn in de context zijn van aansluitende wegvakken waar de bestrating doorloopt.

1. Markeringen op de weg

Zijn er verflijnen aangebracht op het wegdek voor scheiding van rijrichtingen of rijstroken? Zijn er overige teksten of symbolen op de weg?

1. Positie in het netwerk

Wat voor wegvakken zijn er om het betreffende wegvak heen? Waar gaat het naartoe? Waar komt het vandaan? Wat is de functie in het verkeersnetwerk?

1. Code-specifieke kenmerken

Zijn er kenmerken aanwezig die specifiek bij een bepaalde BST code horen? Bijvoorbeeld de structuur van een turborotonde, tramrails op een OV-baan etc.

**Bebording**:

Als uit al deze kenmerken eenduidig een BST code is bepaald, wordt er verder niet naar bebording gekeken. Als er nog twijfel bestaat tussen een aantal codes op basis van de inrichting, dan geeft de bebording die door de wegbeheerder is aangebracht de doorslag.

Door het gebruik van deze methode zal de BST code dus niet altijd overeen komen met de wettelijke status van een wegvak. Een wegvak met fietspad-bord is juridisch gezien een fietspad, maar als dit niet is ingericht als een fietspad dan wordt het niet als zodanig geregistreerd. Hierin ligt ook het verschil tussen de BST code van een wegvak, en de verkeerstypen die er zijn toegestaan zoals vastgelegd in WKD.

**Rangorde wegbeheerders:**

Als in dit document wordt gesproken over hogere en lagere wegbeheerders, wordt de volgende hiërarchische volgorde aangehouden:

1. Rijk
2. Provincie
3. Gemeente/waterschap

Overige/private wegbeheerders worden in deze volgorde niet meegenomen gezien de diversiteit van wegen in privaat beheer. Hier moet per situatie subjectief beoordeeld worden waar in de rangorde een wegvak valt op basis van belang in het verkeersnetwerk en de inrichting.

# Rijbaan (baansoort)

Baansoort Rijbaan is onderverdeeld in 4 baansubsoorten:

* Hoofdrijbaan
* Rijbaan
* Parallelweg
* Woonerf

## Hoofdrijbaan (baansubsoort HR)

**Beschrijving**

De hoofdrijbaan is een aaneengesloten deel van de verkeersbaan dat bestemd is voor rijdend verkeer.

**Eisen**

Alleen op wegen die voorzien zijn van hectometerborden met een hectometrering en een hectometreringsletter.

## Rijbaan (baansubsoort RB)

**Beschrijving**

De rijbaan is een aaneengesloten deel van de verkeersbaan dat bestemd is voor rijdend verkeer.

**Eisen**

Deze BST code wordt toegepast als het wegvak niet tot een van de andere categorieën van het doorgaand snelverkeer behoort.

Default waarde voor alle wegvakken die niet onder een andere code vallen.

## 1.3 Parallelweg (baansubsoort PAR)

**Beschrijving**

Een verkeer dragende baan die **naast een doorgaande rijbaan** loopt en het lokale verkeer dat die doorgaande rijbaan mag en wil kruisen, oprijden of verlaten, kan opvangen, verzamelen of verdelen, of alleen voor lokaal verkeer gebruikt kan worden.

De scheiding hoofdweg-parallelwegen zorgt ervoor dat verkeer met een lokale bestemming het doorgaande verkeer niet hindert en draagt bij aan een betere doorstroming en grotere veiligheid.

Een parallelweg kan verschillende uitvoeringen hebben; in de vorm van een erftoegangsweg langs gebiedsontsluitingsweg komen ze het vaakst voor. Vooral fietsers en landbouwvoertuigen maken er dan gebruik van en kunnen zo ongehinderd op de plaats van bestemming komen.

**Eisen**

Bij het herkennen van een parallelweg is uiteraard de positie in het verkeersnetwerk het belangrijkste aspect. Een parallelweg moet altijd naast een grotere weg liggen waaraan de parallelweg ondergeschikt is. De snelste doorgaande route gaat over de doorgaande weg.

Parallelwegen naast gehectometreerde wegen kunnen herkend worden op basis van de afwezigheid van hectometrering. Hierbij dient de hectometrering dezelfde voorschriften te volgen als de rest van het NWB

De volgende aspecten ondersteunen bij het herkennen van een parallelweg op ongehectometreerde wegen:

* Parallel lopende wegen met dezelfde straatnaam en verschillende inrichting, waarbij de doorgaande rijbaan is ingericht voor een hogere snelheid en doorstroom.
* Het grootste deel van de parallelweg volgt hetzelfde tracé als de doorgaande rijbaan. Korte uitbuigingen aan het begin of einde van de parallelweg mogen daarbij buiten beschouwing worden gelaten.
* Lagere toegestane maximum snelheid op de parallelweg vergeleken met de doorgaande rijbaan
* Inrichting om fietsers over de parallelweg te leiden in plaats van de doorgaande rijbaan
* Meer in/uitritten op parallelweg vergeleken met doorgaande rijbaan aan die zijde
* De parallelweg is van dezelfde wegbeheerder als de doorgaande weg, of van een lagere wegbeheerder (bijvoorbeeld een gemeentelijke parallelweg langs een provinciale weg)
  + Bij wegen ingericht als ongelijkvloerse auto(snel)weg moeten parallelwegen wel altijd dezelfde wegbeheerder hebben als de doorgaande rijbaan.
* Doorsteekjes die de aansluiting vormen tussen de parallelweg en de doorgaande rijbaan krijgen de volgende BST codes:
  + Als de doorsteek alleen aansluit op de doorgaande rijbaan en de parallelweg krijgt de doorsteek ook de BST code PAR
  + Als de doorsteek in het verlengde ligt van een ander wegvak krijgt het de BST code van dat wegvak.

Bebording: C05, C08/C09/C14/C15 op doorgaande rijbaan

Er is geen sprake van een parallelweg in situaties waar:

* Er geadresseerde BAG panden liggen tussen de doorgaande rijbaan en de parallelweg, met een BAG gebruiksdoel anders dan overige functie
* De doorgaande weg en parallelweg op verschillende relatieve hoogtes liggen

## 1.4 Woonerf (ERF)

**Beschrijving**

SOR: Wegdeel waar de verblijfsfunctie )lopen, spelen, ontmoeten enzovoorts) prioriteit heeft boven de verkeersfunctie.

**Eisen**

Kenmerken van een woonerf:

* Smalle rijbaan
* Verkeersremmende inrichting
* Geen of zeer lage stoeprand
* Verblijfsfunctie (lopen, spelen, ontmoeten etc.) heeft prioriteit over de verkeersfunctie

Een woonerf wordt ook aangegeven door een bord G06. Dit bord wordt echter ook gebruikt bij sommige voetgangerszones in stadscentra dus betekent **niet** automatisch dat code ERF gebruikt moet worden.

# Verbindingsweg (baansoort)

**Beschrijving**

Een verkeer dragende baan die de verbinding verzorgt tussen ongelijkvloers samenkomende wegen of tussen niet samenkomende wegen, en die voorzien is van hectometerborden met een hectometrering en een hectometreringsletter.

Een verbindingsweg is een verkeersbaan, niet-zijnde een hoofd, rangeer- of parallelbaan, die in een kruispunt of bij niet samenkomende wegen de verbinding vormt tussen twee andere verkeersbanen (bron CROW)

Een verbindingsweg is in principe een eenrichtingsweg gelegen binnen een knooppunt of aansluiting die onderdeel is van de wijze waarop de ongelijkvloersheid is gerealiseerd (BGT | IMGeo).

Baansubsoort verbindingsweg is onder te verdelen in 9 baansubsoorten:

* Toerit
* Afrit
* Verbindingsweg direct
* Verbindingsweg indirect
* Verbindingsweg semi-direct
* Verbindingsweg rangeerbaan
* Verbindingsweg kortsluitend
* Verbindingsweg overig
* Wisselbaan

**Eisen**

Verbindingswegen kunnen worden herkend op basis van hun positie in het verkeersnetwerk, en een inrichting die alleen dient als verbinding tussen twee wegen (eenrichtingsweg, geen adressen, etc.)

Het onderscheid tussen direct, indirect en semi direct wordt gemaakt op basis van de vorm van de lijn. Zie figuur x. Ook als op basis van de hectometreringsletters een ander type wordt aangeduid, is de inrichting leidend. Voorbeeld: Langs een directe verbindingsweg staan buiten hectometerborden met een hectometerletter ‘g’, dan blijft de baansubsoort VBD = directe verbindingsweg.

Verbindingsweg direct, indirect, semi-direct, rangeerbaan en kortsluitend alleen op wegen die voorzien zijn van hectometerborden met een hectometrering en een hectometreringsletter.

Toerit, afrit en verbindingsweg overig ook op ongehectometreerde wegen.

Wisselbaan is toegestaan op gehectometreerde en ongehectometreerde wegen, maar komt momenteel niet voor op ongehectometreerde wegen.

## Toerit (baansubsoort OPR)

Verbindingsweg vanaf een weg naar een weg van een hogere hoofdcategorie, waar bij de gebruiker vloeiend kan invoegen op hoofdrichting, middels een volwaardige invoegstrook, zonder op verkeer op de hoofdrichting te hoeven wachten. Synoniem: Oprit.

**Eisen**: Geldt voor zowel gehectometreerde als niet-gehectometreerde wegen.

Afbeelding met diagram

Automatisch gegenereerde beschrijving

## Afrit (baansubsoort AFR)

Verbindingsweg vanaf een weg naar een weg van een lagere hoofdcategorie, waarbij de gebruiker vloeiend kan afslaan vanaf hoofdrichting, middels volwaardige uitvoegstrook en/of UIT-bord.

**Eisen**: Geldt voor zowel gehectometreerde als niet-gehectometreerde wegen.

## Verbindingsweg direct (baansubsoort VBD)

Een directe verbindingsweg is een verbindingsweg met een kwartdraai voorlangs de ongelijkvloerse kruising van de twee doorgaande rijbanen (bron CROW).

Een voorbeeld van een verbindingsweg direct is te zien in figuur x

Afbeelding met diagram

Automatisch gegenereerde beschrijving

*Figuur x: Verbindingsweg direct, indirect, semi-direct en rangeerbaan*

## Verbindingsweg indirect (baansubsoort VBI)

Cirkelvormige verbindingsweg in een ongelijkvloerskruispunt. Synoniem: Lus.

Een verbindingsweg met een krappe boog en een driekwart (indirecte) draai (bron CROW).

Zie figuur x.

## Verbindingsweg semi-direct (baansubsoort VBS)

Een semi-directe verbindingsweg is een verbindingsweg met een kwart draai achterlangs de ongelijkvloerse kruising van de twee doorgaande rijbanen (bron CROW).

Zie figuur x.

## Verbindingsweg rangeerbaan (baansubsoort VBR)

Verkeerdragende baan ter plaatse van een knooppunt of aansluiting, evenwijdig lopend aan een hoofdrijbaan en beginnend en eindigend op die hoofdrijbaan, en waarop invoeg-, uitrij- en weefbewegingen kunnen plaatsvinden.

Een rangeerbaan is een rijbaan ter plaatse van een knooppunt of aansluiting, evenwijdig lopend aan een hoofdrijbaan en beginnend en eindigend op die hoofdrijbaan en waarop invoeg- uitvoeg- en weefbewegingen kunnen plaatsvinden. Een rangeerbaan beperkt zich tot een knooppunt of aansluiting (Bron CROW).

Een weg die twee wegvakken verbindt, en begint en eindigt op een weg met hetzelfde wegnummer, en de wegen zijn gehectometreerd dan krijgt dit wegvak de BST code VBR.

## Verbindingsweg kortsluitend (baansubsoort VBK)

Verbindingsweg die twee verbindingswegen of een verbindingsweg en een hoofdrijbaan met elkaar verbindt.

## Verbindingsweg overig (baansubsoort VBW)

**Beschrijving**

Verbindingsweg, zijnde geen of een combinatie van de andere subtypen van een verbindingsweg.

Om de capaciteit van rotondes te vergroten worden rotondes vaak voorzien van één of meer bypasses. Daardoor hoeft rechts afslaand verkeer geen gebruik te maken van de rotonde zelf. Deze bypass wegvakken worden gecodeerd als BST code VBW

## Wisselbaan (baansubsoort WIS)

**Beschrijving**

Een wisselbaan is een rijbaan die afhankelijk van de drukte geopend wordt voor een bepaalde rijrichting. Een wisselbaan is daarmee een benuttingsmaatregel; alleen tijdens het piekuur is vanwege het verkeersaanbod tijdelijk extra infrastructuur nodig, die afhankelijk van avond- of ochtendpiek van richting kan veranderen.

**Eisen**

Een wisselbaan kan herkend worden aan de volgende kenmerken:

* Rijbaan gelegen tussen twee gescheiden rijbanen
* Aan beide kanten aansluitingen naar beide rijbanen (dus minimaal 4 aansluitingen)
* Obstakels (meestal slagbomen) op de aansluitingen om te voorkomen dat verkeer de wisselbaan kan bereiken vanuit een richting waarvoor die gesloten is
* Bebording op de doorgaande rijbanen om de weggebruiker te informeren of de wisselbaan in die rijrichting geopend is

Een wegvak met BST\_CODE=WIS dient ook als rijrichting beide te hebben.

# Verzorgingsbaan (baansoort)

**Beschrijving**

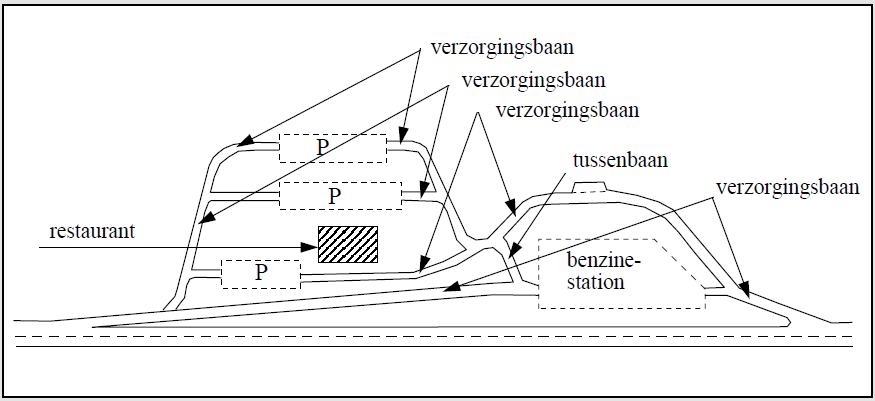
*Parkeerplaats*1. Een parkeerplaats is een tot de weg behorende, maar niet onmiddellijk aan de hoofdrijbaan grenzende parkeergelegenheid, met inbegrip van de bijbehorende verharde en onverharde banen. 2. Een parkeerplaats is een ruimte waar een voertuig kan worden geparkeerd (bron CROW).

*Verzorgingsplaats*Een verzorgingsplaats is een langs de weg gelegen parkeergelegenheid met inbegrip van de daarbijbehorende verharde en onverharde banen en een of meer voorzieningen ten behoeve van reizigers en/of voertuigen (bron CROW).

Toelichting: De voorzieningen bestaan doorgaans uit een brandstofverkooppunt en/of horecabedrijf, maar ook bij aanwezigheid van bijvoorbeeld slechts een picknicktafel of toiletgebouw spreekt men van een verzorgingsplaats.

*Verzorgingsbaan*  
Verkeer dragende baan op een parkeer- of verzorgingsplaats voor rustend verkeer (bron CROW)

Zie ook figuur ?



Figuur 7.1 Verzorgingsplaats met verzorgingsbanen en tussenbaan.

Een verzorgingsplaats is een langs de weg gelegen parkeergelegenheid met inbegrip van de daarbijbehorende verharde en onverharde banen en een of meer voorzieningen ten behoeve van reizigers en/of voertuigen.

**Eisen**

Deze BST codes worden alleen toegepast op wegen op een verzorgingsplaats of parkeerplaats

## 3.1 Verzorgingsbaan van/naar parkeerplaats (baansubsoort PKP)

Verzorgingsbaan van/naar een tot de weg behorende, maar niet onmiddellijk aan de hoofdrijbaan grenzende parkeergelegenheid, met inbegrip van de bijbehorende verharde en onverharde banen.

## 3.2 Verzorgingsbaan van/naar brandstofverkooppunt (baansubsoort BVP)

Verzorgingsbaan van/naar een geheel van installaties, verharding en opstallen waar brandstoffen t.b.v. verbrandingsmotoren worden verkocht.

## Verzorgingsbaan van/naar parkeerplaats met brandstofverkooppunt (baansubsoort PKB)

Verzorgingsbaan van/naar een tot de weg behorende, maar niet onmiddellijk aan de hoofdrijbaan grenzende parkeergelegenheid met één of meer brandstofverkooppunten en met inbegrip van de bijbehorende verharde en onverharde banen.

## 3.4 Tussenbaan (baansubsoort TN)

Korte rijbaan die een verbinding maakt tussen verzorgingsbanen

Zie figuur ?

## 3.5 Parkeerplaats lokaal (baansubsoort PP)

**Definitie** **CROW**: Een parkeerplaats is een tot de weg behorende, maar niet onmiddellijk aan de hoofdrijbaan grenzende parkeergelegenheid, met inbegrip van de bijbehorende verharde en onverharde banen.

**Eisen**

De BST code parkeerplaats wordt toegekend op wegvakken die als primaire functie hebben om parkeervakken te ontsluiten.

De wegvakken zijn niet onderdeel van een snelste doorgaande route voor autoverkeer.

In principe heeft een parkeerplaats geen adressen. Het kan echter voorkomen dat er wel enkele adressen aan een parkeerplaats gelegen zijn. In dat geval gelden de volgende regels:

* Adressen met overige gebruiksdoelen in de BAG zijn altijd toegestaan op een parkeerplaats.
* Adressen met een ander gebruiksdoel (bijvoorbeeld woon- kantoor- of winkelfunctie) mogen alleen voorkomen als de primaire functie van het wegvak nog steeds is om te parkeren.

Parkeerplaatsen die voor autoverkeer doodlopend zijn, maar wel aansluiten op fiets, voet, of ruiterpaden worden nog steeds PP.

Borden uit de E-serie, anders dan E1, E2, E201, E202 of E3, ondersteunen de aanwezigheid van een parkeerplaats.

Als er niet eenduidig kan worden bepaald of parkeren de hoofdfunctie van het wegvak is, krijgt het code RB (of andere code die voor dat wegvak relevant is).

Bij betaalde parkeerplaatsen achter een slagboom is het van belang dat het NWB een goed routeerbaar en gesloten netwerk blijft. Er mogen daarom geen doodlopende wegvakken met een verplichte rijrichting ontstaan bij de inrit of uitrit. Om dit te voorkomen dient de kortste route van inrit naar uitrit ook ingetekend te worden met BST code PP.

## 3.5 Parkeerplaats tbv carpool (baansubsoort PC)

Parkeerplaats, waar men zijn auto kan neerzetten om met een andere automobilist te carpoolen of waar men automobilisten die willen carpoolen, ophaalt; parkeerplaats en/of afhaalplaats voor carpoolers.

Een carpoolplaats voldoet aan de overige kenmerken van code PP, en heeft daarnaast een bord E13.

## 3.5 Parkeerplaats P+R (baansubsoort PR)

P+R staat voor 'Park and Ride'. Deze parkeerterreinen zijn bedoeld voor mensen die hun auto parkeren en verder reizen met het openbaar vervoer naar hun uiteindelijke plaats van bestemming.

Een parkeerplaats P+R voldoet aan de overige kenmerken van code PP, en heeft daarnaast een bord E12, of andere duidelijke aanduiding dat het bestemd is als P+R.

## 3.6 Eisen registratie verzorgingsbaan

De hectometrering op een verzorgingsplaats wordt niet opgenomen in het BN. Uitzondering hierop zijn het eerste en het laatste hectometerpunten van een verzorgingsplaats, deze worden wel opgenomen in het BN.

# OV-baan (baansoort)

Baansubsoort OV-baan bestaat uit 2 baansubsoorten:

* Busbaan
* OV-baan

Deze baansoort wordt alleen gebruikt als er een gescheiden rijbaan is voor gebruik door bussen of OV. Bij busstroken of tramrails op een rijbaan krijgt die nog steeds code RB (of een andere relevante code)

## Busbaan (baansubsoort BUS)

**Beschrijving**

Rijbaan bestemd voor autobussen ten behoeve van het openbaar vervoer en andere erop toegelaten motorvoertuigen Toelichting: Een busbaan wordt veelal aangeduid door de tekst BUS op het verhardingsoppervlak (CROW)

**Eisen**

Tekst met BUS of LIJNBUS aangebracht op de verharding.

Aanwezigheid busstoplichten zonder standaard stoplichten.

C1 met onderbord.

Parallelconstructie naast doorgaande weg voor autoverkeer.

Bussluis om de rijbaan alleen toegankelijk te maken voor bussen.

Bushaltes direct aan de doorgaande rijstrook.

## OV-baan (baansubsoort OVB)

Wegdeel dat uitsluitend is bestemd en gemarkeerd voor openbaar vervoer en afgescheiden is van de andere wegdelen niet uitsluitend door markering. (bron: BGT)

Kenmerken van code BUS

Aanwezigheid tramrails op rijbaan

# Rotonde (Baansoort)

**Baansubsoorten**

* Normale rotondebaan
* Grote rotondebaan
* Turborotondebaan

Een gehele rotonde dient altijd op alle wegvakken dezelfde BST code te hebben. Een rotonde kan dus niet een combinatie hebben van bijvoorbeeld deels normale rotondebaan en deels turborotondebaan

**Beschrijving**

Wegknoop waarop het verkeer voorrang heeft en waarop de wegen radiaal aansluiten.

Een rotonde is een gelijkvloers kruispunt waar het verkeer in een rondgaande beweging wordt afgewikkeld, waarbij het verkeer op de rotonde voorrang heeft en waarop de wegen radiaal aansluiten (CROW).

**Eisen**

Komt voor op alle wegen (rijks, provinciale, gemeente, waterschap)

Een rotondebaan heeft bij rijkswegen een eigen hectometrering en twee hectometreringsletters (CROW)

Een rotonde (als geheel) moet minimaal 3 aansluitende wegvakken hebben.

Basisbeschrijving rotonde:

* Cirkel- of kluifvormige rijbaan
* Markeringen dat verkeer op de rotondebanen voorrang heeft
* Meerdere aansluitende rijbanen

Ondersteund door bord D1

Als het rondgaande verkeer op de rotondebaan geen voorrang heeft wordt het geregistreerd als rijbaan, ook als er wel een D1 bord aanwezig is.

## 2.1 Normale rotondebaan (baansubsoort NRB)

**Eisen**

Een normale rotondebaan voldoet aan de eisen van een rotonde en daarnaast:

* De binnen cirkelomtrek van de rijbaan is kleiner dan 188,5 meter
* De weggebruiker is in staat om een heel rondje te rijden op de rotondebaan zonder die te verlaten

## 2.2 Grote rotondebaan (baansubsoort GRB)

**Eisen**

Een grote rotondebaan voldoet aan de eisen van een rotonde en daarnaast:

* De binnen cirkelomtrek van de rijbaan is groter dan 188,5 meter
* De weggebruiker is in staat om een heel rondje te rijden op de rotondebaan zonder die te verlaten

## 2.3 Turborotondebaan (baansubsoort TRB)

**Beschrijving**

Een turborotonde is een rotonde met meer dan één rijstrook op de rotonde. De vormgeving is dusdanig dat voertuigen als vanzelf van de binnenste naar de buitenste rijstrook worden geleid om de rotonde te verlaten. Hiertoe dient het verkeer vóór het oprijden van de rotonde voor te sorteren en de juiste rijstrook te kiezen. Het naar buiten geleiden van de voertuigen wordt gedaan door een meer ovale vormgeving én spiraalbelijning op de rotonde zelf. De weggebruiker wordt met behulp van belijning, pijlmarkering, bewegwijzering en voorsorteerborden geïnformeerd. Eenmaal de juiste rijstrook gekozen, dan behoeft de weggebruiker deze alleen maar te volgen om bij de juiste 'afslag' van de rotonde uit te komen.

**Eisen:**

Een turbo rotondebaan voldoet aan de eisen van een rotonde en daarnaast:

* De weggebruiker dient vóór het oprijden van de turborotonde al de juiste rijstrook te kiezen zodat er op de rotonde niet meer van rijstrook gewisseld hoeft te worden
* Aan niet meer dan twee rijstroken op de rotonde moet voorrang verleend worden
* Ten minste één rotondetak dient zich als één geheel aan, waarbij aan twee rijstroken op de rotonde voorrang verleend moet worden
* Op elk gedeelte van een rijstrook is er één keuzevak aanwezig om de rotonde te verlaten of te vervolgen
* Dubbele rijstroken op de hoofdafvoertakken
* Door de markeringen op de rotonde is het niet mogelijk/toegestaan om een volledig rondje te rijden zonder de rotonde te verlaten

## 2.4 Overige opmerkingen m.b.t. rotondes

Bij Rijkswegen en provinciale wegen zijn rotondebanen hoofdrijbanen met een hectometrering en een hectoletter. Rotondes hebben geen verbindingswegen.

Losliggende fietspaden rondom een rotonde worden ook in het NWB opgenomen. In dat geval krijgen de fietspaden rond de rotonde niet de baansubsoortcode van de rotonde maar de baansubsoort FP (fietspad).

Wegvakken met een rotonde baansubsoort moeten altijd ook een verplichte rijrichting hebben.

# Overig (Baansoort)

## Doorsteek (baansubsoort DST)

Een korte oversteek, die niet worden voorzien van een interval, tussen gescheiden gehectometreerde rijbanen.

## CADO (baansubsoort CADO)

**Omschrijving**

Doorsteek voor motorvoertuigen van hulpdiensten tussen twee rijbanen, uitsluitend te gebruiken om calamiteiten en incidenten tijdig te bereiken en af te voeren (CROW).

De CADO staat op witte borden met zwarte letters aangegeven of volgens het format van de borden van een Uitgangsstelling, dit zijn rode borden met witte letters. Niet op elke locatie is een bord aanwezig.

Ook sluiproutes vallen onder de CADO’s. Dat zijn doorsteken die door een aanrijdende berger (met instemming van RWS) gebruikt worden.

Door deze sluiproutes te gebruiken kan men toch sneller op de incidentlocatie zijn dan een berger die volgens de gangbare verkeersregels en wegenstructuur naar het incident rijdt.

CADO wordt gebruikt voor de losliggende banen, niet doorsteken in de middenberm tussen hoofdrijbanen of parallelwegen.

Kortsluitend wegvak tussen twee rijbanen dat door bebording, verharding of obstakels duidelijk niet bestemd is voor algemeen verkeer, maar bij calamiteiten door hulpdiensten gebruikt kan en mag worden.

De code CADO wordt alleen gebruikt bij een specifiek verzoek hiervoor van een rijks of provinciale wegbeheerder.

## Puntstuk (baansubsoort PST)

De definitie van deze aanvullende baansubsoorten zijn:

“Puntstuk” = Een puntstuk is een meerhoekig vlak bij splitsingen of samenvoegingen rijstroken of rijbanen.

Een puntstuk geeft de plaats aan waar het scheidingspunt van de verharding ligt bij con-en divergentiepunten van een aftakking van de hoofdrijbaan of verbindingsweg. En een puntstuk begint c.q. eindigt waar het verkeer wettelijk gezien niet meer van rijstrook mag wisselen, bij de dubbel doorgetrokken lijn behorende bij het, al dan niet met opgevulde, meerhoekig vlak.

Toelichting: Het puntstuk begint waar de verfblokken overgaan in de dubbel doorgetrokken lijn, en eindigt waar de scheiding van de asfaltvlakken ligt en dan geprojecteerd op het midden van con/divergerende vlak (figuur 7.2).

In het NWB is het puntstuk als baansubsoort voor Rijkswegen geïntroduceerd om de koppeling met andere RWS databases te vereenvoudigen.



Figuur 7.2 De baansubsoort puntstuk is opgelicht.

## Eisen registratie puntstuk

* Opgemerkt dient te worden dat Baansubsoort = “PST” geen eigenlijke baansubsoort is maar geïntroduceerd is om koppeling met andere RWS-databases te vereenvoudigen.
* Een puntstuk – lijnstuk wordt uitsluitend gebruikt voor Rijkswegen.
* Een puntstuk – lijnstuk komt nooit voor op gelijkvloerse kruispunten van een Rijksweg.
* Een puntstuk – lijnstuk komt nooit voor in de hartlijn van een hoofdrijbaan, wel als koppelpunt op de hartlijn van een hoofdrijbaan.
* Een punstuk – lijnstuk komt voor in de hartlijn van alle overige baansubsoorten, behalve bij baansubsoorten “NRB”, “GRB”, “TRB” en de banen op verzorgingsplaatsen/ parkeerplaatsen die geen deel uitmaken van de toe- en afrit van de verzorgingsplaats/ parkeerplaats
* Indien twee verbindingswegen (incl. toe-/afrit, parallel-/rangeerbaan) een con- of divergentiepunt vormen, dan dient het puntstuk –lijnstuk uitsluitend voor te komen in de hartlijn van de baan waarvan de hectometerletter afwijkt.
* Indien op de hoofdrijbaan ter hoogte van het puntstuk een hectometrering is geplaatst, dient deze hectometrering denkbeeldige overgenomen te worden op de verbindingsweg op het puntstuk.

# Fietspad (Baansubsoort FP)

Een fietspad is de weg, verkeersbaan of rijbaan, bestemd voor fietsers (bron CROW).

Vrij liggend pad (zonder naast/parallel liggende weg) waar fietsers en snorfietsers gebruik van dienen te maken of waar fietsers gebruik van mogen maken.

Dit geldt ook voor rotondes voorzien van losliggende fietspaden. De losliggende fietspaden worden ook in het NWB opgenomen. In dat geval krijgen de fietspaden rond de rotonde niet de baansubsoortcode van de rotonde maar de baansubsoort FP (fietspad).

**Eisen**

Aspecten die leidend zijn voor het herkennen van een fietspad:

* Breedte die niet voldoende is voor autoverkeer
  + Het wegvak kan ook op zichzelf wel breed genoeg zijn voor autoverkeer maar op basis van de belijning rijstroken aangeven die niet breed genoeg zijn
* Obstakels aan begin en einde waardoor een auto het wegvak niet kan bereiken
* Verharding afwijkend van dat op aansluitende autorijbanen
* Sluit het wegvak aan andere fietspaden aan? Als een wegvak enkel aan fietspaden aansluit zal dat wegvak zelf ook een fietspad zijn

Fietspaden worden meestal aangegeven door borden G11, G12-A of G13. Deze kunnen ook het onderscheid aangeven tussen een fietspad of voetpad.

Door deze definitie zullen fietsstraten in principe de code RB krijgen. Door de inrichting die ook bruikbaar moet zijn voor auto’s, voldoet een fietsstraat in principe niet aan de eisen voor de code FP.

# Voetpad (Baansubsoort VP)

## 7.1 Voetpad

Voor voetgangers bestemde deel van een weg of alleen voor voetgangers toegankelijke weg. In de bebouwde kom is het voetpad vaak enigszins verhoogd (trottoir). Een voetpad wordt aangegeven met bord G07 (CROW)

Een voetpad is qua inrichting sterk vergelijkbaar met een losliggend fietspad. Het onderscheid tussen fiets- of voetpad kan vooral worden gemaakt op basis van de bebording. (G07, G11, G12. G13).

Daarnaast kan er ook worden gekeken naar maatregelen die specifiek betrekking hebben op voetgangers of fietsers:

* Verlaagde stoeprand om makkelijker over te fietsen (duidt op code FP)
* Belijning om twee rijstroken te creëren voor fietsers (duidt op code FP)
* Wegvak begint/eindigt bij een voetgangersoversteekplaats (duidt op code VP)
* Hekken om toegang moeilijker te maken voor fietsers (duidt op code VP)

Als er niet eenduidig een keuze kan worden gemaakt tussen FP of VP, krijgt het wegvak de code FP.

## 7.2 Voetgangersgebied (Stadscentrum)

**Beschrijving**

CROW: Een voetgangersgebied is een gebied dat is aangewezen voor het gebruik van voetgangers.

BGT: Wegdeel alleen voor het gebruik van voetgangers, waarbij het door voetgangers te gebruiken gebied de volle breedte van de weg beslaat en het gebied een nadrukkelijk openbaar karakter heeft.

In veel voetgangersgebieden is autoverkeer, fietsverkeer of bromfietsverkeer toch bij ontheffing mogelijk, zoals bij:

* Bevoorrading van winkels
* Auto-, brommer- of fietsgebruik door invalide bewoners in een voetgangersgebied
* Specifieke groepen die uitgezonderd zijn tbv doorstroming (bv fietsers, snorfietsers en/of bromfietsers of alleen fietsers en geen snorfietsers)

**Eisen**

Een voetgangersgebied wordt gekenmerkt door inrichting primair bedoeld voor voetgangers. Fietsers zijn (vaak) wel toegestaan maar in sommige gevallen alleen binnen bepaalde tijdsvensters. Gemotoriseerd verkeer is alleen toegestaan voor bevoorrading van winkels/horeca.

Belangrijke kenmerken zijn:

* Open verharding, zonder trottoir of met een zeer lage stoeprand
* (veel) Winkels of voorzieningen direct grenzend aan de verharding
* Inrichting bestemd voor complex gemengd gebruik van voetgangers, fietsers, en zeer beperkt gemotoriseerd verkeer, met voetgangers als primaire gebruiker
* Toegangspunten met (verwijderbare of bewegende) paaltjes om auto’s op ongewenste tijden tegen te houden

Een voetgangersgebied wordt veelal aangegeven met bord G07-ZB, met onderborden voor de diverse uitzonderingen, maar dit is geen vereiste. Als de inrichting voldoet kan dit ook worden ondersteund door bijvoorbeeld G05, of C01 met onderborden.

# Veerdienst (Baansoort)

Omschrijving

Geregelde verbinding per vaartuig bestemd voor (on)bepaald hoofdverkeersgebruik. Plaats om met een veerpont het water over te steken (CROW).

Een veerverbinding komt in verschillende verschijningsvormen voor:

* Autoveer: veer ingericht voor het overzetten van voertuigen en personen.
* Fietsveer: veer ingericht voor het overzetten van fietsers/ bromfietsers en personen.
* Voetveer: veer ingericht voor het overzetten van personen.

## Autoveer (baansubsoort VDA)

Geregelde verbinding per vaartuig bestemd voor auto’s.

## Fietsveer (baansubsoort VDF)

Geregelde verbinding bestemd voor het fietsverkeer en snorfietsen.

## Voetveer (baansubsoort VDV)

Geregelde verbinding bestemd voor voetgangers.

# Ruiterpad (Baansubsoort RP)

Een verkeer dragende baan ingericht voor ruiters.

Veelal aangegeven met bord G09.

# Vliegverkeer (Baansubsoort VV)

De baansubsoort vliegverkeer wordt toegekend aan banen op luchthavens, bestemd en ingericht voor vliegverkeer, dit betreft landingsbanen en taxibanen.

Belangrijk is dat bij registratie van vliegverkeer het BN een gesloten netwerk blijft en dat er geen losliggende wegvakken ontstaan.