

SENAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1983-1984

11 MAI 1984

Projet de loi portant approbation de l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international et des Annexes, faits à Genève le 15 novembre 1975

EXPOSE DES MOTIFS

Le Gouvernement a l'honneur de soumettre à votre approbation l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (A.G.R.) et ses annexes adoptés à Genève le 15 novembre 1975 sous les auspices des Nations Unies (Commission économique pour l'Europe).

Par la loi du 1^{er} avril 1954, la Belgique a approuvé différents actes internationaux dont la « Déclaration sur la construction des grandes routes de trafic international », signée à Genève le 16 septembre 1950.

Le document n° 748 du 20 octobre 1953 de la Chambre des Représentants, relatif à ce projet de loi, justifie, dans son exposé de motifs, les raisons de la création d'un réseau international faisant l'objet de l'Annexe I à la Déclaration, dont il indique les itinéraires ou parties d'itinéraires se trouvant en territoire belge.

Cette Déclaration visait à obtenir de ces Etats qu'ils adoptent, dans leur projet de construction ou de reconstruction, des normes unifiées reprises à l'Annexe II à la Déclaration.

Celle-ci comporte en outre une Annexe III prescrivant la signalisation d'identification des itinéraires (inscription « E » avec le numéro de l'itinéraire en couleur blanche sur panneau rectangulaire à fond vert).

R. A 13012
BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1983-1984

11 MEI 1984

Ontwerp van wet houdende goedkeuring van de Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen en van de Bijlagen, opgemaakt te Genève op 15 november 1975

MEMORIE VAN TOELICHTING

De Regering heeft de eer U de Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen (A.G.R.) alsmede de bijlagen, opgemaakt te Genève op 15 november 1975 onder de auspiciën van de Verenigde Naties (Economische Commissie voor Europa) ter goedkeuring voor te leggen.

Bij wet van 1 april 1954 heeft België verschillende internationale akten goedgekeurd, waaronder de « Verklaring over de aanleg van internationale hoofdverkeerswegen » ondertekend te Genève op 16 september 1950.

Het document nr. 748 van 20 oktober 1953 van de Kamer van Volksvertegenwoordigers betreffende dit wetsontwerp, rechtvaardigt in zijn memorie van toelichting het waarom van de verwezenlijking van een internationaal net dat het voorwerp uitmaakt van de Bijlage I van de verklaring, met aanduiding van de reiswegen of gedeelten van reiswegen die zich op het grondgebied van België bevinden.

Deze verklaring had ten doel deze Staten ertoe te brengen in hun ontwerpen van aanleg of heraanleg uniforme normen aan te nemen, hernomen in de Bijlage II van de verklaring.

Zij bevat bovendien een Bijlage II waarin de identificatie-signalisatie van de reiswegen wordt voorgeschreven (vermelding « E », met het nummer van de reisweg, in witte kleur, op een rechthoekig bord met groen veld).

R. A 13012

Mais l'évolution des conceptions, liée au développement continu de la circulation routière et à l'accélération de la construction des autoroutes, a rendu nécessaire plusieurs révisions de la Déclaration et de ses Annexes.

En ce qui concerne la Déclaration proprement dite, son caractère juridique a donné lieu à controverses : s'agissait-il d'une simple Déclaration à laquelle on ne voulait pas donner force de loi, ou d'un véritable Accord imposant des obligations juridiques aux Etats expressément liés par ce texte ?

D'autre part, en ce qui concerne l'Annexe I, sa révision était devenue nécessaire parce que les amendements introduits depuis 1950 avaient progressivement modifié la structure du réseau sans que celle-ci ait été repensée dans son ensemble en fonction de critères déterminés. De plus, l'attribution presque complète des numéros 1 à 30 pour les itinéraires E (qui constituent les axes les plus importants du réseau reliant plusieurs pays), ne permettait plus, pratiquement, de prévoir de nouveaux itinéraires de cette catégorie.

Enfin, le système de numérotation n'avait aucune signification quant à la situation géographique des itinéraires et à leur orientation, ce qui réduisait considérablement son intérêt pour la circulation internationale.

Ce sont les raisons pour lesquelles un nouveau système de numérotation, dit système quadrillé, a été finalement adopté, constitué d'axes repères formant le quadrillage de base reliant les capitales des Etats, d'axes parallèles situés entre les axes repères et d'itinéraires complémentaires situés dans les quadrants constitués par les axes repères.

L'Annexe II, d'autre part, relative aux normes à respecter pour les routes du réseau E, a été revue et complétée en tenant compte de conceptions nouvelles et du progrès des connaissances dans le domaine de la construction routière.

L'Annexe III, qui concerne le signal d'identification des itinéraires internationaux, a été maintenue avec l'indication complémentaire (point 5) que ce signal n'exclut pas le signal identifiant les routes sur le plan national.

Les itinéraires internationaux concernant la Belgique — à l'exception de trois d'entre eux indiqués ci-après — sont ceux de la Déclaration du 16 septembre 1950 dont seule la numérotation a été modifiée :

1. a) Lille-Courtrai-Gand-Anvers faisant anciennement partie de l'itinéraire E3 devient E17.

1. b) Anvers-Hechtel-Venlo, faisant anciennement partie de l'itinéraire E3, devient partie de l'E36.

2. Calais-Ostende-Gand-Bruxelles-Liège-Aix-la-Chapelle, faisant anciennement partie de l'itinéraire E5, devient partie de l'itinéraire E40.

Maar de evolutie van de opvattingen, verbonden aan de onophoudelijke ontwikkeling van het wegverkeer en de versnelde aanleg van autosnelwegen, heeft verschillende herzieningen van de Verklaring en haar Bijlagen noodzakelijk gemaakt.

Wat de Verklaring zelf aangaat, heeft haar juridisch karakter aanleiding gegeven tot menig controverse : ging het om een eenvoudige Verklaring waaraan men geen kracht van wet heeft willen geven of om een echt Akkoord waarbij juridische verplichtingen werden opgelegd aan de door deze tekst uitdrukkelijk gebonden Staten ?

Wat de Bijlage I betreft, was haar herziening anderzijds noodzakelijk geworden omdat de sedert 1950 ingediende amendementen geleidelijk de structuur van het net hadden gewijzigd zonder dat deze in haar geheel werd herdacht in functie van welbepaalde criteria. Bovendien liet de nagenoeg volledige toekenning van de nummers 1 tot 30 voor de E-reiswegen (die de belangrijkste assen vormen van het net dat meerdere landen met elkaar verbindt) praktisch niet meer toe om nog nieuwe reiswegen van deze categorie te voorzien.

Tenslotte had het nummeringssysteem geen enkele betekenis op het vlak van de geografische ligging van de reiswegen en hun oriëntering, hetgeen aanzienlijk het belang voor het internationale verkeer verminderde.

Om al deze redenen werd uiteindelijk een nieuw nummeringssysteem aanvaard, geruit systeem genoemd, bestaande uit hoofdassen die het basisnetwerk vormen en de hoofdsteden van de Staten met elkaar verbinden, uit parallelle assen, gelegen tussen de hoofdassen en uit complementaire reiswegen, gelenen in de kwadranten, gevormd door de hoofdassen.

Anderzijds werd de Bijlage II met betrekking tot de voor de wegen van het E-net te eerbiedigen normen herzien en aangevuld, rekening houdend met een aantal nieuwe opvattingen en met de vooruitgang van de kennis op het vlak van de wegenbouw.

De Bijlage III betreffende het identificatiebord van de internationale reiswegen werd behouden, met de bijkomende aanduiding (punt 5) dat dit bord ter identificatie van de wegen op nationaal vlak niet uitsluit.

De internationale reiswegen met betrekking tot België — met uitzondering van drie ervan die hierna worden aangeduid — zijn deze van de Verklaring van 16 september 1950, waarvan enkel de nummering werd gewijzigd :

1. a) Rijsel-Kortrijk-Gent-Antwerpen, vroeger deel uitmakend van de reisweg E3, wordt E17.

1. b) Antwerpen-Hechtel-Venlo, vroeger deel uitmakend van de reisweg E3, wordt een deel van de E36.

2. Calais-Oostende-Gent-Brussel-Luik-Aken, vroeger deel uitmakend van de reisweg E5, wordt een deel van de E40.

3. Maastricht-Liège-Bastogne-Arlon-Luxembourg, faisant partie de l'itinéraire E9 devient partie de l'itinéraire E25.

4. Cambrai-Mons-Bruxelles-Anvers-Breda, faisant partie de l'itinéraire E10 devient partie de l'itinéraire E19.

5. Hechtel-Heerlen-Aix-la-Chapelle qui était l'ancien itinéraire E39 devient l'itinéraire E313 entre Hechtel-Hasselt et l'itinéraire E314 entre Hasselt et Aix-la-Chapelle.

6. Bruxelles-Namur-Bastogne, qui était l'itinéraire E40 devient l'itinéraire E410.

7. Mons-Charleroi-Namur-Liège faisant anciennement partie de l'itinéraire E41 devient l'itinéraire E42.

Les sections des nouveaux itinéraires empruntant le territoire belge sont :

8. Lille-Mons de l'itinéraire E42.

9. Aix-la-Chapelle-Eupen-Saint-Vith-Luxembourg de l'itinéraire E420.

10. Givet-Liège, de l'itinéraire E46.

Les Etats suivants ont déjà déposé leurs instruments de ratification : Allemagne (Rép. féd.), Biélorussie, Bulgarie, France, Hongrie, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, République démocratique allemande, Ukraine, URSS et Yougoslavie.

Cet Accord est entré en vigueur le 15 mars 1983 conformément aux dispositions de son article 6, 1.

Dans son avis, le Conseil d'Etat relève que la Belgique se liera à cet Accord par adhésion.

Il estime que cette distinction devrait apparaître dans le texte de l'article unique.

On pourrait suivre ces avis, mais alors il faudrait modifier également la formule classique de l'article unique lorsqu'il s'agit d'accords qui, après avoir été signés, doivent être ratifiés; dans ces cas elle devrait être complétée de la façon suivante : « *Sous réserve de ratification au nom de la Belgique*, l'Accord ... sortira son plein et entier effet. » De plus, il y a lieu de signaler qu'en dehors des modes classiques d'expression du consentement d'un Etat à être lié par une convention à savoir (1°) la signature suivie de ratification ou (2°) le dépôt d'un instrument d'adhésion lorsqu'il n'y a pas eu de signature, il existe d'autres modes d'expression, p.ex. le dépôt d'un instrument d'acceptation, la notification de l'accomplissement des procédures internes, la notification de la fin de la procédure parlementaire, la notification de la ratification ou la notification du vote d'un budget. Le texte de l'article d'approbation devrait être rédigé différemment dans chaque cas.

3. Maastricht-Luik-Bastenaken-Aarlen-Luxembourg, deel uitmakend van de reisweg E9, wordt een deel van de reisweg E25.

4. Cambrai-Bergen-Brussel-Antwerpen-Breda, deel uitmakend van de reisweg E10, wordt een deel van de reisweg E19.

5. Hechtel-Heerlen-Aken, vroeger de reisweg E39, wordt de reisweg E313 tussen Hechtel-Hasselt en de reisweg E314 tussen Hasselt en Aken.

6. Brussel-Namen-Bastenaken, was de reisweg E40 en wordt de reisweg E410.

7. Bergen-Charleroi-Namen-Luik, vroeger deel uitmakend van de reisweg E41, wordt de reisweg E42.

De secties van nieuwe reiswegen op Belgisch grondgebied zijn :

8. Rijsel-Bergen, van de reisweg E42.

9. Aken-Eupen-Sankt-Vith-Luxembourg, van de reisweg E420.

10 Givet-Luik, van de reisweg E46.

De volgende Staten hebben reeds hun bekrachtigingsoorkonde neergelegd : Bulgarije, Duitse Democratische Republiek, Duitsland (Bondsrepubliek), Frankrijk, Hongarije, Italië, Joegoslavië, Luxemburg, Nederland, Oekraïne, USSR en Witrusland.

Deze Overeenkomst is in werking getreden op 15 maart 1983 overeenkomstig de bepalingen van haar artikel 6, 1.

In zijn advies preciseert de Raad van State dat België door toetreding zal gebonden zijn door dit Verdrag.

Hij is van oordeel dat dit onderscheid zou dienen te blijken uit de tekst van het enig artikel.

Men zou dit advies kunnen volgen maar dan zou eveneens de klassieke formule van het enig artikel moeten gewijzigd worden voor akkoorden die werden ondertekend en die daarna moeten bekrachtigd worden : « *Onder voorbehoud van bekrachtiging namens België*, zal het Akkoord ... volkomen uitwerking hebben. » Daarenboven dient te worden vermeld dat buiten de klassieke wijzen van wilsuitdrukking van een Staat om zich te binden door een overeenkomst, te weten (1°) de ondertekening gevolgd door bekrachtiging of (2°) de neerlegging van een toetredingsoorkonde wanneer geen ondertekening heeft plaatsgehad, er andere wijzen van wilsuitdrukking bestaan als b.v. het neerleggen van een aanvaardingsoorkonde, het notificeren van de beëindiging van de interne procedures, het notificeren van het einde van de parlementaire procedure, het notificeren van de bekrachtiging of van de goedkeuring van een begroting. De tekst van het goedkeuringsartikel zou dan in elk van deze gevallen op een andere manier moeten geformuleerd worden.

Afin d'éviter cette multiplicité de formules, le Gouvernement estime dès lors ne pas pouvoir suivre l'avis du Conseil d'Etat.

Le Ministre des Relations extérieures,

L. TINDEMANS.

Le Ministre des Travaux publics,

L. OLIVIER.

*Le Ministre des Communications et des Postes,
Télégraphes et Téléphones,*

H. DE CROO.

Ten einde het gebruik van menigvuldige formules te vermijden is de Regering dan ook van oordeel het advies van de Raad van State niet te kunnen volgen.

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,

L. TINDEMANS.

De Minister van Openbare Werken,

L. OLIVIER.

*De Minister van Verkeerswezen en Posterijen,
Telegrafie en Telefonie,*

H. DE CROO.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN,
Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Relations extérieures, de Notre Ministre des Travaux publics et de Notre Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Relations extérieures, notre Ministre des Travaux publics et Notre Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE

L'Accord européen sur les grandes routes de trafic international et les Annexes, faits à Genève le 15 novembre 1975, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 7 mai 1984.

BAUDOUIN.

Par le Roi :

Le Ministre des Relations extérieures,

L. TINDEMANS.

Le Ministre des Travaux publics,

L. OLIVIER.

*Le Ministre des Communications et des Postes,
Télégraphes et Téléphones,*

H. DE CROO.

ONTWERP VAN WET

BOUDEWIJN,
Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Betrekkingen, van Onze Minister van Openbare Werken en van Onze Minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Buitenlandse Betrekkingen, Onze Minister van Openbare Werken en Onze Minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie zijn gelast, in Onze naam, bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp in te dienen, waarvan de tekst volgt :

ENIG ARTIKEL

De Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen en de Bijlagen, opgemaakt te Genève op 15 november 1975, zullen volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 7 mei 1984.

BOUDEWIJN.

Van Koningswege :

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,

L. TINDEMANS.

De Minister van Openbare Werken,

L. OLIVIER.

*De Minister van Verkeerswezen en Posterijen,
Telegrafie en Telefonie,*

H. DE CROO.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Relations extérieures, le 20 juillet 1983, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation de l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international et des Annexes, faits à Genève le 15 novembre 1975 », a donné le 19 septembre 1983, l'avis suivant :

Le projet a pour objet l'approbation de l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international et des Annexes, faits à Genève le 15 novembre 1975.

La Belgique n'a pas signé cet Accord. Elle pourra donc seulement y adhérer.

Il s'ensuit que l'article unique du projet de loi doit être rédigé comme suit (1) :

« ARTICLE UNIQUE

Sous réserve d'adhésion au nom de la Belgique, l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international et les Annexes, faits à Genève le 15 novembre 1975, sortiront leur plein et entier effet. »

Enfin, l'Accord et ses Annexes doivent être joints au texte de la loi en projet, et non à l'exposé des motifs.

La chambre était composée de :

Messieurs : P. TAPIE, président de chambre;

Ch. HUBERLANT et P. FINCOEUR, conseillers d'Etat;

P. DE VISSCHER et L. MATRAY, assesseurs de la section de législation;

Madame : M. VAN GERREWEY, greffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. P. TAPIE.

Le rapport a été présenté par M. M. HANOTIAU, auditeur.

Le Greffier,
M. VAN GERREWEY.

Le Président,
P. TAPIE.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 20e juli 1983 door de Minister van Buitenlandse Betrekkingen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van de Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen en van de Bijlagen, opgemaakt te Genève op 15 december 1975 », heeft de 19e september 1983 het volgend advies gegeven :

Het ontwerp strekt tot goedkeuring van de Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen en van de Bijlagen, opgemaakt te Genève op 15 november 1975.

België heeft die Overeenkomst niet ondertekend. Het zal dus alleen maar kunnen toetreden.

Daaruit volgt dat het enig artikel van het wetsontwerp als volgt moet worden geredigeerd (1) :

« ENIG ARTIKEL

Onder voorbehoud van toetreding namens België, zullen de Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen en de Bijlagen, opgemaakt te Genève op 15 november 1975, volkomen uitwerking hebben. »

Ten slotte moge worden opgemerkt dat de Overeenkomst en haar Bijlagen bij de tekst van de ontwerp-wet, en niet bij de memorie van toelichting gevoegd moeten worden.

De kamer was samengesteld uit :

De Heren : P. TAPIE, kamervoorzitter;

Ch. HUBERLANT en P. FINCOEUR, staatsraden;

P. DE VISSCHER en L. MATRAY, assessoren van de afdeling wetgeving;

Mevrouw : M. VAN GERREWEY, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer P. TAPIE.

Het verslag werd uitgebracht door de heer M. HANOTIAU, auditeur.

De Griffier,
M. VAN GERREWEY.

De Voorzitter,
P. TAPIE.

(1) Code-formulaire de légistique, supplément au *Moniteur belge* du 2 juin 1982, p. 49, n° 42.

(1) Codex-Legistiek, bijvoegsel bij het *Belgisch Staatsblad* van 2 juni 1982, blz. 49, nr. 42.

Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR)

Les Parties contractantes,

Conscientes de la nécessité de faciliter et de développer en Europe le trafic routier international,

Considérant que, pour assurer et développer les relations entre pays européens, il importe de prévoir un plan coordonné de construction et d'aménagement de routes adaptées aux exigences du trafic international futur,

Sont convenues de ce qui suit:

Définition et adoption du réseau international „E”

Article premier

Les Parties contractantes adoptent le projet de réseau routier dénommé ci-après „Réseau international 'E'” et décrit à l'annexe I au présent Accord, à titre de plan coordonné de construction et d'aménagement de routes d'intérêt international qu'elles se proposent d'entreprendre dans le cadre de leurs programmes nationaux.

Article 2

Le réseau international „E” est constitué d'un système quadrillé de routes repères d'orientation générale nord-sud et ouest-est; il comprend également des routes intermédiaires situées entre les routes repères et des routes d'embranchement, de rocade ou de liaison.

Construction et aménagement des routes du réseau international „E”

Article 3

Les routes du réseau international „E” auquel se réfère l'article premier du présent Accord doivent être rendues conformes aux dispositions de l'annexe II au présent Accord.

Signalisation des routes du réseau international „E”

Article 4

1. Les routes du réseau international „E” seront identifiées et signalées au moyen du signal décrit à l'annexe III au présent Accord.

2. Tous les signaux utilisés pour désigner les routes E, qui ne sont pas conformes aux dispositions du présent Accord et ses annexes, seront enlevés dans les trois ans qui suivront la date à laquelle le présent Accord entrera en vigueur pour l'Etat concerné, en application de l'article 6.

3. De nouveaux signaux conformes à celui qui est décrit dans l'annexe III au présent Accord seront mis en place sur toutes les routes du réseau international „E” dans les quatre ans qui suivront la date à laquelle le présent Accord entrera en vigueur pour l'Etat concerné, en application de l'article 6.

4. Les dispositions du présent article ne sont pas sujettes aux limitations pouvant résulter des programmes nationaux mentionnés à l'article premier du présent Accord.

Procédure pour la signature du présent Accord et pour devenir partie

Article 5

1. Le présent Accord sera ouvert jusqu'au 31 décembre 1976 à la signature des Etats qui sont soit membres de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, soit admis à la Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 du Mandat de cette Commission.

2. Ces Etats pourront devenir parties au présent Accord par

a) signature sans réserve de ratification, acceptation ou approbation;

b) signature sous réserve de ratification, acceptation ou approbation, suivie de ratification, acceptation ou approbation; ou

c) adhésion.

3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuera par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Entrée en vigueur du présent Accord

Article 6

1. Le présent Accord entrera en vigueur 90 jours après la date à laquelle les gouvernements de huit Etats auront soit signé l'Accord sans réserve de ratification, acceptation ou approbation, soit déposé un instrument de ratification, acceptation, approbation ou adhésion, à condition qu'une ou plusieurs routes du réseau international „E” relie de façon ininterrompue les territoires d'au moins quatre des Etats ayant ainsi signé ou ayant déposé un tel instrument. Si cette condition n'est pas remplie, l'Accord entrera en vigueur 90 jours après la date soit de la signature sans réserve de ratification, acceptation ou approbation, soit du dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion qui permettra de satisfaire à ladite condition.

2. Pour chaque Etat qui déposera son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion après la date à partir de laquelle court le délai de 90 jours spécifié au paragraphe 1 du présent article, l'Accord entrera en vigueur 90 jours après la date dudit dépôt.

3. A son entrée en vigueur, le présent Accord abrogera et remplacera, dans les relations entre les Parties contractantes, la Déclaration sur la construction de grandes routes de trafic international, signée à Genève le 16 septembre 1950.

Procédure d'amendement du texte principal du présent Accord

Article 7

1. Le texte principal du présent Accord pourra être amendé par l'une des procédures définies dans le présent article.

2. a) Sur la demande d'une Partie contractante, tout amendement proposé par cette Partie au texte principal du présent Accord sera examiné par le Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe (CEE).

b) S'il est adopté par une majorité des deux tiers des membres présents et votants, et si cette majorité comprend une majorité des deux tiers des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement sera communiqué pour acceptation à toutes les Parties contractantes par le Secrétaire général.

c) Si l'amendement est accepté par les deux tiers des Parties contractantes, le Secrétaire général le notifiera à toutes les Parties contractantes et l'amendement entrera en vigueur douze mois après la date de cette notification. L'amendement entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes à l'exception de celles qui, avant son entrée en vigueur, auront déclaré ne pas l'accepter.

3. Sur la demande d'un tiers au moins des Parties contractantes, une conférence, à laquelle seront invités les Etats visés à l'article 5, sera convoquée par le Secrétaire général. La procédure indiquée aux alinéas a) et b) du paragraphe 2 du présent article sera appliquée à l'égard de tout amendement soumis à l'examen d'une telle conférence.

Procédure d'amendement de l'annexe I au présent Accord

Article 8

1. L'annexe I au présent Accord pourra être amendée par la procédure définie dans le présent article.

2. Sur la demande d'une Partie contractante, tout amendement proposé par cette Partie à l'annexe I au présent Accord sera examiné par le Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe (CEE).

3. S'il est adopté par la majorité des membres présents et votants, et si cette majorité comprend la majorité des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement sera communiqué par le Secrétaire général aux administrations compétentes des Parties contractantes directement intéressées. Sont considérées comme Parties contractantes directement intéressées:

a) dans le cas de l'insertion d'une nouvelle route internationale A, ou de la modification d'une route internationale A existante, toute Partie contractante dont le territoire est emprunté par la route en question;

b) dans le cas de l'insertion d'une nouvelle route internationale B, ou de la modification d'une route internationale B existante, toute Partie contractante limitrophe du pays demandeur et dont le territoire est emprunté par la (ou les) route(s) internationale(s) A à laquelle (auxquelles) la route internationale B, nouvelle ou à modifier est reliée. Seront également considérées comme limitrophes au sens du présent paragraphe deux Parties contractantes sur le territoire desquelles se trouvent les points terminaux d'une liaison maritime prévue par le tracé de la (ou des) route(s) internationale(s) A spécifiée(s) ci-dessus.

4. Toute proposition d'amendement qui aura été communiquée conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article sera acceptée si, dans le délai de six mois suivant la date de cette communication, aucune des administrations compétentes des Parties contractantes directement intéressées ne notifie au Secrétaire général son objection à l'amendement. Si l'administration d'une Partie contractante déclare que son droit national l'oblige à subordonner son accord à l'obtention d'une autorisation spéciale ou à l'approbation d'un organe législatif, le consentement de cette administration à la modification de l'annexe I au présent Accord ne sera considéré comme donné, et la proposition d'amendement ne sera acceptée qu'au moment où ladite administration aura notifié au Secrétaire général que l'autorisation ou l'approbation requises ont été obtenues. Si cette notification n'est pas faite dans le délai de dix-huit mois suivant la date à laquelle la proposition d'amendement a été communiquée à ladite administration, ou si, dans le délai de six mois spécifié ci-dessus, l'administration compétente d'une Partie contractante directement intéressée formule une objection contre l'amendement proposé, cet amendement ne sera pas accepté.

5. Tout amendement accepté sera communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties contractantes et entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes trois mois après la date de cette communication.

Procédure d'amendement des annexes II et III au présent Accord

Article 9

1. Les annexes II et III au présent Accord pourront être amendées par la procédure définie dans le présent article.

2. Sur la demande d'une Partie contractante, tout amendement proposé par cette Partie aux annexes II et III au présent Accord sera examiné par le Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe (CEE).

3. S'il est adopté par la majorité des membres présents et votants et si cette majorité comprend la majorité des Parties contractantes présentes et votantes, cet amendement sera communiqué pour acceptation aux administrations compétentes de toutes les Parties contractantes par le Secrétaire général.

4. Cet amendement sera accepté si, dans le délai de six mois suivant la date de cette communication, moins d'un tiers des administrations compétentes des Parties contractantes notifient au Secrétaire général leur objection à l'amendement.

5. Tout amendement accepté sera communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties contractantes et entrera en vigueur trois mois après la date de cette communication.

Notification de l'adresse de l'administration à laquelle doivent être communiquées les propositions d'amendement aux annexes au présent Accord

Article 10

Chaque Etat, au moment où il signera, ratifiera, acceptera ou approuvera le présent Accord ou y adhérera, notifiera au Secrétaire général le nom et l'adresse de son administration à laquelle doivent

être communiquées, conformément aux dispositions des articles 8 et 9 du présent Accord, les propositions d'amendement aux annexes à cet Accord.

Dénonciation de l'Accord et cessation de sa validité

Article 11

Toute Partie contractante pourra dénoncer le présent Accord par notification écrite adressée au Secrétaire général. La dénonciation prendra effet un an après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.

Article 12

Le présent Accord cessera d'être en vigueur si le nombre des Parties contractantes est inférieur à huit pendant une période quelconque de douze mois consécutifs.

Règlement de différends

Article 13

1. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application du présent Accord, que les Parties en litige n'auraient pas pu régler par voie de négociation ou d'autre manière, sera soumis à l'arbitrage si l'une quelconque des Parties contractantes en litige le demande et sera, en conséquence, renvoyé à un ou plusieurs arbitres choisis d'un commun accord par les Parties en litige. Si, dans les trois mois à dater de la demande d'arbitrage, les Parties en litige n'arrivent pas à s'entendre sur le choix d'un arbitre ou des arbitres, l'une quelconque de ces Parties pourra demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de désigner un arbitre unique devant lequel le différend sera renvoyé pour décision.

2. La sentence de l'arbitre ou des arbitres désignés conformément au paragraphe 1 du présent article sera obligatoire pour les Parties contractantes en litige.

Limites à l'application du présent Accord

Article 14

Aucune disposition du présent Accord ne sera interprétée comme interdisant à une Partie contractante de prendre les mesures compatibles avec les dispositions de la Charte des Nations Unies et limitées aux exigences de la situation qu'elle estime nécessaires pour sa sécurité extérieure ou intérieure.

Déclaration relative à l'article 13 du présent Accord

Article 15

Tout Etat pourra, au moment où il signera le présent Accord ou déposera son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déclarer qu'il ne se considère pas lié par l'article 13 du présent Accord. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par l'article 13 vis-à-vis de l'une quelconque des Parties contractantes qui aura fait une telle déclaration.

Notifications aux Parties contractantes

Article 16

Outre les déclarations, notifications et communications prévues aux articles 7, 8, 9 et 15 du présent Accord, le Secrétaire général notifiera aux Parties contractantes et aux autres Etats visés à l'article 5:

- a) les signatures, ratifications, acceptations, approbations et adhésions au titre de l'article 5;
- b) les dates d'entrée en vigueur du présent Accord en vertu de l'article 6;
- c) la date d'entrée en vigueur des amendements au présent Accord conformément au paragraphe 2 c) de l'article 7, aux paragraphes 4 et 5 de l'article 8 et à l'article 9;
- d) les dénonciations au titre de l'article 11;
- e) l'abrogation du présent Accord au titre de l'article 12.

Dépôt du texte du présent Accord auprès du Secrétaire général

Article 17

Auprès le 31 décembre 1976, l'original du présent Accord sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en transmettra des copies certifiées conformes à tous les Etats visés à l'article 5 du présent Accord.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Accord.

FAIT à Genève, le quinze novembre mil neuf cent soixante-quinze en un seul exemplaire, en langues anglaise, française et russe, les trois textes faisant également foi.

Cet Accord a été signé par les Etats suivants : Allemagne (République fédérale), Autriche, Bulgarie, Luxembourg, Pologne, République démocratique allemande, Royaume-Uni, Suisse.

Annexe I

RESEAU INTERNATIONAL „E"

Notes explicatives

1. Les routes repères et les routes intermédiaires, dites de catégorie A, sont numérotées avec deux chiffres; les routes d'embranchement, de rocade ou de liaison, dites de catégorie B, sont numérotées avec trois chiffres.

2. Les routes repères orientées nord-sud reçoivent des numéros impairs à deux chiffres se terminant par 5, croissant de l'ouest vers l'est. Les routes repères orientées ouest-est reçoivent des numéros pairs à deux chiffres croissant du nord au sud, se terminant par 0. Les routes intermédiaires reçoivent respectivement des numéros impairs et pairs à deux chiffres compris entre les numéros des routes repères entre lesquelles elles se trouvent. Les routes de catégorie B reçoivent des numéros à trois chiffres dont le premier est celui de la route repère la plus proche située au nord de la route B considérée et le deuxième celui de la route repère la plus proche située à l'ouest de la route B considérée, le troisième chiffre étant un numéro d'ordre.

LISTE DES ROUTES

A. Routes principales

1) Orientation ouest-est

a) Routes repères

- E 20 Shannon – Limerick – Portlaoise – Dublin ... Liverpool – Manchester – Bradford – Leeds – Hull ... Esbjerg – Kolding – Middelfart – Nyborg ... Korsør – København ... Malmö – Ystad ... Tallin – Leningrad.
- E 30 Cork – Waterford – Wexford – Rosslare ... Fishguard – Swansea – Cardiff – Newport – Bristol ... London – Colchester – Ipswich – Felixstowe ... Hoek van Holland – Den Haag – Gouda – Utrecht – Amersfoort – Oldenzaal – Osnabrück – Bad Oeynhausen – Hannover – Braunschweig – Magdeburg – Berlin – Swiebodzin – Poznań – Łowicz – Warszawa – Brest – Minsk – Smolensk – Moskva.
- E 40 Calais – Oostende – Gent – Bruxelles – Liège – Aachen – Köln – Olpe – Giessen – Bad Hersfeld – Herleshausen – Eisenach – Erfurt – Cera – Karl-Marx-Stadt – Dresden – Görlitz – Legnica – Wrocław – Opole – Gliwice – Kraków – Przemyśl – Lvov – Rovno – Zhitomir – Kiev – Kharkov – Rostov na Donu.
- E 50 Brest – Rennes – Le Mans – Paris – Reims – Metz – Saarbrücken – Mannheim – Heilbronn – Feuchtwangen – Nürnberg – Rozvadov – Plzeň – Praha – Jihlava – Brno – Žilina – Prešov – Košice – Vyšné Nemecké – Uzhgorod – Mukačevo.

E 60 Brest – Nantes – Tours – Mulhouse – Basel – Olten – Zürich – Winterthur – St. Gallen – St. Margrethen – Lauterach – Feldkirch – Imst – Innsbruck – Wörgl – Salzburg – Linz – Wien – Nickelsdorf – Mosonmagyaróvár – Győr – Budapest – Püspökladány – Oradea – Cluj – Turda – Tîrgu-Mureş – Braşov – Ploieşti – Bucureşti – Urziceni – Slobozia – Hirşova – Constanţa.

E 70 La Rochelle – Lyon – Chambéry – Susa – Torino – Alessandria – Tortona – Brescia – Verona – Mestre (Venezia) – Palmanova – Trieste – Ljubljana – Zagreb – Djakovo – Beograd – Vrsac – Timisoara – Caransebeş – Turnu Severin – Craiova – Piteşti – Bucureşti – Giurgiu – Ruse – Razgrad – Choumen – Varna.

E 80 La Coruña – Santander – Bilbao – San Sebastián – Pau – Toulouse – Narbonne – Nîmes – Aix-en-Provence – Nice – Vintimiglia – Savona – Genova – La Spezia – Migliarino – Livorno – Grosseto – Roma – Pescara ... Dubrovnik – Petrovac – Titograd – Priština – Niš – Dimitrovgrad – Sofia – Plovdiv – Edirne – Babaeski – Silivri – Istanbul – Izmir – Adapazari – Bolu – Gerede – Ankara – Yozgat – Sivas – Erzincan – Mutu – Askale – Erzurum – Agri – Iran.

E 90 Lisboa – Sétúbal – Pegões – Elvas – Badajoz – Madrid – Zaragoza – Lérida – Barcelona ... Mazara del Vallo – Palermo – Messina ... Reggio di Calabria – Cantanzaro – Sibari – Crotone – Metaponto – Taranto – Brindisi ... Igoumenitsa – Ioannina – Kozani – Thessaloniki – Alexandropolis – Ipsula – Kesan ... Izmir – Aydin – Antalya – Tarsus – Adana – Kömürler – Gaziantep – Urfa – Mardin – Nusaybin – Cizre – Esendere – Iran.

b) Routes intermédiaires

- E 12 Mo i Rana – Umeå ... Vaasa – Tampere – Helsinki.
- E 16 Londonderry – Belfast ... Glasgow – Edinburgh.
- E 18 Craigavon – Belfast – Larne ... Stranraer – Gretna – Carlisle – Newcastle ... Stavanger – Kristiansand – Larvik – Drammen – Oslo – Ørje – Karlstad – Örebro – Arboga – Enköping – Stockholm – Norrtälje – Kappelskär ... Åland ... Turku and Naantali – Helsinki – Vaalimaa – Leningrad.
- E 22 Holyhead – Chester – Warrington – Manchester – Leeds – Doncaster – Immingham ... Amsterdam – Groningen – Oldenburg – Bremen – Hamburg – Lübeck – Rostock – Stralsund – Sassnitz.
- E 24 Hamburg – Berlin.
- E 26 Berlin – Szczecin – Goleniow – Koszalin – Gdansk.
- E 28 Birmingham – Cambridge – Ipswich.
- E 32 Colchester – Harwich.
- E 36 Antwerpen – Eindhoven – Venlo – Oberhausen – Kamen – Bad Oeynhausen.
- E 38 Berlin – Lübbenau – Cottbus – Legnica.
- E 42 Dunkerque – Lille – Mons – Charleroi – Namur – Liège – St Vith – Wittlich – Bingen – Wiesbaden – Frankfurt am Main – Aschaffenburg – Würzburg.
- E 44 St Brieuc – Caen – Rouen – Amiens – Charleville – Mézières – Luxembourg – Trier – Wittlich – Koblenz – Ransbach-Baumbach – Giessen.
- E 46 Rouen – Reims – Charleville – Mézières – Liège.
- E 48 Bayreuth – Marktredwitz – Cheb – Karlovy Vary – Praha.
- E 52 Paris – Nancy – Strasbourg – Appenweier – Karlsruhe – Stuttgart – Ulm – München – Braunau – Wels – Linz.
- E 54 Paris – Chaumont – Mulhouse – Basel – Waldshut – Lindau – Memmingen – München – Rosenheim – Salzburg.
- E 56 Nürnberg – Regensburg – Deggendorf – Passau – Wels – Sattledt.

- E 62 Nantes – Poitiers – Mâcon – Genève – Lausanne – Martigny – Sion – Simplon – Gravelona Toce – Milano – Tortono.
- E 64 Szeged – Arad – Deva – Sibiu – Brasov.
- E 66 Torino – Milano – Brescia.
- E 68 Fortezza – St Candido – Spittal – Villach – Klagenfurt – Graz – Veszprém – Balatonaliga.
- E 72 Nice – Cuneo – Asti – Alessandria.
- E 74 Migliarino – Firenze.
- E 76 Bordeaux – Toulouse.
- E 78 Grosseto – Arezzo – Sansepolcro – Fano.
- E 82 Coimbra – Celorico da Beira – Salamanca – Valladolid – Burgos.
- E 86 Krystalopigi – Florina – Vevi – Yefira – Thessaloniki.
- E 88 Kesan – Tekirdag – Silivri.
- E 92 Rion – Egion.
- E 94 Corinthos – Athinai.

2) Orientation nord-sud

a) Routes repères

- E 05 Greenock – Glasgow – Gretna – Carlisle – Penrith – Preston – Warrington – Birmingham – Newbury – Southampton ... Le Havre – Paris – Orléans – Tours – Poitiers – Bordeaux – San Sebastián – Burgos – Madrid – Córdoba – Sevilla – Cádiz – Algeciras.
- E 15 Inverness – Perth – Edinburgh – Newcastle – Scotch-Corner – Doncaster – London – Folkestone – Dover ... Calais – Paris – Lyon – Orange – Narbonne – Girona – Barcelona – Tarragona – Castellón de la Plana – Valencia – Alicante – Murcia – Algeciras.
- E 25 Amsterdam – Utrecht – 's-Hertogenbosch – Eindhoven – Maastricht – Liège – Bastogne – Arlon – Luxembourg – Metz – St Avoird – Strasbourg – Mulhouse – Basel – Olten – Bern – Lausanne – Genève – Mont-Blanc – Aosta – Torino – Alessandria – Tortona – Genova.
- E 35 Hoek van Holland – Rotterdam – Gouda – Utrecht – Arnhem – Emmerich – Oberhausen – Köln – Ransbach-Baumbach – Frankfurt am Main – Heidelberg – Karlsruhe – Offenburg – Basel – Olten – Luzern – Altdorf – S. Gottardo – Bellinzona – Lugano – Chiasso – Como – Milano – Piacenza – Parma – Modena – Firenze – Arezzo – Roma.
- E 45 Vollen – Mo i Rana – Stjørdalshalsen – Trondheim – Dombas – Otta – Hamar – Eidsvoll – Oslo – Moss – Svinesund – Uddevalla – Göteborg – Halmstad – Hålsingborg ... Helsingør – København – Køge – Vordingborg – Rødby ... Puttgarden ... Hamburg – Walsrode – Hannover – Northeim – Göttingen – Kassel – Bad Hersfeld – Fulda – Würzburg – Nürnberg – München – Rosenheim – Wörgl – Innsbruck – Brenner-Pass/Passo del Brennero – Fortezza – Bolzano – Trento – Verona – Modena – Bologna – Cesena – Perugia – Roma – Napoli – Salerno – Sicignano – Cosenza – Villa S. Giovanni ... Messina – Catania – Siracusa – Gela.
- E 55 Tornio – Haparanda – Luleå – Umeå – Sundsvall – Gävle – Uppsala – Stockholm – Södertälje – Norrköping – Linköping – Jönköping – Hålsingborg – Malmö – Trelleborg ... Sassnitz – Stralsund – Rostock – Berlin – Lübbenau – Dresden – Cinovec – Teplice – Praha – Tábor – České Budějovice – Dolní Dvoviště – Linz – Salzburg – Villach – Tarvisio – Udine – Palmanova – Mestre (Venezia) – Ravenna – Cesena – Rimini – Fano – Ancona – Pescara – Canosa – Bari – Brindisi ... Igoumenitsa – Preveza – Messolongi – Rion – Patrai – Pyrgos – Kalamai.

- E 65 Ystad ... Swinoujscie – Wolin – Goleniow – Szczecin – Świebodzin – Jelenia-Góra – Harrachov – Železný Brod – Turnov – Mladá Boleslav – Praha – Jihlava – Brno – Břeclav – Bratislava – Rajka – Mosonmagyaróvár – Czorna – Szombathely – Körmen – Rétság – Zagreb – Karlovac – Rijeka – Split – Metković – Dubrovnik – Petrovac – Titograd – Bijelo Polje – Skopje – Kicevo – Ohrid – Bitolj – Niki – Vevi – Kozani – Lárissa – Domokos – Lamia – Brallos – Itea ... Egion – Korintos – Tripolis – Gythion.
- E 75 Tromsø – Nordkjosbotn – Skibotn – Helligskogen – Kilpisjärvi – Tornio – Oulu – Jyväskylä – Lahti – Helsinki ... Gdańsk – Elbląg – Ostróda – Mława – Warszawa – Radom – Kraków – Trstená – Ružomberok – Banská Bystrica – Zvolen – Šahy – Budapest – Szeged – Beograd – Niš – Kumanovo – Skopje – Gevgelija – Evzoni – Thessaloniki – Lárissa – Almyros – Lamia – Athinai – Chania – Iraklion – Agios Nikolaos – Sitia.
- E 85 Černovoy – Siret – Suceava – Roman – Bačau – Mărăsești – Buzau – Urziceni – București – Giurgiu – Ruse – Bjala – Velico – Tirnovo – Stara Zagora – Haskovo – Podkova – Komotini.
- E 95 Leningrad – Moskva – Oryol – Kharkov – Simferopol – Alushta – Yalta.

b) Routes intermédiaires

- E 01 Larnò – Belfast – Dublin – Wexford – Rosslare ... La Coruña – Pontevedra – Porto – Albergaria a Velha – Coimbra – Vila Franca de Xira – Lisboa – Setúbal – Portimão – Faro – Huelva – Sevilla.
- E 03 Cherbourg – Rennes – Nantes – La Rochelle.
- E 07 Orléans – Limoges – Toulouse – Zaragoza.
- E 13 Doncaster – Sheffield – Nottingham – Leicester – Northampton – London.
- E 17 Antwerpen – Gent – Kortrijk – Cambrai – Rheims – Beaune.
- E 19 Amsterdam – Den Haag – Rotterdam – Breda – Antwerpen – Bruxelles – Mons – Valenciennes – Paris.
- E 21 Metz – Nancy – Dijon – Genève – Chambéry – Grenoble – Valence – Marseille.
- E 23 Metz – Nancy – Besançon – Vallorbe – Lausanne.
- E 27 Dortmund – Köln – Prüm – Luxembourg – Saarbrücken – Sarreguemines – (E 25 Strasbourg).
- E 29 Belfort – Bern – Martigny – Grand-Saint-Bernard – Aosta.
- E 31 Parma – La Spezia.
- E 33 Rotterdam – Gorinchem – Nijmegen – Goch – Krefeld – Köln – Koblenz – Bingen – Ludwigshafen.
- E 37 Stockholm – Södertälje – Örebro – Mariestad – Göteborg ... Frederikshavn – Alborg – Århus – Vejle – Kolding – Krusa – Flensburg – Schleswig – Neumünster – Hamburg – Bremen – Osnabrück – Dortmund – Olpe – Giessen.
- E 39 Giessen – Frankfurt am Main – Darmstadt.
- E 41 Würzburg – Heilbronn – Stuttgart – Donaueschingen – Schaffhausen – Winterthur – Zürich – Altdorf.
- E 43 Würzburg – Feuchtwangen – Ulm – Memmingen – Lindau – Bregenz – St. Margrethen – Buchs – Chur – S. Bernardino – Bellinzona.
- E 47 Magdeburg – Halle – Leipzig – Karl-Marx-Stadt – Boží Dar – Karlovy Vary – Plzeň – České Budějovice – Třeboň – Halámky – Wien.
- E 49 Orehoved – Nyköping – Gedser ... Rostock.
- E 51 Berlin – Leipzig – Gera – Hof – Bayreuth – Nürnberg.
- E 53 Plzeň – Bayer – Eisenstein – Deggendorf – München.
- E 57 Sattledt – Liezen – St. Michael – Graz – Maribor – Ljubljana.

- E 59 Praha – Jihlava – Wien – Graz – Spielfeld – Maribor – Zagreb – Karlovac – Bihač – Donji Lapac – Knin – Split.
- E 63 Klagenfurt – Loibl-Pass – Ljubljana – Trieste – Rijeka.
- E 67 Warszawa – Łowicz – Wrocław – Kłodzko – Běloves – Náchod – Hradec Králové – Praha.
- E 69 Warszawa – Piotrków – Katowice – Český Těšín – Žilina – Trenčín – Piešťany – Bratislava – Wiener Neustadt.
- E 71 Košice – Miskolc – Budapest – Balatonaliga – Nagykanizsa – Zagreb.
- E 73 Budapest – Szekszárd – Mohács – Osijek – Djakovo – Samak – Zenica – Mostar – Metković.
- E 77 Püspökladány – Nyíregyháza.
- E 79 Oradea – Beius – Deva – Petrosani – Tîrgu Jiu – Craiova – Calafat ... Vidin – Vraca – Botevgrad – Sofia – Blagojevgrad – Serai – Thessaloniki.
- E 81 Halmeu – Satu Mare – Zalău – Cluj – Turda – Sebes – Sibiu – Pitesti.
- E 83 Bjala – Pleven – Jablanica – Botevgrad – Sofia.
- E 87 Tulcea – Constanta – Varna – Burgas – Mičurin – Malco Tyrnovo – Kirklareli – Babaeski.
- E 89 Trabzon – Gümusane – Askale – Mutu – Tunceli – Elâzığ – Malatya – Maras – Kömürler – Iskenderun – Antakya – frontière syrienne.
- E 93 Orel – Kiev – Odessa.

B. Routes d'embranchement, de rocade ou de liaison

- E 130 Vejle – Middelfart.
- E 135 Haugesund – Haukeli – Kongsberg – Drammen.
- E 136 Bergen – Gudvangen ... Laerdalsøyri – Fagernes – Hønefoss – Oslo.
- E 137 Alessund – Andalsnes – Dombas.
- E 140 Trondheim – Storlien – Østersund – Sundsvall.
- E 160 Turku – Tampere – Jyväskylä – Kuopio.
- E 200 Cork – Portlaoise.
- E 230 Amsterdam – Amersfoort.
- E 231 Amersfoort – Groningen.
- E 232 Oldenzaal – Bremen.
- E 233 Bremerhaven – Bremen – Walsrode.
- E 250 Stralsund – Neubrandenburg – Berlin.
- E 267 Gdańsk – Świecie – Poznań – Wrocław.
- E 269 Świecie – Łódź – Piotrków.
- E 312 Breda – Gorinchem – Utrecht.
- E 313 Antwerpen – Liège.
- E 314 Hasselt – Heerlen – Aachen.
- E 330 Unna – Soest – Kassel – Herleshausen.
- E 410 Bruxelles – Namur – Arlon.
- E 420 Aachen – St Vith – Luxembourg.
- E 440 Karlovy Vary – Teplice – Turnov – Hradec Králové – Olomouc – Žilina.
- E 460 Brno – Olomouc – Český Těšín – Kraków.
- E 461 Hradec Králové – Brno – Wien.
- E 470 Mukačevo – Lvov.
- E 530 Offenburg – Donaueschingen.
- E 532 München – Garmisch – Partenkirchen – Mittenwald – Seefeld – Innsbruck.
- E 550 České Budějovice – Jihlava.
- E 562 Bratislava – Zvolen – Košice.
- E 571 Cluj – Dej – Bistrita – Suceava.
- E 572 Bacău – Brasov – Pitesti.
- E 573 Nyíregyháza – Tichop – Užgorod.
- E 580 Mărăsești – Tecuci – Albita – Leucheni – Kishinev – Odessa.
- E 650 Altenmarkt – Liezen.
- E 651 Villach – Podkoren – Naklo.
- E 660 Subotica – Sombor – Osijek.
- E 661 Balatonkeresztúr Nagyatád – Barcs – Virovitica – Okučani – Banja Luka – Jajce – Donji Vakuf – Zenica.
- E 671 Timisoara – Arad – Oradea.
- E 717 Torino – Savona.
- E 751 Rijeka – Pula – Koper.
- E 752 Turnu Severin – Negotin – Zaječar – Niš – Pristina – Prizren – (Albanie) – Petrovac.
- E 760 Beograd – Čačak – Nova Varos – Bijelo Polje.
- E 761 Bihač – Jajce – Donji Vakuf – Zenica – Sarajevo – Titovo Užice – Čačak – Kraljevo – Kruševac – Pojate – Paraćin – Zaječar.
- E 762 Sarajevo – Titograd – frontière albanaise.
- E 771 Jablanica – Velico Timovo – Choumen.
- E 772 Popovica – Stara Zagora – Burgas.
- E 800 Albergaria a Velha – Celorico da Beira.
- E 801 Vila Franca de Xira – Pegões.
- E 804 Salamanca – Badajoz – Sevilla.
- E 805 Bilbao – Logroño Zaragoza.
- E 841 Avellino – Salerno.
- E 842 Napoli – Avellino – Benevento – Canosa.
- E 843 Bari – Taranto.
- E 844 Spezzano – Albanese – Sibari.
- E 846 Cosenza – Crotona.
- E 847 Sicignano – Potenza – Metaponto.
- E 848 S. Eufemia – Catanzaro.
- E 850 Ohrid – Albanian border 3).
- E 851 Joannina – Albanian border 3).
- E 870 Sofia – Kjustendil – Kumanovo.
- E 880 Izmir – Ankara.
- E 881 Ankara – Adana.
- E 901 Jaén – Granada – Málaga.
- E 902 Madrid – Valencia.
- E 931 Mazara del Vallo – Gela.
- E 950 Joannina – Trikala – Lárisa – Volos.
- E 951 Lamia – Karpenissi – Amfilochia.
- E 952 Tripolis – Megalopolis – Tsakona.
- E 957 Joannina – Arta – Agrinion – Messologi.
- E 980 Cizre – Iraq.

Annexe II

CONDITIONS AUXQUELLES DOIVENT REPOINDRE LES
GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL

Sommaire

- I. GENERALITES
- II. CATEGORIES DE ROUTES INTERNATIONALES
 - II.1. Routes ordinaires
 - II.2. Autoroutes
 - II.3. Routes express
- III. NORMES EN SECTION COURANTE
 - III.1. Profils en travers
 - III.1.1. Chaussées
 - III.1.2. Accotements et terre-plein central
 - III.1.3. Pistes spéciales
 - III.2. Profil en long et tracé en plan
 - III.2.1. Homogénéité et coordination du profil en long et du tracé en plan
 - III.2.2. Caractéristiques géométriques
 - III.3. Débits de service
- IV. NORMES DES INTERSECTIONS
 - IV.1. Définitions
 - IV.2. Intersections de routes ordinaires
 - IV.2.1. Les carrefours à niveau
 - IV.2.2. Les carrefours dénivelés
 - IV.3. Les échangeurs
 - IV.3.1. Définitions
 - IV.3.2. Circulation sur les chaussées des échangeurs
 - IV.3.3. Principes du tracé des échangeurs
 - IV.3.4. Caractéristiques géométriques des échangeurs
 - IV.4. Intersections de voies ferrées
- V. OUVRAGES D'ART
 - V.1. Profils en travers
 - V.2. Hauteur libre
- VI. EQUIPEMENTS DE SECURITE
 - VI.1. Eclairage
 - VI.2. Dispositifs contre l'éblouissement
 - VI.3. Glissières de sécurité
- VII. AMENAGEMENT PAYSAGER
- VIII. SERVICES AUXILIAIRES
 - VIII.1. Installations aux frontières
 - VIII.2. Installations diverses
 - VIII.3. Services de secours routiers
 - VIII.4. Télécommunications

CONDITIONS AUXQUELLES DOIVENT REPOINDRE LES
GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL

I. GENERALITES

I.1. Les caractéristiques fondamentales à adopter pour la construction ou l'aménagement des grandes routes de trafic international, désignées ci-après „routes internationales”, font l'objet des dispositions suivantes qui tiennent compte des conceptions actuelles en matière de technique de construction routière. Elles ne s'appliquent pas aux agglomérations. Celles-ci doivent être contournées si elles constituent une gêne ou un danger.

I.2. Les valeurs des caractéristiques indiquées ci-après sont des minimums ou des maximums. Il y a lieu de les majorer ou de les diminuer quand il est possible de le faire sans dépenses supplémentaires ou quand celles-ci sont rentables.

I.3. Toutes les dispositions de la présente annexe sont prises en considération compte tenu de la comparaison des coûts et des avantages actualisés et notamment de la sécurité. En ce qui concerne la circulation des véhicules, l'évaluation est faite pour différentes variantes, établies dans différentes hypothèses relatives notamment à la vitesse de base¹⁾ et en fonction de la prévision du volume de la circulation, de sa composition et de la distribution annuelle des débits horaires.

I.4. La protection de l'environnement doit être prise en considération lors de l'étude et de la construction d'une nouvelle route internationale.

II. CATEGORIES DE ROUTES INTERNATIONALES

Les routes internationales sont classées dans l'une des catégories suivantes:

II.1. Routes ordinaires

Catégorie I: routes à deux voies (chaussée unique).

Catégorie II: routes à plus de deux voies (une ou plusieurs chaussées).

II.2. Autoroutes

Le terme „autoroute” désigne une route qui est spécialement conçue et construite pour la circulation automobile, qui ne dessert pas les propriétés riveraines et qui:

- i) Sauf en des points singuliers ou à titre temporaire, comporte, pour les deux sens de la circulation, des chaussées distinctes séparées l'une de l'autre par une bande de terrain non destinée à la circulation ou, exceptionnellement, par d'autres moyens;
- ii) Ne croise à niveau ni route, ni voie de chemin de fer ou de tramway, ni chemin pour la circulation de piétons;
- iii) Est spécialement signalée comme étant une autoroute.

II.3. Routes express

Routes réservées à la circulation automobile accessibles seulement par des échangeurs ou des carrefours réglementés et sur lesquelles notamment l'arrêt et le stationnement sont interdits.

III. NORMES EN SECTION COURANTE

III.1. Profils en travers

La plate-forme des routes internationales comporte, outre la ou les chaussées, des accotements latéraux et éventuellement un terre-plein central et des pistes spéciales pour piétons et cyclistes. Ces pistes spéciales ne sont pas admises dans la plate-forme des autoroutes. Elles ne sont admises le long des routes express que si elles en sont séparées par un espace suffisamment large.

Les voies ferrées ne sont pas admises dans les chaussées des routes ordinaires ni dans la plate-forme des autoroutes et des routes express²⁾.

III.1.1. Chaussées

III.1.1.1. Largeur

Les voies de circulation des chaussées ont, en alignement droit, une largeur minimale de 3,50 m.

Dans les courbes de rayon inférieur à 200 m, une sur largeur est prévue pour assurer sans entraves la circulation à vitesse normale des véhicules des plus grandes dimensions autorisées.

Pour les vitesses de base supérieures ou égales à 100 km/h, les marquages latéraux ne sont pas compris dans la largeur précitée.

Toutefois, la largeur d'une voie supplémentaire pour véhicules lents dans une section en rampe peut être ramenée à 3 m.

III.1.1.2. Déclivité transversale

En alignement droit, le profil en travers de la chaussée est constitué par un ou deux plans, dont la déclivité transversale est comprise entre 2 et 3%.

En courbe, le dévers maximal est de 7%. Le plus petit rayon admissible sans modification du profil transversal de l'alignement droit est donné (en mètres) dans le tableau suivant, en fonction de la vitesse de base (en km/h):

Vitesse de base	140	120	100	80	60
Routes ordinaires	—	1 800	1 300	800	450
Autoroutes et routes express	3 900	2 800	2 000	1 300	—

¹⁾ La vitesse de base, dans un projet d'aménagement ou de construction d'une route, est la vitesse choisie pour déterminer les caractéristiques géométriques minimales permettant la circulation des véhicules isolés à cette vitesse avec sécurité.

²⁾ Cette disposition ne s'applique pas aux autoroutes qui ont été conçues a priori pour permettre l'implantation d'une voie ferrée.

III.1.2. Accotements et terre-plein central

III.1.2.1. La largeur minimale recommandée de l'accotement est de 3,25 m pour les routes ordinaires et les routes express, et de 3,75 m pour les autoroutes.

III.1.2.2. Les accotements des autoroutes et des routes express comportent du côté droit de la chaussée une bande d'arrêt continue, revêtue ou stabilisée, d'une largeur minimale de 2,50 m permettant le stationnement en cas d'urgence.

Une telle bande est recommandée pour les routes ordinaires. Si elle n'est pas prévue ou si elle n'a pas la largeur de 2,50 m, des aires de stationnement doivent être établies de place en place.

Le cas échéant, il y a lieu également de prévoir en dehors des chaussées des aires d'arrêt pour les autobus.

Dans tous les cas, des bandes latérales, revêtues ou stabilisées de 1 m de largeur, doivent être réservées dans l'accotement le long de la chaussée. Pour des raisons de sécurité, des bandes plus larges, dégagées de tout obstacle, doivent être prévues le long des autoroutes ou des routes express.

III.1.2.3. Quand un terre-plein central est prévu, sa largeur minimale recommandée est de 4 m entre chaussées pour les autoroutes. Il est recommandé d'augmenter cette largeur, notamment dans les courbes, si la visibilité l'exige.

Il est recommandé que le terre-plein central comporte en bordure des chaussées des bandes de guidage et de sécurité, revêtues ou stabilisées, de 1 m de largeur au moins.

III.1.3. Pistes spéciales

Sur l'accotement des routes ordinaires où le trafic motorisé atteint au moins 2 000 véhicules par jour, de pistes spéciales, réservées à la circulation des piétons, cyclistes ou assimilés, sont prévues chaque fois que leur nombre atteint 200 unités par demi-heure de pointe dans un sens, ou 1 000 unités par jour dans un sens.

Les pistes cyclables sont normalement à sens unique et ont une largeur minimale de 2,20 m.

Une bande séparative de 1 m de largeur minimum doit être prévue entre la chaussée et les pistes spéciales.

III.2. Profil en long et tracé en plan

III.2.1. Homogénéité et coordination du profil en long et du tracé en plan

Les routes internationales présentent des caractéristiques homogènes sur des sections de longueur suffisante. Les changements de caractéristiques se font en des points tels qu'ils puissent être normalement prévus par l'usager (traversée d'une agglomération, modification du relief du terrain). A défaut, ils sont réalisés progressivement.

Le profil en long et le tracé en plan sont coordonnés de telle manière que la route apparaisse à l'usager sans discontinuité gênante de tracé, lui permette de prévoir son évolution et de distinguer clairement les dispositions des points singuliers, notamment les carrefours, les entrées et les sorties dans les échangeurs.

III.2.2. Caractéristiques géométriques

III.2.2.1. Les revêtements des routes internationales présentent partout une surface unie. Les dénivellations maximales mesurées à la règle de 3 mètres ne peuvent dépasser 4 mm.

III.2.2.2. Les caractéristiques géométriques principales des routes internationales sont rassemblées dans le tableau suivant; elles sont basées sur un coefficient de frottement longitudinal (roues bloquées, pneus lisses) de 0,4 à la vitesse de 50 km/h; elles doivent être considérées comme des valeurs minimales à respecter:

Vitesse de base (en km/h)		140	120	100	80	60
Déclivités (%) à ne pas dépasser)		4	5	6	7	8
Rayons convexes minimaux en profil en long (en m) ¹⁾	chaussée à sens unique	27 000	12 000	6 000	3 000	1 500
	chaussée à double sens de circulation	–	–	10 000	4 500	1 600
Rayons minimaux en plan correspondant au dévers maximum		1 000	650	450	240	120

La vitesse de base de 120 km/h n'est choisie que si les chaussées sont séparées et si la plupart des intersections sont aménagées en échangeurs (voir IV ci-après). Celle de 140 km/h n'est applicable qu'aux autoroutes.

Les rayons concaves sont tels que, pour la vitesse de base, l'accélération verticale ne puisse dépasser 0,25 m/sec².

Les valeurs des rayons en plan sont des minimums correspondant au dévers maximum de 7%. Elles sont suffisantes pour la stabilité et le confort de conduite du véhicule dans des conditions moyennes.

La résultante de la déclivité longitudinale et du dévers ne doit pas dépasser 10%.

III.2.2.3. Les sections circulaires et rectilignes du tracé en plan sont raccordées par des courbes à courbure progressive.

III.2.2.4. La visibilité en plan et la visibilité en profil en long sont réalisées dans des conditions de sécurité égales, compte tenu éventuellement des déclivités.

Les distances de visibilité minimales nécessaires au dépassement sur les chaussées bidirectionnelles sont données au tableau suivant:

vitesse de base (en km/h)	100	80	60
distance de visibilité de dépassement minimale (en m)	400	325	250

Ces distances doivent être assurées sur un pourcentage de la longueur de la route aussi élevé et aussi uniformément réparti que possible.

III.2.2.5. Lorsque la visibilité est insuffisante, il est recommandé de doubler la chaussée aux sommets et dans les virages des routes ordinaires à deux voies et à trois voies de circulation.

III.3. Débits de service

Les routes des diverses catégories peuvent écouler normalement, c'est-à-dire avec une qualité ou un niveau de service jugé nécessaire pour les routes internationales et moyennant le respect des normes précisées au III.2., les débits²⁾ indiqués à la colonne 1 du tableau suivant exprimés en unités de trafic (UT) par heure³⁾.

Catégorie de routes	1 débit normal UT/h	2 débit maximum admissible UT/h	Observations
Catégorie I	900	1 500	2 sens
Catégorie II			
à 3 voies	1 500	2 000	2 sens
à 4 voies	1 500	2 000	par sens
par voie supplémentaire	750	1 000	par sens
autoroutes et routes express			
à 2 x 2 voies	2 000	3 000	par sens
par voie supplémentaire	1 200	1 500	par sens

Pour une catégorie de routes déterminée, il est recommandé de ne pas dépasser les débits de la colonne 1 pendant plus de 50 heures par an, à moins que la rentabilité d'une voie supplémentaire ou de l'aménagement dans une catégorie supérieure ne soit assurée.

Quand le débit dépasse les valeurs de la colonne 2 pendant plus de 50 heures par an, il est recommandé que soit prise en considération la construction d'une voie supplémentaire ou l'aménagement dans une catégorie supérieure compte tenu des coûts de construction et de l'environnement.

Ces valeurs s'entendent en débit continu et à condition:

- que les carrefours à niveau ne soient pas trop nombreux et ne créent pas un nombre trop élevé d'incidents de trafic;
- que pour les routes à deux et trois voies, la distance de visibilité de dépassement soit assurée sur la totalité de l'itinéraire.

Les routes à trois voies ne sont recommandées quand le débit normal indiqué à la colonne 1 du tableau précité est dépassé.

¹⁾ Les rayons convexes en profil en long indiqués dans le tableau correspondent à des courbes de raccordement de déclivités terminales sensiblement égales et de sens contraires, la différence des déclivités étant en outre suffisante pour limiter la visibilité.

²⁾ Une unité de trafic correspond à une voiture particulière. Pour les autres véhicules un coefficient d'équivalence doit être appliqué.

³⁾ En dehors des zones urbaines.

Pour les routes à quatre voies, dès que le débit de pointe dans le sens le plus chargé dépasse 1 500 UT/h pendant plus de 50 heures par an, il est recommandé, pour la sécurité, d'établir des chaussées séparées à sens unique.

IV. NORMES DES INTERSECTIONS ①

IV.1. Définitions

Les routes internationales forment, à leur rencontre entre elles ou avec d'autres routes ou d'autres voies de communication, des „intersections”.

Les différents types d'aménagement des intersections routières sont les suivants:

Intersections de routes ordinaires:

- carrefours plans ou à niveau, dont les branches sont situées dans un même plan;
- carrefours dénivelés ou à niveau séparés, dont l'une au moins des branches franchit à un niveau différent une ou plusieurs autres branches.

Intersections d'autoroutes ou de routes express avec des routes de même catégorie:

Echangeurs A dont les liaisons ne comportent aucun cisaillement de courants de circulation.

Intersections d'autoroutes avec des routes ordinaires:

Echangeurs B ne comportant aucun cisaillement de courant de circulation sur les chaussées des autoroutes.

Intersections de routes express avec des routes ordinaires:

Pour les intersections importantes:

Echangeurs B ne comportant aucun cisaillement de courants de circulation sur la ou les chaussées de la route express.

Pour les intersections d'importance secondaire pour lesquelles la rentabilité d'un échangeur n'est pas assurée:

Carrefours plans ou dénivelés contrôlés éventuellement par signalisation lumineuse.

IV.2. Intersections de routes ordinaires

IV.2.1. Les carrefours à niveau

IV.2.1.1. Les carrefours à niveau doivent être supprimés sur les routes internationales quand cette mesure est rentable.

IV.2.1.2. Les carrefours à niveau comportant plus de quatre branches doivent être simplifiés par regroupement de certains courants de circulation suivant une hiérarchie de l'importance de ces courants.

IV.2.1.3. Les carrefours giratoires et les signaux lumineux ne doivent être utilisés que si d'autres aménagements supprimant les cisaillements et les entrecroisements de courants de circulation ne sont pas rentables.

IV.2.1.4. La visibilité du carrefour doit être assurée à son approche sur une distance suffisante pour permettre aux conducteurs de prendre en temps voulu les décisions qu'imposent le type de régulation et les conditions instantanées de la circulation. Cette visibilité est améliorée si les chaussées, spécialement celles dont les usagers doivent céder le passage, sont en légère descente vers le carrefour.

IV.2.1.5. La route internationale est prioritaire par rapport aux autres routes; la priorité entre routes internationales doit être fixée en fonction de l'importance relative des volumes de la circulation.

IV.2.1.6. La circulation directe sur la route internationale prioritaire ne doit pas être ralentie. A cet effet, des zones d'attente de longueur suffisante doivent être réservées entre les deux sens de circulation pour les véhicules effectuant une manoeuvre de „tourne gauche”.

IV.2.1.7. Des voies d'accélération et de décélération respectivement à l'entrée et à la sortie de la chaussée de la route internationale prioritaire sont prévues aux carrefours importants pour autant qu'elles soient rentables.

IV.2.1.8. Le carrefour doit comporter sur les chaussées non prioritaires des flots directionnels canalisant les courants de circulation et satisfaisant aux critères suivants:

a) la géométrie de l'ensemble des couloirs de circulation doit être aussi simple que possible afin d'être immédiatement compréhensible pour les usagers;

b) les circulations non prioritaires doivent être ralenties, les déviations des voies correspondantes étant adaptées à l'importance des circulations qu'elles supportent;

c) les trajectoires sécantes doivent se couper aussi orthogonalement que possible;

d) les points d'intersection doivent être espacés (et non confondus) de telle manière que les usagers puissent les aborder séparément et disposer de zones intermédiaires d'attente;

e) le chemin le plus direct doit être réservé aux piétons;

f) les cyclistes, s'il existe des pistes cyclables, doivent être déviés du carrefour proprement dit, de manière à recouper aussi orthogonalement que possible les trajectoires des véhicules;

g) les flots directionnels sont limités par des bordures légèrement saillantes en matériaux blancs. Quand la rentabilité le justifie, ils sont éclairés la nuit. A défaut d'éclairage, les bordures sont réflectorisées.

IV.2.2. Les carrefours dénivelés

Il convient, quand la rentabilité de l'aménagement correspondant est établie, de déniveler certains courants importants de circulation pour éliminer les conflits de cisaillement avec d'autres courants empruntant le carrefour.

Les tracés et les profils en long des liaisons dénivelées doivent respecter les principes et les normes des échangeurs qui leur sont applicables (voir IV.3.).

Les liaisons non dénivelées doivent former à leur intersection des carrefours répondant aux conditions ci-dessus (voir IV.2.1.).

IV.3. Les échangeurs

IV.3.1. Définitions

Les chaussées échangeurs sont classées en chaussées principales et en chaussées de raccordement qui relient entre elles les chaussées principales.

Les chaussées principales sont celles qui supportent les volumes de circulation les plus importants (compte tenu, cas échéant, de leur variation horaire) et pour lesquelles on ne peut tolérer une réduction importante de la vitesse de base.

IV.3.2. Circulation sur les chaussées des échangeurs

Les chaussées d'un échangeur A sont à sens unique. Dans un échangeur B certaines chaussées de raccordement peuvent être à double sens sur une partie de leur parcours; toutefois, les entrées et les sorties d'autoroute ou de route express sont toujours à sens unique.

IV.3.3. Principes du tracé des échangeurs

Le tracé des échangeurs satisfait aux principes suivants:

IV.3.3.1. Principe A. Type d'échangeur

Le choix d'un type d'échangeur et celui corollaire de ses chaussées principales et de raccordement doivent tenir compte de l'importance absolue et relative des courants de circulation qui les traversent.

IV.3.3.2. Principe B. Divergence des courants de circulation

Lorsqu'une chaussée se divise en deux autres chaussées, la séparation des deux courants de circulation doit se faire de manière à ne pas entraîner de réduction importante de la vitesse des véhicules.

A cet effet, l'usager doit avoir le temps de se placer dans la voie la plus favorable à la direction qu'il doit prendre, et avoir une visibilité suffisante du point de divergence. Dans un échangeur A, la chaussée qui se divise en deux autres doit être élargie avant la séparation et comporter un nombre de voies égal au nombre total de voies des deux chaussées, sur une distance permettant la séparation des courants avant le point de divergence. L'élargissement doit se faire de préférence vers la droite.

Le courant de circulation le moins important doit être écoulé par la chaussée de droite afin de réduire le nombre de véhicules ralentis lors du changement de file. Si la vitesse de ce courant doit être réduite, il y a lieu de prévoir une voie de décélération. Cette chaussée de droite est si possible surélevée progressivement par rapport à la chaussée principale pour faciliter la décélération éventuelle et assurer une meilleure visibilité du point de divergence.

Dans un échangeur B, la chaussée de sortie à partir d'une chaussée d'autoroute ou d'une chaussée de route express diverge vers la droite et comporte une voie de décélération.

① Les textes sont rédigés dans l'hypothèse de la circulation à droite.

IV.3.3.3. Principe C. Convergence des courants de circulation

Lorsque deux chaussées convergent pour n'en former qu'une seule, l'intégration des deux courants de circulation doit se faire en toute sécurité et ne pas entraîner de réduction importante de la vitesse des véhicules.

A cet effet:

a) les usagers du courant de circulation le moins important doivent s'insérer par la droite dans le courant le plus important;

b) l'usager qui doit s'insérer doit avoir une bonne visibilité sur l'autre chaussée, en amont et en aval du point de convergence.

La manœuvre d'insertion, le cas échéant par l'intermédiaire d'une voie d'accélération, ne doit pas entraîner une diminution notable de la vitesse du courant principal. La visibilité est améliorée et la manœuvre d'insertion facilitée si la chaussée du courant qui doit s'insérer est en légère descente vers l'autre chaussée;

c) il est souhaitable d'assurer également une bonne visibilité de la chaussée principale sur l'autre chaussée;

d) lorsque deux chaussées principales convergent pour n'en former qu'une seule, et s'il y a réduction du nombre total des voies de circulation, cette réduction ne doit être réalisée qu'à une distance suffisante du point de convergence.

Dans un échangeur B, la chaussée d'entrée sur une chaussée d'autoroute ou sur une chaussée de route express converge par la droite et comporte une voie d'accélération.

IV.3.3.4. Principe D. Sections d'entrecroisement

Les sections d'entrecroisement doivent être évitées sur les chaussées principales. Une section d'entrecroisement ne peut y être tolérée que si les volumes qui s'entrecroisent sont faibles; si possible, une voie supplémentaire au moins doit être prévue du côté droit de la chaussée principale.

Dans tous les cas, les caractéristiques géométriques de la section d'entrecroisement et des chaussées amont et aval doivent être telles que les vitesses des véhicules qui s'entrecroisent ne soient pas trop différentes et qu'elles n'entraînent pas de réduction trop importante des vitesses praticables sur ces chaussées.

IV.3.3.5. Principe E. Points de divergence et de convergence

Dans les limites de l'échangeur, chaque chaussée principale ne devrait comporter qu'un point de divergence et qu'un point de convergence.

Dans tous les cas, s'il existe plusieurs points de divergence ou de convergence sur une même chaussée, des mesures doivent être prises pour assurer des manœuvres aisées et une signalisation indépendante des points de divergence ou de convergence successifs.

IV.3.4. Caractéristiques géométriques des échangeurs

IV.3.4.1. Vitesse de base sur les chaussées principales

Les chaussées principales d'un échangeur doivent être conçues avec une vitesse de base aussi voisine que possible de celle des chaussées qui les prolongent en dehors de l'échangeur, et en tout cas au moins égales aux 3/4 de celles-ci. Dans les échangeurs du type B, toutefois, aucune réduction de vitesse de base n'est tolérée sur les chaussées d'autoroutes ni sur les chaussées de routes express.

IV.3.4.2. Rayons des chaussées de raccordement

En palier, le rayon minimum du bord intérieur de la chaussée est de 50 m. Cette valeur correspond théoriquement à une chaussée en palier avec le dévers maximal admis.

Dans tous les cas, les courbes à faible rayon sont raccordées progressivement par des courbes de transition à variation continue de courbure, de longueur différente pour permettre à l'usager d'adapter aisément sa vitesse.

IV.3.4.3. Largeur des chaussées de raccordement

La possibilité de dépasser un véhicule arrêté doit être assurée en tous points. Sur les chaussées de raccordement d'une certaine longueur, il convient de prévoir également la possibilité de dépasser un véhicule en mouvement.

A cet effet:

- Les chaussées à simple voie auront une largeur totale de 6 m au moins, compte tenu de l'accotement stabilisé non utilisé normalement par la circulation;

- Les chaussées à double voie auront une largeur de 7 m au moins. L'accotement stabilisé est facultatif dans ce cas. Ces chaussées

doivent être ramenées à une seule voie, au voisinage du point d'entrée (ou de sortie) sur une chaussée principale, si le nombre total de voies de la chaussée principale n'est pas augmenté après le point d'entrée (ou diminué après le point de sortie).

IV.3.4.4. Sections d'entrecroisement

Il est recommandé que les sections d'entrecroisement aient une longueur minimale de $0,2 Q$ (en mètres), Q étant le trafic total horaire entrecroisant exprimé en UT/h. Le calcul du nombre de voies nécessaires dans cette hypothèse est effectué en affectant le débit entrecroisant le plus faible du coefficient 3.

Si exceptionnellement, une section d'entrecroisement ne peut être évitée sur une chaussée principale, la longueur doit être de Q mètres, avec un minimum de 500 m.

L'échangeur doit être conçu pour que, dans ses limites, le volume total entrecroisant soit inférieur à 2 000 UT/h.

IV.3.4.5. Longueur des voies d'accélération

Il est recommandé d'établir des chaussées d'accès avec une voie d'accélération proprement dite, suivie d'une voie de largeur variable, appelée biseau.

Lorsque la chaussée de l'autoroute ou de la route express et la voie d'accélération sont en palier et en alignement droit, la longueur totale de la voie d'accélération est de 300 m au minimum, celle de la voie d'accélération proprement dite étant de 200 m au minimum.

Si les conditions de tracé et de profil en long sont différentes, la longueur de la voie d'accélération doit être adaptée en conséquence.

IV.3.4.6. Longueur des voies de décélération

Les voies de décélération comportent une voie de largeur variable appelée biseau, suivie de la voie de décélération proprement dite, de largeur constante, qui peut être soit parallèle et adjacente à la chaussée de l'autoroute, soit indépendante de celle-ci.

Le biseau doit permettre à l'usager de se dégager progressivement du courant principal et ce sans réduire notablement sa vitesse: on détermine sa longueur en considérant que la durée confortable pour exécuter cette manœuvre est d'environ 3,5 secondes. On détermine la longueur de la voie de décélération proprement dite en considérant que le taux de décélération des véhicules est au plus de $1,5 \text{ m/sec}^2$.

IV.4. Intersections de voies ferrées

Les intersections de voies ferrées avec les routes internationales doivent être réalisées à niveaux séparés.

V. OUVRAGES D'ART

V.1. Profils en travers

Sauf cas exceptionnel (région montagneuse, terrain particulièrement difficile, etc.) aucune restriction des caractéristiques de la chaussée et, s'il y a lieu, des pistes cyclables et trottoirs, n'est admise sur et sous les ouvrages d'art. Notamment la bande d'arrêt latérale prévue au III.1.2. est maintenue sur les autoroutes et les routes express.

V.2. Hauteur libre

La hauteur libre minimale au-dessus de la chaussée est de 4,5 m.

VI. EQUIPEMENTS DE SECURITE

VI.1. Eclairage

Les sections, les carrefours et les échangeurs des routes internationales sont dotés d'un éclairage homogène et suffisant pour permettre aux usagers motorisés de circuler sans faire usage des feux-route quand l'importance de la circulation nocturne en justifie économiquement les installations et leur exploitation.

VI.2. Dispositifs contre l'éblouissement

Quand l'importance de la circulation nocturne le justifie, des plantations ou des écrans sont établis dans le terre-plein central des autoroutes et des routes express et, le cas échéant, dans leurs accotements, si les feux-routes des véhicules circulant en sens inverse sur l'autre chaussée ou sur une autre route longeant la route internationale créent une gêne visuelle sur cette dernière.

VI.3. Glissières de sécurité

Des glissières de sécurité sont à prévoir pour éviter les collisions avec des obstacles situés dans les accotements ou le terre-plein central, à condition que, toutefois, le risque et les conséquences d'une collision

avec ces glissières soient moindres qu'avec les obstacles qu'elles protègent.

Des glissières peuvent ne pas être nécessaires pour la protection des supports de signalisation et d'éclairage, si ceux-ci sont conçus pour atténuer les conséquences du choc d'un véhicule.

Il est recommandé d'établir les glissières de sécurité à la distance maximale du bord de la chaussée compatible avec la présence de circulation ou d'obstacles extérieurs.

Pour les autoroutes et les routes express les glissières de sécurité sont à prévoir notamment:

- a) sur le terre-plein central, quand sa largeur est inférieure à 6 m, si le volume journalier atteint 20 000 avec 2 x 2 voies ou 30 000 avec 2 x 3 voies, ou quand sa largeur est inférieure à 4,50 m, quel que soit le volume;
- b) sur les accotements:
 - i) quand des obstacles fixes et rigides tels que culées, piles de ponts, murs de soutènement, supports de portiques, rangée continue de poteaux d'éclairage, etc. sont situés à moins de 3,50 m du bord d'une chaussée;
 - ii) dans les sections en remblai, quand la hauteur de celui-ci ou l'inclinaison des talus présentent un danger évident;
 - iii) dans les sections longées par un cours d'eau, une route ou une voie ferrée à moins de 10 m du bord de la chaussée;
- e) sur les ouvrages d'art, notamment quand les glissières existent de part et d'autre de l'ouvrage.

VII. AMENAGEMENT PAYSAGER

VII.1. La coordination du tracé et du profil en long doit être étudiée (III.2.1.) non seulement du point de vue strict de la sécurité mais aussi de celui de l'intégration harmonieuse du tracé dans le site.

VII.2. Tous les éléments du paysage doivent concourir, avec la signalisation, au confort et à la sécurité de la circulation. Il convient notamment de créer un bon guidage visuel par des plantations d'arbustes en harmonie avec les essences environnantes et d'établir, en région de plaine monotone, des écrans de verdure jalonnant la profondeur du champ de vision.

VII.3. Des plantations d'arbustes sont également à établir pour assurer la protection des usagers contre l'éblouissement, le vent, les amas de neige et, le cas échéant, pour protéger les riverains contre le bruit et la pollution de l'air.

VII.4. Pour des raisons de sécurité et d'esthétique les affichages de publicité commerciale en bordure des routes internationales sont interdits.

VIII. SERVICES AUXILIAIRES

VIII.1. Installations aux frontières

Des installations routières suffisantes et notamment des aires de stationnement sont prévues aux frontières pour recevoir et écouler le trafic normal. Il y a lieu de séparer les trafics commerciaux et touristiques et d'établir des postes-frontières combinés.

VIII.2. Installations diverses

Les autoroutes et éventuellement les routes express sont dotées d'aires de service et d'aires de stationnement, distinctes des chaussées et régulièrement espacées.

Les aires de service comportent des stations-service distributrices de carburant, des parcs de stationnement, des toilettes, des postes de secours de première urgence et éventuellement des restaurants et des motels.

Les aires de stationnement ne permettent que le stationnement des véhicules et ne sont pas habituellement dotées de tous les services précités.

Les aires de service et de stationnement desservant les autoroutes¹⁾ sont exclusivement accessibles de l'autoroute. Elles sont raccordées à celle-ci par des chaussées d'entrée et de sortie répondant aux critères des chaussées analogues des échangeurs B.

Dans les régions peu développées, des postes de ravitaillement et, le cas échéant, des garages, des ateliers ainsi que des locaux pour le repos et les repas, sont établis à proximité de la route internationale.

VIII.3. Services de secours routiers

Des postes de premiers secours sont installés le long des routes internationales pour suppléer, s'il y a lieu, l'insuffisance des moyens locaux. Ils possèdent l'équipement nécessaire conformément aux recommandations de la Commission internationale permanente des premiers secours sur route et de la Ligue des Sociétés de la Croix-Rouge.

VIII.4. Télécommunications

Les routes internationales sont munies à intervalles réguliers de postes téléphoniques ou autres, permettant d'appeler en sécurité les services de secours; leur maniement doit être simple, facile à comprendre par les usagers, et expliqué de préférence à l'aide de symboles ou d'idéogrammes. Des flèches, suffisamment rapprochées, indiquent l'emplacement du poste d'appel le plus proche.

Annexe III

IDENTIFICATION ET SIGNALISATION DES ROUTES „E”

1. Le signal destiné à identifier et à signaler les routes „E” est de forme rectangulaire.

2. Ce signal se compose de la lettre „E”, suivie généralement du numéro, en chiffres arabes, attribué à l'itinéraire.

3. Il est composé d'une inscription blanche sur fond vert; il peut être apposé sur d'autres signaux ou combiné avec eux.

4. Ses dimensions devraient être telles que les conducteurs de véhicules circulant à grande vitesse puissent facilement l'identifier et comprendre les indications qu'il donne.

5. Le signal destiné à identifier et à signaler les routes „E” n'exclut pas le signal identifiant les routes sur le plan national.

¹⁾ Un accès à partir du réseau ordinaire peut toutefois être aménagé pour les fournisseurs et le personnel de service.

*(Vertaling)***Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen**

De Overeenkomstsluitende Partijen,

Zich bewust van de noodzaak het internationale wegverkeer in Europa te vergemakkelijken en te verbeteren,

Overwegende dat het voor de versteviging van de betrekkingen tussen Europese landen van groot belang is een gecoördineerd plan op te stellen voor het aanleggen van wegen die voldoen aan de eisen van het toekomstige internationale wegverkeer, alsmede voor het aanpassen van wegen aan deze eisen,

Zijn overeengekomen als volgt:

*Omschrijving en aanvaarding van het internationale E-wegennet***Artikel 1**

De Overeenkomstsluitende Partijen aanvaarden het voorgestelde wegennet, hierna te noemen „het internationale E-wegennet” en omschreven in bijlage I bij deze Overeenkomst, als een gecoördineerd plan voor het aanleggen en aanpassen van wegen van internationaal belang, dat zij voornemens zijn uit te voeren binnen het kader van hun nationale programma's.

Artikel 2

Het internationale E-wegennet bestaat uit een netwerk van referentiewegen die in het algemeen van noord naar zuid of van west naar oost lopen; het omvat ook de tussenliggende wegen en de zij- en verbindingswegen.

*Aanleg en ontwikkeling van wegen van het internationale E-wegennet***Artikel 3**

De wegen van het internationale E-wegennet, als bedoeld in artikel 1 van deze Overeenkomst, worden in overeenstemming gebracht met de bepalingen van bijlage II bij deze Overeenkomst.

*Aanduiding van de wegen van het internationale E-wegennet***Artikel 4**

1. De wegen van het internationale E-wegennet worden aangeduid door en voorzien van het verkeersteken, beschreven in bijlage III bij deze Overeenkomst.

2. Alle tekens die worden gebruikt om E-wegen aan te geven en die niet in overeenstemming zijn met de bepalingen van deze Overeenkomst en haar bijlagen, worden overeenkomstig artikel 6 verwijderd binnen drie jaar na de datum waarop deze Overeenkomst voor de betrokken Staat in werking treedt.

3. Nieuwe verkeerstekens die voldoen aan het bepaalde in bijlage III bij deze Overeenkomst, worden overeenkomstig artikel 6 aangebracht op alle wegen van het internationale E-wegennet binnen 4 jaar na de datum waarop deze Overeenkomst voor de betrokken Staat in werking treedt.

4. De bepalingen van dit artikel zijn niet onderworpen aan beperkingen die kunnen voortvloeien uit de nationale programma's waarnaar in artikel 1 van deze Overeenkomst wordt verwezen.

*Wijze van ondertekening en wijze van Partij worden bij deze Overeenkomst***Artikel 5**

1. Deze Overeenkomst staat tot 31 december 1976 open voor ondertekening door Staten die lid zijn van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties dan wel in een adviserende hoedanigheid tot de Commissie zijn toegelaten overeenkomstig paragraaf 8 van het mandaat van de Commissie.

2. Bedoelde Staten kunnen Partij bij deze Overeenkomst worden door

(a) ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring;

(b) ondertekening onder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, gevolgd door bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of

(c) toetreding.

3. Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschiedt door nederlegging van een akte, in de vereiste vorm, bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties.

*Inwerkingtreding van deze Overeenkomst***Artikel 6**

1. Deze Overeenkomst treedt in werking 90 dagen na de datum waarop de Regeringen van acht Staten deze hebben ondertekend zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, dan wel een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben nedergelegd, mits één of meer wegen van het internationale E-wegennet als doorlopende weg het grondgebied verbinden van ten minste vier van de Staten die de Overeenkomst op die wijze hebben ondertekend of zulk een akte hebben nedergelegd. Indien aan deze voorwaarde niet wordt voldaan, treedt de Overeenkomst in werking 90 dagen na de datum van ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring dan wel de nederlegging van de akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, waardoor aan genoemde voorwaarde zal zijn voldaan.

2. Voor elke Staat die zijn akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding nederlegt na het begin van de in het eerste lid van dit Artikel vermelde periode van 90 dagen, treedt de Overeenkomst in werking 90 dagen na de datum van nederlegging van genoemde akte.

3. Bij haar inwerkingtreding beëindigt en vervangt deze Overeenkomst in de betrekkingen tussen de Overeenkomstsluitende Partijen de Verklaring nopens de aanleg van internationale hoofdverkeerswegen, ondertekend te Genève op 16 september 1950.

*Procedures voor de wijziging van de tekst van de Overeenkomst zelf***Artikel 7**

1. De tekst van de Overeenkomst zelf kan door een van de in dit artikel genoemde procedures worden gewijzigd.

2. (a) Op verzoek van een Overeenkomstsluitende Partij wordt elke door haar voorgestelde wijziging in de tekst van de Overeenkomst zelf bestudeerd in de Werkgroep voor Wegvervoer van de Economische Commissie voor Europa (ECE).

(b) Indien de wijziging met een tweederde meerderheid door de hun stem uitbrengende aanwezigen wordt aangenomen en indien deze meerderheid een tweederde meerderheid van de Overeenkomstsluitende Partijen welke aanwezig zijn en hun stem uitbrengen, omvat, wordt door de Secretaris-Generaal mededeling van de wijziging gedaan aan alle Overeenkomstsluitende Partijen ter fine van aanvaarding.

(c) Indien de wijziging door tweederde van de Overeenkomstsluitende Partijen wordt aanvaard, stelt de Secretaris-Generaal alle Overeenkomstsluitende Partijen daarvan in kennis en treedt de wijziging in werking twaalf maanden na de datum van deze kennisgeving. De wijziging treedt in werking voor alle Overeenkomstsluitende Partijen, met uitzondering van die welke, vóórdat zij van kracht wordt, mededeling doen van het feit dat zij de wijziging niet aanvaarden.

3. Op verzoek van ten minste één derde van de Overeenkomstsluitende Partijen wordt door de Secretaris-Generaal een conferentie bijeengeroepen waartoe de in artikel 5 bedoelde Staten worden uitgenodigd. De in de letters (a) en (b) van het tweede lid van dit artikel vermelde procedure is van toepassing op elke wijziging die aan zulk een Conferentie wordt voorgelegd.

Procedure voor de wijziging van Bijlage I bij deze Overeenkomst

Artikel 8

1. Bijlage I bij deze Overeenkomst kan door de in dit artikel omschreven procedure worden gewijzigd.

2. Op verzoek van een Overeenkomstsluitende Partij wordt elke door haar voorgestelde wijziging van Bijlage I bij deze Overeenkomst bestudeerd in de Werkgroep voor Wegvervoer van de Economische Commissie voor Europa (ECE).

3. Indien de wijziging door een meerderheid van de hun stem uitbrengende aanwezigen wordt aangenomen en indien deze meerderheid de meerderheid van de aanwezige en hun stem uitbrengende Overeenkomstsluitende Partijen omvat, wordt deze door de Secretaris-Generaal ter kennis gebracht van de bevoegde beleidsinstanties van de direct betrokken Overeenkomstsluitende Partijen. Als direct betrokken Overeenkomstsluitende Partijen worden beschouwd:

(a) in het geval van een nieuwe, of de wijziging van een bestaande internationale A-weg, elke Overeenkomstsluitende Partij over wier grondgebied deze weg loopt;

(b) in het geval van een nieuwe, of de wijziging van een bestaande internationale B-weg, elke Overeenkomstsluitende Partij wier grondgebied grenst aan dat van het verzoekende land en over wier grondgebied de internationale A-weg of A-wegen loopt of lopen waarmee de nieuwe of te wijzigen internationale B-weg wordt verbonden.

De grondgebieden van twee Overeenkomstsluitende Partijen waarop zich de onderscheiden eindpunten bevinden van een zeeverbinding als onderdeel van de internationale A-weg of A-wegen zoals hierboven omschreven, worden voor de toepassing van het bepaalde in dit lid eveneens geacht aan elkaar te grenzen.

4. Elke voorgestelde wijziging waarvan overeenkomstig het derde lid van dit artikel kennis is gegeven, is aanvaard, indien binnen een tijdvak van zes maanden na de datum van kennisgeving geen van de bevoegde beleidsinstanties van de direct betrokken Overeenkomstsluitende Partijen de Secretaris-Generaal van haar bezwaar tegen de wijziging in kennis heeft gesteld. Indien de beleidsinstantie van een Overeenkomstsluitende Partij verklaart, dat haar nationale wetgeving haar verplicht haar instemming afhankelijk te stellen van de verlening van een bijzondere machtiging of van de goedkeuring van een wetgevend lichaam, wordt de bevoegde beleidsinstantie geacht niet te hebben ingestemd met de wijziging van Bijlage I bij deze Overeenkomst, en wordt de voorgestelde wijziging eerst aanvaard op het tijdstip waarop de genoemde bevoegde beleidsinstantie de Secretaris-Generaal ervan in kennis stelt, dat zij de vereiste machtiging of goedkeuring heeft verkregen. Indien deze kennisgeving niet wordt gedaan binnen een tijdvak van achttien maanden na de datum waarop de voorgestelde wijziging ter kennis werd gebracht van de bevoegde beleidsinstantie, of indien de bevoegde beleidsinstantie van een direct betrokken Overeenkomstsluitende Partij binnen het hierboven aangegeven tijdvak van zes maanden bezwaar aantekent tegen de voorgestelde wijziging, wordt de wijziging niet aanvaard.

5. Elke aanvaarde wijziging wordt door de Secretaris-Generaal ter kennis gebracht van alle Overeenkomstsluitende Partijen en treedt voor alle Overeenkomstsluitende Partijen in werking drie maanden na de datum van kennisgeving.

Procedure voor de wijziging van de Bijlagen II en III bij deze Overeenkomst

Artikel 9

1. Bijlagen II en III bij deze Overeenkomst kunnen door de in dit artikel omschreven procedure worden gewijzigd.

2. Op verzoek van een Overeenkomstsluitende Partij wordt elke door haar voorgestelde wijziging van de Bijlagen II en III bij deze Overeenkomst bestudeerd in de Werkgroep voor Wegvervoer van de Economische Commissie voor Europa (ECE).

3. Indien de wijziging door een meerderheid van de hun stem uitbrengende aanwezigen wordt aangenomen en indien deze meerderheid de meerderheid van de aanwezige en hun stem uitbrengende Overeenkomstsluitende Partijen omvat, wordt door de Secretaris-Generaal mededeling van de wijziging gedaan aan de bevoegde beleidsinstanties van alle Overeenkomstsluitende Partijen ter fine van aanvaarding.

4. Deze wijziging wordt aanvaard indien gedurende een tijdvak van zes maanden na de datum van kennisgeving minder dan één derde van de bevoegde beleidsinstanties van de Overeenkomstsluitende Partijen de Secretaris-Generaal in kennis stelt van hun bezwaar tegen de wijziging.

5. Elke aanvaarde wijziging wordt door de Secretaris-Generaal ter kennis gebracht van alle Overeenkomstsluitende Partijen en treedt drie maanden na de datum van kennisgeving in werking.

Kennisgeving van het adres van de beleidsinstantie waaraan de voorstellen tot wijziging van de Bijlagen bij deze Overeenkomst dienen te worden medegedeeld

Artikel 10

Elke Staat deelt op het tijdstip van ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring van of toetreding tot deze Overeenkomst de Secretaris-Generaal de naam en het adres van zijn beleidsinstantie mede die overeenkomstig de artikelen 8 en 9 van deze Overeenkomst in kennis dient te worden gesteld van de voorgestelde wijzigingen van de Bijlagen bij deze Overeenkomst.

Opzegging en het ophouden van kracht te zijn van deze Overeenkomst

Artikel 11

Elke Overeenkomstsluitende Partij kan deze Overeenkomst opzeggen door middel van een tot de Secretaris-Generaal gerichte schriftelijke kennisgeving. De opzegging wordt van kracht een jaar na de datum van ontvangst van deze kennisgeving door de Secretaris-Generaal.

Artikel 12

Deze Overeenkomst houdt op van kracht te zijn, indien het aantal Overeenkomstsluitende Partijen gedurende een tijdvak van twaalf achtereenvolgende maanden minder is dan acht.

Beslechting van geschillen

Artikel 13

1. Elk geschil tussen twee of meer Overeenkomstsluitende Partijen, dat betrekking heeft op de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst en dat door de partijen bij het geschil niet door onderhandelingen of door andere middelen tot regeling van een geschil kan worden opgelost, wordt onderworpen aan arbitrage, indien één der partijen bij het geschil betrokken Overeenkomstsluitende Partijen zulks verzoekt, en wordt hiertoe voorgelegd aan één of meer scheidsmannen die in onderlinge overeenstemming tussen de partijen bij het geschil wordt of worden gekozen. Indien de partijen bij het geschil niet binnen drie maanden na het verzoek om arbitrage tot overeenstemming kunnen komen over de keuze van een scheidsman of scheidsmannen, kan elk van die partijen de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties verzoeken een enkele scheidsman te benoemen aan wie het geschil ter beslissing zal worden voorgelegd.

2. De uitspraak van de overeenkomstig het eerste lid van dit artikel benoemde scheidsman of scheidsmannen is bindend voor de bij een geschil betrokken Overeenkomstsluitende Partijen.

Beperking van de toepassing van deze Overeenkomst

Artikel 14

Niets in deze Overeenkomst mag zo worden uitgelegd, dat een Overeenkomstsluitende Partij daardoor zou worden belet de maatregelen te nemen die deze Partij noodzakelijk acht voor haar buitenlandse of binnenlandse veiligheid en die verenigbaar zijn met de bepalingen van het Handvest der Verenigde Naties en beperkt blijven tot de vereisten der gegeven omstandigheden.

Verklaring betreffende artikel 13 van deze Overeenkomst

Artikel 15

Elke Staat kan bij de ondertekening van deze Overeenkomst of bij de nederlegging van zijn akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding verklaren, dat hij zich niet gebonden acht aan artikel 13 van deze Overeenkomst. Andere Overeenkomstsluitende Partijen zijn niet gebonden aan artikel 13 ten opzichte van een Overeenkomstsluitende Partij die een zodanige verklaring heeft afgelegd.

Kennisgeving aan de Overeenkomstsluitende Partijen**Artikel 16**

Behalve de verklaringen, kennisgevingen en mededelingen, bedoeld in de artikelen 7, 8, 9 en 15 van deze Overeenkomst, stelt de Secretaris-Generaal de Overeenkomstsluitende Partijen en de andere Staten, bedoeld in artikel 5 van deze Overeenkomst, in kennis van:

- (a) ondertekeningen, bekrachtigingen, aanvaarding, goedkeuringen en toetredingen ingevolge artikel 5;
- (b) de data waarop deze Overeenkomst in werking treedt overeenkomstig artikel 6;
- (c) de datum waarop de wijzigingen van deze Overeenkomst in werking treden overeenkomstig artikel 7, tweede lid, letter (c), artikel 8, vierde en vijfde lid, en artikel 9;
- (d) opzeggingen ingevolge artikel 11;
- (e) de beëindiging van deze Overeenkomst ingevolge artikel 12.

*Nederlegging van de tekst van deze Overeenkomst
bij de Secretaris-Generaal*

Artikel 17

Na 31 december 1976 wordt het origineel van deze Overeenkomst nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties, die voor eensluidend gewaarmerkte afschriften daarvan toezendt aan alle Staten, bedoeld in artikel 5 van deze Overeenkomst.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe bevoegd, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN te Genève, 15 november 1975, in één enkel exemplaar in de Engelse, de Franse en de Russische taal, zijnde de drie teksten gelijkelijk authentiek.

Deze Overeenkomst werd ondertekend door de volgende Staten :

Bulgarije, de Duitse Democratische Republiek, Duitsland (Bondsrepubliek), Luxemburg, Oostenrijk, Polen, het Verenigd Koninkrijk, Zwitserland.

Bijlage I**INTERNATIONAAL E-WEGENNET****Toelichting**

1. Referentiewegen en tussenliggende wegen, klasse A-wegen genoemd, hebben nummers van twee cijfers; de overige wegen worden klasse B-wegen genoemd en hebben nummers van drie cijfers.

2. Referentiewegen die van noord naar zuid lopen, hebben oneven nummers van twee cijfers, eindigend op het cijfer 5 en oplopend van west naar oost. Referentiewegen die van oost naar west lopen, hebben even nummers van twee cijfers, eindigend op het cijfer 0 en oplopend van noord naar zuid. De tussenliggende wegen hebben respectievelijk oneven en even nummers van twee cijfers, liggend tussen de nummers van de referentiewegen waartussen zij zijn gelegen. Klasse B-wegen hebben nummers van drie cijfers; het eerste cijfer is dat van de naaste referentieweg ten noorden van de desbetreffende klasse B-weg, terwijl het tweede cijfer dat van de naaste referentieweg ten westen van de desbetreffende klasse B-weg is. Het derde cijfer is een serienummer.

WEGENLIJST**A. Hoofdwegen****1) Richting west-oost****a) Referentiewegen**

E 20 Shannon - Limerick - Portlaoise - Dublin ... Liverpool - Manchester - Bradford - Leeds - Hull ... Esbjerg - Kolding - Middelfart - Nyborg ... Korsør - København ... Malmö - Ystad ... Tallin - Leningrad.

E 30 Cork - Waterford - Wexford - Rosslare ... Fishguard - Swansea - Cardiff - Newport - Bristol - London - Colchester - Ipswich - Felixstowe ...

Hoek van Holland - Den Haag - Gouda - Utrecht - Amersfoort - Oldenzaal - Osnabrück - Bad Oeynhausen - Hannover - Braunschweig - Magdeburg - Berlin - Świebodzin - Poznań - Łowicz - Warszawa - Brest - Minsk - Smolensk - Moskva.

E 40 Calais - Oostende - Gent - Bruxelles - Liège - Aachen - Köln - Olpe - Giessen - Bad Hersfeld - Herleshausen - Eisenach - Erfurt - Gera - Karl-Marx-Stadt - Dresden - Görlitz - Legnica - Wrocław - Opole - Gliwice - Kraków - Przemyśl - Lvov - Rovno - Zhitomir - Kiev - Kharkov - Rostov na Donu.

E 50 Brest - Rennes - Le Mans - Paris - Reims - Metz - Saarbrücken - Mannheim - Heilbronn - Feuchtwangen - Nürnberg - Rozvadov - Plzeň - Praha - Jihlava - Brno - Žilina - Prešov - Košice - Vyšné Nemecké - Uzhgorod - Mukachevo.

E 60 Brest - Nantes - Tours - Mulhouse - Basel - Olten - Zürich - Winterthur - St. Gallen - St. Margrethen - Lauterach - Feldkirch - Imst - Innsbruck - Wörgl - Salzburg - Linz - Wien - Nickelsdorf - Mosonmagyaróvár - Győr - Budapest - Püspökladány - Oradea - Cluj - Turda - Tirgu-Mures - Braşov - Ploieşti - Bucureşti - Urziceni - Slobozia - Hirşova - Constanţa.

E 70 La Rochelle - Lyon - Chambéry - Susa - Torino - Alessandria - Tortona - Brescia - Verona - Mestre (Venezia) - Palmanova - Trieste - Ljubljana - Zagreb - Djakovo - Beograd - Vrsac - Timisoara - Caransebeş - Turnu Severin - Craiova - Piteşti - Bucureşti - Giurgiu - Ruse - Razgrad - Choumen - Varna.

E 80 La Coruña - Santander - Bilbao - San Sebastián - Pau - Toulouse - Narbonne - Nîmes - Aix-en-Provence - Nice - Vintimiglia - Savona - Genova - La Spezia - Migliarino - Livorno - Grosseto - Roma - Pescara ... Dubrovnik - Petrovac - Titograd - Priština - Niš - Dimitrovgrad - Sofia - Plovdiv - Edirne - Babaeski - Silivri - Istanbul - Izmir - Adapazarı - Bolu - Gerede - Ankara - Yozgat - Sivas - Erzincan - Mutu - Askale - Erzurum - Ağrı - Iran.

E 90 Lisboa - Setúbal - Pegões - Elvas - Badajoz - Madrid - Zaragoza - Lérida - Barcelona ... Mazara del Vallo - Palermo - Messina ... Reggio di Calabria - Cantanzaro - Sibari - Crotona - Metaponto - Taranto - Brindisi ... Igoumenitsa - Ioannina - Kozani - Thessaloniki - Alexandropolis - Ipsala - Kesan ... Izmir - Aydın - Antalya - Tarsus - Adana - Kömürler - Gaziantep - Urfa - Mardin - Nusaybin - Cizre - Esendere - Iran.

b) Tussenliggende wegen

E 12 Mo i Rana - Umeå ... Vaasa - Tampere - Helsinki.

E 16 Londonderry - Belfast ... Glasgow - Edinburgh.

E 18 Craigavon - Belfast - Larne ... Stranraer - Gretna - Carlisle - Newcastle ... Stavanger - Kristiansand - Larvik - Drammen - Oslo - Ørje - Karlstad - Örebro - Arboga - Enköping - Stockholm - Norrtälje - Kappelskär ... Åland ... Turku en Naantali - Helsinki - Vaalimaa - Leningrad.

E 22 Holyhead - Chester - Warrington - Manchester - Leeds - Doncaster - Immingham ... Amsterdam - Groningen - Oldenburg - Bremen - Hamburg - Lübeck - Rostock - Stralsund - Sassnitz.

E 24 Hamburg - Berlin.

E 26 Berlin - Szczecin - Goleniów - Koszalin - Gdansk.

E 28 Birmingham - Cambridge - Ipswich.

E 32 Colchester - Harwich.

E 36 Antwerpen - Eindhoven - Venlo - Oberhausen - Kamen - Bad Oeynhausen.

E 38 Berlin - Lübbenau - Cottbus - Legnica.

- E 42 Dunkerque - Lille - Mons - Charleroi - Namur - Liège - St. Vith - Wittlich - Bingen - Wiesbaden - Frankfurt am Main - Aschaffenburg - Würzburg.
- E 44 St. Briec - Caen - Rouen - Amiens - Charleville - Mézières - Luxembourg - Trier - Wittlich - Koblenz - Ransbach-Baumbach - Giessen.
- E 46 Rouen - Reims - Charleville - Mézières - Liège.
- E 48 Bayreuth - Marktreutitz - Cheb - Karlovy Vary - Praha.
- E 52 Paris - Nancy - Strasbourg - Appenweier - Karlsruhe - Stuttgart - Ulm - München - Braunau - Wels - Linz.
- E 54 Paris - Chaumont - Mulhouse - Basel - Waldshut - Lindau - Memmingen - München - Rosenheim - Salzburg.
- E 56 Nürnberg - Regensburg - Deggendorf - Passau - Wels - Sattledt.
- E 62 Nantes - Poitiers - Mâcon - Genève - Lausanne - Martigny - Sion - Simplon - Gravelona Toce - Milano - Tortona.
- E 64 Szeged - Arad - Deva - Sibiu - Braşov.
- E 66 Torino - Milano - Brescia.
- E 68 Fortezza - St. Candido - Spittal - Villach - Klagenfurt - Graz - Veszprém - Balatonaliga.
- E 72 Nice - Cuneo - Asti - Alessandria.
- E 74 Migliarino - Firenze.
- E 76 Bordeaux - Toulouse.
- E 78 Grosseto - Arezzo - Sansepolcro - Fano.
- E 82 Coimbra - Celorico da Beira - Salamanca - Valladolid - Burgos.
- E 86 Krystalopigi - Florina - Vevi - Yefira - Thessaloniki.
- E 88 Kesan - Tekirdag - Silivri.
- E 92 Rion - Egion.
- E 94 Corinthos - Athinai.

2) Richting noord-zuid

a) Referentiewegen

- E 05 Greenock - Glasgow - Gretna - Carlisle - Penrith - Preston - Warrington - Birmingham - Newbury - Southampton ... Le Havre - Paris - Orléans - Tours - Poitiers - Bordeaux - San Sebastián - Burgos - Madrid - Córdoba - Sevilla - Cádiz - Algeciras.
- E 15 Inverness - Perth - Edinburgh - Newcastle - Scotch-Corner - Doncaster - London - Folkestone - Dover ... Calais - Paris - Lyon - Orange - Narbonne - Girona - Barcelona - Tarragona - Castellón de la Plana - Valencia - Alicante - Murcia - Algeciras.
- E 25 Amsterdam - Utrecht - 's-Hertogenbosch - Eindhoven - Maastricht - Liège - Bastogne - Arlon - Luxembourg - Metz - St. Avold - Strasbourg - Mulhouse - Basel - Olten - Bern - Lausanne - Genève - Mont-Blanc - Aosta - Torino - Alessandria - Tortona - Genova.
- E 35 Hoek van Holland - Rotterdam - Gouda - Utrecht - Arnhem - Emmerich - Oberhausen - Köln - Ransbach-Baumbach - Frankfurt am Main - Heidelberg - Karlsruhe - Offenburg - Basel - Olten - Luzern - Altdorf - S. Gottardo - Bellinzona - Lugano - Chiasso - Como - Milano - Piacenza - Parma - Modena - Firenze - Arezzo - Roma.
- E 45 Vollen - Mo i Rana - Stjørdalshalsen - Trondheim - Dombas - Otta - Hamar - Eidsvoll - Oslo - Moss - Svinesund - Uddevalla - Göteborg - Halmstad - Hälsingborg ... Helsingör - København - Køge - Vordingborg - Rødby ... Puttgarden ... Hamburg - Walsrode - Hannover - Northem - Göttingen - Kassel - Bad Hersfeld - Fulda - Würzburg - Nürnberg - München - Rosenheim - Wörgl - Innsbruck - Brenner-Pass/Passo del Brennero - Fortezza - Bolzano - Trento - Verona - Modena - Bologna -

Cesena - Perugia - Roma - Napoli - Salerno - Sicignano - Cosenza - Villa S. Giovanni ... Messina - Catania - Siracusa - Gela.

- E 55 Tornio - Haparanda - Luleå - Umeå - Sundsvall - Gävle - Uppsala - Stockholm - Södertälje - Norrköping - Linköping - Jönköping - Hälsingborg - Malmö - Trelleborg ... Sassnitz - Stralsund - Rostock - Berlin - Lübbenau - Dresden - Cínovec - Teplice - Praha - Tábor - České Budějovice - Dolní Dvořiště - Linz - Salzburg - Villach - Tarvisio - Udine - Palmanova - Mestre (Venezia) - Ravenna - Cesena - Rimini - Fano - Ancona - Pescara - Canosa - Bari - Brindisi ... Igoumenitsa - Preveza - Messolongi - Rion - Patrai - Pyrgos - Kalamai.
- E 65 Ystad ... Swinoujscie - Wolin - Goleniow - Szczecin - Świebodzin - Jelenia-Góra - Harrachov - Železný Brod - Turnov - Mladá Boleslav - Praha - Jihlava - Brno - Břeclav - Bratislava - Rajka - Mosonmagyaróvár - Czorna - Szombathely - Körmen - Récics - Zagreb - Karlovac - Rijeka - Split - Metković - Dubrovnik - Petrovac - Titograd - Bijelo Polje - Skopje - Kicevo - Ohrid - Bitolj - Niki - Vevi - Kozani - Lárisa - Domokos - Lamia - Brallos - Itea ... Egion - Korintos - Tripolos - Gythion.
- E 75 Tromsø - Nordkjosbotn - Skibotn - Helliskogen - Kilpisjärvi - Tornio - Oulu - Jyväskylä - Lahti - Helsinki ... Gdańsk - Elbląg - Ostróda - Mława - Warszawa - Radom - Kraków - Trstená - Ružomberok - Banská Bystrica - Zvolen - Sahy - Budapest - Szeged - Beograd - Niš - Kumanovo - Skopje - Gevgelija - Evzoni - Thessaloniki - Lárisa - Almyros - Lamia - Athinai - Chania - Iraklion - Agios Nikolaos - Sitia.
- E 85 Černovoy - Siret - Suceava - Roman - Bačau - Măreşesti - Buzău - Urziceni - Bucureşti - Giurgiu - Ruse - Bjala - Velico Tirnovo - Stara Zagora - Haskovo - Podkova - Komotini.
- E 95 Leningrad - Moskva - Oryol - Kharkov - Simferopol - Alushta - Yalta.
- b) Tussenliggende wegen
- E 01 Larne - Belfast - Dublin - Wexford - Rosslare ... La Coruña - Pontevedra - Porto - Albergaria a Velha - Coimbra - Vila Franca de Xira - Lisboa - Setúbal - Portimão - Faro - Huelva - Seville.
- E 03 Cherbourg - Rennes - Nantes - La Rochelle.
- E 07 Orléans - Limoges - Toulouse - Zaragoza.
- E 13 Doncaster - Sheffield - Nottingham - Leicester - Northampton - London.
- E 17 Antwerpen - Gent - Kortrijk - Cambrai - Reims - Beaune.
- E 19 Amsterdam - Den Haag - Rotterdam - Breda - Antwerpen - Bruxelles - Mons - Valenciennes - Paris.
- E 21 Metz - Nancy - Dijon - Genève - Chambéry - Grenoble - Valence - Marseille.
- E 23 Metz - Nancy - Besançon - Vallorbe - Lausanne.
- E 27 Dortmund - Köln - Prüm - Luxembourg - Saarbrücken - Sarreguemines - (E 25 Strasbourg).
- E 29 Belfort - Bern - Martigny - Grand-Saint-Bernard - Aosta.
- E 31 Parma - La Spezia.
- E 33 Rotterdam - Gorinchem - Nijmegen - Goch - Krefeld - Köln - Koblenz - Bingen - Ludwigshafen.
- E 37 Stockholm - Södertälje - Örebro - Mariestad - Göteborg ... Frederikshavn - Ålborg - Århus - Vejle - Kolding - Krusa - Flensburg - Schleswig - Neumünster - Hamburg - Bremen - Osnabrück - Dortmund - Olpe - Giessen.
- E 39 Giessen - Frankfurt am Main - Darmstadt.
- E 41 Würzburg - Heilbronn - Stuttgart - Donaueschingen - Schaffhausen - Winterthur - Zürich - Altdorf.

- E 43 Würzburg – Feuchtwangen – Ulm – Memmingen – Lindau – Bregenz – St. Margrethen – Buchs – Chur – S. Bernardino – Bellinzona.
- E 47 Magdeburg – Halle – Leipzig – Karl-Marx-Stadt – Boží Dar – Karlovy Vary – Plzeň – České Budějovice – Třevoň – Halámky – Wien.
- E 49 Orehoved – Nyköping – Gedser ... Rostock.
- E 51 Berlin – Leipzig – Gera – Hof – Bayreuth – Nürnberg.
- E 53 Plzeň – Bayer – Eisenstein – Deggendorf – München.
- E 57 Sattledt – Liezen – St. Michael – Graz – Maribor – Ljubljana.
- E 59 Praha – Jihlava – Wien – Graz – Spielfeld – Maribor – Zagreb – Karlovac – Bihač – Donji Lapac – Knin – Split.
- E 63 Klagenfurt – Loibl-Pass – Ljubljana – Trieste – Rijeka.
- E 67 Warszawa – Łowicz – Wrocław – Kłodzko – Běloves – Náchod – Hradec Králové – Praha.
- E 69 Warszawa – Piotrków – Katowice – Český Těšín – Žilina – Trenčín – Piešťany – Bratislava – Wiener Neustadt.
- E 71 Košice – Miskolc – Budapest – Balatonaliga – Nagykanizsa – Zagreb.
- E 73 Budapest – Szekszárd – Mohács – Osijek – Djakovo – Samak – Zenica – Mostar – Metković.
- E 77 Püspökladány – Nyíregyháza.
- E 79 Oradea – Beius – Deva – Petrosani – Tîrgu Jiu – Craiova – Calafat ... Vidin – Vraca – Botevgrad – Sofia – Blagojevgard – Serai – Thessaloniki.
- E 81 Halmeu – Satu Mare – Zalău – Cluj – Turda – Sebeş – Sibiu – Piteşti.
- E 83 Bjala – Pleven – Jablanica – Botevgrad – Sofia.
- E 87 Tulcea – Constanţa – Varna – Burgas – Mičurin – Malco Tyrnovo – Kirklareli – Babaeski.
- E 89 Trabzon – Gümüşane – Aşkale – Mutu – Tunceli – Elâzığ – Malatya – Maras – Kömürlü – Isken-derun – Antakya – Syrische grens.
- E 93 Orel – Kiev – Odessa.

B. Overige wegen

- E 130 Vejle – Middelfart.
- E 135 Haugesund – Haukeli – Kongsberg – Drammen.
- E 136 Bergen – Gudvangen ... Laerdalsøyri – Fagernes – Hønefoss – Oslo.
- E 137 Alessund – Andalsnes – Dombas.
- E 140 Trondheim – Storlien – Østersund – Sundsvall.
- E 160 Turku – Tampere – Jyväskylä – Kuopio.
- E 200 Cork – Portlaoise.
- E 230 Amsterdam – Amersfoort.
- E 231 Amersfoort – Groningen.
- E 232 Oldenzaal – Bomen.
- E 233 Bremerhaven – Bremen – Walsrode.
- E 250 Stralsund – Neubrandenburg – Berlin.
- E 267 Gdańsk – Świecie – Poznań – Wrocław.
- E 269 Świecie – Łódź – Piotrków.
- E 312 Breda – Gorinchem – Utrecht.
- E 313 Antwerpen – Liège.
- E 314 Hasselt – Heerlen – Aachen.
- E 330 Unna – Soest – Kassel – Herleshausen.
- E 410 Bruxelles – Namur – Arlon.
- E 420 Aachen – St. Vith – Luxembourg.
- E 440 Karlovy Vary – Teplice – Turnov – Hradec Králové – Olomouc – Žilina.

- E 460 Brno – Olomouc – Český Těšín – Kraków.
- E 461 Hradec Králové – Brno – Wien.
- E 470 Mukačevo – Lvov.
- E 530 Offenburg – Donaueschingen.
- E 532 München – Garmisch – Partenkirchen – Mittenwald – Seefeld – Innsbruck.
- E 550 České Budějovice – Jihlava.
- E 562 Bratislava – Zvolen – Košice.
- E 571 Cluj – Dej – Bistrița – Suceava.
- E 572 Bacău – Braşov – Piteşti.
- E 573 Nyíregyháza – Tchoy – Užgorod.
- E 580 Mărăşeşti – Tecuci – Albița – Leucheni – Kishinev – Odessa.
- E 650 Altenmarkt – Liezen.
- E 651 Villach – Podkoren – Naklo.
- E 660 Subotica – Sombor – Osijek.
- E 661 Balatonkeresztúr – Nagyatád – Barcs – Virovitica – Okučani – Banja Luka – Jajce – Donji Vakuf – Zenica.
- E 671 Timișoara – Arad – Oradea.
- E 717 Torino – Savona.
- E 751 Rijeka – Pula – Koper.
- E 752 Turnu Severin – Negotin – Zaječar – Niš – Pristina – Prizren – (Albanië) – Petrovac.
- E 760 Beograd – Cacak – Nova Varos – Bijelo Polje.
- E 761 Bihač – Jajce – Donji Vakuf – Zenica – Sarajevo – Titovo Užice – Čačak – Kraljevo – Kruševac – Pojate – Paraćin – Zaječar.
- E 762 Sarajevo – Titograd – Albanese grens.
- E 771 Jablanica – Velico Tirnovo – Choumen.
- E 772 Popovica – Stara Zagora – Burgas.
- E 800 Albergaria a Velha – Celorico da Beira.
- E 801 Vila Franca de Xira – Pegões.
- E 804 Salamanca – Badajoz – Sevilla.
- E 805 Bilbao – Logroño – Zaragoza.
- E 841 Avellino – Salerno.
- E 842 Napoli – Avellino – Benevento – Canosa.
- E 843 Bari – Taranto.
- E 844 Spezzano – Albanese – Sibari.
- E 846 Cosenza – Crotone.
- E 847 Sicignano – Potenza – Metaponto.
- E 848 S. Eufemia – Catanzaro.
- E 850 Ohrid – Albanese grens.
- E 851 Joannina – Albanese grens.
- E 870 Sofia – Kjustendil – Kumanovo.
- E 880 Izmir – Ankara.
- E 881 Ankara – Adana.
- E 901 Jaén – Granada – Málaga.
- E 902 Madrid – Valencia.
- E 931 Mazara del Vallo – Gela.
- E 950 Joannina – Trikala – Larissa – Volos.
- E 951 Lamia – Karpenissi – Amfilochia.
- E 952 Tripolis – Megalopolis – Tsakona.
- E 957 Joannina – Arta – Agrinion – Messologi.
- E 980 Cizre – Iraq.

Bijlage II**VOORWAARDEN WAARAAN DE INTERNATIONALE
HOOFDVERKEERSWEGEN MOETEN VOLDOEN***Samenvatting***I. ALGEMEEN****II. CATEGORIEËN INTERNATIONALE WEGEN**

- II.1. Wegen voor alle verkeer
- II.2. Autosnelwegen
- II.3. Autowegen

III. NORMEN VOOR WEGVAKKEN TUSSEN KRUISPUNTEN

- III.1. Dwarsprofiel
 - III.1.1. Rijbanen
 - III.1.2. Bermen en middenberm
 - III.1.3. Wegen voor langzaam verkeer
- III.2. Horizontaal en verticaal alignement
 - III.2.1. Homogeniteit en samenhang van horizontaal en verticaal alignement
 - III.2.2. Geometrische kenmerken
- III.3. Verkeersintensiteit

IV. NORMEN VOOR KRUISINGEN

- IV.1. Begripsomschrijvingen
- IV.2. Kruisingen op wegen voor alle verkeer
 - IV.2.1. Gelijkvloerse kruispunten
 - IV.2.2. Ongelijkvloerse kruispunten
- IV.3. Knooppunten
 - IV.3.1. Begripsomschrijvingen
 - IV.3.2. Verkeersintensiteiten op de rijbanen van knooppunten
 - IV.3.3. Uitgangspunten voor het alignement van knooppunten
 - IV.3.4. Geometrische kenmerken van knooppunten
- IV.4. Kruisingen met spoorwegen

V. KUNSTWERKEN

- V.1. Alignement en dwarsprofielen
- V.2. Vrije doorrijhoogte

VI. VOORZIENINGEN TEN BEHOEVE VAN DE VERKEERSVEILIGHEID

- VI.1. Verlichting
- VI.2. Anti-verblindingsvoorzieningen
- VI.3. Geleiderailconstructies

VII. INPASSING IN HET LANDSCHAP**VIII. AANVULLENDE VOORZIENINGEN**

- VIII.1. Voorzieningen aan de grenzen
- VIII.2. Verzorgingsplaatsen
- VIII.3. Eerstehulpstations
- VIII.4. Telefoonverbindingen

**VOORWAARDEN WAARAAN DE INTERNATIONALE
HOOFDVERKEERSWEGEN MOETEN VOLDOEN****I. ALGEMEEN**

I.1. De basiseigenschappen voor de aanleg of de verbetering van internationale hoofdverkeerswegen, hierna te noemen „internationale wegen”, worden behandeld in de volgende voorschriften die zijn gebaseerd op de moderne civieltechnische opvattingen. De normen zijn niet van toepassing op bebouwde kommen. Indien deze een belemmering of een gevaar vormen, dienen de wegen om de bebouwde kommen te worden geleid.

I.2. De waarden van de hieronder aangegeven normen zijn de absolute minima of maxima. Zij dienen te worden verhoogd of verlaagd, wanneer dit zonder extra kosten mogelijk is of wanneer dit economisch gerechtvaardigd is.

I.3. De toepassing van alle voorschriften in deze bijlage dient te zijn gebaseerd op een afweging van de kosten tegen de verkregen voordelen, en in het bijzonder op veiligheidsoverwegingen. Voor het ver-

keer met voertuigen dient de vergelijking diverse mogelijkheden te omvatten, overeenkomstig de verschillende naar voren gebrachte onderstellingen, vooral met betrekking tot de ontwerpssnelheid¹⁾, daarbij rekening houdend met de geschatte verkeersintensiteit, de samenstelling van het verkeer en de jaarverdeling van de uurintensiteiten.

I.4. Bij de voorstudies en de aanleg van een nieuwe internationale weg dient rekening te worden gehouden met de bescherming van het milieu.

II. CATEGORIEËN INTERNATIONALE WEGEN

Internationale wegen omvatten de volgende categorieën:

II.1. Wegen voor alle verkeer

Categorie I – wegen met twee rijstroken (enkele rijbaan)

Categorie II – wegen met meer dan twee rijstroken (één of meer rijbanen)

II.2. Autosnelwegen

Een „autosnelweg” is een weg die speciaal is ontworpen en aangelegd voor verkeer met motorvoertuigen, zonder uitwegen naar aanliggende percelen, en die

- (i) behalve op bepaalde plaatsen of tijdelijk is voorzien van gescheiden rijbanen voor beide verkeersrichtingen, welke rijbanen van elkaar gescheiden zijn hetzij door een strook die niet voor het verkeer is bestemd, hetzij, bij uitzondering, op andere wijze;
- (ii) geen andere weg, geen spoor- of tramweg of voetpad gelijkvloers kruist; en
- (iii) door speciale verkeerstekens als autosnelweg is aangeduid.

II.3. Autowegen

Wegen, bestemd voor autoverkeer, alleen toegankelijk via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het in het bijzonder is verboden te stoppen en te parkeren.

III. NORMEN VOOR WEGVAKKEN TUSSEN KRUISPUNTEN**III.1. Dwarsprofiel**

Behalve de rijbaan of de rijbanen dient de dimensionering van internationale wegen bermen en zo mogelijk een middenberm en speciale voorzieningen voor voetgangers en fietsers te omvatten. Deze speciale voorzieningen zijn niet toegestaan binnen de dimensionering van autosnelwegen. Zij zijn evenmin toegestaan langs een autoweg, tenzij zij daarvan worden gescheiden door een ruimte van voldoende breedte.

Tram- en spoorwegen mogen geen deel uitmaken van de rijbaan van wegen voor alle verkeer en evenmin begrepen zijn in de kruin van de aarden baan van autosnelwegen en autowegen.²⁾

III.1.1. Rijbanen**III.1.1.1. Breedte**

De rijstroken van de rijbanen dienen, op rechte wegvakken, minimaal 3,50 meter breed te zijn.

In bogen met een straal van minder dan 200 meter dient een extra verbreding te worden aangebracht ten einde te verzekeren dat de grootste toegestane voertuigen ongehinderd met normale snelheid kunnen rijden.

Voor wegen met een ontwerpssnelheid van 100 km/u of meer dienen de wegmakeningen in de lengterichting niet in bovengenoemde breedte van de weg te zijn begrepen.

De breedte van een extra rijstrook voor langzame voertuigen op hellingen kan echter worden teruggebracht tot 3 meter.

¹⁾ De ontwerpssnelheid is de snelheid die bij het ontwerpen of het verbeteren van een weg wordt gekozen om de minimale vormgevingseisen te bepalen die afzonderlijke voertuigen in staat stellen veilig bij die snelheid te rijden.

²⁾ Dit voorschrift is niet van toepassing op autosnelwegen die speciaal zijn ontworpen om de aanleg van een spoorbaan mogelijk te maken.

III.1.1.2. Dwarshelling

Op een recht wegvlak dient het dwarsprofiel van de rijbaan te bestaan uit een of twee platte vlakken met een dwarshelling van 2 à 3%.

In bogen is de maximale verkanting 7%. De minimumstraal zonder wijziging in het dwarsprofiel van het rechte wegvlak wordt in de volgende tabel vermeld (in meters) als een functie van de ontwerpssnelheid (in km/u).

Ontwerpsnelheid	140	120	100	80	60
Wegen voor alle verkeer					
Autosnelwegen en autowegen	3.900	1.800	1.300	800	450
		2.800	2.000	1.300	—

III.1.2. Bermen en middenbermen

III.1.2.1. De aanbevolen minimumbreedte van de berm dient voor wegen voor alle verkeer en voor autowegen 3,25 meter en voor autosnelwegen 3,75 meter te zijn.

III.1.2.2. De bermen van autosnelwegen en autowegen dienen aan de rechterzijde van de rijbaan voorzien te zijn van een verharde of voldoende draagkrachtige doorlopende vluchtstrook, met een minimumbreedte van 2,50 meter, waarop in noodgevallen kan worden gestopt.

Een dergelijke strook wordt aanbevolen voor wegen voor alle verkeer. Indien deze niet aanwezig is of indien de strook smaller is dan 2,50 meter, dienen op geregelde afstanden parkeerhavens te worden aangebracht.

Zo nodig dienen buiten de rijbanen ook stopplaatsen voor bussen te worden aangelegd.

In alle gevallen dient de berm langs de rijbaan te worden voorzien van één meter brede, verharde of voldoende draagkrachtige zijstroken. Om veiligheidsredenen dienen langs autosnelwegen en autowegen bredere stroken, vrij van obstakels, te worden aangebracht.

III.1.2.3. Waar een middenberm is aangebracht, bedraagt de aanbevolen minimumbreedte tussen de rijbanen van de autosnelweg 4 meter.

Het wordt aanbevolen deze afstand, in het bijzonder in bogen, te vergroten indien het zicht zulks vereist. Het verdient aanbeveling dat de middenberm aan de rand van de rijbanen wordt voorzien van verharde of voldoende draagkrachtige redresseerstroken met een minimumbreedte van 1 meter.

III.1.3. Wegen voor langzaam verkeer

Naast de wegen voor alle verkeer, waar het aantal motorvoertuigen ten minste 2000 per dag bedraagt, dienen speciale paden voor voetgangers, fietsers of soortgelijk verkeer te worden aangelegd, indien hun aantal in één richting tweehonderd eenheden per piekperiode van 30 minuten of 1000 eenheden per dag bereikt.

Op de fietspaden, die een minimumbreedte van 2,20 meter moeten hebben, dient in de regel eenrichtingverkeer plaats te vinden.

Tussen de rijbaan en de wegen voor langzaam verkeer dient een scheidingstrook met een minimumbreedte van 1 meter te worden aangebracht.

III.2. Horizontaal en verticaal alignement

III.2.1. Homogeniteit en samenhang van horizontaal en verticaal alignement

Internationale wegen dienen homogene kenmerken te vertonen over wegvakken van voldoende lengte. Wijzigingen in deze kenmerken dienen te worden aangebracht op punten waar zij voor een bestuurder normaal waarneembaar zijn (zoals het passeren van een bebouwde kom of een topografische verandering). Indien zulks niet mogelijk is, dienen de wijzigingen geleidelijk te worden ingevoerd.

Het horizontale en het verticale alignement dienen zodanige samenhang te hebben, dat de weg geen al te grote discontinuïteiten in het alignement lijkt te hebben voor de bestuurder en hem in de gelegenheid stelt zijn manoeuvres te voorzien en de gevaarlijke punten duidelijk te onderkennen, in het bijzonder op kruispunten en bij op- en afritten van knooppunten.

III.2.2. Geometrische kenmerken

III.2.2.1. De verharding van internationale wegen dient overal gelijkmatig van oppervlak te zijn. Het niveauverschil per lengte van 3 meter mag niet meer bedragen dan 4 mm.

III.2.2.2. De voornaamste geometrische kenmerken van internationale wegen worden samengevat in de volgende tabel; zij zijn gebaseerd op een coëfficiënt van de langswrijving (geblokkeerde

wielen, gladde banden) van 0,4 bij een snelheid van 50 km/u. Zij dienen te worden beschouwd als de minimumwaarden waaraan moet worden voldaan.

Ontwerpsnelheid (in km/u)		140	120	100	80	60
Helling (percentage dat niet mag worden overschreden)		4	5	6	7	8
Minimumstraal in verticale topbogen (in meters) ¹⁾	rijbaan met verkeer in één richting	27 000	12 000	6 000	3 000	1 500
	rijbaan met verkeer in beide richtingen	–	–	10 000	4 500	1 600
Minimumstraal in horizontaal vlak, overeenkomend met maximumverkanting		1 000	650	450	240	120

De ontwerpssnelheid van 120 km/u dient slechts te worden gekozen, indien de rijbanen van elkaar zijn gescheiden en indien het merendeel van de kruisingen wordt ontworpen als knooppunten (zie IV hieronder). De ontwerpssnelheid van 140 km/u geldt alleen voor autosnelwegen.

De voetbogen dienen zodanig te zijn, dat bij een bepaalde ontwerpssnelheid de versnelling in verticale richting niet meer dan 0,25 m/sec.² bedraagt.

De waarden voor horizontale bogen zijn de minima die overeenkomen met een verkanting van 7%. Ze zijn onder gemiddelde omstandigheden voldoende voor de stabiliteit van het voertuig en het gemak van de bestuurder.

De ruimtelijke helling die resulteert uit de langshelling en de verkanting, dient niet meer te bedragen dan 10%.

III.2.2.3. De gebogen en rechte wegvakken van het horizontale alignement dienen met elkaar verbonden te zijn door bogen met een toenemende kromming (overgangsbogen).

III.2.2.4. Het horizontale en het verticale zicht dienen zodanig te zijn, dat, alle hellingen daarbij in aanmerking nemend, dezelfde mate van veiligheid wordt verschaft.

De minimale zichtafstanden voor inhalen op rijbanen met verkeer in twee richtingen zijn in de volgende tabel vermeld:

Ontwerpsnelheid (in km/u)	100	80	60
Minimale zichtafstand voor inhalen (in meters)	400	325	250

Deze zichtafstanden dienen over een zo groot mogelijk deel van de weg aanwezig te zijn en daarvoor zo gelijkmatig mogelijk te zijn verdeeld.

III.2.2.5. Indien het zicht onvoldoende is, verdient het aanbeveling op wegen voor alle verkeer met twee en drie rijstroken de rijbaan te verdubbelen bij verticale topbogen en in bogen.

III.3. Verkeersintensiteit

Wegen uit de diverse categorieën dienen in de regel, d.w.z. bij een voor internationale wegen noodzakelijk geacht afwikkelingsniveau, en in overeenstemming met de in III.2 vastgelegde normen, de in kolom 1 van de volgende tabel aangegeven verkeersstromen ²⁾, uitgedrukt in personenauto-eenheden (p.a.e.) per uur ³⁾, te kunnen verwerken.

¹⁾ De verticale topbogen in de tabel komen overeen met overgangsbogen waarvan de uiteindelijke helling nagenoeg dezelfde is, doch in tegengestelde richting. Een verschil in helling veroorzaakt al een beperking van het zicht.

²⁾ Een personenauto-eenheid komt overeen met een personenauto. Voor andere voertuigen dient een p.a.e.-equivalent te worden toegepast.

³⁾ Buiten stedelijke gebieden.

Wegcategorie	1 Normale intensiteit p.a.e. per uur	2 Maximum toelaatbare intensiteit p.a.e./u	Opmerkingen
Categorie I	900	1.500	in beide richtingen
Categorie II			
3 rijstroken	1.500	2.000	in beide richtingen
4 rijstroken	1.500	2.000	in één richting
voor iedere extra rijstrook	750	1.000	in één richting
Autosnelwegen en Autowegen met 2 x 2 rijstroken	2.000	3.000	in één richting
voor iedere extra rijstrook	1.200	1.500	in één richting

Het verdient aanbeveling dat voor een hierin genoemde wegcategorie de in kolom 1 aangegeven verkeersintensiteit gedurende meer dan 50 uur per jaar niet wordt overschreden, tenzij een extra rijstrook of plaatsing in een hogere categorie economisch niet gerechtvaardigd is.

Indien de verkeersintensiteit gedurende meer dan 50 uur per jaar de in kolom 2 genoemde waarden overschrijdt, verdient het aanbeveling de aanleg van een extra rijstrook of plaatsing in een hogere categorie te overwegen, rekening houdend met de kosten van aanleg en de inpassing in de omgeving.

Toepassing van deze waarden verzekert een goede doorstroming van het verkeer, mits:

- (i) de gelijkvloerse kruispunten niet te talrijk zijn en niet te veel verstoringen van het verkeer veroorzaken;
- (ii) voor wegen met 2 of 3 rijstroken de zichtafstanden voor inhalen over de gehele wegverbinding aanwezig zijn.

Ingeval de normale verkeersintensiteit hoger is dan in kolom 1 van bovengenoemde tabel is aangegeven, verdienen wegen met drie rijstroken geen aanbeveling.

Indien bij wegen met vier rijstroken de verkeersintensiteit van de drukstbereden richting tijdens het spitsuur groter is dan 1500 p.a.e./u gedurende meer dan 50 uur per jaar, worden ter wille van de veiligheid gescheiden rijbanen met eenrichtingverkeer aanbevolen.

IV. NORMEN VOOR KRUISPUNTEN ¹⁾

IV.1. Begripsomschrijvingen

Op plaatsen waar internationale wegen samenkomen of andere wegen of andere verkeersverbindingen ontmoeten, vormen zij „kruispunten”. De verschillende typen kruispunten omvatten:

Kruispunten van wegen voor alle verkeer:

- gelijkvloerse kruispunten waarvan de takken op gelijk niveau of op een gelijke helling liggen;
- ongelijkvloerse kruispunten of kruispunten op verschillende niveaus, waarvan ten minste één van de takken één of meer andere takken op ongelijk niveau kruist.

Kruispunten tussen autosnelwegen of autowegen en wegen uit dezelfde categorie:

Knooppunten type A waarbij geen der verkeersstromen elkaar gelijkvloers kruisen.

Kruispunten tussen autosnelwegen en wegen voor alle verkeer:

Knooppunten type B waarbij de verkeersstromen op de hoofdrijbanen elkaar niet gelijkvloers kruisen.

Kruispunten tussen autowegen en wegen voor alle verkeer:

Bij belangrijke kruispunten:

Knooppunten type B waarbij de verkeersstromen van de autoweg niet gelijkvloers worden gekruist.

Bij minder belangrijke kruisingen waar een knooppunt niet economisch verantwoord is:

Gelijkvloerse of ongelijkvloerse kruispunten, eventueel geregeld door verkeerslichten.

IV.2. Kruispunten in wegen voor alle verkeer

IV.2.1. Gelijkvloerse kruispunten

IV.2.1.1. Op internationale wegen dienen gelijkvloerse kruispunten te worden vermeden in alle gevallen waarin zulks economisch is verantwoord.

IV.2.1.2. Gelijkvloerse kruispunten met meer dan vier takken dienen te worden vereenvoudigd door bepaalde verkeersstromen naar hun intensiteit te groeperen.

IV.2.1.3. Verkeerspleinen en verkeerslichten dienen alleen dan te worden toegepast, indien andere voorzieningen om wevend verkeer en doorsnijdingen van verkeersstromen te vermijden, niet economisch verantwoord zijn.

IV.2.1.4. Op de toegangswegen tot een kruispunt dient het kruispunt over voldoende afstand zichtbaar te zijn, ten einde de bestuurders voldoende tijd te verschaffen om die beslissingen te nemen die de wijze van verkeersregeling en de verkeerssituatie van dat ogenblik vereisen. De zichtbaarheid wordt vergroot indien de rijbanen, vooral die waarop de bestuurders voorrang moeten verlenen, enigszins aflopen naar het kruispunt.

IV.2.1.5. Het verkeer op de internationale weg dient voorrang te hebben op het verkeer van andere wegen. De voorrang tussen internationale wegen dient naar de onderscheiden verkeersintensiteit te worden vastgesteld.

IV.2.1.6. Op internationale voorrangswegen dient de snelheid van het doorgaande verkeer niet te worden vertraagd. Daartoe dienen er ten behoeve van linksafslaande voertuigen, tussen de beide verkeersstromen, opstelvakken van voldoende lengte te worden aangebracht.

IV.2.1.7. Bij de oprit naar en de afrit van de rijbaan van een internationale voorrangsweg dienen, waar dit economisch verantwoord is, bij belangrijke kruispunten invoegstroken en uitrijstroken te worden aangebracht.

IV.2.1.8. Bij kruispunten dienen, op de rijbanen zonder voorrang, verkeersdruppels te worden aangebracht ter geleiding van de verkeersstromen. De verkeersdruppels dienen aan de volgende voorwaarden te voldoen:

- (a) de geometrie van een aantal bijeenbehorende rijstroken dient zo eenvoudig mogelijk te zijn, zodat deze onmiddellijk begrijpelijk is voor de bestuurders;
- (b) de snelheid van de verkeersstromen die geen voorrang hebben, dient te worden vertraagd en de afbuiging van de daarvoor bestemde rijstroken dient aan de verkeersintensiteit te worden aangepast;
- (c) kruisende rijstroken dienen elkaar in een zo recht mogelijke hoek te kruisen.

(d) de punten waar de verkeersstromen elkaar kruisen, mogen niet zijn samengevoegd, maar dienen zo ver uit elkaar te liggen, dat de bestuurders deze via tussenliggende opstelvakken afzonderlijk kunnen bereiken;

(e) de meest rechtstreekse weg dient te worden bestemd voor voetgangers;

(f) ingeval er fietspaden aanwezig zijn, dienen fietsers tot een zodanige afstand van het eigenlijke kruispunt te worden afgeleid, dat zij de rijstroken voor de motorvoertuigen onder een zo recht mogelijke hoek kruisen.

(g) de verkeersdruppels dienen te zijn voorzien van een enigszins verhoogde uit wit materiaal vervaardigde band. Indien dit economisch verantwoord is, dienen verkeersdruppels 's nachts te worden verlicht. Als ze niet worden verlicht, dient de band reflecterend te worden gemaakt.

IV.2.2. Ongelijkvloerse kruispunten

Wanneer is aangetoond dat de noodzakelijke verbeteringen economisch verantwoord zijn, dienen bepaalde belangrijke verkeersstromen te worden gescheiden om het gelijkvloerse kruisen met andere verkeersstromen die hetzelfde kruispunt gebruiken, uit te sluiten.

Het horizontale en het verticale alignement van de verbindingswegen dienen overeen te komen met de voor knooppunten geldende uitgangspunten en normen (zie IV.3.).

Gelijkvloerse verbindingswegen dienen daar waar zij elkaar kruisen, kruispunten te vormen die voldoen aan de hierboven vermelde voorwaarden (zie IV.2.1.).

IV.3. Knooppunten

IV.3.1. Begripsomschrijvingen

De rijbanen van knooppunten worden verdeeld in hoofdrijbanen en verbindingswegen die de hoofdrijbanen met elkaar verbinden.

De hoofdrijbanen zijn de banen die de grootste verkeersintensiteit hebben (zo nodig rekening houdend met de wijzigingen per uur) ten aanzien waarvoor geen aanzienlijke verlaging in de ontwerpnelheid kan worden toegestaan.

¹⁾ Deze tekst gaat ervan uit dat het verkeer rechts houdt.

IV.3.2. Verkeer op de rijbanen van knooppunten

Op de rijbanen van een knooppunt type A dient slechts eenrichting-verkeer plaats te vinden. Bij een knooppunt type B is op bepaalde verbindingswegen gedeeltelijk verkeer in beide richtingen toegestaan; op de op- en afritten van een autosnelweg of een autoweg is echter uitsluitend eenrichtingverkeer toegestaan.

IV.3.3. Normen voor het alignement van knooppunten

Het alignement van knooppunten dient te voldoen aan de volgende normen:

IV.3.3.1. Norm A – type knooppunt

Bij de keuze van het type knooppunt en zijn hoofdrijbanen en verbindingswegen dient naar behoren rekening te worden gehouden met de absolute en relatieve intensiteit van de verkeersstromen over het knooppunt.

IV.3.3.2. Norm B – splitsing van de verkeersstromen

Wanneer een rijbaan zich splitst in twee andere rijbanen, dient de scheiding van de beide verkeersstromen zodanig te worden uitgevoerd, dat daardoor niet een aanzienlijke snelheidsvermindering van de voertuigen ontstaat.

Daartoe dient de bestuurder voldoende tijd te worden geboden de rijstrook te kiezen die het gunstigst ligt ten opzichte van de richting die hij wenst in te slaan, en dient hij voldoende zicht te hebben op het splitsingspunt. Bij een knooppunt type A dient een rijbaan die zich in twee andere rijbanen splitst, vóór de splitsing te worden verbreed en te bestaan uit een aantal rijstroken dat gelijk is aan het totale aantal rijstroken op de beide rijbanen, over een zodanige afstand dat daardoor de verkeersstromen van elkaar worden gescheiden vóór het splitsingspunt. De verbreding dient bij voorkeur aan de rechterzijde te worden aangebracht.

De minder belangrijke verkeersstroom dient via de rechterrijbaan de weg te verlaten, ten einde het aantal voertuigen dat bij het veranderen van rijstrook de snelheid vermindert, te beperken. Indien de snelheid van deze verkeersstroom moet worden verminderd, dient een uitrijstrook te worden aangebracht. Deze rechterrijbaan dient ten opzichte van de hoofdrijbaan zo mogelijk geleidelijk te worden verhoogd om eventueel het snelheidsverminderen te vergemakkelijken en het splitsingspunt beter zichtbaar te maken.

Bij een knooppunt type A dient de afrit van de autosnelweg of de autoweg zich naar rechts af te splitsen en een uitrijstrook te hebben.

IV.3.3.3. Norm C – samenvoeging van verkeersstromen

Wanneer twee rijbanen samenkomen in een enkele rijbaan, dient de samenvoeging van de beide verkeersstromen onder veilige omstandigheden te geschieden en niet te leiden tot aanzienlijke snelheidsvermindering van de voertuigen.

Daartoe:

(a) dienen de bestuurders in de minder belangrijke verkeersstroom zich van rechts in te voegen in de belangrijkste verkeersstroom;

(b) dient de bestuurder die invoegt, de andere rijbaan vóór en voorbij het punt van splitsing goed te kunnen overzien.

De invoeging, zo nodig via een invoegstrook, dient niet te leiden tot een merkbare snelheidsvermindering van de hoofdverkeersstroom. Het zicht wordt verbeterd en de invoeging vereenvoudigd, indien de rijbaan met het invoegend verkeer enigszins afloopt naar de andere rijbaan.

(c) is het wenselijk er tevens voor te zorgen dat vanaf de hoofdrijbaan de andere rijbaan goed kan worden overzien.

(d) dient, wanneer twee hoofdrijbanen samenkomen in één enkele rijbaan, en indien het totale aantal rijstroken wordt verminderd, deze vermindering plaats te vinden op voldoende afstand van het punt van samenkomen.

Bij een knooppunt type B dient de oprit van de autosnelweg of de autoweg zich van rechts met de desbetreffende weg te verenigen en van een invoegstrook te zijn voorzien.

IV.3.3.4. Norm D – weefvakken

Op hoofdrijbanen dienen weefvakken te worden vermeden. Een weefvak is alleen toelaatbaar als het aantal wevende voertuigen gering is; indien mogelijk dient ten minste één extra rijstrook aan de rechterkant van de hoofdrijbaan te worden aangebracht.

In alle gevallen dienen de geometrische kenmerken van het weefvak en van de rijbaan vóór en na het weefvak dusdanig te zijn, dat de snelheden van de wevende voertuigen niet veel van elkaar verschillen, en zij dienen niet te leiden tot een te grote verlaging van de snelheid waarmee het verkeer zich op deze rijbanen kan voortbewegen.

IV.3.3.5. Norm E – divergentie- en convergentiepunten

Binnen de grenzen van een knooppunt dient iedere hoofdrijbaan slechts één divergentiepunt en één convergentiepunt te hebben.

In alle gevallen waarin er meerdere divergentie- of convergentiepunten op dezelfde rijbaan voorkomen, dienen maatregelen te worden genomen voor een goed rijgedrag en dienen er afzonderlijke aanduidingen voor de opeenvolgende divergentie- en convergentiepunten te worden geplaatst.

IV.3.4. Geometrische kenmerken van knooppunten

IV.3.4.1. Ontwerpsnelheid voor hoofdrijbanen

De hoofdrijbanen van een knooppunt dienen te worden ontworpen voor een ontwerpsnelheid die zoveel mogelijk, althans voor ten minste driekwart, de ontwerpsnelheid benadert van de rijbanen waarop zij na het knooppunt aansluiten. Bij knooppunt type B is echter een verlaging van de ontwerpsnelheid voor de rijbanen van autosnelwegen of autowegen niet toelaatbaar.

IV.3.4.2. Straal van verbindingswegen

Op een vlak wegvak dient de minimumstraal aan de binnenzijde van de rijbaan 50 meter te zijn. Deze waarde komt theoretisch overeen met een vlakke rijbaan met de maximaal toelaatbare verkanting.

In alle gevallen dienen bogen met een kleine straal te worden voorafgegaan door overgangsbogen (met een doorlopende krommingsvariatie) die een zodanige lengte hebben, dat de bestuurder zijn snelheid gemakkelijk kan aanpassen.

IV.3.4.3. Breedte van de verbindingswegen

Het dient op elk punt van de weg mogelijk te zijn een stilstaand voertuig te passeren. Op verbindingswegen van een zekere lengte is het wenselijk tevens de mogelijkheid te scheppen een rijdend voertuig in te halen.

Daartoe:

- dienen rijbanen met één rijstrook een totale breedte van ten minste 6 meter te hebben, met inbegrip van de verharde berm die normaal niet door het verkeer wordt gebruikt;
- dienen rijbanen met twee rijstroken een breedte te hebben van ten minste 7 meter. In dat geval is de verharde berm facultatief. Deze rijbanen dienen bij het punt waar het verkeer zich invoegt op een hoofdrijbaan (of deze verlaat), te worden gewijzigd in rijbanen met één rijstrook, indien het totale aantal rijstroken op de hoofdrijbaan na het punt van invoeging niet wordt vermeerderd (of wordt verminderd na het punt waar het verkeer de hoofdrijbaan verlaat).

IV.3.4.4. Weefvakken

Het verdient aanbeveling dat weefvakken een minimumlengte hebben van $0,2 Q$ (in meters), waarbij Q gelijk is aan het totale aantal wevende voertuigen, uitgedrukt in p.a.e./u. Het aantal rijstroken dat volgens deze hypothese nodig is, wordt berekend door de kleinste wevend-verkeersstroom met de factor 3 te vermenigvuldigen.

Indien, in uitzonderingsgevallen, op een hoofdrijbaan een weefvak niet kan worden vermeden, dient de lengte daarvan Q meter met een minimum van 500 meter te bedragen.

Het knooppunt dient zodanig te worden ontworpen, dat, binnen de grenzen daarvan, het totale aantal wevende voertuigen minder dan 2000 p.a.e./u bedraagt.

IV.3.4.5. Lengte invoegstroken

Het verdient aanbeveling dat toegangswegen bestaan uit de eigenlijke invoegstrook, gevolgd door een rijstrook met een variabele breedte, „wig” genoemd.

Indien de rijbaan en de invoegstrook van een autosnelweg of autoweg zich op gelijk niveau bevinden en in een recht alignement liggen, dient de totale lengte van de invoegstrook minimaal 300 meter, en van de eigenlijke invoegstrook minimaal 200 meter te zijn.

Indien het horizontale en het verticale alignement verschillend zijn, dient de lengte van de invoegstrook dienovereenkomstig te worden gewijzigd.

IV.3.4.6. Lengte uitrijstroken

Uitrijstroken dienen te bestaan uit een rijstrook met een variabele breedte, wig genoemd, gevolgd door de eigenlijke uitrijstrook met een vaste breedte, die parallel kan lopen met de rijbaan van de autosnelweg en daaraan kan grenzen, of los daarvan kan liggen.

De wig dient het de bestuurder mogelijk te maken zich geleidelijk uit de hoofdverkeersstroom te verwijderen zonder zijn snelheid merkbaar te minderen. De lengte van de wig wordt bepaald op basis van de veronderstelling dat de tijd die nodig is om de manoeuvre gemakkelijk uit te voeren, ongeveer 3,5 seconde bedraagt. De lengte van de

eigenlijke uitrijstrook wordt bepaald op basis van de veronderstelling dat de vertraging van de voertuigen niet meer is dan $1,5 \text{ m/sec}^2$.

IV.4. Kruisingen met spoorwegen

Kruisingen van spoorwegen met internationale wegen dienen ongelijkvloers te zijn.

V. KUNSTWERKEN

V.1. Aligement en dwarsprofielen

Behoudens in bijzondere gevallen (bergachtige streken, bijzonder zwaar terrein enz.) dient op of onder kunstwerken geen beperking van de geometrische kenmerken van de rijbaan en, eventueel, van de fiets- of voetpaden te worden toegestaan. In het bijzonder dient op autosnelwegen en autowegen de in III.1.2 bedoelde vluchtstrook te worden gehandhaafd.

V.2. Vrije doorrijhoogte onder kunstwerken

De minimale vrije doorrijhoogte onder kunstwerken dient 4,5 meter te bedragen.

VI. VOORZIENINGEN TEN BEHOEVE VAN DE VERKEERS-VEILIGHEID

VI.1. Verlichting

Op internationale wegen dienen de wegvakken, kruispunten en knooppunten te worden voorzien van verlichting indien de nachtelijke verkeersintensiteit de aanleg en werking van verlichting economisch rechtvaardigt. Deze verlichting dient uniform te zijn en van voldoende sterkte om de bestuurders van motorvoertuigen in staat te stellen eventueel zonder de vereiste voertuigverlichting te rijden.

VI.2. Anti-verblindingsvoorzieningen

Indien de intensiteit van het nachtelijke verkeer dit rechtvaardigt, dienen de middenbermen van autosnelwegen en autowegen, en zo nodig ook de bermen, te worden voorzien van aanplantingen of schermen, ingeval de lichten van het tegemoetkomende verkeer op de andere rijbaan of op een andere naast de internationale weg lopende weg visuele hinder veroorzaken op de internationale weg.

VI.3. Geleiderailconstructies

Geleiderailconstructies dienen te worden aangebracht ter voorkoming van botsingen met obstakels op de bermen of de middenberm, mits echter het risico en de gevolgen van een botsing met de geleiderailconstructies kleiner zijn dan het risico en de gevolgen van een botsing met de obstakels die door de geleiderailconstructies worden afgeschermd.

Verkeersborden of lichtmasten behoeven niet door geleiderailconstructies te worden beschermd, mits deze zodanig zijn ontworpen, dat de gevolgen van een botsing met een voertuig worden beperkt.

Het verdient aanbeveling dat de geleiderailconstructies worden geplaatst op de maximale afstand van de kant van de rijbaan, die verenigbaar is met de aanwezigheid van voertuigen of obstakels op de bermen.

Op autosnelwegen en autowegen dienen in het bijzonder geleiderailconstructies te worden aangebracht:

(a) op een middenberm met een breedte van minder dan 6 meter, indien de dagelijkse verkeersintensiteit bij 2×2 rijstroken 20.000 of bij 2×3 rijstroken 30.000 bedraagt; of op een middenberm van minder dan 4,5 meter breedte, ongeacht de verkeersintensiteit;

(b) in de bermen

(i) indien vaste en starre obstakels, zoals bruggehoofden, pijlers, steunmuren, ondersteuningsconstructies, een reeks lichtmasten enz., zich minder dan 3,5 meter van de kant van de rijbaan bevinden;

(ii) bij taluds waarvan de hoogte of de helling duidelijk gevaar oplevert;

(iii) op wegvakken die worden begrensd door een waterloop, een weg of een spoorbaan op minder dan 10 meter van de kant van de rijbaan;

(c) op kunstwerken, in het bijzonder indien zich aan beide zijden van de kunstwerken leuningen bevinden.

VII. INPASSING IN HET LANDSCHAP

VII.1. De samenhang tussen het horizontale en het verticale aligement dient niet alleen te worden bestudeerd vanuit het oogpunt van veiligheid, maar ook vanuit het oogpunt van harmonische aanpassing van het aligement aan het omliggende landschap (III.2.1.).

VII.2. Alle onderdelen van het landschap dienen te zamen met de verkeerstekens bij te dragen tot het gemak van de bestuurder en de veiligheid van het verkeer. Het is in het bijzonder wenselijk dat in visueel opzicht goede geleiding wordt verschaft door beplanting met struikgewassen die met de natuurlijke begroeiing harmoniëren, en dat in eentonige en vlakke gebieden groenbeplanting wordt aangebracht ter begrenzing van het gezichtsveld.

VII.3. Beplanting met struikgewassen dient ook te worden aangebracht om de weggebruikers te beschermen tegen verblinding, wind en sneeuwval, en, zo nodig, de bewoners van de huizen langs de weg bescherming te bieden tegen geluidshinder en luchtvervuiling.

VII.4. Met het oog op de veiligheid alsmede om esthetische redenen dient het aanbrengen van reclameborden langs de internationale wegen te worden verboden.

VIII. AANVULLENDE VOORZIENINGEN

VIII.1. Voorzieningen aan de grenzen

Aan de grenzen dienen wegvoorzieningen, in het bijzonder parkeergelegenheden, aanwezig te zijn, die voldoende zijn voor het opnemen en afvoeren van het normale verkeer. Handels- en toeristenverkeer dienen te worden gescheiden en er dienen gecombineerde grensposten te worden opgericht.

VIII.2. Verzorgingsplaatsen

Langs de autosnelwegen en eventueel langs de autowegen dienen op regelmatige afstanden buiten de rijbanen verzorgingsplaatsen en parkeergelegenheden aanwezig te zijn.

Deze verzorgingsplaatsen dienen benzinestations, parkeergelegenheden, toiletten, eerstehulpstations en eventueel restaurants en motels te omvatten.

Parkeergelegenheden dienen uitsluitend om voertuigen de gelegenheid te geven tot stoppen, en bevatten in de regel niet alle bovengenoemde voorzieningen.

Verzorgingsplaatsen en parkeergelegenheden langs de autosnelwegen dienen uitsluitend vanaf de autosnelweg toegankelijk te zijn.¹⁾

Zij dienen met deze weg verbonden te zijn door in- en uitrijstroken die voldoen aan de maatstaven voor een knooppunt type B.

In minder ontwikkelde gebieden dienen in de nabijheid van een internationale weg benzinestations en, waar nodig, garages, werkplaatsen en gelegenheden om te rusten en te eten aanwezig te zijn.

VIII.3. Eerstehulpstations

Langs de internationale wegen dienen eerstehulpstations aanwezig te zijn om, waar nodig, de plaatselijke voorzieningen op dat gebied aan te vullen. Deze stations dienen te zijn uitgerust volgens de aanbevelingen van de Permanente Internationale Commissie voor Eerste Hulp bij Wegongevallen en van de Liga van Rode-Kruis-Verenigingen.

VIII.4. Telefoonverbindingen (praatpalen)

De internationale wegen dienen op geregelde afstanden te zijn voorzien van telefoonposten of andere posten die het mogelijk maken in noodgevallen vanuit een veilige positie de eerstehulpstations te bellen. De bediening ervan moet eenvoudig zijn, gemakkelijk te begrijpen voor de gebruikers en bij voorkeur worden verklaard door middel van symbolen of ideogrammen. Pijlen die voldoende dicht bij elkaar zijn aangebracht, dienen de plaats van de dichtstbijzijnde post aan te geven.

¹⁾ Er kan echter een toegangsweg vanaf het gewone wegennet worden aangelegd ten behoeve van leveranciers en dienstdoend personeel.

Bijlage III

HERKENNING EN AANDUIDING VAN E-WEGEN

1. Het voor de herkenning en aanduiding van E-wegen te gebruiken teken heeft een rechthoekige vorm.
2. Dit teken bestaat uit de letter E, in de regel gevolgd door het nummer van de route in Arabische cijfers.
3. Het heeft een groene achtergrond met een wit opschrift; het kan op andere tekens worden aangebracht of daarmee worden gecombineerd.

4. De afmetingen dienen zodanig te zijn, dat het gemakkelijk kan worden herkend en begrepen door de bestuurders van snel rijdende voertuigen.

5. Het voor de herkenning en aanduiding van E-wegen te gebruiken teken sluit het gebruik van een nationaal teken ter aanduiding van wegen niet uit.