

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1954 No. 123

A. TITEL

Verdrag nopens het wegverkeer (met bijlagen), Protocol nopens de verkeerstekens, Protocol betreffende thans bezette landen of gebieden, en Slotakte van de Conferentie der Verenigde Naties voor wegverkeer en verkeer met motorrijtuigen (met resoluties);
Genève, 19 September 1949

B. TEKST

De Engelse tekst van het Verdrag (met bijlagen) is in *Trb.* 1951, 81 (blz. 1—37) geplaatst en de Franse tekst is afgedrukt in *Stb.* 1952, 233 (blz. 3—41).

De Engelse tekst van het Protocol nopens de verkeerstekens is in *Trb.* 1951, 81 (blz. 38—61) geplaatst en de Franse tekst is afgedrukt in *Stb.* 1952, 233 (blz. 42—72).

De Engelse en de Franse tekst van het Protocol betreffende thans bezette landen of gebieden zijn in *Trb.* 1951, 81 (blz. 62—67) geplaatst.

De Engelse en de Franse tekst van de Slotakte zijn in *Trb.* 1951, 81 (blz. 68—83) geplaatst.

C. VERTALING

Zie *Trb.* 1951, 81 (blz. 84—161).

D. GOEDKEURING

Zie *Trb.* 1952, 146.

E. BEKRACHTIGING

Zie *Trb.* 1952, 146.

Voorts zijn bij de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties akten van bekrachtiging nedergelegd

van het *Verdrag*, overeenkomstig artikel 27, lid 2, door:

Italië	15 December 1952
België	23 April 1954

van het *Protocol nopens de verkeerstekens*, overeenkomstig artikel 56, lid 2, door:

Italië	15 December 1952
België	23 April 1954
Frankrijk	18 Augustus 1954

F. TOETREDING

Zie *Trb.* 1952, 146.

Voorts hebben de volgende Staten hun akte van toetreding tot het *Verdrag*, in overeenstemming met artikel 27, leden 3 en 4, bij de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties nedergelegd:

de Heilige Stoel	5 October 1953
Vietnam	2 November 1953
Syrië	11 December 1953

G. INWERKINGTREDING

Zie *Trb.* 1952, 146.

H. TOEPASSELIJKVERKLARING

Zie *Trb.* 1952, 146.

Voorts is het *Verdrag*, in overeenstemming met artikel 28, eerste lid, toepasselijk verklaard:

door Frankrijk op:

Marokko onder Frans protectoraat	29 October 1952
Tunis	29 October 1952
Fransen overzeese gebiedsdelen	29 October 1952
Togoland onder Frans trustschap	29 October 1952
Kameroen onder Frans trustschap	29 October 1952
Andorra	19 Januari 1953

door België op:

de Belgische Congo	23 April 1954
Ruanda-Urundi	23 April 1954

J. GEGEVENS

Zie *Trb.* 1951, 81 en 1952, 146.

Op 25 September 1953 heeft de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties in overeenstemming met artikel 35, eerste lid onder (m), van het *Verdrag* medegedeeld, dat als onderscheidingsteken voor voertuigen overeenkomstig punt 3 van Bijlage 4 van het *Verdrag* is gekozen:

Noord-Borneo C N B
 Labuan C N B (in plaats van S S)

Op 17 November 1953 en op 19 Januari 1954 heeft de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties soortgelijke mededelingen gedaan onderscheidenlijk betreffende:

de Heilige Stoel V
 Vietnam V N

Op 23 Juni 1954 heeft de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties in overeenstemming met artikel 5, lid 5, van het *Protocol nopens de verkeerstekens* medegedeeld, dat het bij dit Protocol gevoegde symbool voor het teken „Pas op voor dieren” (afgedrukt in *Trb.* 1951, 81, blz. 145, onder I, 19) wordt vervangen door het hieronder afgedrukte nieuwe symbool:



Het Koninklijk besluit van 28 Augustus 1950 (*Stb.* K 377) tot vaststelling van voorschriften ter uitvoering van de *Wegenverkeerswet* (*Wegenverkeersreglement*) kan geacht worden te strekken tot uitvoering van het onderhavige *Verdrag* en het *Protocol nopens de verkeerstekens*.

Zie voor het op 30 Maart 1931 te Genève gesloten *Verdrag* tot het brengen van eenheid in de verkeerstekens, dat door Nederland in overeenstemming met artikel 59 van het *Protocol nopens de verkeerstekens* is opgezegd voor het Rijk in Europa, *Trb.* 1954, 122.

Zie voor de op 16 September 1950 te Genève gesloten *Europese Overeenkomst houdende aanvulling van het Verdrag nopens het wegverkeer* en het *Protocol nopens de verkeerstekens*, ondertekend te Genève op 19 September 1949, *Trb.* 1954, 124.

Zie voor de eveneens op 16 September 1950 te Genève gesloten *Europese Overeenkomst houdende toepassing van artikel 23 van het*

Verdrag nopens het wegverkeer van 1949, betreffende de afmetingen en gewichten der op bepaalde wegen van de Overeenkomstsluitende Partijen toegelaten voertuigen, *Trb.* 1954, 125.

Op 16 September 1950 werd door Nederland onder voorbehoud van bekrachtiging een Verklaring nopens de aanleg van internationale hoofdverkeerswegen ondertekend. De Engelse en de Franse tekst, alsmede de vertaling in het Nederlands, van deze Verklaring luiden als volgt:

Declaration on the construction of main international traffic arteries

The undersigned, duly authorized,

Meeting under the auspices of the Economic Commission for Europe,

Conscious of the need to develop international road traffic in Europe,

Considering that it is essential, in order to establish closer relations between European countries, to lay down a co-ordinated plan for the construction or reconstruction of roads suitable for international traffic,

1. Declare that they adopt the proposed road network described in annex I hereto as a concerted plan for construction and reconstruction of roads of international importance, which they intend to undertake, within the framework of their national programmes for public works or within the possibilities of international financing.

2. The undersigned further declare that the construction or reconstruction of the roads mentioned in annex I shall be carried out in accordance with the characteristics set out in chapter A of annex II hereto. The undersigned further undertake to see that the roads mentioned in annex I shall be equipped with the ancillary services provided for in annex II, chapter B, the help of private enterprises being utilized where possible.

3. The roads mentioned in annex I hereto shall be identified by means of the special sign described in annex III.

4. This declaration shall be open for signature until 30 June 1951 and, after that date, for accession by all countries participating in the work of the Economic Commission for Europe.

5. The instruments of accession shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall notify each of the countries mentioned in paragraph 4 above of such deposit.

6. This Declaration shall enter into force on the date of its signature.

Déclaration sur la construction de grandes routes de trafic international

Les soussignés, dûment autorisés,

Réunis sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe,

Conscients de la nécessité de développer en Europe le trafic routier international,

Considérant que, pour resserrer les relations entre les pays européens, il importe de prévoir un plan coordonné de construction ou de reconstruction de routes adaptées aux exigences du trafic international,

1. Déclarent qu'ils adoptent le projet de réseau routier tel qu'il est décrit à l'annexe I ci-jointe, à titre de plan concerté de construction ou de reconstruction de routes d'intérêt international qu'ils se proposent d'entreprendre dans le cadre de leur programme national de travaux publics ou suivant les possibilités de financement international.

2. Les soussignés déclarent en outre que la construction ou la reconstruction des routes visées à l'annexe I seront effectuées conformément aux caractéristiques fondamentales prévues au titre A de l'annexe II ci-jointe et s'engagent à veiller à ce que ces routes soient pourvues, éventuellement avec le concours d'organismes privés, des services auxiliaires prévus au titre B de ladite annexe.

3. Les routes visées à l'annexe I seront identifiées au moyen d'un signal spécial dont les caractéristiques sont données à l'annexe III.

4. La présente déclaration sera ouverte jusqu'au 30 juin 1951 à la signature et, après cette date, à l'adhésion de tous les pays participant aux travaux de la Commission économique pour l'Europe.

5. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général des Nations Unies qui en donnera notification à tous les pays visés au point 4 ci-dessus.

6. La présente déclaration entrera en vigueur le jour de sa signature.

7. The original of this Declaration shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall deliver a certified true copy of the Declaration to each of the countries mentioned in paragraph 4 above.

8. In the event of one of the signatory or acceding countries being desirous of amending one of the annexes hereto, the said country shall request that a meeting of all signatory or acceding countries be convened, under the auspices of the Economic Commission for Europe or of such other body as may replace the latter.

DONE at Geneva, on the sixteenth day of September, nineteen hundred and fifty, in a single copy, in the English and French languages, the two texts being equally authentic.

Albania Albanie

Austria Autriche

Belgium Belgique

Bon F. DE KERCHOVE ¹⁾

Bulgaria Bulgarie

Byelorussian SSR Biélorussie

Czechoslovakia Tchécoslovaquie

Denmark Danemark

¹⁾ De vertegenwoordiger van België had slechts volmacht tot ondertekening onder voorbehoud van bekrachtiging. De Secretaris-Generaal der Verenigde Naties beschouwt daarom de ondertekening door België als te zijn geschied onder voorbehoud van bekrachtiging.

7. L'original de la présente déclaration sera déposé auprès du Secrétaire général des Nations Unies qui en délivrera une copie certifiée conforme à chacun des pays visés au point 4 ci-dessus.

8. Lorsqu'un des pays signataires ou adhérents désirera apporter une modification à l'une des annexes ci-jointes, il demandera que soit convoquée, sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe ou de tout autre organisme qui viendrait à lui être substitué, une réunion de tous les pays signataires ou adhérents.

FAIT à Genève, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi, le seize septembre mil neuf cent cinquante.

Egypt	Egypte
-------	--------

Finland	Finlande
---------	----------

France	France
--------	--------

A. RUMPLER

Greece	Grèce
--------	-------

Hungary	Hongrie
---------	---------

Iceland	Islande
---------	---------

Iraq	Irak
------	------

Ireland	Irlande
---------	---------

Israel	Israël
--------	--------

Italy

Italie

Hashemite Kingdom
of the Jordan

Royaume Hachémite du Jordan

Lebanon

Liban

Luxembourg

Luxembourg

R. LOGELIN

Netherlands

Pays-Bas

Subject to ratification. Sous réserve de ratification ¹⁾

J. OYEVAAR

Norway

Norvège

Poland

Pologne

Portugal

Portugal

Roumania

Roumanie

Sweden

Suède

Switzerland

Suisse

¹⁾ Het Nederlandse voorbehoud werd ingetrokken door een verklaring van de Minister van Buitenlandse Zaken, ontvangen door de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties op 4 December 1952.

Syria

Syrie

Turkey

Turquie

Ukrainian SSR

Ukraine

Union of Soviet Socialist
RepublicsUnion des Républiques
socialistes soviétiques

United Kingdom

Royaume-Uni

A. E. M. WALTER

Yugoslavia

Yougoslavie

Annex I

LIST AND NUMBERS OF THE ROADS OF THE
INTERNATIONAL NETWORK

A. MAIN ARTERIES

E1 London — Paris — Nice — Rome — Palermo:

London — Southampton (boat to Le Havre).

Le Havre — Paris — Sens — Avallon — Chagny — Mâcon — Lyons — Valence — Bollene — Aix-en-Provence — St. Raphaël — Nice — Ventimiglia — Savona — Genoa — La Spezia — Apuania — Migliarino — Pisa — Leghorn — Rome — Ponte Garigliano — Via Domiziana — Naples — Pompei — Salerno — Catanzaro — Reggio Calabria (ferry from Villa San Giovanni and from Reggio Calabria to Messina).

Messina — Palermo.

E2 London — Lausanne — Milan — Brindisi:

London — Folkestone — Dover (ferry to Calais).

Calais — Laon — Rheims — Vitry-le-François — St. Dizier — Dijon — Dôle — Vallorbe — Lausanne — Martigny — Simplon — Arona — Milan — Placenza — Parma — Modena — Bologna — Forli — Cesena — Rimini — Ancona — Pescara — Foggia — Bari — Brindisi.

E3 Lisbon — Paris — Stockholm:

Lisbon — V. Franca de Xira — Coimbra — Celorico da Beira — Vilar Formoso.

Hendaye — Bordeaux — Tours — Paris — Lille — Courtrai — Ghent — Antwerp — Hechtel — Venlo — Oberhausen — Hamm — Bielefeld — Oeynhaus — Hanover — Hamburg — Neumunster — Schleswig — Flensburg — Kolding — Vejle — Frederikshavn (ferry to Göteborg and to Larvik, boat to Oslo).

Göteborg — Orebro — Arboga — Södertälje — Stockholm.

E4 Lisbon — Berne — Copenhagen — Stockholm — Helsinki:

(Lisbon) — Cacilhas — Pegoes — Flvas.

Le Perthus — Narbonne — Nîmes — Montélimar — Valence — Chambéry — Geneva — Nyon — Lausanne — Berne — Olten — Basle — Karlsruhe — Mannheim — Frankfurt-on-the-Main — Giessen — Hersfeld — Kassel — Göttingen — Northeim — Hanover — Hamburg — Lübeck — Fehmarn — Vordingborg — Køge — Copenhagen — Elsinor (ferry to Hälsingborg).

Annexe I

LISTE ET NUMÉROS DES ROUTES DU RÉSEAU
INTERNATIONAL

A. GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL

E1 Londres — Paris — Nice — Rome — Palerme:

Londres — Southampton (bateau jusqu'au Havre).

Le Havre — Paris — Sens — Avallon — Chagny — Mâcon — Lyon — Valence — Bollène — Aix-en-Provence — St. Raphaël — Nice — Vintimille — Savone — Gênes — La Spezia — Apuania — Migliarino — Pise — Livourne — Rome — Ponte-Garigliano — Via-Domiziana — Naples — Pompéi — Salerne — Catanzaro — Reggio de Calabre (ferry de Villa-San-Giovanni et de Reggio de Calabre jusqu'à Messine).

Messine — Palerme.

E2 Londres — Lausanne — Milan — Brindisi:

Londres — Folkestone — Douvres (ferry jusqu'à Calais).

Calais — Laon — Reims — Vitry-le-François — St. Dizier — Dijon — Dôle — Vallorbe — Lausanne — Martigny — Sion — Arona — Milan — Plaisance — Parme — Modène — Bologne — Forli — Cesena — Rimini — Ancône — Pescara — Foggia — Bari — Brindisi.

E3 Lisbonne — Paris — Stockholm:

Lisbonne — V. Franca de Xira — Coïmbra — Celorico da Beira — Vilar Formoso.

Hendaye — Bordeaux — Tours — Paris — Lille — Courtrai — Gand — Anvers — Hechtel — Venlo — Oberhausen — Hamm — Bielefeld — Oynhausen — Hanovre — Hambourg — Neumunster — Schleswig — Flensbourg — Kolding — Vejle — Frederikshavn (ferry jusqu'à Gothembourg et Larvik, bateau jusqu'à Oslo).

Gothembourg — Orebro — Arboga — Södertälje — Stockholm.

E4 Lisbonne — Berne — Copenhague — Stockholm — Helsinki:

(Lisbonne) — Cacilhas — Pegoes — Elvas.

Le Perthus — Narbonne — Nîmes — Montélimar — Valence — Chambéry — Genève — Nyon — Lausanne — Berne — Olten — Bâle — Carlsruhe — Mannheim — Francfort-sur-le-Mein — Giessen — Hersfeld — Cassel — Göttingue — Northinge — Hanovre — Hambourg — Lubeck — Fehmarn — Vordingborg — Køge — Copenhague — Elsenaur (ferry jusqu'à Hälsingborg).

Hälsingborg — Värnamo — Jonköping — Linköping — Norrköping — Södertälje — Stockholm — Uppsala — Gävle — Hamrånge — Söderhamm — Sundsvall — Umeå — Haparanda — Tornio — Vaase — Tampere — Helsinki.

E5 London — Vienna — Budapest — Belgrade — Alexandroupolis:

London — Folkestone — Dover (ferry to Calais and to Ostend).

Calais — Ostend — Ghent — Brussels — St. Trond — Liège — Aachen — Cologne — Frankfurt-on-the-Main — Aschaffenburg — Würzburg — Nuremberg — Regensburg — Straubing — Passau — Linz — Melk — Vienna — Nickelsdorf — Győr — Budapest — Szeged — Belgrade — Gevgeli — Salonika — Cavalla — Alexandroupolis.

E6 Rome — Berlin — Oslo — Skibotten:

Rome — Siena — Florence — Pistoia — Bologna — Modena — Verona — Trento — Bolzano — Brenner — Innsbruck — Griessen — Munich — Nuremberg — Hof — Leipzig — Berlin — Neubrandenburg — Stralsund — Sassnitz (ferry to Trälleborg).

Trälleborg — Malmö — Hälsingborg — Falkenberg — Göteborg — Uddevalla — Svinesund — Moss — Oslo — Eidsvoll — Hamar — Otta — Dombås — Trondheim — Levanger — Narvik — Skibotten.

E7 Rome — Vienna — Warsaw:

Rome — Orte — Perugia — Cesena — Forlì — Bologna — Ferrara — Padua — Mestre — Cervignano — Udine — Tarvis — Villach — Bruck — Vienna — Drasenhofen — Brno — Olomouc — C. Tesin — Cracow — Radom — Warsaw.

E8 London — The Hague — Berlin — Warsaw — (USSR):

London — Colchester — Harwich (ferry to Hook of Holland and to Antwerp, boat to Esbjerg).

Hook of Holland — The Hague — Gouda — Utrecht — Amersfoort — Oldenzaal — Osnabrück — Oeynhausen — Hanover — Magdeburg — Berlin — Poznań — Krosniewice — Lowicz — Warsaw — (USSR).

E9 Amsterdam — The Hague — Basle — Genoa:

Amsterdam — Utrecht — Eindhoven — Maastricht — Liège — Bastogne — Arlon — Luxembourg — Metz — Sarrebourg — Strasbourg — Mulhouse — Basle — Olten — Lucerne — Arth —

Hälsingborg — Värnamo — Jonköping — Linköping — Norrköping — Södertälje — Stockholm — Upsal — Gävle — Hamrånge — Söderhamn — Sundsvall — Umeå — Haparanda — Tornio — Vaase — Tampere — Helsinki.

E5 Londres — Vienne — Budapest — Belgrade — Alexandroupolis:

Londres — Folkestone — Douvres (ferry jusqu'à Calais et Ostende).

Calais — Ostende — Gand — Bruxelles — St. Trond — Liège — Aix-la-Chapelle — Cologne — Francfort-sur-le-Mein — Aschaffenburg — Wurtzbourg — Nuremberg — Ratisbonne — Straubing — Passau — Linz — Melk — Vienne — Nickelsdorf — Gyor — Budapest — Szeged — Belgrade — Gevgeli — Salonique — Cavalla — Alexandroupolis.

E6 Rome — Berlin — Oslo — Skibotten:

Rome — Siene — Florence — Pistoia — Bologne — Modène — Vérone — Trente — Bolzano — Brenner — Innsbruck — Griessen — Munich — Nuremberg — Hof — Leipzig — Berlin — Neubrandebourg — Stralsund — Sassnitz (ferry jusqu'à Trälleborg).

Trälleborg — Malmö — Hälsingborg — Falkenberg — Gothenbourg — Uddevalla — Svinesund — Moss — Oslo — Eidsvoll — Hamar — Otta — Dombås — Trondhjem — Levanger — Narvik — Skibotten.

E7 Rome — Vienne — Varsovie:

Rome — Orte — Pérouse — Cesena — Forli — Bologne — Ferrare — Padoue — Mestre — Cervignano — Udine — Tarvis — Villach — Bruck — Vienne — Drasenhoffen — Brno — Olomouc — C. Tesin — Cracovie — Radom — Varsovie.

E8 Londres — La Haye — Berlin — Varsovie — (URSS):

Londres — Colchester — Harwich (ferry jusqu'à Hoek van Holland et Anvers, bateau jusqu'à Esbjerg).

Hoek van Holland — La Haye — Gouda — Utrecht — Amersfoort — Oldenzaal — Osnabruck — Oynhausen — Hanovre — Magdebourg — Berlin — Poznan — Krosniewice — Lowicz — Varsovie — (URSS).

E9 Amsterdam — La Haye — Bâle — Gênes:

Amsterdam — Utrecht — Eindhoven — Maastricht — Liège — Bastogne — Arlon — Luxembourg — Metz — Sarrebourg — Strasbourg — Mulhouse — Bâle — Olten — Lucerne — Arth — Ander-

Andermatt — Lugano — Chiasso — Como — Milan — Casteggio
— Tortona — Serravalle — Genoa.

E10 Paris — Brussels — The Hague — Amsterdam:

Paris — Bapaume — Cambrai — Mons — Brussels — Antwerp
— Breda — Rotterdam — The Hague — Amsterdam.

E11 Paris — Salzburg:

Paris — Vitry-le-François — St. Dizier — Ligny-en-Barrois —
Nancy — Sarrebourg — Strasbourg — Karlsruhe — Stuttgart —
Augsburg — Munich — Rosenheim — Salzburg.

E12 (Paris) — Prague — Warsaw — (Leningrad and Moscow):

(Paris) — Ligny-en-Barrois — Metz — Saarbrücken — Mann-
heim — Heilbronn — Schwäb. Hall — Nuremberg — Neustadt —
Pilsen — Prague — Hradec Kralove — Nachod — Klodzko —
Wroclaw — Lodz — Lowicz — Warsaw — Bialystok — (USSR —
Leningrad and Moscow).

E13 Lyons — Venice:

Lyons — Chambéry — Modane — Turin — Milan — Brescia —
Verona — Vicenza — Padua — Mestre — Venice.

E14 Trieste — Prague — Szczecin:

Trieste — Ronchi — Udine — Tarvis — Villach — Salzburg —
Linz — Tabor — Prague — Mlada Boleslav — Jablonec — Novy
Svet — Jelenia Gora — Szczecin.

E15 Hamburg — Berlin — Prague — (Budapest):

Hamburg — Perleberg — Berlin — Dresden — Cinvald — Prague
— Brno — Breclav — Bratislava — (Budapest).

E16 Bratislava — Gdynia:

Bratislava — Zilina — C. Tesin — Katowice — Piotrkow —
Lodz — Swiecie — Gdansk — Gdynia.

E17 Chagny — Salzburg:

Chagny — Dijon — Belfort — Basle — Olten — Zürich —
Winterthur — St. Gallen — St. Margrethen — Innsbruck — Wörgl
— Salzburg.

matt — Lugano — Chiasso — Côme — Milan — Casteggio — Tortona — Serravalle — Gênes.

E10 Paris — Bruxelles — La Haye — Amsterdam:

Paris — Bapaume — Cambrai — Mons — Bruxelles — Anvers — Bréda — Rotterdam — La Haye — Amsterdam.

E11 Paris — Salzburg:

Paris — Vitry-le-François — St. Dizier — Ligny-en-Barrois — Nancy — Sarrebourg — Strasbourg — Carlsruhe — Stuttgart — Augsburg — Munich — Rosenheim — Salzburg.

E12 (Paris) — Prague — Varsovie — (Leningrad et Moscou):

(Paris) — Ligny-en-Barrois — Metz — Sarrebruck — Mannheim — Heilbronn — Schwäb. Hall — Nuremberg — Neustadt — Pilsen — Prague — Hradec Kralove — Nachod — Klodzko — Wroclaw — Lodz — Lowicz — Varsovie — Biélostok — (URSS — Leningrad et Moscou).

E13 Lyon — Venise:

Lyon — Chambéry — Modane — Turin — Milan — Brescia — Vérone — Vicence — Padoue — Mestre — Venise.

E14 Trieste — Prague — Szczecin:

Trieste — Ronchi — Udine — Tarvis — Villach — Salzburg — Linz — Tabor — Prague — Mlada Boleslav — Jablonec — Novy Svet — Jelenia Gora — Szczecin.

E15 Hambourg — Berlin — Prague — (Budapest):

Hambourg — Perleberg — Berlin — Dresde — Cinvald — Prague — Brno — Breclav — Bratislava — (Budapest).

E16 Bratislava — Gdynia:

Bratislava — Zilina — C. Tesin — Cattowitz — Piotrkow — Lodz — Swiecie — Gdansk — Gdynia.

E17 Chagny — Salzburg:

Chagny — Dijon — Belfort — Bâle — Olten — Zurich — Winterthur — St. Gall — St. Margrethen — Innsbruck — Wörgl — Salzburg.

E18 Stavanger — Oslo — Stockholm:

Stavanger — Egersund — Kristiansund — Larvik — Horten — Drammen — Oslo — Orje — Karlstad — Orebro — Arboga — Linköping — Enköping — Stockholm.

E19 (Albania) — Janina — Corinth:

(Albania) — Janina — Arta — Agrinion — Antirion — Rion — Corinth.

E20 Koritza — Sofia:

Koritza — Florina — Vevi — Edessa — Salonika — Seres — Sofia.

E21 Aosta — Turin — Savona and Genoa.

E21a Martigny — Grand St. Bernard — Aosta.

E21b Geneva — Bonneville — Mt. Blanc — Aosta.

E22 Berlin — Wroclaw — Katowice — Cracow — Rzeszow — Przemysl — (USSR).

B. BRANCH OR LINK ROADS

E31 London — St. Albans — Northampton — Doncaster — Scotch-corner — Carlisle — Abington — Glasgow.

E32 Abington — Edinburgh.

E33 Northampton — Coventry — Cannock — Warrington — Liverpool.

E34 Cannock — Shrewsbury — Corwen — Holyhead.

E35 Amsterdam — Amersfoort — Zwolle — Groningen — Winschoten — Oldenburg — Bremen — Hamburg.

E36 Hook of Holland — Rotterdam — Gouda — Utrecht — Arnhem — Oberhausen — Cologne.

E37 Breda — Goringhem (Utrecht).

E38 Breda — Eindhoven.

E39 Hechtel — Heerlen — Aachen.

E40 Brussels — Namur — Bastogne.

E41 (Calais) — Valenciennes — Mons — Charleroi — Namur — Liège.

E42 Saarbrücken — Luxembourg — Echternach — (Cologne).

E18 Stavanger — Oslo — Stockholm:

Stavanger — Egersund — Kristiansund — Larvik — Horten — Drammen — Oslo — Orje — Karlstad — Orebro — Arboga — Linköping — Enköping — Stockholm.

E19 (Albanie) — Janina — Corinthe:

(Albanie) — Janina — Arta — Agrinion — Antirion — Rion — Corinthe.

E20 Koritza — Sofia:

Koritza — Florina — Vevi — Edessa — Salonique — Seres — Sofia.

E21 Aoste — Turin — Savone et Gênes.

E21a Martigny — Grand St. Bernard — Aoste.

E21b Genève — Bonneville — Mt. Blanc — Aoste.

E22 Berlin — Wroclaw — Cattowitz — Cracovie — Rzeszow — Przemysl — (URSS).

B. EMBRANCHEMENTS ET ROCADES

E31 Londres — St. Albans — Northampton — Doncaster — Scotch-Corner — Carlisle — Abington — Glasgow.

E32 Abington — Edimbourg.

E33 Northampton — Coventry — Cannock — Warrington — Liverpool.

E34 Cannock — Shrewsbury — Corwen — Holyhead.

E35 Amsterdam — Amersfoort — Zwolle — Groningue — Winschoten — Oldenbourg — Brême — Hambourg.

E36 Hoek van Holland — Rotterdam — Gouda — Utrecht — Arnhem — Oberhausen — Cologne.

E37 Bréda — Goringhem — (Utrecht).

E38 Bréda — Eindhoven.

E39 Hechtel — Heerlen — Aix-la-Chapelle.

E40 Bruxelles — Namur — Bastogne.

E41 (Calais) — Valenciennes — Mons — Charleroi — Namur — Liège.

E42 Sarrebruck — Luxembourg — Echternach — (Cologne).

- E43* Avallon — Dijon.
- E44* Belfort — Mulhouse.
- E45* Dôle — Nyon.
- E46* Lyons — Ambérieu — Geneva.
- E47* Aix-en-Provence — Marseilles.
- E48* Nîmes — Marseilles.
- E49* Bordeaux — Toulouse — Narbonne.
- E50* Porto — Coimbra.
- E51* Albergaria — Vizeu — Celorico da Beira.
- E52* V. Franca de Xira — (Elvas).
- E53* Torino — Asti — Alessandria — Tortona.
- E54* Casteggio — Placenza.
- E55* (Pisa) — Migliarino — Pistoia.
- E56* Ponte Garigliano — Caserta — Foggia.
- E57* Naples — Arienzo.
- E58* Bari — Taranto.
- E59* Messina — Syracuse.
- E60* Arth — Zürich.
- E61* St. Margrethen — Bregenz — Lindau — Munich.
- E62* Hof — Chemnitz — Leipzig — Halle — Magdeburg.
- E63* Hamm — Kassel — Herleshausen — Erfurt — Chemnitz —
Dresden.
- E64* (Berlin) — Neubrandenburg — Rostock — Warnemünde
(ferry to Gedser).
Gedser — Nyköbing — Vordingborg — Copenhagen.
- E65* Lubeck — Rostock — Stralsund.
- E66* Esbjerg — Kolding — Middelfart — Nyborg (ferry to Korsör).
Korsör — Copenhagen (ferry to Malmö).
- E67* Vejle — Middelfart.

- E43* Avallon — Dijon.
- E44* Belfort — Mulhouse.
- E45* Dôle — Nyon.
- E46* Lyon — Ambérieu — Genève.
- E47* Aix-en-Provence — Marseille.
- E48* Nîmes — Marseille.
- E49* Bordeaux — Toulouse — Narbonne.
- E50* Porto — Coïmbra.
- E51* Albergaria — Vizeu — Celorico da Beira.
- E52* V. Franca de Xira — (Elvas).
- E53* Torino — Asti — Alessandria — Tortona.
- E54* Casteggio — Plaisance.
- E55* (Pise) — Migliarino — Pistoïa.
- E56* Ponte-Garigliano — Caserte — Foggia.
- E57* Naples — Arienzo.
- E58* Bari —Tarente.
- E59* Messine — Syracuse.
- E60* Arth — Zurich.
- E61* St. Margrethen — Bregenz — Lindau — Munich.
- E62* Hof — Chemnitz — Leipzig — Halle — Magdebourg.
- E63* Hamm — Cassel — Herleshausen — Erfurt — Chemnitz —
Dresde.
- E64* (Berlin) — Neubrandebourg — Rostock — Warnemunde
(ferry jusqu'à Gedser).
Gedser — Nyköbing — Vordingborg — Copenhagen.
- E65* Lubeck — Rostock — Stralsund.
- E66* Esbjerg — Kolding — Middelfart — Nyborg (ferry jusqu'à
Korsör).
Korsör — Copenhagen (ferry jusqu'à Malmö).
- E67* Vejle — Middelfart.

- E68 Bergen — Gudvangen — Loerdalsören — Tyin — Fagernes
— Oslo.
- E69 Aalesund — Andalsnes — Dombås.
- E70 Winterthur — Schaffhausen — Donaueschingen — Tübingen
— Stuttgart — Heilbronn — Schwäb. Hall — Würzburg —
Fulda — Hersfeld — Herleshausen.
- E71 Hanover — Bremen — Bremerhaven.
- E72 Oldenzaal — Lingen — Bremen.
- E73 Cologne — Hamme.
- E74 Berlin — Szczecin.
- E75 Levanger — Sandvika — Brunflo — Hamrånge.
- E76 Brunflo — Sundsvall.
- E77 Skibotten — Kilpisjärvi — Karesuando — Haparanda.
- E78 Haparanda — Kilpisjärvi.
- E79 Tornio — Rovaniemi — Virtaniemi.
- E80 Turku (Abo) — Helsinki — Lappeenranta — (Viipuri).
- E81 Tczew — Malbork — Grudziadz — Warsaw — Lublin —
(USSR).
- E82 Piotrkow — Warsaw.
- E83 Jelenia Gora — Wroclaw — Poznan — Swiecie — Grudziadz.
- E84 (Prague) — Jihlava — Znojmo — Vienna.
- E85 Olomouc — Zilina — Presov — Kosice — (USSR).
- E86 Wörgl — Rosenheim.
- E87 Janina — Trikkala — Larissa — Volos.
- E88 (Janina) — Preveza.
- E89 Rion — Patras.
- E90 Vevi — Kozani.
- E91 Cervignano — Ronchi.
- E92 (Salonika — St. Athanasios) — Verria — Kozani — Larissa
— Lamia — Athens — Corinth — Argos — Kalamai.

- E68 Bergen — Gudvangen — Loerdalsören — Tyin — Fagernes — Oslo.
- E69 Aalesund — Andalsnes — Dombås.
- E70 Winterthur — Schaffhouse — Donaueschingen — Tubingue — Stuttgart — Heilbronn — Schwäb. Hall — Wurtzbourg — Fulda — Hersfeld — Herleshausen.
- E71 Hanovre — Brême — Bremerhaven.
- E72 Oldenzaal — Lingen — Brême.
- E73 Cologne — Hamm.
- E74 Berlin — Szczecin.
- E75 Levanger — Sandvika — Brunflo — Hamrånge.
- E76 Brunflo — Sundsvall.
- E77 Skibotten — Kilpisjärvi — Karesuando — Haparanda.
- E78 Haparanda — Kilpisjärvi.
- E79 Tornio — Rovaniemi — Virtaniemi.
- E80 Turku (Abo) — Helsinki — Lappeenranta — (Viipuri).
- E81 Tczew — Malbork — Grudziadz — Varsovie — Lublin — (URSS).
- E82 Piotrkow — Varsovie.
- E83 Jelenia Gora — Wroclaw — Poznan — Swiecie — Grudziadz.
- E84 (Prague) — Jihlava — Znojmo — Vienne.
- E85 Olomouc — Zilina — Presov — Kosice — (URSS).
- E86 Wörgl — Rosenheim.
- E87 Janina — Trikkala — Larissa — Volos.
- E88 (Janina) — Preveza.
- E89 Rion — Patras.
- E90 Vevi — Kozani.
- E91 Cervignano — Ronchi.
- E92 (Salonique — St. Athanasios) — Verria — Kozani — Larissa — Lamia — Athènes — Corinthe — Argos — Kalamai.

Annex II

CONDITIONS TO WHICH THE MAIN INTERNATIONAL TRAFFIC ARTERIES SHALL CONFORM

A. CHARACTERISTICS OF THE MAIN INTERNATIONAL TRAFFIC ARTERIES

I. *General*

1. The characteristics which constitute the basic standards for the design of the main international traffic arteries, hereinafter designated as "international arteries", apply to roads in open country and, except where provided otherwise, also to those in built-up areas.

2. *Density of traffic*

The construction of roads shall be related to the density of traffic. For the purpose of assessing this density, the 30th peak hour, i.e., the hourly flow attained during at least thirty hours in the course of the year, shall be taken as a basis.

II. *Roads*

1. *Carriageways and their width*

International arteries shall conform with the following categories:

(a) *Category I*: one carriageway of 7 metres in width with two lanes each of 3.50 metres, it being understood that, in mountainous country, the width may exceptionally be reduced to 6 metres.

For mixed traffic roads of this category, the maximum permissible density should not exceed 600 vehicles per hour, it being understood that this maximum may be reasonably increased on roads exclusively reserved to motor traffic and wherever alterations would give rise to special difficulties.

The figure of 600 vehicles per hour is based on the assumption of a maximum speed of flow of 55 km. for the peak hour under consideration. It applies to traffic which does not include an abnormal percentage of slow or heavy vehicles. Should the speed of flow during peak-hours be higher, the traffic figure would have to be accordingly reduced.

(b) *Category II*: roads with two carriageways each of at least 7 metres wide, separated by a central strip, each carriageway consisting of two lanes, with shoulders stabilized where necessary.

As a rule, category II roads should be built where the density of traffic exceeds the figure indicated in paragraph 1, (a).

Annexe II

CONDITIONS AUXQUELLES DOIVENT RÉPONDRE LES GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL

A. CARACTÉRISTIQUES DES GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL

I. Généralités

1. Les caractéristiques fondamentales des grandes routes de trafic international, désignées ci-après „routes internationales”, s'appliquent à ces routes en rase campagne, ainsi que, sauf dispositions contraires, aux parties de ces routes situées dans les agglomérations.

2. Densité de la circulation

Les routes doivent être construites en fonction de la densité de la circulation. En vue de déterminer cette densité, la trentième heure de pointe, c'est-à-dire le débit horaire à atteindre pendant au moins trente heures au cours de l'année, servira de base.

II. Routes

1. Chaussées et leur largeur

Les routes internationales rentreront dans l'une des catégories suivantes:

a) *Catégorie I*: routes ayant une chaussée de 7 m. de large, à deux voies de circulation de 3,5 m., étant entendu que cette dimension pourra être ramenée exceptionnellement à 6 m. pour les routes des régions montagneuses.

Sur les routes de cette catégorie où le trafic est mixte, le volume maximum autorisé ne devrait pas dépasser 600 véhicules par heure, étant entendu qu'une augmentation raisonnable de ce chiffre est permise pour les routes exclusivement réservées à la circulation automobile ou pour les routes dont l'aménagement se heurterait à des difficultés spéciales.

Le chiffre de 600 véhicules par heure repose sur l'hypothèse que la vitesse maximum d'écoulement serait de 55 km. pendant l'heure de pointe considérée. Il s'applique à un trafic ne comportant pas un trop grand nombre de véhicules lourds ou lents. Si la vitesse du débit des véhicules augmentait pendant les heures de pointe, le chiffre de 600 véhicules devrait être réduit en conséquence.

b) *Catégorie II*: routes à deux chaussées, chacune large de 7 m. au moins, séparées par un terre-plein central, chaque chaussée comportant deux voies de circulation, ainsi que des bas côtés stabilisés si nécessaire.

En principe, il y aura lieu de construire des routes de la catégorie II lorsque la densité du trafic excède le chiffre indiqué au paragraphe 1, a).

(c) *Category III* (provisional): taking into account topographical, economic and financial considerations, it is necessary provisionally to provide for roads with three lanes of a total width of 10.50 metres or, exceptionally, of 9 metres. On these roads, the three lanes shall be clearly marked except at curves and summits, where the traffic shall, if necessary, be channelled into two marked lanes.

2. *Crossfall on the straight sections*

The cross section of the carriageway shall comprise one or two planes. When the cross section comprises two planes, they can be adjusted to the road axis by a curve over a maximum distance of 2 metres. On the straight sections of the road, the crossfall shall be as slight as is consistent with the speedy carrying off of water and taking into account both the longitudinal gradient and the rugosity of the surface. This crossfall shall not exceed 3 per cent, except in the gutter where it may be increased to 4 per cent.

3. *Cycle tracks and footpaths*

In addition to the carriageways, separate cycle tracks and footpaths shall be provided wherever the density of traffic either of this type or of other types makes it necessary.

4. *Gradient*

A distinction should be made between international arteries in flat or fairly level country and those in mountainous country.

In the first case, gradients should not exceed 5 per cent, or, in exceptional cases, 6 per cent over short sections.

In the second case, it should not exceed 8 per cent or, in exceptional cases, 10 per cent.

5. *Alignment*

Roads should be divided, for the purposes of alignment, into sections of adequate length, each sufficiently homogeneous to be characterized by certain essential norms.

The general alignment should be such as to accomplish the transition from the characteristics of one section to those of the neighbouring sections (if the transition does not occur at a well-defined geographical point, for instance, an important town) over a limited distance and with some gradation, especially in the case of radii of bends.

c) *Catégorie III* (provisoire): en tenant compte de considérations topographiques, économiques et financières, il sera nécessaire d'admettre, à titre provisoire, des routes à trois voies de circulation, d'une largeur de 10,5 m., exceptionnellement de 9 m. Les trois voies devront être clairement indiquées sur ces routes, sauf dans les virages et au sommet des côtes où la circulation doit, si besoin est, être canalisée en deux voies munies de démarcations.

2. *Bombements dans les sections rectilignes*

Le profil en travers de la chaussée sera constitué par un ou deux plans. Quand ce profil se composera de deux plans, on pourra les raccorder sur l'axe de la route par une courbe sur une distance de 2 m. au plus. Dans les sections rectilignes de la route, l'inclinaison des plans devra être aussi faible que le permet l'évacuation rapide des eaux en tenant compte à la fois de la pente longitudinale et de la rugosité de la surface. Cette inclinaison sera au maximum de 3 pour 100, sauf dans les caniveaux où elle pourra être portée à 4 pour 100.

3. *Pistes pour cyclistes et piétons*

En plus des chaussées, des pistes spéciales pour la circulation des cyclistes et des piétons devront être aménagées lorsque la densité de cette circulation ou de tous autres types de circulation l'exige.

4. *Pentes*

Il convient de distinguer le cas d'une route internationale en plaine ou en pays peu accidenté de celui d'une route internationale en pays montagneux.

Dans le premier cas, la pente ne devrait pas dépasser en général 5 pour 100, chiffre qui peut exceptionnellement être porté à 6 pour 100 sur de courts tronçons.

Dans le second cas, la pente ne devrait pas dépasser 8 pour 100, chiffre qui peut être exceptionnellement porté à 10 pour 100.

5. *Tracé*

Une même route devrait être décomposée, quant au tracé, en sections successives, suffisamment longues, individuellement assez homogènes pour que chacune soit caractérisée par des normes essentielles déterminées.

Le tracé d'ensemble doit être établi de manière que le passage des caractéristiques d'une section à celles des sections voisines se fasse, s'il n'a pas lieu en un point géographique bien défini, une ville importante par exemple, sur une zone restreinte et avec une certaine progressivité surtout en matière de rayons de courbure des virages.

Alignments are to be grouped in three classes:

First class

Alignments on easy or fairly even ground where there are a number of built-up areas and intersections which may need careful handling.

The following characteristics should be noted:

Design speed: from 100 to 120 km/h.

Radius of horizontal curve: normal 500 metres; minimum 300 metres.

Visibility ¹⁾: normal 230 metres; minimum 150 metres.

Radius of vertical summit curve: normal 5,000 metres; minimum 2,500 metres.

Second class

Alignments in hilly, broken country where the minimum radius of 300 metres is not likely to be practicable because of the high cost which its adoption would entail.

The following characteristics should be noted:

Design speed: 80 km/h.

Radius of horizontal curve: normal 300 metres; minimum 200 metres.

Visibility ¹⁾: normal 150 metres; minimum 110 metres.

Radius of vertical summit curve: normal 2,500 metres; minimum 1,200 metres.

Third class

Alignments in particularly difficult country, e.g. mountainous country.

The following characteristics should be noted:

Design speed: 60 km/h.

Radius of horizontal curve: normal 200 metres; minimum 100 metres.

Visibility ¹⁾: normal 110 metres; minimum 60 metres.

Radius of vertical summit curve: normal 1,000 metres; minimum 400 metres.

It is understood that, in particularly difficult country, lower radii and visibility ranges may exceptionally be permitted for particularly difficult sections. In any case, however, it must always be possible for two vehicles of maximum permitted dimensions to meet and pass each other on curves of the smallest radius.

¹⁾ That is, visibility near summits, for a driver whose eye-level is 1.35 metres above the carriageway, of an obstacle 0.10 metre in thickness placed on the carriageway.

On distingue trois classes de sections:

Première classe

Cas d'un tracé en terrain facile ou peu accidenté, avec quelques agglomérations et croisements pouvant nécessiter une certaine attention.

Les caractéristiques à retenir sont les suivantes:

Vitesse de marche: de 100 à 120 km/h.

Rayon de courbure en plan: normal 500 m.; minimum 300 m.

Distance de visibilité ¹⁾: normale 230 m.; minimum 150 m.

Rayon de courbure du profil en long aux sommets: normal 5.000 m.; minimum 2.500 m.

Deuxième classe

Cas d'un tracé en pays accidenté, assez vallonné, où le rayon minimum de 300 m. n'est pas susceptible d'être admis en raison de l'importance des dépenses qu'entraînerait son adoption.

Les caractéristiques à retenir sont les suivantes:

Vitesse de marche de 80 km/h.

Rayon de courbure en plan: normal 300 m.; minimum 200 m.

Distance de visibilité ¹⁾: normale 150 m.; minimum 110 m.

Rayon de courbure du profil en long aux sommets: normal 2.500 m.; minimum 1.200 m.

Troisième classe

Cas d'un tracé dans une région particulièrement difficile, par exemple en pays de montagne.

Les caractéristiques à retenir sont les suivantes:

Vitesse de marche de 60 km/h.

Rayon de courbure en plan: normal 200 m.; minimum 100 m.

Distance de visibilité ¹⁾: normale 110 m.; minimum 60 m.

Rayon de courbure du profil en long aux sommets: normal 1.000 m.; minimum 400 m.

Il est entendu que, dans le cas de traversée d'un pays particulièrement difficile, il pourra être admis pour des sections exceptionnelles des rayons et des distances de visibilité inférieurs à ceux qui résultent du tableau précédent. Une condition devra néanmoins être toujours observée; c'est celle de la possibilité pour deux véhicules des plus grandes dimensions admises de se croiser dans les courbes du plus petit rayon.

¹⁾ C'est-à-dire distance de visibilité au voisinage des sommets pour un conducteur dont l'œil est à 1,35 m. au-dessus de la chaussée d'un obstacle de 0,1 m. d'épaisseur placé sur cette chaussée.

The characteristics of the three classes mentioned above are summarized in the following table:

Class	Speed of travel in km/h	Radii of horizontal curves		Visibility in longitudinal profile		Radii of vertical curves	
		Normal	Minimum	Normal	Minimum	Normal	Minimum
1st . . .	100/120	500	300	230	150	5,000	2,500
2nd . . .	80	300	200	150	110	2,500	1,200
3rd . . .	60	200	100	110	60	1,000	400

The term "normal radius of curve" shall be taken to mean the minimum normally to be adopted for radii of curves, the figure for "minimum radius of curve" being that below which no radius must fall.

The radii of vertical curves in the low stretches, or sags, should be equal to at least one-half of the corresponding radii of the neighbouring summits.

6. *Superelevation*

On bends with radius less than a figure to be determined according to local conditions, and which might well vary between 1,500 and 1,000 metres, the carriageway must be raised. The extent of super-elevation depends on traffic speed, the radius of the bend and the rugosity of the surface of the carriageway.

On roads where the danger of icing in winter is non-existent, a maximum super-elevation of 10 per cent for bends of small radius seems permissible.

7. *Extra width on curves*

Extra width on curves should be provided to allow free passage for vehicles of the largest dimensions when meeting or overtaking.

8. *Bearing capacity*

All roads should be constructed so as to ensure reasonable safety standards for vehicles of the maximum permissible weight.

9. *Surfaces and pavements*

Roads should be provided with such surfacing as would render them uniformly dustless and smooth but skid-resistant.

Les caractéristiques des trois classes sont résumées dans le tableau suivant:

Désignation de la classe	Vitesse de marche en km/h	Rayon de courbure en plan		Distance de visibilité au voisinage des sommets		Rayon de courbure du profil en long et aux sommets	
		Normal	Minimum	Normale	Minimum	Normal	Minimum
1ère . .	100/120	500	300	230	150	5.000	2.500
2ème . .	80	200	200	150	110	2.500	1.200
3ème . .	60	100	100	110	60	1.000	400

Il est entendu que l'expression „rayon de courbure normal” s'entend du minimum à adopter normalement pour les rayons de courbure, le chiffre indiqué comme „rayon de courbure minimum” étant celui au-dessous duquel il convient de ne jamais descendre.

Les rayons de courbure du profil en long dans les parties basses ou vals seront pris égaux à la moitié au moins des rayons correspondants des sommets voisins.

6. Dévers

Pour les virages dont le rayon est inférieur à un chiffre à fixer suivant les conditions locales, et qui paraît devoir varier entre 1.500 et 1.000 m., la chaussée doit être relevée. L'importance du dévers à donner dépend à la fois de la vitesse de la circulation, du rayon du virage et de la rugosité de la chaussée.

Pour les routes qui ne risquent pas d'être glacées en hiver, un maximum de dévers de 10 pour 100 dans les virages à petit rayon paraît pouvoir être admis.

7. Surlargeur

Une surlargeur est à prévoir dans les courbes pour assurer le libre passage des véhicules des plus grandes dimensions, en cas de croisement ou de dépassement.

8. Charge portante

Toutes les routes devraient être construites de manière à assurer dans les conditions de sécurité raisonnablement satisfaisantes la circulation de véhicules du poids maximum autorisé.

9. Revêtement des routes

Les routes du réseau devraient être munies d'un revêtement tel qu'elles ne soient pas poussiéreuses et qu'elles soient unies, mais non dérapantes.

10. *Parking*

Where required, laybys and staggered bus stops should be provided off the carriageway.

11. *Lighting*

Those parts of the network which form main approaches to, or traverse, important centres of population and on which during hours of darkness there is appreciable general traffic, including pedestrians, should be lighted to a standard which provides an ample margin of safety to all road users without the use of the headlights by motor vehicles.

III. *Access and crossing facilities*

1. *Suppression of intersections*

All intersections and accesses to the road which are not strictly necessary should be suppressed. If this is not possible in the case of existing roads, an attempt should be made to achieve it at any rate in the case of new roads by diverting local traffic to neighbouring roads. It would be desirable for laws to be passed in each country to facilitate this measure.

2. *Grade separation*

If the suppression of intersections is not practicable, topographical conditions will often enable an overpass or underpass to be built without excessive expense instead of an intersection, the two roads not to be connected.

In the case of new roads, if intersections with other major roads appear inevitable, the provision of crossings at different levels would be justified when the product of the average daily traffic on the two roads exceeds 3 million.

At existing intersections where the product of the average daily traffic on the two roads exceeds 3 million, an examination should be made as to the advisability of providing crossings at different levels.

At connected crossings at different levels, it is important for traffic on the international road that vehicles should leave and enter it on the right-hand side¹⁾, so as to obviate the intersection of the trajectories of the vehicles in the main traffic lanes.

¹⁾ In countries where traffic keeps to the right.

10. Stationnement

Des aires de stationnement situées en dehors de la chaussée devraient être prévues pour des autobus et des voitures là où cela est nécessaire. Les arrêts d'autobus devraient être échelonnés.

11. Eclairage du réseau

Les parties du réseau qui constituent des voies d'accès principales aux agglomérations importantes ou qui les traversent et sur lesquelles se fait, pendant les heures d'obscurité, un trafic général important, comprenant des piétons, devraient être éclairées de façon à fournir une ample marge de sécurité à tous les usagers de la route sans obliger les véhicules à moteur à faire usage de leurs phares.

III. Facilité d'accès et de croisement

1. Suppression des croisements

Il y a lieu de supprimer les croisements et tous les accès à la route qui ne sont pas strictement nécessaires. Si ceci n'est pas possible pour les routes existantes, on doit tout au moins chercher à le réaliser pour les routes nouvelles en détournant la circulation locale vers des routes voisines. Il est souhaitable que, dans chaque pays, des textes législatifs facilitent cette mesure.

2. Croisements à niveaux différents

Si la suppression des croisements n'est pas possible, la situation des lieux permettra souvent d'éviter sans frais excessifs un croisement à niveau au moyen d'un viaduc ou d'un passage inférieur sans raccordement entre les deux routes.

Pour le cas où le croisement avec une autre voie importante apparaît inévitable, il sera justifié, lors de la construction d'une route nouvelle, d'aménager des passages à ces niveaux différents lorsque le produit des débits journaliers moyens des deux voies dépassera 3 millions.

Dans le cas de routes existantes, si le produit des débits moyens journaliers des deux voies dépasse 3 millions, il y a lieu d'examiner s'il convient d'aménager des croisements à des niveaux différents.

Pour les croisements à des niveaux différents munis de raccordements, il est important pour la circulation sur la route internationale que les véhicules quittent cette route et y accèdent du côté droit ¹⁾; de la sorte, on supprime sur les voies principales l'intersection des trajectoires des véhicules.

¹⁾ Dans les pays où l'on circule à droite.

3. *Level intersections*

At level intersections, vehicles on the road intersected must be prevented from crossing the carriageway of the international road at too high a speed and, if necessary, should be required to stop. If the adjacent roads are diverted, staggered outlets should be avoided, so as to obviate the necessity of traffic from those roads using the international road.

It should be noted that it would be advisable to instal a dual carriageway on international roads at important intersections in order to ensure that drivers leaving the international road to the left¹⁾ need not come to a standstill on the main carriageway while waiting for a vehicle coming from the opposite direction to pass.

Roundabouts and crossroads with light signals cause loss of time and fatigue drivers. They should therefore be avoided as far as possible on international routes.

Deceleration and acceleration lanes

At level intersections in the open country and at road intersections where the international road can be left, it is desirable, wherever this can be done, to construct alongside the carriageway additional strips for slowing down. These strips should be clearly distinguishable from the carriageway, e.g. by the different colour of their surface, and should be about 3 metres wide and 50 to 100 metres in length. These strips enable a driver to leave the main road before slowing down, thus leaving the road free for fast traffic only and avoiding the risk of collision.

Similar strips are recommended for vehicles entering the international road; they enable drivers to attain sufficient speed before joining in the traffic on the main artery.

Visibility triangles

At level intersections, unobstructed visibility triangles of dimensions varying according to the authorized speeds on each particular road should be provided. Where there is no speed limit on the international route, the sides of these triangles might be about 150 metres long on the international road and about 50 metres long on another road.

4. *Level-crossings*

As a rule, level-crossings shall be suppressed. The construction of new international roads should exclude the provision of level-

¹⁾ In countries where traffic keeps to the right.

3. Croisements à niveau

En cas de croisement à niveau, il faudra éviter que les véhicules venant de la route croisée puissent traverser la chaussée de la route internationale à une vitesse trop grande ou, éventuellement, qu'ils puissent croiser sans avoir manqué l'arrêt. S'il est procédé à une déviation des voies adjacentes, on devra, pour que le trafic adjacent puisse traverser la route internationale sans l'emprunter, éviter que les débouchés de ces voies adjacentes soient disposés en quinconce.

Il y a lieu de noter l'importance qu'il y aurait à dédoubler la chaussée de la route internationale dans les croisements importants de façon à éviter que les conducteurs, quittant la route internationale pour tourner à gauche¹⁾, soient forcés de faire halte sur la chaussée principale en attendant le passage d'un véhicule venant de la direction opposée.

Les carrefours giratoires et les croisements à signaux lumineux engendrent des pertes de temps; ils sont en outre des sources de fatigue. Il y a donc lieu de les éviter dans toute la mesure du possible sur les itinéraires internationaux.

Bandes de ralentissement et d'accélération

Aux croisements à niveau en rase campagne et aux traversées de chemins où l'on peut quitter la route internationale, il est désirable, partout où ce sera réalisable, de construire le long de la chaussée des bandes de ralentissement marquées de façon bien distincte, par exemple par une couleur différente de la chaussée, d'une largeur d'environ 3 m. et d'une longueur de 50 à 100 m. Ces bandes permettront à un conducteur de quitter la voie principale avant de ralentir, laissant la route ouverte à la circulation rapide et évitant de cette façon le danger d'une collision.

Des bandes analogues sont à recommander pour les véhicules qui entrent sur la route internationale. Elles permettent aux conducteurs d'atteindre une vitesse suffisante avant de se mêler au trafic de l'itinéraire.

Triangles de visibilité

Pour les croisements à niveau, il y aurait lieu de dégager des triangles de visibilité dont les dimensions dépendent des vitesses à prévoir sur chaque route. S'il n'y a pas de limite de vitesse sur l'itinéraire international, ces triangles pourraient avoir des côtés d'environ 150 m. le long de la route internationale et d'environ 50 m. le long d'autres routes.

4. Passages à niveau

La règle est que les passages à niveau de voies ferrées doivent être supprimés sur les routes internationales. En conséquence, les routes

¹⁾ Dans les pays où l'on circule à droite.

crossings. On existing international roads, they should be removed if they hamper appreciably the flow of traffic or if, by reason of their position, they constitute a special danger to traffic.

IV. *Bypassing of cities, towns and villages and ribbon development*

1. *Bypasses*

The international roads should bypass built-up areas, except where a village is small and the traffic relatively light, or where the existing road is satisfactory in width and alignment or can conveniently be made so.

Easy access and egress should be provided for main centres.

2. *Through express roads*

Large urban agglomerations should be bypassed where the purposes of through traffic justify it or, alternatively, through express roads shall be provided.

3. *Development*

Development with direct individual access to the bypasses or the through express roads shall not be allowed.

4. *Access*

Bypasses and through express roads shall be accessible only at points specially provided and designated.

V. *Bridges, tunnels, galleries, etc.*

1. *Width*

Throughout each road, the width of the carriageway, or carriageways, and of the separate track, or tracks, provided for cyclists and pedestrians should be maintained on bridges and on approaches to bridges, except in very special cases. Where there are no separate tracks for cyclists and pedestrians, adequate space should be provided on either side of the carriageway or carriageways to permit the full use of the width of the carriageway or carriageways.

2. *Headroom*

The minimum clearance for overhead constructions should be 4.50 metres. In the case, however, of existing structures and of new

internationales nouvelles ne doivent comporter aucun passage à niveau. Sur les routes internationales existantes, les passages à niveau doivent être supprimés aussi rapidement que possible lorsqu'ils constituent une gêne appréciable pour la circulation ou, alors même que cette condition n'est pas remplie, lorsqu'en raison de leur situation, ils constituent un danger particulier pour la circulation.

IV. *Evitement des villes et des villages et construction le long des routes*

1. *Evitement*

Les routes internationales devront contourner les zones construites sauf lorsqu'il s'agit d'un petit village et d'une circulation relativement peu importante ou lorsque la route existante est d'une largeur et d'un tracé relativement satisfaisants ou peut aisément être aménagée de manière à comporter l'un et l'autre.

Des voies d'accès et de sortie devraient être établies pour les principaux centres.

2. *Trafic direct par voies express*

Les grandes agglomérations urbaines seront contournées lorsque le trafic direct le justifiera. Si l'on préfère une autre solution, on établira des voies express pour trafic direct qui les traverseront.

3. *Construction le long des routes*

La construction le long des voies d'évitement et des voies express avec accès direct de l'immeuble à ces voies ne sera pas autorisée sur ces routes.

4. *Accès sur les voies d'évitement et les voies express*

L'accès aux voies d'évitement et aux voies express ne se fera qu'à des points spécialement désignés et spécialement aménagés.

V. *Ponts, tunnels, galeries, etc.*

1. *Largeur*

Sur les ponts et aux abords des ponts, la largeur de la chaussée ou des chaussées et de la piste distincte ou des pistes distinctes aménagées pour les cyclistes et les piétons devra être la même que sur le reste du parcours de la route, sauf dans des cas exceptionnels. Lorsqu'il n'existera pas de pistes distinctes pour cyclistes et piétons, un espace suffisant devra être aménagé de chaque côté de la chaussée ou des chaussées, de manière à permettre l'utilisation de toute la largeur de la chaussée ou des chaussées.

2. *Hauteur libre*

La hauteur libre minimum pour les constructions au-dessus des routes sera de 4,5 m. sauf dans le cas de constructions actuelles et de

constructions where the provision of this clearance would meet with exceptional difficulties, the height may be 4.20 metres.

Overhead constructions allowing less than 4.50 metres headroom should be indicated by the special sign for that purpose.

3. *Bearing capacity*

The bearing capacity of the bridges throughout the network should be at least sufficient to ensure, under the normal standards of safety applied by each government, the passage of vehicles of the maximum permissible dimensions and weight.

VI. *Landscaping*

1. Due regard should be paid to the landscaping of the roads of the network so that the alignment may provide for harmony of vertical and horizontal curves.

2. Hoardings should be prohibited.

B. ANCILLARY SERVICES

1. *Frontier crossings*

Adequate road facilities for the accommodation and clearance of normal traffic shall be provided at frontiers. Commercial and tourist traffic should be separated, where required, and combined frontier posts be established, wherever necessary.

2. *Garage and other accommodation*

Adequate garage and workshop accommodation and also accommodation for rest and meals should be provided at suitable intervals on the network and particularly in less developed areas.

These installations should be so located as to be easily accessible to the users of the road and not restrict the flow of traffic.

3. *First-aid*

Standardized first-aid posts, properly staffed and equipped in accordance with the recommendations of the Standing International Commission on Highway First-Aid and of the League of Red Cross Societies, should be provided at frequent intervals along the international roads.

4. *Telecommunications*

The international roads should be equipped with telephone booths at regular intervals, provided with multilingual instructions.

constructions nouvelles pour lesquelles le fait de prévoir une telle hauteur libre entraînerait des difficultés ou charges exceptionnelles, auquel cas la hauteur minimum serait réduite à 4,2 m.

Là où la hauteur libre au-dessus de la route est inférieure à 4,5 m., il sera fait usage du signal approprié.

3. *Charge portante*

La charge portante des ponts sur tout le réseau devra être au moins suffisante pour assurer, dans les conditions habituelles de sécurité admises par chaque gouvernement, le passage de véhicules ayant les dimensions et poids maxima autorisés.

VI. *Architecture paysagiste*

1. Il y a lieu d'établir avec tout le soin nécessaire le dessin des routes du réseau, de manière que le tracé assure l'harmonie des courbes verticales et horizontales.

2. Les affichages de publicité en bordure des routes seront interdits.

B. SERVICES AUXILIAIRES

1. *Franchissement des frontières*

Il devra exister aux frontières des installations routières suffisantes pour recevoir et écouler le trafic normal. Il y aurait lieu de séparer, le cas échéant, les trafics commerciaux et touristiques et d'établir, où cela est nécessaire, des postes-frontière combinés.

2. *Garages et autres installations*

Il y aurait lieu de pourvoir à l'installation appropriée de garages et d'ateliers, espacés convenablement le long du réseau, en particulier dans les régions les moins développées, et également de locaux pour le repos et les repas.

Ces installations devraient être d'accès facile pour les usagers de la route et, d'autre part, ne devraient constituer, en aucune façon, une gêne pour le trafic.

3. *Services de secours routiers*

Il y aurait lieu de pourvoir à l'installation des postes standardisés de premiers secours, à intervalles rapprochés le long des routes internationales, possédant le personnel et l'équipement nécessaires, d'après les recommandations de la Commission internationale permanente des premiers secours sur route et de la Ligue des sociétés de la Croix-Rouge.

4. *Télécommunications*

Les routes internationales devraient être munies à intervalles réguliers de cabines téléphoniques comportant des instructions en plusieurs langues, destinées aux usagers.

Annex III***SIGN INDICATING MAIN INTERNATIONAL TRAFFIC
ARTERIES***

1. The additional route identification sign to indicate the main international traffic arteries (roads which, in agreement with the other Contracting States concerned, have been designated as such by the State on whose territory they are situated in order to ensure continuity of routes and uniformity of technical conditions) shall be rectangular in shape.
 2. This sign shall consist of the letter E followed by the designated number of the route in Arabic numerals.
 3. The colours of this sign shall be green for the ground and white for the inscription.
 4. The sign may be affixed to or combined with other signs.
 5. Its size shall be such that the indication can be easily understood by drivers of vehicles travelling at speed.
-

Annexe III***SIGNAL INDIQUANT LES GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL***

1. Le signal supplémentaire d'identification des itinéraires qui est destiné à indiquer les grandes routes de trafic international (routes qui, d'accord avec les autres Etats contractants intéressés, ont été désignées comme telles par l'Etat sur le territoire duquel elles se trouvent, en vue d'assurer la continuité des itinéraires et l'uniformité des caractéristiques techniques) sera de forme rectangulaire.
 2. Ce signal se composera de la lettre „E” suivie du numéro attribué à l'itinéraire en chiffres arabes.
 3. Le signal sera composé d'une inscription blanche sur fond vert.
 4. Le signal peut être apposé sur d'autres signaux ou combiné avec eux.
 5. Ses dimensions seront telles que les conducteurs de véhicules circulant à grande vitesse puissent comprendre facilement les indications qu'il donne.
-

Verklaring nopens de aanleg van internationale hoofdverkeerswegen

De ondergetekenden, behoorlijk gemachtigd,

Vergaderd onder de auspiciën van de Economische Commissie voor Europa,

Zich bewust van de noodzakelijkheid het internationale wegverkeer in Europa te ontwikkelen,

Overwegende, dat het voor het nauwer aanhalen van de betrekkingen tussen de Europese landen van groot belang is een gecoördineerd plan op te stellen voor de aanleg of verbetering van wegen, die aan de eisen van het internationale verkeer zijn aangepast,

1. Verklaaren, dat zij het voorgestelde wegennet, beschreven in de bij deze verklaring gevoegde bijlage I, aanvaarden als een gezamenlijk plan voor het aanleggen en verbeteren van wegen van internationaal belang, hetwelk zij voornemens zijn uit te voeren binnen het kader van hun nationaal programma voor openbare werken of binnen de mogelijkheden van internationale financiering.

2. De ondergetekenden verklaren voorts dat de aanleg of de verbetering van de in de bijlage I vermelde wegen zal geschieden overeenkomstig de in hoofdstuk A van bijlage II vermelde normen. De ondergetekenden verbinden er zich voorts toe, er voor te zorgen, dat de in bijlage I vermelde wegen zullen worden voorzien van de hulpdiensten als bepaald in bijlage II, hoofdstuk B, waar mogelijk met de medewerking van particuliere ondernemingen.

3. De in bijlage I vermelde wegen zullen worden aangegeven door middel van een speciaal verkeersteken beschreven in bijlage III.

4. Deze verklaring staat tot 30 Juni 1951 open voor ondertekening en na die datum voor toetreding door de landen die aan de werkzaamheden van de Economische Commissie voor Europa deelnemen.

5. De akten van toetreding worden nedergelegd bij de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties, die de hierboven in lid 4 bedoelde landen mededeling doet van zodanige nederlegging.

6. Deze verklaring treedt in werking op de dag van haar ondertekening.

7. Het origineel van deze verklaring wordt nedergelegd bij de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties, die een gewaarmerkt afschrift ervan doet toekomen aan de hierboven in lid 4 bedoelde landen.

8. Ingeval een van de landen welke deze verklaring hebben ondertekend of ertoe zijn toegetreden een van de bijlagen van deze

verklaring wenst te wijzigen, verzoekt dat land de bijeenroeping van een vergadering van al deze landen onder de auspiciën van de Economische Commissie voor Europa of van enig ander lichaam dat daar eventueel voor in de plaats zou komen.

GEDAAN te Genève, de zestiende September negentienhonderd vijftig, in één exemplaar in de Engelse en Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek.

(Zie voor de ondertekeningen na de Engelse en de Franse tekst.)

Bijlage I

LIJST EN NUMMERS VAN DE WEGEN VAN HET INTERNATIONALE WEGENNET

(Zie voor de opsomming van de wegen de Engelse en de Franse tekst.)

Bijlage II

VOORWAARDEN WAARAAN DE INTERNATIONALE HOOFDVERKEERSWEGEN MOETEN VOLDOEN

A. NORMEN VOOR DE INTERNATIONALE HOOFDVERKEERSWEGEN

I. Algemeen

1. De normen voor de internationale hoofdverkeerswegen, hierna te noemen „internationale wegen”, zijn buiten bebouwde kommen op deze wegen van toepassing, alsmede, tenzij anders is bepaald, eveneens binnen bebouwde kommen.

2. Verkeersintensiteit

De constructie der wegen moet verband houden met de verkeersintensiteit. Voor het vaststellen van die intensiteit wordt het 30ste spitsuur, d.w.z. het verkeersvolume per uur dat gedurende minstens dertig uren in de loop van het jaar wordt bereikt, als basis genomen.

II. *Wegen*

1. *De rijbanen en hun breedte*

De internationale wegen vallen onder de volgende categorieën:

(a) *Categorie I*: één rijbaan van 7 meter breedte met twee rijstroken elk van 3,50 meter, met dien verstande dat in bergachtige streken de breedte bij uitzondering tot 6 meter mag worden verminderd.

Op de wegen van deze categorie met gemengd verkeer dient de toegelaten maximumintensiteit niet meer te bedragen dan 600 voertuigen per uur, terwijl een redelijke verhoging van dit maximum is toegestaan op wegen, welke uitsluitend voor motorverkeer zijn bestemd en op wegen, waar veranderingen op speciale moeilijkheden zouden stuiten.

Het getal van 600 voertuigen per uur is gebaseerd op de aanname, dat de maximum snelheid van het verkeer tijdens het betreffende spitsuur 55 km per uur zal bedragen. Het geldt voor een verkeer dat geen abnormaal percentage langzame of zware voertuigen omvat. Zou de snelheid van het verkeer gedurende de spitsuren groter zijn, dan zou het getal 600 dienovereenkomstig verminderd moeten worden.

(b) *Categorie II*: wegen met twee rijbanen, elk ten minste 7 meter breed, gescheiden door een middenberm, waarbij elke rijbaan bestaat uit twee rijstroken met bermen welke, waar zulks nodig is, verhard zijn.

In beginsel dienen wegen van categorie II te worden aangelegd waar de verkeersintensiteit het in paragraaf 1 (a) aangegeven getal overschrijdt.

(c) *Categorie III* (voorlopig): rekening houdend met topografische, economische en financiële overwegingen, is het nodig voorlopig wegen welke drie rijstroken van een gezamenlijke breedte van 10,50 meter, bij uitzondering van 9 meter bezitten, toe te staan. Op die wegen moeten de drie rijstroken duidelijk worden aangeduid behalve in bochten en op toppen van hellingen, waar het verkeer zo nodig in twee gemarkeerde rijstroken moet worden geleid.

2. *Dwarshelling in de rechte vakken*

Het dwarsprofiel van de rijbaan zal uit één of twee platte vlakken bestaan. Wanneer dit profiel twee platte vlakken bevat, kunnen die vlakken in de as van de weg over een afstand van ten hoogste 2 meter door een boog worden verbonden. In de rechte vakken van de weg moet de dwarshelling van de platte vlakken zo flauw zijn als de vlugge afvoer van het water nog toelaat, waarbij zowel met de langshelling als met de ruwheid van het wegdek rekening moet worden gehouden. Deze dwarshelling zal ten hoogste 3 % mogen bedragen, behalve in de goten waar ze tot 4 % mag worden opgevoerd.

3. *Rijwielpaden en voetpaden*

Overal waar de intensiteit van het rijwielverkeer, van het voetverkeer of van enig ander verkeer dit nodig mocht maken moeten naast de rijbanen afzonderlijke rijwielpaden en voetpaden worden aangelegd.

4. *Hellingen*

Er dient onderscheid te worden gemaakt tussen internationale wegen in vlakke of licht heuvelachtige streken en in bergachtige streken.

In het eerste geval dient de helling in het algemeen niet meer te bedragen dan 5 %, welk cijfer in uitzonderingsgevallen over korte vakken tot 6 % kan worden opgevoerd.

In het tweede geval dient de helling niet meer te bedragen dan 8 %, welk cijfer in uitzonderingsgevallen tot 10 % kan worden opgevoerd.

5. *Tracé*

Wat het tracé betreft dient éénzelfde weg te zijn onderverdeeld in voldoende lange opeenvolgende vakken die elk zo homogeen zijn, dat zij aan bepaalde essentiële normen beantwoorden.

Het algemeen tracé moet zodanig zijn, dat de overgang van de normen van een vak naar die van de aanliggende vakken (zo die overgang niet geschiedt op duidelijk bepaalde geografische punten, b.v. een belangrijke stad) over een beperkte afstand plaats heeft en met zekere progressie vooral ten aanzien van stralen der bogen.

Men onderscheidt drie klassen van tracé's:

Eerste klasse

Tracé's in gemakkelijk of weinig heuvelachtig terrein met enkele bebouwde kommen of kruisingen, welke bepaalde aandacht kunnen vereisen.

De volgende normen dienen in acht te worden genomen:

Verkeerssnelheid:	100 tot 120 km/h
Straal in horizontale bogen:	normaal 500 meter minimum 300 meter
Uitzicht ¹⁾ :	normaal 230 meter minimum 150 meter
Afrondingsstraal aan de toppen van het langprofiel:	normaal 5000 meter minimum 2500 meter

¹⁾ Dit wil zeggen uitzicht in de nabijheid van toppen voor een bestuurder wiens oog zich op 1,35 meter boven de rijbaan bevindt, op een 0,10 meter hoge hindernis op de rijbaan.

Tweede klasse

Tracé's in een met tamelijk veel dalen doorsneden heuvelachtig terrein waar de minimumstraal van 300 meter bezwaarlijk kan worden toegepast wegens de hoge kosten welke daarmee gepaard zouden gaan.

De volgende normen dienen in acht te worden genomen:

Verkeerssnelheid:	80 km/h
Straal in horizontale bogen:	normaal 300 meter minimum 200 meter
Uitzicht ¹⁾ :	normaal 150 meter minimum 110 meter
Afrondingsstraal aan de toppen van het langprofiel:	normaal 2500 meter minimum 1200 meter

Derde klasse

Tracé's in bijzonder moeilijk terrein, b.v. in bergstreken.

De volgende normen dienen in acht te worden genomen:

Verkeerssnelheid:	60 km/h
Straal in horizontale bogen:	normaal 200 meter minimum 100 meter
Uitzicht ¹⁾ :	normaal 110 meter minimum 60 meter
Afrondingsstraal aan de toppen van het langprofiel:	normaal 1000 meter minimum 400 meter

Een en ander met dien verstande, dat in uitzonderingsgevallen in bijzonder moeilijk terrein kleinere stralen en zichtafstanden aanvaard mogen worden. In elk geval moet het echter voor twee voertuigen met de grootste toegestane afmetingen mogelijk zijn elkaar in bochten met de kleinste kromtestraal te passeren.

De normen der drie klassen zijn samengevat in de volgende tabel:

Klasse	Verkeerssnelheid in km/h	Straal in horizontale bogen		Uitzicht in langprofiel		Afrondingsstraal aan de toppen van het langprofiel	
		norm.	minimum	norm.	minimum	norm.	minimum
1ste . .	100/120	500	300	230	150	5000	2500
2de . .	80	300	200	150	110	2500	1200
3de . .	60	200	100	110	60	1000	400

¹⁾ Dit wil zeggen uitzicht in de nabijheid van toppen voor een bestuurder wiens oog zich op 1,35 meter boven de rijbaan bevindt, op een 0,10 meter hoge hindernis op de rijbaan.

De uitdrukking „normale straal” heeft betrekking op het minimum, dat normaal voor de stralen moet worden aangehouden, terwijl het onder „minimum straal” aangegeven getal de maat aangeeft waar beneden geen kromtestraal mag dalen.

De verticale afrondingsstralen in de dalen of aan de voet van hellingen moeten minstens gelijk zijn aan de helft van de overeenkomstige stralen aan de naburige toppen.

6. *Verkanting*

De rijbaan moet worden verkant in bogen, waarvan de straal blijft beneden een aan de hand van plaatselijke omstandigheden te bepalen minimum, hetwelk kan schommelen tussen 1500 meter en 1000 meter. De grootte van de verkanting hangt zowel af van de verkeerssnelheid, als van de straal van de boog en van de stroefheid van het wegdek.

Voor wegen waarop in de winter geen gevaar van ijzelvorming bestaat, schijnt in bochten met kleine straal een verkanting van 10 % toelaatbaar.

7. *Bochtenverbreding*

Teneinde de vrije doortocht te verzekeren wanneer voertuigen met de grootste afmetingen elkaar tegenkomen of inhalen dient een bochtverbreding in de bogen te worden aangebracht.

8. *Draagvermogen*

Alle wegen dienen zodanig te worden gebouwd, dat voertuigen van het maximaal toegelaten gewicht daarop onder redelijke veiligheidsomstandigheden kunnen rijden.

9. *Wegverharding*

De wegen dienen te worden voorzien van een zodanige verharding, dat zij stofvrij en vlak, maar niet slipgevaarlijk zijn.

10. *Parkeren*

Waar nodig dienen buiten de rijbanen verspringende parkeerplaatsen en stopplaatsen voor autobussen te worden aangelegd.

11. *Verlichting*

Die delen van het net welke hoofdtoegangen vormen naar belangrijke bevolkingscentra of welke daar doorheen lopen, en waarop tijdens de uren van duisternis een belangrijk algemeen verkeer is, waaronder voetgangersverkeer, dienen zodanig te worden verlicht, dat al de weggebruikers een ruime veiligheidsmarge hebben zonder dat de motorvoertuigen verplicht zijn hun koplampen te gebruiken.

III. Aansluitpunten en kruispunten

1. Opheffing der kruisingen

Alle niet volstrekt nodige kruisingen met en aansluitingen aan de weg moeten worden opgeheven. Indien dit voor bestaande wegen niet meer mogelijk is, dient er in alle geval naar te worden gestreefd dit voor nieuwe wegen te verwezenlijken door het plaatselijk verkeer om te leiden langs naburige wegen. Het is gewenst dat in elk land wetten worden aangenomen, die deze maatregel mogelijk maken.

2. Ongelijkvloerse kruisingen

Indien het opheffen van kruisingen niet mogelijk is, zal de plaatselijke situatie het veelal mogelijk maken zonder al te hoge uitgaven over te gaan tot het opheffen van een gelijkvloerse kruising door de bouw van een overbrugging of een onderdoorgang, zonder aansluitingen tussen de beide wegen. Daar waar bij de aanleg van nieuwe wegen kruisingen met andere belangrijke wegen niet kunnen worden vermeden, zal het maken van ongelijkvloerse kruisingen in aanmerking komen wanneer het product van het gemiddeld dagelijks verkeer op elk der beide wegen meer is dan 3 miljoen.

Voor bestaande kruisingen dient, wanneer het product van het gemiddeld dagelijks verkeer op elk der beide wegen meer is dan 3 miljoen, te worden onderzocht of het niet wenselijk is ongelijkvloerse kruisingen aan te leggen.

Bij ongelijkvloerse kruisingen met aansluitingen tussen de beide wegen, is het voor het verkeer op de internationale weg van belang dat de voertuigen deze weg aan de rechterzijde¹⁾ verlaten en bereiken; op deze wijze voorkomt men het kruisen van de rijbanen der voertuigen op de hoofdweg.

3. Gelijkvloerse kruisingen

Bij gelijkvloerse kruisingen moet worden vermeden dat van de gekruiste weg komende voertuigen de rijbaan van de internationale weg met een te grote snelheid oversteken; desnoods moeten die voertuigen tot stoppen worden verplicht. Indien de aansluitende wegen plaatselijk zijn omgelegd, dienen verspringende aansluitingen te worden vermeden om te voorkomen dat het verkeer van die wegen de internationale weg zou moeten volgen.

Er dient te worden gewezen op de wenselijkheid de rijbaan van de internationale wegen bij belangrijke kruisingen te verdubbelen om te voorkomen dat de bestuurders die de internationale weg naar links¹⁾ willen verlaten op de hoofdrijbaan zouden moeten stoppen om een uit de tegenovergestelde richting komend voertuig voorrang te verlenen.

¹⁾ In de landen, waar het verkeer rechts houdt.

Verkeerspleinen en kruispunten met lichtsignalen veroorzaken tijdverlies en vermoeien de bestuurders. Derhalve dienen zij op de internationale wegen zoveel mogelijk te worden vermeden.

Uitvoegstroken en invoegstroken

Bij gelijkvloerse kruisingen buiten de bebouwde kommen en bij kruispunten waar men de internationale weg kan verlaten, is het wenselijk, waar dit enigszins mogelijk is, uitvoegstroken langs de rijbaan aan te leggen. Deze dienen duidelijk te onderscheiden te zijn van de rijbaan, bijv. door verschil in kleur van het wegdek; zij moeten ongeveer 3 meter breed zijn en 50 tot 100 meter lang. Deze stroken stellen de bestuurder in staat de hoofdrijbaan te verlaten alvorens vaart te minderen, waardoor de weg voor het snelverkeer vrij wordt gehouden en het gevaar van achteroprijden wordt vermeden.

Het verdient aanbeveling overeenkomstige stroken aan te leggen voor voertuigen die de internationale weg oprijden. Zij stellen de bestuurders in staat voldoende snelheid te ontwikkelen alvorens zich bij het verkeer op de hoofdweg te voegen.

Uitzichtsdriehoeken

Bij gelijkvloerse kruisingen moeten uitzichtsdriehoeken worden opgehouden, waarvan de afmetingen afhankelijk zijn van de snelheid welke voor elke weg wordt verwacht. Wanneer er geen snelheidsbeperking voor de internationale weg is vastgesteld kunnen de zijden van die driehoeken langs de internationale weg een lengte van ongeveer 150 meter bezitten, langs de andere weg een lengte van ongeveer 50 meter.

4. Gelijkvloerse spoorwegovergangen

Als regel geldt, dat gelijkvloerse spoorwegovergangen in de internationale wegen dienen te worden opgeheven. Derhalve mogen in nieuwe internationale wegen geen gelijkvloerse spoorwegovergangen voorkomen. Gelijkvloerse spoorwegovergangen in bestaande internationale wegen moeten zo spoedig mogelijk worden opgeheven, indien zij het verkeer merkbaar hinderen of indien zij door hun situatie een bijzonder gevaar voor het verkeer opleveren.

IV. Omleggingen om steden en dorpen en lintbebouwing

1. Omleggingen

De internationale wegen dienen om de bebouwde kommen heen te lopen, behalve indien het kleine dorpen betreft en het verkeer van betrekkelijk geringe omvang is, of waar de bestaande weg een voldoende breedte en een bevredigend tracé heeft, of waar deze gemakkelijk kunnen worden verkregen.

De voornaamste centra dienen van gemakkelijke toegangswegen en uitvalswegen te worden voorzien.

2. *Doorgaand verkeer langs speciale autowegen*

Indien het doorgaand verkeer zulks rechtvaardigt dienen omleggingen langs grote bebouwde kommen te worden aangelegd. Wanneer men de voorkeur geeft aan een andere oplossing dienen voor het doorgaand verkeer langs de traverse speciale autowegen te worden aangelegd.

3. *Lintbebouwing*

Langs de omleggingen en de speciale autowegen zal geen bebouwing met rechtstreekse uitweg naar die wegen worden toegestaan.

4. *Aansluiting aan de omleggingen en de speciale autowegen*

Aansluiting aan de omleggingen en de speciale autowegen zal slechts op speciaal daarvoor aangewezen en ingerichte plaatsen tot stand worden gebracht.

V. *Bruggen, tunnels, galerijen, enz.*

1. *Breedte*

Behoudens in speciale gevallen moet de breedte van de rijbaan, of van de rijbanen, en van het afzonderlijke pad, of van de afzonderlijke paden, aangelegd voor wielrijders en voetgangers, op bruggen en hun toeritten dezelfde zijn als op het overige gedeelte van de weg. Waar geen afzonderlijke paden voor wielrijders en voetgangers bestaan, moet aan elke zijde van de rijbaan of rijbanen voldoende ruimte worden gelaten opdat de gehele breedte van de rijbaan of van de rijbanen gebruikt kan worden.

2. *Vrije hoogte*

De minimum vrije hoogte onder constructies over de wegen moet 4,50 meter bedragen. Voor bestaande constructies en nieuwe constructies voor welke het scheppen van een dergelijke vrije hoogte aanleiding zou geven tot moeilijkheden of buitengewone lasten, kan de minimum hoogte echter tot 4,20 meter worden beperkt.

Daar waar de minimum vrije hoogte boven de weg minder dan 4,50 meter bedraagt, wordt dit door middel van het daartoe bestemde verkeersbord aangeduid.

3. *Draagvermogen*

Het draagvermogen der bruggen moet over het gehele net voldoende zijn om het passeren van voertuigen van de maximum toegestane afmetingen en gewichten onder de normale, door elke regering toegepaste veiligheidsnormen mogelijk te maken.

VI. *Landschapszorg*

1. Aan het plan van de wegen van het net moet de nodige zorg worden besteed opdat verticale en horizontale krommingen met elkander harmoniëren.

2. Het aanbrengen van reclameborden langs de wegen zal zijn verboden.

B. HULPDIENSTEN

1. *Grensovergangen*

Aan de grenzen moeten wegvoorzieningen aanwezig zijn, die voldoende zijn voor het opnemen en afvoeren van het normale verkeer. Waar zulks nodig is, moeten handels- en toeristenverkeer worden gescheiden en moeten gecombineerde grensposten worden opgericht.

2. *Garages en andere inrichtingen*

Er moet langs de wegen worden gezorgd voor voldoende garages en werkplaatsen alsmede voor gelegenheden om te rusten en te eten op passende afstanden van elkaar en vooral in de minder ontwikkelde streken.

Deze inrichtingen moeten gemakkelijk door de weggebruikers kunnen worden bereikt, en zij mogen het verkeer op geen enkele wijze hinderen.

3. *Diensten voor eerste-hulp*

Er moet langs de internationale wegen worden gezorgd voor gestandaardiseerde eerste-hulpposten welke niet ver van elkaar zijn verwijderd, met het nodige personeel en de vereiste uitrusting volgens de aanbevelingen van de Permanente Internationale Commissie voor Eerste-Hulp bij Wegongevallen en van de Liga van Rode Kruis Verenigingen.

4. *Telefoonverbindingen*

De internationale wegen moeten op regelmatige afstanden zijn voorzien van telefooncellen waarin aanwijzingen in verschillende talen zijn aangebracht.

Bijlage III

VERKEERSTEKEN TER AANDUIDING VAN INTERNATIONALE HOOFDVERKEERSWEGEN

1. Het aanvullende verkeersteken ter aanduiding van de routes der internationale hoofdverkeerswegen (wegen welke in overeenstemming met de andere Overeenkomstsluitende Staten door de Staat op

wiens grondgebied zij zijn gelegen, als zodanig zijn aangewezen om de continuïteit van de verbindingen en de uniformiteit van de technische kenmerken te verzekeren) heeft een rechthoekige vorm.

2. Dit teken bestaat uit de letter E gevolgd door het nummer van de route in Arabische cijfers.

3. De kleuren van het teken zijn groen wat de achtergrond en wit wat het opschrift betreft.

4. Het teken kan op andere tekens worden aangebracht of er mede gecombineerd worden.

5. De afmetingen zijn zodanig, dat de aanduiding gemakkelijk door de bestuurders van zeer snel rijdende voertuigen kan worden waargenomen.

De Secretaris-Generaal der Verenigde Naties heeft mededeling gedaan van de volgende wijzigingen van Bijlage I der Verklaring, in overeenstemming met artikel 8:

Additions and modifications

proposed by the Governments of Austria, France, Italy, Turkey and Yugoslavia and the Occupation Authorities of the Western Zone in Germany, approved on 18 April 1951 by the five States (Belgium, France, Luxembourg, Netherlands and United Kingdom) signatories to the Declaration.

1. Additions

Austria

E93 Bruck an der Mur — Graz — Spiefeld (St Ilj, Austro-Yugoslav frontier)

Turkey

E5 (Greek frontier) — Ipsala — Tekirdag — Muratli — Büyük Karıştiran — Çorlu — Istanbul — Gebze — Izmit — Beypazari — Ankara — Aksaray — Adana — Iskenderun (Syrian frontier)

E97 (Bulgarian frontier) — Edirne — Büyük Karıştiran

E23 Ankara Junction — Kırşehir — Kayseri — Sivas — Erzincan — Erzerum — Agri (Iranian frontier)

E98 Kemerhisar — Nigde — Kayseri junction

- E99 Toprakkale — Maraş — Malatya — Elâzig — Tunceli — Selepür
 E100 Trabzon — Gümüşhane — Aşkale — Karabiyik
 E24 Kömürler — Gaziantep — Urfa — Mardin — Cizre — Hakkâri — Bajirge (Iranian frontier)

Yugoslavia

- E93 (Austro-Yugoslav frontier) St Ilj — Maribor — Ljubljana — (Trieste)
 E94 Ljubljana — Zagreb — Belgrado — Bela Crkva (Roumanian frontier)
 E95 Niš-Dimitrovgrad (Bulgarian frontier)
 E96 Sušak — Zagreb — Cakovac — Donja Lendava (Hungarian frontier)

2. *Modifications*

France

- E4 Bollène to be inserted instead of Montélimar

Germany

- E42 Saarbrücken — Luxembourg — Echternach — Bitburg — Pruem — Euskirchen — Cologne

Italy

- E1 Cosenza instead of Catanzaro
 E7 Todi instead of Orte

Modifications

proposed by the Governments of Norway and Sweden, adopted on 2 July 1951 by the Sub-Committee on Road Transport and definitely approved by the five States (Belgium, France, Luxembourg, Netherlands and United Kingdom) signatories to the Declaration.

- E6 To end at Levanger (i.e. delete road north of Levanger to Skibotten)
 E18 Change Kristiansund to Kristiansand
 Change Linköping to Köping
 Delete Horten
 E68 Substitute Nystua for Tyin
 E77 Delete roads: Skibotten to Finnish border and Karesuando to Haparanda
 E78 Substitute Tornio for Haparanda
-

Addition

proposed by the Government of Greece and approved on 6 June 1952 by the seven States (Austria, Belgium, France, Luxembourg, Netherlands, Sweden and United Kingdom) signatories to the Declaration.

Greece

E5 Alexandroupolis — Ferrai — Peplos — Greek-Turkish frontier

Modification

proposed by the Government of France and approved on 15 December 1953 by the signatory or acceding countries to the Declaration.

France

E45 Dôle — la Cure — La Faucille — Gex — Geneva

Op 23 April 1954 is door België een akte van bekrachtiging van deze Verklaring bij de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties nedergelegd.

De volgende Staten zijn in overeenstemming met artikel 5 tot de Verklaring toegetroten:

Oostenrijk	1 October 1951
Zweden	31 Maart 1952
Griekenland	1 Juli 1952
Noorwegen	15 December 1953
Portugal	1 April 1954
Turkije	10 Juni 1954

De bepalingen der Verklaring zijn ingevolge artikel 6 in werking getreden op 16 September 1950 voor de Staten, die op die datum zonder voorbehoud ondertekenden, behalve België. Voor Nederland zijn de bepalingen op 4 December 1952 in werking getreden.

Uitgegeven de *tweede* October 1954.

De Minister van Buitenlandse Zaken a.i.,

BEEL.