

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1963 Nr. 95

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 en het Protocol nopens de verkeerstekens, en de Engelse en de Franse tekst van het Protocol betreffende thans bezette landen of gebieden en van de Slotakte zijn geplaatst in *Trb.* 1951, 81.

De Franse tekst van het Verdrag en van het Protocol nopens de verkeerstekens is geplaatst in *Stb.* 1952, 233.

C. VERTALING

Zie *Trb.* 1951, 81.

D. GOEDKEURING

Zie *Trb.* 1952, 146, *Trb.* 1955, 28 en *Trb.* 1957, 220.

E. BEKRACHTIGING

Zie *Trb.* 1952, 146, *Trb.* 1954, 123, *Trb.* 1955, 28, *Trb.* 1957, 220, *Trb.* 1959, 119 en *Trb.* 1962, 134.

F. TOETREDING

Zie *Trb.* 1952, 146, *Trb.* 1954, 123, *Trb.* 1955, 28, *Trb.* 1957, 220, *Trb.* 1959, 119, *Trb.* 1962, 134, en *Trb.* 1963, 10.

Met betrekking tot het voorbehoud betreffende artikel 33 van het *Verdrag*, dat door Hongarije is gemaakt bij de toetreding tot het *Verdrag* (zie *Trb.* 1962, 134, blz. 4) deelde de Britse Regering, blijkens bericht van de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties, mede: „..... Her Majesty's Government in the United Kingdom regret that they are unable to accept the above-mentioned reservation, because in their view, it is not of the kind which intending parties to the Convention have the right to make.”

Voorts is bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties een akte van toetreding nedergelegd

tot het *Verdrag nopens het wegverkeer*, overeenkomstig artikel 27, lid 4, door:

Bulgarije 13 februari 1963

onder de volgende voorbehouden:

(*V.N.-vertaling*) (a) Article 33 of the Convention on Road Traffic, which provides that any dispute between any two or more Contracting States concerning the interpretation or application of this Convention, which the Parties are unable to settle by negotiation or by another mode of settlement, may be referred to the International Court of Justice for decision.

(b) Annex 1 to the Convention on Road Traffic, which provides that cycles fitted with an auxiliary internal combustion engine having a maximum cylinder capacity of 50 cm³ (3.05 cu. in.) shall not be considered as motor vehicles, provided that they retain all the normal characteristics of cycles with respect to their structure.

(c) Section II, paragraph (c), second sentence, of annex 6 to the Convention on Road Traffic, which stipulates: “However, motor cycles with an engine of a maximum cylinder capacity of 50 cm³ (3.05 cu. in.) may be excluded from this obligation.”

De Britse Regering deelde mede het Bulgaarse voorbehoud ten aanzien van artikel 33 van het *Verdrag* niet te kunnen aanvaarden

Algerije 16 mei 1963

tot het *Protocol nopens de verkeerstekens*, overeenkomstig artikel 56, lid 4, door:

Bulgarije 13 februari 1963

onder het volgende voorbehoud:

(*V.N.-vertaling*) Article 62 of the Protocol on Road Signs and Signals, which provides that any dispute between any two or more Contracting States concerning the interpretation or application of this Protocol, which the Parties are unable to settle by negotiation or by another mode of settlement, may be referred to the International Court of Justice for decision.

G. INWERKINGTREDING

Zie *Trb.* 1952, 146, *Trb.* 1955, 28 en *Trb.* 1957, 220.

H. TOEPASSELIJKVERKLARING

Zie *Trb.* 1952, 146, *Trb.* 1954, 123, *Trb.* 1955, 28, *Trb.* 1957, 220, *Trb.* 1959, 119 en *Trb.* 1962, 134.

J. GEGEVENS

I. Zie *Trb.* 1951, 81, *Trb.* 1952, 146, *Trb.* 1954, 123, *Trb.* 1955, 28, *Trb.* 1957, 220, *Trb.* 1959, 119, *Trb.* 1962, 134 en *Trb.* 1963, 10.

Bij brieven van 31 januari 1963 (Bijl. *Hand.* I 1962/63, nr. 74, en Bijl. *Hand.* II 1962/63 — 7047 (R 325), nr. 1) zijn de op 8 oktober 1962 door de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties ter kennis van alle Verdragsluitende Staten gebrachte wijzigingsvoorstellen betreffende het *Verdrag* (tekst in *Trb.* 1962, 134, blz. 10 e.v., vertaling in *Trb.* 1963, 10 blz. 2 e.v.) in overeenstemming met artikel 60, lid 2, en op de voet van artikel 61, lid 3, van de Grondwet overgelegd aan de Eerste en aan de Tweede Kamer van de Staten-Generaal en in overeenstemming met artikel 24, eerste lid, van het Statuut voor het Koninkrijk aan de Staten van Suriname en aan de Staten van de Nederlandse Antillen. De toelichtende nota welke de brieven vergezelde, is ondertekend door de Minister van Verkeer en Waterstaat H. A. KORTHALS en de Minister van Buitenlandse Zaken a.i. J. DE QUAY. De goedkeuring is verleend op 11 maart 1963.

Terzake van deze wijzigingsvoorstellen is binnen de gestelde termijn niet door een voldoende aantal Verdragsluitende Staten antwoord gegeven. De wijzigingen zijn niet in werking getreden.

II. Onderscheidingstekens voor voertuigen.

Zie *Trb.* 1952, 146, *Trb.* 1954, 123 (blz. 3), *Trb.* 1955, 28, *Trb.* 1957, 220, *Trb.* 1959, 119, *Trb.* 1962, 134 en *Trb.* 1963, 10.

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

Algerije DZ

III. a. Verklaring nopens de aanleg van internationale hoofdverkeerswegen met Bijlagen; Genève, 16 september 1950

b. TEKST. De tekst van Verklaring en Bijlagen is geplaatst in *Trb.* 1954, 123.

De Engelse tekst van Bijlage I alsmede de Engelse en de Franse tekst van Bijlage II, zoals laatstelijk gewijzigd (zie ook onder j), luiden thans:

Annex I¹⁾

List of the roads of the international network and their numbers

A. MAIN INTERNATIONAL TRAFFIC ARTERIES

E1 *London — Paris — Nice — Roma — Palermo:*

London — Southampton (boat to Le Havre)

Le Havre — Paris — Sens — Avallon — Chagny — Mâcon — Lyon — Valence — Bollène — Aix-en-Provence — Saint-Raphaël — Nice — Ventimiglia — Savona — Genova — La Spezia — Massa Carrara — Migliarino — Pisa Livorno — Roma — Ponte Garigliano — Mondragone — Napoli — Pompei — Salerno — Cosenza — Reggio di Calabria (ferry from Villa-San-Giovanni and from Reggio di Calabria to Messina) — Messina — Palermo.

E2 *London — Lausanne — Milano — Brindisi:*

London — Folkstone — Dover (ferry to Calais).

Calais — Laon — Reims — Vitry-le-François — Saint-Dizier — Dijon — Dole — Vallorbe — Lausanno — Martigny — Simplon — Arona — Milano — Piacenza — Parma — Modena — Bologna — Forlì — Cesena — Rimini — Ancona — Pescara — Foggia — Bari — Brindisi.

E3 *Lisboa — Paris — Stockholm:*

Lisboa — Vila Franca de Xira — Coimbra — Celorico da Beira — Vilar Formoso — Salamanca — Valladolid — Burgos — San-Sebastián — Hendaye — Bordeaux — Tours — Paris — Lille — Kortrijk — Gent — Antwerpen — Eindhoven — Venlo — Oberhausen — Hamm — Bielefeld — Bad Oeynhausen — Hannover — Hamburg — Neumünster — Schleswig — Flensburg — Kolding — Vejle — Frederikshavn (ferry to Göteborg and to Larvik, boat to Oslo) — Göteborg — Örebro — Arboga — Södertälje — Stockholm.

E4 *Lisboa — Bern — Köbenhavn — Stockholm — Helsinki:*

Lisboa (Cacilhas) — Pegões — Elvas — Badajoz — Mérida — Trujillo — Madrid — Zaragoza — Lérida — Barcelona — Le Perthus — Narbonne — Nîmes — Bollène — Valence — Chambéry — Genève — Nyon — Lausanne — Bern — Olten — Basel — Karlsruhe — Mannheim — Frankfurt a/M — Giessen — Hersfeld — Kassel — Göttingen — Northeim — Hannover — Hamburg — Lübeck — Fehmarn — Vordingborg — Köge — Köbenhavn — Helsingör (ferry to Hälsingborg).

¹⁾ In this annex geographical names and the spelling of names of towns are those now used locally and are not necessarily recognized and accepted by the Parties to the Declaration.

Hälsingborg — Värnamo — Jönköping — Linköping — Norrköping — Södertälje — Stockholm — Uppsala — Gävle — Hamrånge — Söderhamn — Sundsvall — Umeå — Haparanda — Tornio — Oulu-Jyväskylä — Lahti — Helsinki.

E5 London — Wien — Budapest — Beograd — Alexandroupolis — Istanbul — Ankara — Turkish-Syrian frontier:

London — Folkestone — Dover (ferry to Calais and Oostende) — Calais — Oostende — Gent — Bruxelles — Saint-Trond — Liège — Aachen — Köln — Frankfurt a/M — Aschaffenburg — Würzburg — Nürnberg — Regensburg — Straubing — Passau — Linz — Melk — Wien — Nickelsdorf — Győr — Budapest — Szeged — Beograd — Djevdjelija — Thessaloniki — Kavalla — Alexandroupolis — Pherrai — Peplos — Ipsala — Tekirdağ — Silivri — Istanbul — Izmit — Adapazarı — Bolu — Gerede — Ankara — Aksaray — Adana — Iskenderun — (Turkish-Syrian frontier).

E6 Roma — Berlin — Oslo — Stjördal:

Roma — Siena — Firenze — Bologna — Modena — Verona — Trento — Passo di Brennero/Brenner Pass — Innsbruck — Griesen — München — Nürnberg — Hof — Leipzig — Berlin — Neubrandenburg — Stralsund — Sassnitz (ferry to Trelleborg) — Trelleborg — Malmö — Hälsingborg — Falkenberg — Göteborg — Uddevalla — Svinesund — Moss — Oslo — Eidsvoll — Hamar — Otta — Dombås — Trondheim — Stjördal.

E7 Roma — Wien — Warszawa:

Roma — Todi — Ponte San Giovanni (Perugia) — Cesena — Forlì — Bologna — Ferrara — Padova — Mestre — Cervignano — Udine — Tarvisio — Villach — Bruch an der Mur — Wien — Drasenhofen — Brno — Olomouc — Český Tešín — Kraków — Radom — Warszawa.

E8 London — Den Haag — Berlin — Warszawa — (USSR):

London — Colchester — Harwich (ferry to Hoek-van-Holland and Antwerpen, boat to Esbjerg) — Hoek van Holland — Den Haag — Gouda — Utrecht — Amersfoort — Oldenzaal — Osnabrück — Bad Oeynhausen — Hannover — Magdeburg — Berlin — Poznań — Krosniewicowicz — Warszawa — (USSR).

E9 Amsterdam — Basel — Genova:

Amsterdam — Utrecht — Eindhoven — Maastricht — Liège — Bastogne — Arlon — Luxembourg — Metz — Sarrebourg — Strasbourg — Mulhouse — Basel — Olten — Luzern — Arth — Andermatt — Lugano — Chiasso — Como — Milano — Tortona — Savignone — Genova.

E10 Paris — Bruxelles — Den Haag — Amsterdam:

Paris — Bapaume — Cambrai — Mons — Bruxelles — Antwerpen — Breda — Rotterdam — Den Haag — Amsterdam — Den Oever (via Afsluitdijk) — Leeuwarden — Groningen.

E11 Paris — Salzburg:

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

E12 (Paris) — Praha — Warszawa — (Leningrad and Moskva):

(Paris) — Ligny-en-Barrois — Metz — Saarbrücken — Mannheim — Heilbronn — Schwäb. Hall — Nürnberg — Plzeň — Praha — Hradec Králové — Náchod — Klodzko — Wroclaw — Łódź — Lowicz — Warszawa — Biálystok — (USSR — Leningrad and Moskva).

E13 Lyon — Venezia:

Lyon — Chambéry — Modane — Torino — Milano — Brescia — Verona — Vicenza — Padova — Mestre — Venezia.

E14 Trieste — Praha — Szczecin:

Trieste — Ronchi — Udine — Tarvisio — Villach — Salzburg — Linz — Tabor — Praha — Mlada Boleslav — Jablonec — Nový Svět — Jelenia Gora — Szczecin.

E15 Hamburg — Berlin — Praha — (Budapest):

Hamburg — Perleberg — Berlin — Dresden — Cinvald — Praha — Brno — Břeclav — Bratislava — (Budapest).

E16 Bratislava — Gdynia:

Bratislava — Žilina — Český Těšín — Katowice — Piotrków — Łódź — Swiecie — Gdańsk — Gdynia.

E17 Chagny — Salzburg:

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

E18 Stavanger — Oslo — Stockholm:

Stavanger — Kristiansand — Larvik — Drammen — Oslo — Örje — Karlstad — Örebro — Arboga — Köping — Enköping — Stockholm.

E19 Igoumenitsa — Ioannina — Korinthos:

Igoumenitsa — Ioannina — Arta — Agrinion — Antirion — Rion — Korinthos.

E20 (Greco-Yugoslav frontier) — Sofia:

(Greco-Yugoslav frontier) — Florina — Vevi — Edessa — Thessaloniki — Serai — Sofia — Pleve — Russe.

E21 Aosta — Torino — Savona.

E21a Martigny — Grand Saint-Bernard — Aosta.

E21b Genève — Bonneville — Mont-Blanc — Aosta.

E22 Berlin — Wroclaw — Opole — Bytom — Krakow — Rzeszow — Przemysl — (USSR).

E23 Ankara — Kirsehir — Kayseri — Sivas — Erzincan — Erzurum — Agri — (Turkish-Iranian frontier).

E24 Kömürler — Gaziantep — Urfa — Mardin — Cizre — Hakari — Bajirge — (Turkish Iranian frontier).

E25 Burgos — Madrid — Bailén — Sevilla — Cádiz — Algeciras.

E26 Barcelona — Tarragona — Castellón de la Plana — Valencia — Granada — Málaga — Algeciras.

B. BRANCH AND 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 Hoek van Holland — Rotterdam — Gouda — Utrecht — Arnhem — Oberhausen — Köln.

E37 Bréda — Gorinchem — (Utrecht).

E38 Bréda — Eindhoven.

E39 Antwerpen — Heerlen — Aachen.

E40 Bruxelles — Namur — Bastogne.

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

E42 Phalsbourg — Sarreguemines — Saarbrücken — Luxembourg — Echternach — Bitburg — Prüm — Euskirchen — Köln.

E43 Avallon — Dijon.

E44 Belfort — Mulhouse.

E45 Dole La Cure — La Faucille — Gex — Genève.

- E46 Lyon — Ambérieu — Genève.
 E47 Aix-en-Provence — Marseille.
 E48 Nîmes — Marseille.
 E49 Bordeaux — Toulouse — Narbonne.
 E50 Coimbra — Porto — Vigo — La Coruña — Oviedo — Santander — Bilbao — San Sebastián.
 E51 Albergaria a Velha — Vizeu — Celorico da Beira.
 E52 Vila Franca de Xira — Pegões — Beja — Vila Verde de Ficalho — Rosal de la Frontera — Sevilla.
 E53 Torino — Asti — Alessandria — Tortona.
 E54 Tortona — Casteggio — Piacenza.
 E55 (Pisa) — Migliarino — Pistoia — Firenze.
 E56 Ponte-Garigliano — Caserta — Foggia.
 E57 Napoli — Arienzo.
 E58 Bari — Taranto.
 E59 Messina — Siracusa.
 E60 Arth — Zürich.
 E61 Bellinzona — San Bernardino — Chur — St. Margrethen — Bregenz — Lindau — München.
 E62 Hof — Karl-Marx-Stadt — Leipzig — Halle — Magdeburg.
 E63 Hamm — Kassel — Herleshausen — Erfurt — Karl-Marx-Stadt — Dresden.
 E64 (Berlin) — Neubrandenburg — Rostock — Warnemünde (ferry to Gedser) — Gedser — Nyköbing — Vordingborg — København.
 E65 Lübeck — Rostock — Stralsund.
 E66 Esbjerg — Kolding — Middelfart — Nyborg (ferry to Korsør) — Korsør — København (ferry to Malmö) — Malmö.
 E67 Vejle—Middelfart.
 E68 Bergen — Gudvangen — Laerdalsøyra — Nystua — Fagernes — Oslo.
 E69 Ålesund — Åndelsnes — Dombås.
 E70 Winterthur — Schaffhausen — Donaueschingen — Tübingen — Stuttgart — Heilbronn — Schwäb. Hall — Würzburg — Fulda — Hersfeld — Herleshausen.
 E71 Hannover — Bremen — Bremerhaven.
 E72 Oldenzaal — Lingen — Bremen.
 E73 Köln — Hamm.
 E74 Berlin — Szczecin.
 E75 Stjørdal — Storlien — Östersund (-Brunflo) — Sundsvall.

- E76
- E77 Feldkirch — Buchs.
- E78 Tornio — Kilpisjärvi.
- E79 Vaasa — Tampere — Helsinki.
- E80 Turku (Åbo) — Helsinki — Lappeenranta — Imatra.
- E81 Gdańsk — Elbląg — Ostróda — Mława — Warszawa — Lublin — (USSR).
- E82 Piotrków — Warszawa.
- E83 Jelenia Góra — Wrocław — Poznań — Swiecie — Grudziądz.
- E84 (Praha) — Jihlava — Znojmo — Wien.
- E85 Olomouc — Zilina — Prešov-Košice — (USSR).
- E86 Wörgl — Rosenheim.
- E87 Ioannina — Trikkala — Larissa — Volos.
- E88 (Ioannina) — Preveza.
- E89 Rion — Patrai.
- E90 Vevi — Kozani.
- E91 Cervignano — Ronchi.
- E92 Junction with road E20 near Verria — Kozani — Larissa — Lamia — Athinai — Korinthos — Argos — Kalamai.
- E93 Bruck an der Mur — Graz — Spielfeld — Šentilj — Maribor — Ljubljana — (Trieste).
- E94 Klagenfurt — Loibl/Ljubelj tunnel — Ljubljana — Zagreb — Beograd — Bela Crkva (Yugoslav-Romanian frontier).
- E96 Rijeka — Zagreb — Čakovec — Donja Lendava (Yugoslav-Hungarian frontier).
- E97 Nis — Dimitrovgrad — Sofia — Pazardjik — Plovdiv — Haskovo — Edirne — Büyükkarıştiran — Silivri.
- E98 Kemerhisar — Niğde — Kayseri.
- E99 Toprakkale — Maras — Malatya — Elazığ — Tunceli — Selepür.
- E100 Trabzon — Gümüşhane — Askale — Karabiyik.
- E101 Madrid — Valencia.
- E102 Badajoz — Sevilla.
- E103 Bailén — Granada — Motril — Málaga.
- E104 Izmir — Çanakkale — Keşan.
- E105 Izmit — Bursa — Balıkesir — Izmir.
- E106 Russe — Tirnovo — Gabrovo — Stara Zagora — Haskovo — Kardjali — Makaga.
-

Annex II

Conditions to which the main international traffic arteries shall conform

A. CHARACTERISTICS OF THE MAIN INTERNATIONAL TRAFFIC ARTERIES

I. General

1. The fundamental characteristics of the design and construction of the main international traffic arteries, hereinafter designated as "international roads", are dealt with in the following provisions. They apply only to the sections of these roads outside built-up areas. The latter should be by-passed if they constitute a hindrance or danger.

2. It is always desirable to adopt maximum dimensional characteristics whenever this is possible without undue expenditure; those indicated hereinafter as a rule represent the minimum. However, in some exceptional cases (unfrequented roads, mountainous areas, very difficult terrain, etc.), reduced dimensional characteristics adapted to local conditions may be allowed, subject to the fullest possible observance of the spirit of the directions given below, and in particular of those relating to homogeneity of alignment.

3. The roads are built according to the volume and the composition of the traffic to be accommodated and with reference to a suitably selected design speed. The volume and composition of traffic to be considered are those of some definite peak hour, excluding peaks occurring with low frequency, so as to limit the hours of congestion to an acceptable number with due regard to the probable development of traffic. The design speed chosen is as high as possible with due regard to the importance of the road, the topography of the region traversed, and other local conditions.

II. *Types and categories of roads*

International roads are classified into the following categories:

A. *Ordinary type roads*

(a) *Category I:* Roads having a single carriageway with two traffic lanes each at least 3.50 metres wide

These roads can normally accommodate volumes not in excess of 600 vehicles/hour with 30 per cent heavy vehicles or 900 vehicles/hour without heavy vehicles, provided the geometric characteristics of the road ensure good passing sight distance on the greater part of the length of the road and crossings at grade are not too numerous.

Annexe II

Conditions auxquelles doivent répondre les grandes routes de trafic international

A. CARACTERISTIQUES DES GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL

I. Généralités

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. Elles ne s'appliquent qu'aux parties de ces routes situées en dehors des agglomérations. Ces dernières sont évitées, si elles constituent une gêne ou un danger.

2. Il est toujours souhaitable d'adopter toutes les fois qu'on peut le faire sans dépenses excessives des caractéristiques aussi larges que possible, celles indiquées ci-après correspondant en principe à des minimums. Par contre, dans certains cas exceptionnels (routes à faible circulation, région montagneuse, terrain très difficile, etc.), on aura la faculté d'admettre des caractéristiques restreintes adaptées aux circonstances locales, en respectant dans toute la mesure du possible l'esprit des indications qui suivent et notamment celles relatives à l'homogénéité du tracé.

3. Les routes sont construites en fonction du volume et de la composition de la circulation à écouler et compte tenu d'une vitesse de base convenablement choisie. Le volume et la composition de la circulation à prendre en considération sont ceux d'une heure de pointe choisie en excluant les pointes de faible fréquence, de manière à limiter à un nombre acceptable les heures d'encombrement et en tenant compte du développement probable de la circulation. La vitesse de base est choisie aussi élevée que possible en tenant compte de l'importance de la route, du relief de la région traversée et des autres conditions locales.

II. Types et catégories de routes

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

A. Routes de type ordinaire

a) *Catégorie I:* Routes ayant une chaussée unique à deux voies de circulation de 3,5 m de largeur minimale chacune

Ces routes peuvent écouler normalement des volumes n'excédant pas 600 véhicules par heure avec 30 % de véhicules lourds ou 900 véhicules par heure sans véhicules lourds, pour autant que les caractéristiques géométriques de la route assurent de bonnes conditions de visibilité de dépassement sur la plus grande partie de l'itinéraire et que les intersections à niveau ne soient pas trop nombreuses.

(b) *Category II*: Roads having more than two traffic lanes each at least 3.50 metres wide

Under the same conditions as above these roads can normally accommodate volumes not in excess of 900—1300 vehicles/hour for 3-lane roads. Four-lane roads can accommodate 1500—3000 vehicles/hour according as the percentage of heavy vehicles is high or low and the traffic in the two directions even or uneven. It is also recommended that, for greater safety, separate one-way carriageways be provided whenever possible where the intensity of traffic exceeds 600—900 vehicles/hour. In the case of 3-lane roads, longitudinal marking is especially necessary.

B. Motorways

Motorways are roads for automobile traffic only; they are accessible only from specially designed interchanges and have no crossings at grade. These roads generally have two separate and independent one-way carriageways each carriageway having at least two traffic lanes each with a minimum width of 3.5 metres.

III. Standards

(a) Cross-section

1. Shoulders

In addition to the carriageways, international roads are provided with shoulders at least 2.5 metres wide. Clear lateral areas free from any obstacle are provided over at least 1 metre from the edge of the carriageway.

2. Special paths

Special paths for the exclusive use of pedestrians or cyclists are also provided on the shoulders of ordinary type roads whenever a daily volume of 500 pedestrians or cyclists (or road-users of a similar category) is reached.

3. Trams and railways

Trams and railways are excluded from the carriageway of ordinary type roads and from within the formation of motorways.

4. Crossfall

On straight sections the cross-section of the carriageway consists of one or two planes with as small a crossfall as possible and 3 per cent maximum. The minimum radius below which bends must be raised is 1000 metres. The maximum superelevation is 8 per cent.

b) *Catégorie II*: Routes à plus de deux voies de circulation de 3,5 m de largeur minimale chacune

Ces routes peuvent écouler normalement, dans les mêmes conditions que ci-dessus, des volumes n'excédant pas 900 à 1300 véhicules par heure dans le cas de 3 voies de circulation. Dans le cas de 4 voies de circulation, elles peuvent écouler 1500 à 3000 véhicules par heure suivant que la proportion des véhicules lourds est plus ou moins forte et que le trafic dans les deux sens est plus ou moins déséquilibré. Il est d'ailleurs recommandé pour la sécurité d'établir chaque fois qu'on peut le faire des chaussées séparées à sens unique lorsque l'intensité de la circulation dépasse 600 à 900 véhicules par heure. Dans le cas de routes à 3 voies le marquage longitudinal est particulièrement indispensable.

B. Routes de type autoroute

Les autoroutes sont destinées uniquement à la circulation automobile; elles ne sont accessibles qu'en des complexes d'accès spécialement aménagés et ne comportant aucune intersection à niveau. Les routes de ce type comportent généralement deux chaussées à sens unique, séparées et indépendantes, chaque chaussée ayant au moins deux voies de circulation de 3,5 m de largeur minimale chacune.

III. Normes

a) Profil en travers

1. Accotements

Indépendamment des chaussées, la plate-forme des routes internationales comporte des accotements de 2,5 m de largeur minimale. Des zones latérales dégagées de tout obstacle sont ménagées sur 1 m au moins à partir du bord de la chaussée.

2. Pistes spéciales

Des pistes spéciales sont prévues sur l'accotement des routes de type ordinaire uniquement pour la circulation des piétons ou des cyclistes, chaque fois que le nombre des piétons ou des cyclistes (ou assimilés) atteint 500 unités par jour.

3. Voies ferrées

Les voies ferrées ne sont admises ni dans les chaussées des routes de type ordinaire ni dans la plate-forme des routes de type autoroute.

4. Pentes transversales

En alignement droit le profil en travers de la chaussée est constitué par un ou deux plans à déclivité aussi faible que possible et de 3% au maximum. Le rayon minimal au-dessous duquel les virages doivent être relevés est de 1000 m. Le dévers maximal est de 8%.

5. Extra width on curves

Extra width is provided on curves to ensure the free passage of the largest authorised vehicles when meeting.

(b) Horizontal and vertical alignment

1. Homogeneity of alignment

International roads present homogeneous characteristics over sufficiently long sections. Changes in characteristics are made at points where they are normally obvious to a driver (such as passing through a built-up area or a change in topography). If this is not possible they are introduced progressively.

2. Geometric characteristics

The principal geometric characteristics of the international roads are summarized in the following table.

Design Speed (in kms/hr)		120	100	80	60
Gradient (% which should not be exceeded)		4	5	6	8
Minimum radii in convex vertical curves (in metres) ⁽¹⁾	one-way carriageway	8000	4000	2000	—
	two-way carriageway	—	6000	2500	1000
Radii of horizontal curves (in metres)		500	300	200	100

The design speed of 120 kms/hour is only chosen if the carriageways are separated and if most of the accesses are specially designed.

The figures given for the radii of convex vertical curves are absolute minima. They ensure, for the given design speed, strictly sufficient visibility distances under normal traffic conditions and in the absence of unfavourable factors (such as smooth tyres or wet roads).

Concave curves are such that, for the given design speed, acceleration may not exceed 0.50 m/sec².

The figures for the radii of horizontal curves are the minimum needed to ensure the stability of the vehicle. They should be increased by at least 50 per cent for easy and comfortable travel.

⁽¹⁾ The minimum radii of convex vertical curves given in the table relate to approach gradients which are approximately equal and of contrary sense, the difference in slopes being moreover sufficient to limit the visibility.

5. Surlargeur

Une surlargeur est prévue dans les courbes pour assurer le libre passage des véhicules des plus grandes dimensions autorisées, en cas de croisement.

b) Profil en long et tracé en plan

1. Homogénéité du tracé

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 introduits progressivement.

2. Caractéristiques géométriques

Les caractéristiques géométriques principales des routes internationales sont rassemblées dans le tableau suivant.

Vitesse de base (en km/h)		120	100	80	60
Pentes (% à ne pas dépasser)		4	5	6	8
Rayons convexes minimaux en profil en long (en m) ⁽¹⁾	chaussées à sens unique	8000	4000	2000	—
	chaussées à double sens de circulation	—	6000	2500	1000
Rayons en plan (en m)		500	300	200	100

La vitesse de base de 120 km/h n'est choisie que si les chaussées sont séparées et si la plupart des accès sont spécialement aménagés.

Les chiffres donnés pour les rayons convexes en profil en long sont des minimums absolus. Ils assurent, pour la vitesse de base, une distance de visibilité strictement suffisante dans des conditions normales de circulation, excluant l'existence simultanée de facteurs défavorables (par exemple, pneus lisses, revêtement mouillé).

Les rayons concaves sont tels que, pour la vitesse de base, l'accélération ne puisse dépasser 0,50 m/sec².

Les chiffres pour les rayons en plan sont des minimums strictement suffisants pour la stabilité du véhicule. Il convient de les majorer d'au moins 50% pour la facilité et le confort de la circulation.

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

The curved and straight sections of the horizontal alignment are connected by gradual bends.

The horizontal and vertical visibilities provided are such as to give the same degree of safety, taking gradients into account, if any. It is often possible to achieve a favourable solution by doubling the carriageway at summits and bends.

On two-way carriageways with 2 or 3 lanes the necessary passing sight distance is ensured on a percentage of the total length of the road as high as possible and distributed with the utmost uniformity. This percentage must be at least 50 for the traffic volumes mentioned in chapter II for the ordinary type roads of category I and for the 3-lane roads of category II.

(c) *Special measures*

1. *Stopping and parking*

Stopping and parking are prohibited on motorways. The shoulders of these roads are shaped with a minimum width of 2.5 metres to permit vehicles to stop in an emergency.

In order to reduce the stopping and parking of vehicles on the carriageways of ordinary type roads carrying average daily volumes in excess of 1500 vehicles the following should be provided off the carriageway:

(a) lay-bys; their spacing is governed by local factors such as the number of adjoining properties and the volume of traffic;

(b) draw-ins for buses.

2. *Lighting*

The lighting provided on sections carrying important night traffic is uniform and sufficient to enable motorized traffic to travel without headlights.

IV. *Intersections and accesses*

1. *Elimination of secondary intersections*

The crossing at grade of ordinary type international roads by local roads of secondary importance is avoided as far as possible.

2. *Intersections and interchanges*

The intersections on an international road should be specially designed for the traffic using them.

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

La visibilité en plan et la visibilité en profil en long sont réalisées dans des conditions de sécurité égales, compte tenu éventuellement de la déclivité. Il est souvent possible de trouver une solution avantagée en dédoublant la chaussée aux sommets et dans les virages.

Pour les chaussées à double sens de circulation à 2 ou 3 voies, la distance de visibilité nécessaire au dépassement est assurée sur un pourcentage de la longueur de la route aussi élevé et aussi uniformément réparti que possible. Ce pourcentage doit être au moins de 50 pour les volumes de circulation prévus au chapitre II pour les routes de type ordinaire de la catégorie I et les routes à 3 voies de la catégorie II.

c) Mesures spéciales

1. Arrêt et stationnement

L'arrêt et le stationnement sont interdits sur les routes de type autoroute. Les accotements de celles-ci sont aménagés sur une largeur de 2,5 m au minimum pour permettre le stationnement accidentel.

Afin de réduire l'arrêt et le stationnement sur les chaussées des routes de type ordinaire qui écoulent des volumes moyens journaliers dépassant 1500 véhicules, il y a lieu de prévoir en dehors de la chaussée —

a) des aires de stationnement; leur espacement est choisi en fonction des facteurs locaux tels que le nombre des immeubles riverains et le volume de la circulation;

b) des aires d'arrêt pour les autobus.

2. Eclairage

L'éclairage à établir sur les sections à circulation nocturne importante est homogène et suffisant pour permettre aux usagers motorisés de circuler sans faire usage des phares.

IV. Intersections et accès

1. Suppression des intersections secondaires

Les traversées à niveau d'une route internationale de type ordinaire par des routes locales d'importance secondaire sont supprimées dans la mesure du possible.

2. Carrefours et complexes d'accès

Les carrefours d'une route internationale sont spécialement aménagés en fonction de la circulation à écouler.

Such designs include:

(a) *for motorways*

roads at different levels with a connected system of entrances and exits avoiding any traffic cut on the motorway.

The system of connecting roads includes, where necessary, acceleration and deceleration lanes distinguishable from the carriageway of the motorway and of sufficient length to enable drivers to execute the required manoeuvre and to change the speed of their vehicles to get from one road to another without interfering with traffic on the motorway.

(b) *for ordinary type roads*

arrangements for crossing and for connection according to the principles given in (a) above when the traffic flows are of sufficient importance.

If a grade-separated intersection is not justified directional islands are provided to canalise the traffic crossing on the secondary road. If necessary, the carriageway of the international road should be duplicated to provide an adequate waiting zone for vehicles between the opposing directions of travel.

The mutual visibility between roads entering an intersection is sufficient to permit a safe approach and crossing of the intersection.

The intersection is designed so as to reduce, as may be necessary, the speed of vehicles coming from the side road, account being taken in particular of the visibility.

Acceleration and deceleration lanes contiguous with the carriageway of the international road are provided at important intersections particularly when there are dual carriageways.

Roundabouts and light signals should in general be avoided.

3. *Access to adjoining property*

Direct access of adjoining property is not allowed on motorways. For ordinary type roads it would be desirable for laws to be passed to permit the limitation and control of access to adjoining property.

4. *Railway level-crossings*

Railway level-crossings should not be used on international roads.

Cet aménagement comprend —

a) pour les routes de type autoroute

des passages à niveaux séparés avec des voiries de raccordement d'accès et de sortie évitant tout recouplement de circulation sur l'autoroute.

Les voiries de raccordement comportent, si cela est nécessaire, des voies d'accélération et de décélération d'aspect distinct de celui de la chaussée de l'autoroute et de longueurs suffisantes pour permettre aux usagers d'exécuter leurs manoeuvres et de modifier la vitesse de leurs véhicules pour le passage d'une route à l'autre sans gêne pour les usagers de l'autoroute.

b) pour les routes de type ordinaire

des dispositifs de traversée et de raccordement répondant aux mêmes critères que ceux prévus en *a)* ci-dessus quand l'importance des courants de circulation le justifie.

Si l'aménagement à niveaux séparés n'est pas justifié, l'aménagement à niveau comprend des îlots directionnels canalisant la circulation transversale secondaire et, le cas échéant, un dédoublement de la route internationale réservant une zone d'attente suffisante aux véhicules entre les deux sens de circulation de celle-ci.

La visibilité mutuelle des routes aboutissant aux carrefours est assurée sur des distances permettant l'approche et la traversée du carrefour avec sécurité.

Le carrefour est aménagé de façon à réduire dans la mesure nécessaire la vitesse des véhicules venant de la route transversale, compte tenu notamment de la visibilité.

Des voies d'accélération et de décélération contiguës à la chaussée de la route internationale sont prévues aux carrefours importants, notamment à ceux où les chaussées sont séparées.

Les carrefours giratoires et les signaux lumineux sont en général à éviter.

3. Accès des immeubles riverains

L'accès direct des immeubles riverains aux routes internationales n'est pas admis pour les autoroutes. Il est souhaitable, en ce qui concerne les routes de type ordinaire, que des textes législatifs permettent la limitation et la réglementation des accès des immeubles riverains.

4. Passages à niveau de voies ferrées

Les passages à niveau de voies ferrées ne doivent pas être utilisés sur les routes internationales.

V. Structures

1. *Alignment and cross-sections:* No modification of the characteristics of the carriageway and, if appropriate, of cycle-tracks or footpaths is allowed over and under structures. The clear margins are retained.

2. *Overhead clearance:* The minimum overhead clearance for new or rebuilt structures is 4.5 metres.

VI. Landscaping

1. Road design should ensure the harmony of the curves in vertical and horizontal alignment.

2. Roadside hoardings should be prohibited.

B. ANCILLARY SERVICES

1. *Frontier crossings*

Adequate road facilities are provided at frontiers for the accommodation and clearance of normal traffic. Where required commercial and tourist traffic should be separated and combined frontier posts established.

2. *Garages and other accommodation*

Parking space is provided near motorways where the access roads are very far apart.

In less developed areas filling stations and where necessary garages and workshops and accommodation for rest and meals are provided in proximity to the international road.

3. *First-aid*

First-aid posts are provided along international roads to supplement local facilities where necessary. They are equipped in accordance with the recommendations of the Standing International Commission on Highway First-Aid and of the League of Red Cross Societies.

4. *Telecommunications*

International roads are equipped with emergency telephone posts at regular intervals, provided with multilingual instructions.

V. *Ouvrages d'art*

1. *Tracé et profils*: Aucune modification des caractéristiques de la chaussée et, s'il y a lieu, des pistes n'est admise sur et sous les ouvrages d'art. Les zones latérales de dégagement sont respectées.

2. *Hauteur libre*: La hauteur libre minimale au-dessus des routes, pour les ouvrages nouveaux ou reconstruits, est de 4,5 m.

VI. *Architecture paysagiste*

1. Il y a lieu d'établir le dessin des routes du réseau de manière à réaliser un tracé qui assure l'harmonie des courbes verticales et horizontales.

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

B. SERVICES AUXILIAIRES

1. *Franchissement des frontières*

Des installations routières suffisantes sont prévues aux frontières pour recevoir et écouléer le trafic normal. Il y a lieu, le cas échéant, de séparer les trafics commerciaux et touristiques et d'établir des postes-frontière combinés.

2. *Garages et autres installations*

Des parcs de stationnement sont établis au voisinage des autoroutes quand les accès sont très espacés.

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.

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.

4. *Télécommunications*

Les routes internationales sont munies à intervalles réguliers de postes téléphoniques de secours comportant des instructions en plusieurs langues.

c. VERTALING. Zie *Trb.* 1954, 123.

f. TOETREDING. Zie *Trb.* 1954, 123, *Trb.* 1959, 119 en *Trb.* 1962, 134.

De volgende Staat is nog in overeenstemming met artikel 5 tot de Verklaring toegetreten:

Hongarije 5 december 1962

g. INWERKINGTREDING. Zie *Trb.* 1954, 123.

j. GEGEVENS. Zie *Trb.* 1959, 119.

Bijlage I is tot dusverre gewijzigd op 18 april 1951, 2 juli 1951, 6 juni 1952, 15 december 1953, 4 december 1955, 16 juni 1958, 30 december 1958, 8 februari 1961, 17 november 1962 en op 23 april 1963.

Bijlage II is gewijzigd op 6 juni 1958.

IV. Verkeerstekens.

Zie *Trb.* 1954, 123 (blz. 3), *Trb.* 1957, 220 (blz. 6 e.v.), *Trb.* 1962, 134 (blz. 35 e.v.) en *Trb.* 1963, 10 (blz. 12 e.v.).

Bij brieven van 31 januari 1963 (Bijl. *Hand.* I 1962/63, nr. 74, en Bijl. *Hand.* II 1962/63 — 7047 (R 325), nr. 1) zijn de op 8 oktober 1962 door de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties ter kennis van alle Verdragsluitende Staten gebrachte wijzigingsvoorstellen betreffende het *Protocol nopens de verkeerstekens* (tekst in *Trb.* 1962, 134, blz. 36 e.v., vertaling in *Trb.* 1963, 10, blz. 12 e.v.) in overeenstemming met artikel 60, lid 2, en op de voet van artikel 61, lid 3, van de Grondwet overgelegd aan de Eerste en de Tweede Kamer van de Staten-Generaal en in overeenstemming met artikel 24, eerste lid, van het Statuut voor het Koninkrijk aan de Staten van Suriname en aan de Staten van de Nederlandse Antillen. De toelichende nota welke de brieven vergezelde, is ondertekend door de Minister van Verkeer en Waterstaat H. A. KORTHALS en de Minister van Buitenlandse Zaken a.i. J. DE QUAY. De goedkeuring is verleend op 11 maart 1963.

Terzake van deze wijzigingsvoorstellen is binnen de gestelde termijn niet door een voldoende aantal Verdragsluitende Staten antwoord gegeven. De wijzigingen zijn niet in werking getreden.

Uitgegeven de zeventiende juli 1963.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
J. LUNS.