

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1992 Nr. 105

A. TITEL

*Europese Overeenkomst inzake belangrijke lijnen voor het internationaal gecombineerd vervoer en daarmee samenhangende installaties (AGTC), met bijlagen;
Genève, 1 februari 1991*

B. TEKST

De Engelse en de Franse tekst van Overeenkomst en bijlagen zijn geplaatst in *Trb.* 1992, 13.

Behalve voor de in *Trb.* 1992, 13 genoemde Staten is de Overeenkomst nog ondertekend voor:

Polen	27 maart 1992
Noorwegen	30 maart 1992

C. VERTALING

Europese Overeenkomst inzake belangrijke lijnen voor het internationaal gecombineerd vervoer en daarmee samenhangende installaties (AGTC)

De Overeenkomstsluitende Partijen,

Geleid door de wens het internationaal goederenvervoer te vergemakkelijken,

Beseffend dat een toename van het internationaal goederenvervoer te verwachten is als gevolg van de groeiende internationale handel,

Zich bewust van de nadelige gevolgen die deze ontwikkelingen voor het milieu zouden kunnen hebben,

De nadruk leggend op de belangrijke rol van het gecombineerd vervoer bij het verlichten van de last die op het Europese wegennet

drukt, met name in het transalpine verkeer, en bij het verminderen van schade aan het milieu,

Ervan overtuigd dat het, wil men het internationaal gecombineerd vervoer in Europa doelmatiger en aantrekkelijker voor de klant maken, van wezenlijk belang is een wettelijk kader te scheppen dat voorziet in een gecoördineerd plan voor de ontwikkeling van diensten op het gebied van gecombineerd vervoer en de voor de exploitatie daarvan benodigde infrastructuur op basis van internationaal overeengekomen functioneringsparameters en -normen,

Zijn het volgende overeengekomen:

HOOFDSTUK I

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van deze Overeenkomst wordt verstaan onder:

a. „gecombineerd vervoer”: het vervoer van goederen in een en dezelfde laadeenheid, waarbij gebruik wordt gemaakt van meer dan één wijze van vervoer;

b. „net van belangrijke lijnen voor het internationaal gecombineerd vervoer”: alle spoorwegen die van belang worden geacht voor het internationaal gecombineerd vervoer, indien:

- i. zij momenteel worden gebruikt voor geregeld internationaal gecombineerd vervoer (bijv. per wissellaadbak, container, oplegger);
- ii. zij dienen als belangrijke aanvoerlijnen voor het internationaal gecombineerd vervoer;
- iii. wordt verwacht dat zij in de nabije toekomst belangrijke lijnen voor het gecombineerd vervoer zullen worden (zoals omschreven onder i. en ii.);

c. „bijbehorende voorzieningen”: terminals voor gecombineerd vervoer, grensovergangen, rangeerstations voor het uitwisselen van groepen wagens, stations voor het wijzigen van de spoorwijdte en veerbootverbindingen/-havens die van belang zijn voor het internationaal gecombineerd vervoer.

Artikel 2

Aanduiding van het net

De Overeenkomstsluitende Partijen nemen de bepalingen van deze

Overeenkomst aan als een gecoördineerd internationaal plan voor de ontwikkeling en exploitatie van een net van belangrijke lijnen voor het internationaal gecombineerd vervoer en bijbehorende voorzieningen, hierna te noemen „het internationaal gecombineerd-vervoersnet”, welk plan zij voornemens zijn uit te voeren binnen het kader van nationale programma's. Het internationaal gecombineerd-vervoersnet bestaat uit de in Bijlage I bij deze Overeenkomst opgenomen spoorwegen en de in Bijlage II bij deze Overeenkomst opgenomen terminals voor gecombineerd vervoer, grensovergangen, stations voor het wijzigen van de spoorwijdte en veerbootverbindingen/-havens die belangrijk zijn voor het internationaal gecombineerd vervoer.

Artikel 3

Technische kenmerken van het net

De spoorwegen van het internationaal gecombineerd-vervoersnet dienen de in Bijlage III bij deze Overeenkomst beschreven kenmerken te hebben of tijdens toekomstige verbeteringswerkzaamheden die worden verricht overeenkomstig nationale programma's met de bepalingen van die bijlage in overeenstemming te worden gebracht.

Artikel 4

Operationele doeleinden

Ten einde de dienstverlening in het internationaal gecombineerd vervoer op het internationale gecombineerd-vervoersnet te vergemakkelijken, nemen de Overeenkomstsluitende Partijen passende maatregelen opdat de in Bijlage IV bij deze Overeenkomst gegeven functioneringsparameters en minimumnormen voor treinen voor gecombineerd vervoer en bijbehorende voorzieningen worden verwezenlijkt.

Artikel 5

Bijlagen

De bijlagen bij deze Overeenkomst vormen een integrerend onderdeel van de Overeenkomst. Er kunnen bijlagen over andere aspecten van het gecombineerd vervoer aan de Overeenkomst worden toegevoegd in overeenstemming met de in artikel 12 beschreven wijzigingsprocedure.

HOOFDSTUK II

SLOTBEPALINGEN

Artikel 6

Aanwijzing van de depositaris

De Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties is de depositaris van deze Overeenkomst.

Artikel 7

Ondertekening

1. Deze Overeenkomst staat van 1 april 1991 tot 31 maart 1992 op het bureau van de Verenigde Naties te Genève open voor ondertekening door Staten die lid zijn van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties dan wel in een adviserende hoedanigheid tot de Commissie zijn toegelaten overeenkomstig de paragrafen 8 en 11 van het mandaat van de Commissie.

2. De ondertekeningen dienen te worden bekrachtigd, aanvaard of goedgekeurd.

Artikel 8

Bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring

1. Deze Overeenkomst dient te worden bekrachtigd, aanvaard of goedgekeurd in overeenstemming met artikel 7, tweede lid.

2. Bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring geschiedt door nederlegging van een akte bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties.

Artikel 9

Toetreding

1. Deze Overeenkomst staat vanaf 1 april 1991 open voor toetreding door elke Staat zoals bedoeld in artikel 7, eerste lid.

2. Toetreding geschiedt door nederlegging van een akte bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties.

Artikel 10
Inwerkingtreding

1. Deze Overeenkomst treedt in werking 90 dagen na de datum waarop de Regeringen van acht Staten een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben nedergelegd, mits een of meer lijnen van het internationale gecombineerd-vervoersnet als doorlopende lijn de grondgebieden verbinden van ten minste vier van de Staten die een zodanige akte hebben nedergelegd.

2. Indien aan bovenstaande voorwaarde niet wordt voldaan, treedt de Overeenkomst in werking 90 dagen na de datum van nederlegging van de akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding waardoor aan genoemde voorwaarde zal zijn voldaan.

3. Ten aanzien van elke Staat die een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding nederlegt na het begin van het in het eerste en tweede lid van dit artikel genoemde tijdvak van 90 dagen, treedt de Overeenkomst in werking 90 dagen na de datum van nederlegging van die akte.

Artikel 11
Beperking van de toepassing van deze Overeenkomst

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

2. De depositaris wordt onmiddellijk in kennis gesteld van zodanige maatregelen, die een tijdelijk karakter dienen te hebben, en van de aard ervan.

Artikel 12
Beslechting van geschillen

1. Elk geschil tussen twee of meer Overeenkomstsluitende Partijen dat betrekking heeft op de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst en dat door de partijen bij het geschil niet door onderhandelingen of andere middelen kan worden opgelost, wordt onderworpen aan arbitrage, indien een der bij het geschil betrokken partijen zulks

verzoekt, en wordt hiertoe voorgelegd aan een of meer scheidsmannen die in onderlinge overeenstemming tussen de partijen bij het geschil wordt of worden gekozen. Indien de partijen bij het geschil niet binnen drie maanden na het verzoek om arbitrage tot overeenstemming kunnen komen over de keuze van een scheidsman of scheidsmannen, kan elk van die partijen de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties verzoeken één scheidsman te benoemen aan wie het geschil ter beslissing zal worden voorgelegd.

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

Artikel 13

Voorbehouden

Elke Staat kan bij de ondertekening van deze Overeenkomst of bij de nederlegging van zijn akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding aan de depositaris mededelen dat hij zich niet gebonden acht door artikel 12 van deze Overeenkomst.

Artikel 14

Wijziging van de Overeenkomst

1. Deze Overeenkomst kan worden gewijzigd overeenkomstig de in dit artikel beschreven procedure, behoudens het bepaalde in de artikelen 15 en 16.

2. Op verzoek van een Overeenkomstsluitende Partij wordt elke door haar voorgestelde wijziging van deze Overeenkomst bestudeerd in de Werkgroep voor Gecombineerd Vervoer van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties.

3. Indien de wijziging wordt aangenomen met een tweederde meerderheid van de Overeenkomstsluitende Partijen die aanwezig zijn en hun stem uitbrengen, wordt door de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties mededeling van de wijziging gedaan aan alle Overeenkomstsluitende Partijen ter fine van aanvaarding.

4. Elke voorgestelde wijziging waarvan overeenkomstig het derde lid van dit artikel mededeling is gedaan, wordt ten aanzien van alle Overeenkomstsluitende Partijen van kracht na het verstrijken van een tijdvak van twaalf maanden vanaf de datum van de mededeling, mits binnen dat tijdvak van twaalf maanden geen bezwaar tegen de voorgestelde wijziging ter kennis van de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties is gebracht door een Staat die Overeenkomstsluitende Partij is.

5. Indien overeenkomstig het vierde lid van dit artikel, een bezwaar tegen de voorgestelde wijziging ter kennis van de Secretaris-Generaal is gebracht, wordt de wijziging geacht niet te zijn aanvaard, en heeft zij geen enkel gevolg.

Artikel 15

Wijziging van de Bijlagen I en II

1. De Bijlagen I en II bij deze Overeenkomst kunnen worden gewijzigd overeenkomstig de in dit artikel beschreven procedure.

2. Op verzoek van een Overeenkomstsluitende Partij wordt elke door haar voorgestelde wijziging van de Bijlagen I en II bestudeerd door de Werkgroep voor Gecombineerd Vervoer van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties.

3. Indien de wijziging wordt aangenomen door de meerderheid van de Overeenkomstsluitende Partijen die aanwezig zijn en hun stem uitbrengen, wordt door de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties mededeling van de wijziging gedaan aan de rechtstreeks betrokken Overeenkomstsluitende Partijen ter fine van aanvaarding. Voor de toepassing van dit artikel wordt een Overeenkomstsluitende Partij geacht rechtstreeks betrokken te zijn indien haar grondgebied, in geval van opnemng van een nieuwe lijn, een belangrijke terminal, een grensovergang, een station voor het wijzigen van de spoorwijdte of een veerbootverbinding/-haven dan wel de wijziging van deze voorzieningen, door die lijn wordt doorsneden of rechtstreeks verbonden is met de belangrijke terminal, of indien de beoogde belangrijke terminal, grensovergang, het beoogde station voor het wijzigen van de spoorwijdte of de terminal van de veerbootverbinding/-haven op bedoeld grondgebied zijn gelegen.

4. Elke voorgestelde wijziging die overeenkomstig het tweede en derde lid van dit artikel is medegedeeld, wordt geacht te zijn aanvaard indien, binnen een tijdvak van zes maanden vanaf de datum van de kennisgeving door de depositaris, geen der rechtstreeks betrokken Overeenkomstsluitende Partijen de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties in kennis heeft gesteld van haar bezwaar tegen de voorgestelde wijziging.

5. Elke aldus aanvaarde wijziging wordt door de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties medegedeeld aan alle Overeenkomstsluitende Partijen, en wordt drie maanden na de datum van mededeling door de depositaris van kracht.

6. Indien overeenkomstig het vierde lid van dit artikel een bezwaar tegen de voorgestelde wijziging ter kennis van de Secretaris-Generaal is gebracht, wordt de wijziging geacht niet te zijn aanvaard en heeft zij

geen enkel gevolg.

7. De depositaris wordt er door het Secretariaat van de Economische Commissie voor Europa steeds onverwijld van in kennis gesteld welke Overeenkomstsluitende Partijen rechtstreeks betrokken zijn bij een voorgestelde wijziging.

Artikel 16

Wijziging van de Bijlagen III en IV

1. De Bijlagen III en IV bij deze Overeenkomst kunnen worden gewijzigd overeenkomstig de in dit artikel beschreven procedure.

2. Op verzoek van een Overeenkomstsluitende Partij wordt elke door haar voorgestelde wijziging van de Bijlagen III en IV bestudeerd door de Werkgroep voor Gecombineerd Vervoer van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties.

3. Indien de wijziging wordt aangenomen met een tweederde meerderheid van de Overeenkomstsluitende Partijen die aanwezig zijn en hun stem uitbrengen, wordt door de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties mededeling van de wijziging gedaan aan alle Overeenkomstsluitende Partijen ter fine van aanvaarding.

4. Elke voorgestelde wijziging waarvan overeenkomstig het derde lid van dit artikel mededeling is gedaan, wordt van kracht binnen een tijdvak van zes maanden vanaf de datum van die mededeling, tenzij een vijfde van de Overeenkomstsluitende Partijen de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties heeft medegedeeld bezwaar te hebben tegen de voorgestelde wijziging. In het andere geval wordt de wijziging van kracht ten aanzien van alle Overeenkomstsluitende Partijen met uitzondering van de Partijen die, voorafgaand aan de datum van vankrachtwording, de Secretaris-Generaal hebben medegedeeld dat zij de voorgestelde wijziging niet hebben aanvaard.

5. Elke aanvaarde wijziging wordt door de Secretaris-Generaal medegedeeld aan alle Overeenkomstsluitende Partijen en wordt drie maanden na de datum van mededeling van kracht.

6. Indien overeenkomstig het vierde lid van dit artikel een bezwaar tegen de voorgestelde wijziging ter kennis van de Secretaris-Generaal is gebracht, wordt de wijziging geacht niet te zijn aanvaard, en heeft zij geen enkel gevolg.

Artikel 17

Vrijwaringsclausule

De bepalingen van deze Overeenkomst kunnen niet prevaleren

boven de bepalingen die sommige Staten gehouden kunnen zijn toe te passen in hun onderlinge betrekkingen in overeenstemming met andere multilaterale verdragen, zoals het Verdrag van Rome van 1957 tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap.

Artikel 18

Opzegging

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan deze Overeenkomst opzeggen door middel van een tot de Secretaris-Generaal gerichte schriftelijke kennisgeving.

2. De opzegging wordt van kracht een jaar na de datum van ontvangst van deze kennisgeving door de Secretaris-Generaal.

Artikel 19

Beëindiging

Mocht, na de inwerkingtreding van deze Overeenkomst, het aantal Overeenkomstsluitende Partijen gedurende een tijdvak van twaalf achtereenvolgende maanden zijn verminderd tot minder dan acht, dan houdt de Overeenkomst op van kracht te zijn twaalf maanden na de datum waarop de achtste Staat is opgehouden een Overeenkomstsluitende Partij te zijn.

Artikel 20

Kennisgevingen en mededelingen gedaan door de depositaris

Naast het doen van de kennisgevingen en mededelingen zoals in deze Overeenkomst worden genoemd, heeft de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties als depositaris de taken die zijn omschreven in Deel VII van het Verdrag van Wenen inzake het Verdragenrecht, gesloten te Wenen op 23 mei 1969.

Artikel 21

Authentieke teksten

Het origineel van deze Overeenkomst, waarvan de Engelse, de Franse en de Russische tekst gelijkelijk authentiek zijn, wordt nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN te Genève, 1 februari 1991

Bijlage I

SPOORWEGEN DIE VAN BELANG ZIJN VOOR
INTERNATIONAAL GECOMBINEERD VERVOER

	(1) Portugal*)
C-E 05	(Fuentes de Oñoro-) Vilar Formoso-Pampilhosa- <u>Coimbra-Lisboa</u> Porto
C-E 90	Lisboa-Entrocamento-Marvao (-Valencia de Alcántara)

	(2) Spanje*)
C-E 05	(Hendaye-) Irún-Burgos-Medina del Campo-Fuentes de Oñoro (-Vilar Formoso)
C-E 07	(Hendaye-) Irún-Burgos- <u>Avila</u> -Madrid Aranda de Duero
C-E 053	Madrid-Córdoba-Bobadilla-Algeciras
C-E 90	(Marvao-) Valencia de Alcántara-Madrid-Barcelona-Port Bou (-Cerbère)
C 90/1	Valencia-Barcelona

Algemene voetnoot en verklaring van spoorwegnummers

Met „C-E” worden spoorwegen aangeduid die in wezen identiek zijn aan desbetreffende E-lijnen van de Europese Overeenkomst inzake belangrijke internationale spoorwegen (AGC) van 1985.

Met „C” worden andere lijnen aangeduid die belangrijk zijn voor het internationaal gecombineerd vervoer. De nummers van „C”-lijnen zijn identiek aan die van de dichtstbijgelegen E-lijn, en worden soms gevolgd door een serienummer.

Het E-nummer is gebruikt voor gemakkelijke verwijzing naar en vergelijking met de in de AGC opgenomen lijnen. Uit het nummer kan niet worden afgeleid of Staten al dan niet Overeenkomstsluitende Partij zijn of voornemens zijn te worden bij de AGC.

*) Gehanteerde symbolen

()	= Station buiten betrokken land [bijv. (Hendaye-)]
<u> </u>	= Alternatieve routes (bijv. <u>Avila</u>) Aranda de Duero
-----	= Baanvak van een AGC-lijn die van belang is voor het internationaal gecombineerd vervoer (betreft alleen C-E-lijnen)
.....	= Baanvak van een lijn die van belang is voor gecombineerd vervoer, maar geen deel uitmaakt van de desbetreffende AGC-lijn (betreft alleen C-E-lijnen)

-
- (3) Ierland*
 C-E 03 (Larne-Belfast)-Dublin
-
- (4) Verenigd Koninkrijk*
 C-E 03 Glasgow-Stranraer-Larne-Belfast (-Dublin)-Holyhead-Crewe-
 Carlisle

 London-Folkstone-Dover (-Calais)
 C 03/1 London-Cardiff
 C 03/2 Cleveland-Doncaster-London
 Leeds
 C-E 16 London-Harwich (-Zeebrugge)

-
- (5) Frankrijk*
 C-E 05) Paris-Bordeaux-Hendaye (-Irún)
 C-E 07)
 C 07 Paris-Toulouse
 C-E 15 (Quévy-) Feignies -Aulnoye-Paris- Dijon -Lyon-
(Erquelinnes-) Jeumont Le Creusot

 Avignon-Tarascon-Marseille
 C 20 Lille-Tourcoing (-Mouscron)
 C-E 23 Duinkerken-Aulnoye-Thionville-Metz-Frouard-Toul-Culomnt-
 Chalindrey-Dijon (-Vallorbe)
 C-E 25 (Bettembourg-) Thionville-Metz-Strasbourg-Mulhouse-
 (-Basel)
Belfort-Besançon-Dijon

 C 25 Thionville-Apach (-Perl)
 C-E 40 Le Havre-Paris-Lérouville-Onville-Metz-Rémilly-Forbach (-Saar-
 brücken)
 C 40 Paris-Le Mans-Nantes
Rennes
 C-E 42 Paris-Lérouville-Nancy-Sarrebouurg-Réding-Strasbourg (-Kehl)
 C 51 (Dover-) Calais-Lille-Paris
 C-E 70 Paris-Mâcon-Ambérieu-Culoz-Modane (-Torino)
 C-E 700 Lyon-Ambérieu
 C-E 90 (Port Bou-) Cerbère-Narbonne-Tarascon-Marseille-Menton
 (-Ventimiglia)
 C 90/2 Bordeaux-Toulouse-Narbonne

(6) Nederland*

- C-E 15 Amsterdam-Den Haag-Rotterdam Roosendaal (-Antwerpen)
 C-E 35 Amsterdam-Utrecht-Arnhem (-Emmerich)
 C 10/1 Utrecht-Amersfoort-Hengelo (-Bad Bentheim)
 C-E 16 (Harwich-) Hoek van Holland-Rotterdam-Utrecht
 C 16 Rotterdam-Tilburg-Venlo (-Köln)

(7) België*

- C-E 10) (Dover-) Oostende-Brussel-Liège (-Aachen)
 C-E 20)
 C 20 (Tourcoing-) Mouscron-Liège-Montzen (-Aachen)
 C-E 15 (Roosendaal-) Antwerpen-Brussel-Ouëvy (-Feignies)
 C 15 (Jeumont-) Erquelines-Charleroi
 C-E 25 Brussel-Arlon-Sterpenich (-Kleinbettingen)
 C-E 22 (Harwich-) Zeebrugge-Brugge

(8) Luxemburg*

- C-E 25 (Sterpenich-) Kleinbettingen-Luxembourg-Bettembourg
 (-Thionville)

(9) Duitsland*

- C 16 (Venlo-) Moenchengladbach-Köln
 C 25 (Apach-) Perl-Trier-Koblenz
 C-E 35 (Arnhem-) Emmerich-Duisburg- Düsseldorf -Köln-Mainz-
Düsselforf-Neuss

Mannheim-Karlsruhe (-Basel)
 C-E 43 Frankfurt(M)-Heidelberg-Bruchsal-Stuttgart-Ulm-Augsburg-
Mannheim
München-Freilassing (-Salzburg)
 C-E 45 (Rodby-) Puttgarden-Hamburg-Hannover-Bebra-Gemünden-
Nürnberg-Augsburg-München (-Kufstein)
 C 45/1 (Fredericia-) Flensburg-Hamburg
 C 45/2 Bremerhaven-Bremen-Hannover
 C 45/3 Travemünde-Lübeck
 C-E 451 Nürnberg-Passau (-Wels)
 C-E 51 (Gedser-) Rostock-Berlin/Seddin-Leipzig-Plauen-Hof-Nürnberg
 C-E 55) (Trelleborg-) Sassnitz-Hafen-Stralsund- Pasewalk -Berlin/Seddin-
Neustrelitz
Dresden-Bad Schandau (-Decin)

-
- (9) Duitsland (vervolg)
- C-E 10 (Liège-) Aachen-Köln-Düsseldorf-Dortmund-Münster-Osna-
brück-Bremen-Hamburg-Lübeck (-Hanko)
- C 10/1 (Hengelo-) Bad Bentheim-Osnabrück
- C-E 18 Hamburg-Büchen-Berlin/Seddin
- C-E 20 (Liège-) Aachen-Köln-Duisburg-Dortmund-Hannover-Helmstedt-
Berlin/Seddin-Frankfurt(O) (-Kunowice)
- C-E 30 Dresden-Görlitz (-Zgorzelec)
- C-E 32 Frankfurt(M)-Hanau-Fliesen-Bebra-Leipzig
- C-E 40 (Forbach-) Saarbrücken-Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt(M)-
Gemünden-Nürnberg-Schirnding (-Cheb)
- C-E 42 (Strasbourg-) Kehl-Appenweier-Karlsruhe-Mühlacker-Stuttgart
Offenburg
- C-E 46 Mainz-Frankfurt(M)
-

- (10) Zwitserland*
- C-E 23 (Dijon-) Vallorbe-Lausanne-Briq
- C-E 25 (Mulhouse-) Basel-Olten-Bern-Brig (-Domodossola)
- C-E 35 (Karlsruhe-) Basel-Olten-Chiasso (-Milano)
- C 35 (Karlsruhe-) Basel-Brugg-Immensee-Bellinzona-
Chiasso (-Milano) (-Luino)
- C-E 50 (Culoz-) Genève-Lausanne-Bern-Zürich-Buchs (-Innsbruck)
-

- (11) Italië*
- C-E 25 (Brig-) Domodossola-Novara-Milano-Genova
- C-E 35 (Chiasso-) Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Salerno-Villa
S. Giovanni-Messina
- C 35 (Bellinzona-) Luino-Gallarate-Rho-Milano
- C-E 45 (Innsbruck-) Brennero-Verona-Bologna-Ancona-Foggia-Bari-
Brindisi
-
- C-E 55 (Arnoldstein-) Tarvisio-Udine-Venezia-Bologna
Trieste
-
- C-E 70 (Modane-) Torino-Rho-Milano-Verona-Trieste-Villa Opicina
(-Sezana)
- C-E 72 Torino-Genova
- C-E 90 (Menton-) Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Roma
- C 90/1 La Spezia-Fidenza-Parma
- C 90/2 Livorno-Pisa-Firenze

(12) Noorwegen*

- C-E 45 Oslo-(Kornsjø)
 C 61 Oslo (-Charlottenberg-Stockholm)
-

(13) Zweden*

- C 10/2 Stockholm (-Turku)
 C-E 45 (Kornsjø-) Göteborg-Helsingborg (-Helsingør)
 C 45/1 Göteborg (-Frederikshavn)
 C 45/3 Malmö (-Travemünde)
 C-E 53 Helsingborg-Hässleholm
 C-E 55) Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg (-Sassnitz Hafen)
 C-E 61)
 C 55 Hallsberg-Göteborg
 C-E 59 Malmö-Ystad (-Szczecin)
 C 61 (Oslo-) Charlottenberg-Karlstad-Hallsberg-Stockholm
-

(14) Denemarken*

- C-E 45 (Helsingborg-) Helsingør-København-Nykøbing-Rødby (-Puttgården)
 C 45/1 (Göteborg-) Frederikshavn-Arhus-Fredericia (-Flensburg)
 København
 C-E 530 Nykøbing-Gedser (-Rostock)
-

(15) Oostenrijk*

- C-E 43 (Freilassing-) Salzburg
 C-E 45 (München-) Kufstein-Wörgl-Innsbruck (-Brennero)
 C-E 451 (Nürnberg-Passau-) Wels
 C-E 55 Linz-Salzburg-Schwarzach St. Veit-Villach-Arnoldstein (-Tarvisio)
 C-E 551 (Horní-Dvůrské-) Summerau-Linz-Selzthal-St.Michael
 C-E 65 (Breclav-) Bernhardsthal-Wien-Semmering-Bruck a.d. Mur-
 Klagenfurt-Villach-Rosenbach (-Jesenice)
 C-E 67 Bruck a.d. Mur-Graz-Spielfeld Strass (-Sentilj)
 C-E 50 (Buchs-) Innsbruck-Wörgl-Kufstein (-Rosenheim-Freilassing)-
 Schwarzach St. Veit
 Salzburg-Linz-Wien- (-Hegyeshalom)
 Eberfurt (-Sopron)

-

(16) Polen*

- C-E 59 Swinoujscie-Szczecin-Kostrzyn-Zielona Góra-Wrocław-Opole-
 Chalupki
 C 59 Wrocław-Miedzylesie (-Lichkov)

-
- (16) Polen* (vervolg)
- C-E 65 Gdynia-Gdansk-Tczew- Warszawa-Katowice-Zebrzydowice
Bydgoszcz
.....
- (-Petrovice U. Karviné)
- C 65 Nowa Sol-Zagan-Wegliniec-Zawidow (-Frydlant)
- C-E 20 (Frankfurt(O)-) Kunowice-Poznan-Lowicz- Warszawa -Lukow-
Skierniewice
.....
- Terespol (-Brest)
- C-E 30 (Görlitz-) Zgorzelec Wroclaw-Katowice-Kraków-Przemysl-Me-
dyka (-Mostiska)
-
- (17) Tsjechische en Slowaakse Federatieve Republiek*
- C-E 55 (Bad Schandau-) Decin-Praha
- C-E 551 Praha-Horni Dvoriste (-Summerau)
- C 59 (Miedzylesie-) Lichkov-C.Trebova
- C-E 61 (Bad Schandau-) Decin-Nymburk-Kolin-Brno-Breclav-Bratislava-
Komarno(-Komarom)
Rusovce (-Hegyeshalom)
.....
- C-E 63 Zilina-Bratislava
- C-E 65 (Zebrzydowice-) Petrovice u. Karvine-Ostrava-Breclav
(-Bernhardsthal)
- C 65 (Zawidow-) Frydlant-Turnov-Praha
- C-E 40 (Schirnding-) Cheb-Plzen-Praha-Kolin-Hranicie na Morave-
Ostrava-Zilina-Poprad Tatry-Kosice-Cierna nad Tisou (-Cop)
Puchov
.....
- C-E 52 Bratislava-N. Zamky-Sturovo (-Szob)
-
- (18) Hongarije*
- C-E 61 Bratislava-Komarom(-)Komarom-Budapest
Hegyeshalom
.....
- C-E 69 Budapest-Murakeresztur (-Kotoriba)
- C-E 71 Budapest-Murakeresztur-Gvékényes (-Botovo-Koprivnica)
- C-E 85 Budapest-Kelebia (-Subotica)
- C-E 50 (Wien-) Hegyeshalom-Györ-Budapest-Miskolc-Nyiregyháza-Za
Sopron
.....
- hony (-Cop)

(18) Hongarije* (vervolg)

- C-E 52 (Stúrovo-) Szob-Budapest-Cegléd-Szolnok-Debrecen-
Nyíregyháza
C-E 56 Budapest-Rákos-Ujszász-Szolnok-Lökösháza (-Curtici)
-

(19) Joegoslavië*

- C-E 65 (Rosenbach-) Jesenice-Ljubljana-Pivka-Rijeka
C-E 67 (Spielfeld Strass-) Sentilj-Maribor-Zidani Most
C-E 69 (Murakeresztúr-) Kotoriba-Pragersko-Zidani Most-Ljubljana-Di-
vacva-Koper
C-E 71 (Gyékényes-) Botovo-Koprivnica-Zagreb-Karlovac-Rijeka
C-E 85 (Kelebia-) Subotica-Beograd- Nis -Skopje-Gevgelia
Kraljevo
(-Idomeni)
C-E 70 (Villa Opicina-) Sezena-Ljubljana-Zidani
Most-Zagreb-Beograd-Nis-Dimitrovgrad (-Dragoman)
-

(20) Griekenland*

- C-E 85 (Gevgelia-) Idomeni-Thessaloniki-Athinai
C-E 855 (Kulata-) Promachon-Thessaloniki
-

(21) Roemenië*

- C-E 95 (Ungeni-) Iasi-Pascani-Buzau-Ploiesti-Bucuresti-Videle-Giurgiu
(-Ruse)
C 95 Craiova-Calafat (-Vidin)
C-E 54 Arad-Deva-Teius-Vinatori-Brasov-Bucuresti
C-E 56 (Lökösháza-) Curtici-Arad-Timisoara-Craiova-Bucuresti
C-E 562 Bucuresti-Constanta
-

(22) Bulgarije*

- C-E 95 (Giurgiu-) Ruse-Gorna Oriahovitza-Dimitrovgrad
C 95 (Calafat-) Vidin-Sofija
C-E 680 Sofija-Mezdra-Gorna Oriahovitza-Kaspican-Sindel-Varna
C-E 70 (Dimitrovgrad-) Dragoman-Sofija-Plovidv-Dimitrovgrad Sever-
Svilengrad (-Kapikule)
C-E 720 Plovidv-Zimintza-Karnobat-Burgas
C-E 855 Sofija-Kulata (-Promachon)
-

(23) Finland*

- C-E 10 Hanko-Helsinki-Riihimäki-Kouvola-Vainikkala (-Luzhaika)
C 10/2 (Stockholm-) Turku-Helsinki

(24) Unie van Socialistische Sowjetrepublieken*

- C-E 95 (Iasi-) Ungeni-Kichinev-Benderi-Kiev-Moskva
 C-E 10 (Vainikkala-) Luzhaika-Leningrad-Moskva
 C-E 20 (Terespol-) Brest-Moskva
 C-E 30 (Medyka-) Mostiska-Lvov-Kiev-Moskva
 C-E 40 (Cierna N. Tis-) Cop-Lvov
 C-E 50 (Zahony-) Cop-Lvov-Kiev-Moskva
-

(25) Turkije*

- C-E 70 (Svilengrad-) Kapikule-Istanbul-Haydarpasa-Ankara
 C-E 702 Ankara -Kapiköy-[Razi-(Iran)]
 Bandirma-Anmara
 C-E 702 Samsun-Sivas-Malatya-Kapiköy-[Razi(Iran)]
 C-E 704 Ankara -Nusaybin-[Kamishli(Syria)-Tel
 Mersin-Adana-Iskenderun
 Kotchet (Iraq)]

* Voor algemene noot en verklaring van gehanteerde spoorwegnummers en symbolen, zie blz. 10.

Bijlage II**VOORZIENINGEN DIE VAN BELANG ZIJN VOOR HET
INTERNATIONAAL GECOMBINEERD VERVOER*****A. Terminals die van belang zijn voor het internationaal gecombineerd vervoer*****OOSTENRIJK**

Graz-Messendorf
Linz
Salzburg
Villach-Fürnitz
Wels
Wien

BELGIË

Antwerpen
Bressoux (Liège)
Brussel
Châtelet
Lauwe LAR
Zeebrugge

BULGARIJE

Burgas
Dimitrovgrad Sever
Gorna Oriahovitza
Filipovo
Ruse
Sofija
Stara Zagora
Varna

TSJECHISCHE EN SLOWAAKSE FEDERATIEVE REPUBLIEK

Bratislava
Brno
Ceske Budejovice
Cheb
Cierna n. Tisou
Decin
Jihlava
Kolin
Kosice
Lovosice

Ostrava
Plzen
Praha Zizkov
Prerov
Zilina

DENEMARKEN

Arhus
Glostrup
København
Padborg

FINLAND

Helsinki-Pasila

FRANKRIJK

Avignon-Courtine
Bordeaux-Bastide
Duinkerken
Hendaye
Le Havre
Lille-St.Sauveur
Lyon-Venissieux
Marseille-Canet
Paris-La Chapelle
Paris-Noisy-Le-Sec
Paris-Pompadour
Paris-Rungis
Paris-Valenton
Perpignan
Strasbourg
Rouen-Sotteville
Toulouse

DUITSLAND

Augsburg-Oberhausen
Basel Bad GBF
Berlin
Bielefeld Ost
Bochum-Langendreer
Bremen-Grolland Roland
Bremerhaven-Nordhafen
Dresden
Düsseldorf-Bilk
Duisburg-Ruhrort Hafen

Frankfurt (Main) Ost
Freiburg (Breisgau) GBF
Hagen HBF
Hamburg-Wilhelmsburg
Hamburg-Rothenburgsort
Hamburg-Süd
Hamburg-Waltershof
Hannover-Linden
Ingoldstadt Nord
Karlsruhe HBF
Kiel HGBF
Köln Eifeltor
Leipzig
Lübeck HBF
Ludwigsburg
Mainz Gustavsburg
Mannheim RBF
München HBF
Neuss
Neu Ulm
Nürnberg HGBF
Offenburg
Regensburg
Rheine
Rostock
Saarbrücken HGBF
Schweinfurt HBF
Wuppertal-Langfeld

GRIEKENLAND

Aghii Anargyri (Athinai)
Thessaloniki

HONGARIJE

Budapest
Sopron
Záhony
Szeged
Debrecen

IERLAND

Dublin-North Wall

ITALIË

Bari-Lamasinata

Bologna-Interporto
Busto Arsizio
Brindisi
Livorno
Milano-G. Pirelli
Milano-Rogoredo
Modena
Napoli-Granili
Napoli Traccia
Novara
Padova-Interporto
Pescara-P.N.
Pomezia-S.P.
Rivalta Scrivia
Torino-Orbassano
Trieste
Verona-Q.E.

LUXEMBURG

Bettembourg

NEDERLAND

Rotterdam-Haven
Rotterdam-Noord
Venlo
Ede

NOORWEGEN

Oslo-Alnabru

POLEN

Gdansk
Gdynia
Krakow
Lodz
Malaszewicze
Poznan
Sosnowiec
Szczecin
Swinoujscie
Warszawa
Wroclaw

PORTUGAL

Alcantara (Lisboa)
Espinho
Leixoes
Lisboa-Beirolas

ROEMENIË

Bucuresti
Constanta
Craiova
Oradea

SPANJE

Algeciras
Barcelona
Irún
Madrid
Port-Bou
Tarragona
Valencia (-Silla)

ZWEDEN

Göteborg
Helsingborg
Malmö
Stockholm-Årsta

ZWITSERLAND

Aarau-Birrfeld
Basel SBB
Berne
Chiasso
Genève
Lugano-Vedeggio
Luzern
Renens
Zürich

TURKIJE

Bandirma
Derince
Iskenderun
Istanbul
Mersin
Samsun

UNIE VAN SOCIALISTISCHE SOWJETREPUBLICEN

Brest
Cop
Kiev
Moskva-Lvov

VERENIGD KONINKRIJK

Belfast
Birmingham
Bristol
Cardiff
Cleveland
Coatbridge (Glasgow)
Glasgow
Harwich
Holyhead
Ipswich
Leeds
Liverpool-Garston
London-Stratford
London-Willesden
Manchester-Trafford Park
Southampton
Tilbury

JOEGOSLAVIË

Beograd
Koper
Ljubljana
Rijeka
Zagreb

B. Grensovergangen die van belang zijn voor het internationaal gecombineerd vervoer¹⁾

Vilar Formoso (CP) – Fuentes de Oñoro (RENFE)
Marvao (CP) – Valencia de Alcantara (RENFE)
Irún (RENFE) – Hendaye (SNCF)

¹⁾ Na elke grensovergang wordt tussen haakjes de desbetreffende spoorwegaansluiting gegeven die van het station gebruik maakt. Als er slechts een station wordt genoemd, wordt het door beide spoorwegaansluitingen gezamenlijk gebruikt.

Port Bou (RENFE) – Cerbère (SNCF)
Dublin (CIE) – Holyhead (BR)

Dundalk (CIE) – Newry (NIR)
Dover (BR) – Calais (SNCF)
– Duinkerken (SNCF)
– Oostende (SNCB)

Harwich (BR) – Zeebrugge (SNCB)
Menton (SNCF) – Ventimiglia (FS)
Modane (SNCF) – Bardonecchia (FS)

Brig (SBB-CFF) – Domodossola (FS)
Bâle (SNCF) – Basel (SBB-CFF)
Strasbourg (SNCF) – Kehl (DB)
Forbach (SNCF) – Saarbrücken (DB)
Apach (SNCF) – Perl (DB)

Thionville (SNCF) – Bettembourg (CFL)
Feignies (SNCF) – Quévy (SNCB)
Jeumont (SNCF) – Érquelines (SNCB)
Tourcoing (SNCF) – Mouscron (SNCB)
Roosendaal (NS) – Essen (SNCB)

Emmerich (DB/NS)
Venlo (NS/DB)
Bad Bentheim (DB/NS)
Montzen (SNCB) – Aachen (DB)
Sterpenich (SNCB) – Kleinbettingen (CFL)

Basel (DB/SBB-CFF)
Flensburg (DB) – Padborg (DSB)
Puttgarden (DB) – Rødby (DSB)
Schirnding (DB) – Cheb (CSD)
Passau (DB/OBB)

Salzburg (DB/OBB)
Kufstein (DB/OBB)
Buchs (SBB-CFF/OBB)
Luino (SBB-CFF/FS)
Chiasso (SBB-CFF/FS)

Brennero (FS/OBB)
Villa Opicine (FS) – Sezana (JZ)
Tarvisio (FS) – Arnoldstein (OBB)
Charlottenberg (NSB/SJ)
Kornsjö (NSB/SJ)

Helsingborg (SJ) – København (DSB)
Trelleborg (SJ) – Sassnitz (DR)
Ystad (SJ) – Swinoujscie (PKP)

Göteborg (SJ) – Frederikshavn (DSB)
Malmö (SJ) – Travemünde (DB)
Gedser (DSB) – Rostock (DR)
Rosenbach (OBB) – Jesenice (JZ)
Spielfeld-Strass (OBB) – Sentily (JZ)
Ebenfurth (OBB) – Sopron (GYSEV/MAV)
Nickelsdorf (OBB) – Hegyeshalom (MAV)
Bernhardsthal (OBB) – Breclav (CSD)
Summerau (OBB) – Horni Dvoriste (CSD)
Frankfurt/O. (DR) – Kunowice (PKP)
Görlitz (DR) – Zgorzelec (PKP)
Bad Schandau (DR) – Decin (CSD)
Terespol (PKP) – Brest (SZD)
Medyka (PKP) – Mostika (SZD)
Zebrzydovice (PKP) – Petrovice (CSD)
Zavidow (PKP) – Frydlant (CSD)
Medzylesie (PKP) – Lichkov (CSD)
Cierna (CSD) – Cop (SZD)
Komarno (CSD) – Komarom (MAV)
Sturovo (CSD) – Szob (MAV)
Rajka (MAV) – Rusovce (CSD)
Murakeresztur (MAV) – Kotoriba (JZ)
Gyékényes (MAV) – Botovo (JZ)
Keleba (MAV) – Subotica (JZ)
Zahony (MAV) – Cop (SZD)
Lökösháza (MAV) – Curtici (CFR)
Dimitrovgrad (JZ) – Dragoman (BDZ)
Gevgelia (JZ) – Idomeni (CH)
Iasy (CFR) – Ungeny (SZD)
Giurgiu (CFR) – Ruse (BDZ)
Svilengrad (BDZ) – Kapikule (TCDD)
Vidin (BDZ) – Calafat (CFR)
Kulata (BDZ) – Promachon (CH)
Vainikkala (VR) – Luzhaika (SZD)
Turku (VR) – Stockholm (SJ)
Kapiköy (TCDD) – Razi (RAI)
Nusaybin (TCDD) = Kamischli (CFS)

C. Stations voor het wijzigen van de spoorwijdte die van belang zijn voor het internationaal gecombineerd vervoer*)

<u>Irún</u>	- Hendaye	(Spanje - Frankrijk)
<u>Port Bou</u>	- Cerbère	(Spanje - Frankrijk)
<u>Hanko</u>		(Finland)
<u>Terespol</u>	- Brest	(Polen - USSR)
<u>Przemysl</u>	- Mostiska	(Polen - USSR)
<u>Cierna</u>	- Cop	(Tsjechische en Slowaakse Federatieve Republiek - USSR)
<u>Zahony</u>	- Cop	(Hongarije - USSR)
<u>Iasi</u>	- Ungeny	(Roemenië - USSR)

N.B.: Stations voor het wijzigen van de spoorwijdte zijn tevens grensovergangen.

*) Indien het wisselen van assen of het overladen van laadeenheden op wagens met andere spoorwijdte slechts op een van beide stations geschiedt, is dit station onderstreept.

D. Veerbootverbindingen/-havens die deel uitmaken van het internationale gecombineerd-vervoersnet

Holyhead	- Dublin	(Verenigd Koninkrijk - Ierland)
Calais	- Dover	(Frankrijk - Verenigd Koninkrijk)
Oostende	- Dover	(België - Verenigd Koninkrijk)
Duinkerken	- Dover	(Frankrijk - Verenigd Koninkrijk)
Stanrear	- Larne	(Verenigd Koninkrijk)
Zeebrugge	- Harwich	(België - Verenigd Koninkrijk)
Zeebrugge	- Dover	(België - Verenigd Koninkrijk)
Puttgarden	- Rødby	(Duitsland - Denemarken)
København	- Helsingborg	(Denemarken - Zweden)
Lübeck-Tra- vemünde	- Hanko	(Duitsland - Finland)
Gedser	- Rostock (Warnemünde)	(Denemarken - Duitsland)
Göteborg	- Frederiksha- ven	(Zweden - Denemarken)
Malmö	- Travemünde	(Zweden - Duitsland)
Trelleborg	- Sassnitz	(Zweden - Duitsland)
Ystad	- Swinoujscie	(Zweden - Polen)
Helsinki	- Gdynia	(Finland - Polen)
Helsinki	- Stockholm	(Finland - Zweden)
Turku	- Stockholm	(Finland - Zweden)

Samsun	- Constanta	(Turkije - Roemenië)
Mersin	- Venezia	(Turkije - Italië)

N.B.: Veerbootverbindingen vormen tevens grensovergangen, met uitzondering van de verbindingen tussen Stanrear-Larne en Messina-Villa S. Giovanni.

Bijlage III

TECHNISCHE KENMERKEN VAN HET NET VAN BELANGRIJKE LIJNEN VOOR HET INTERNATIONAAL GECOMBINEERD VERVOER

Inleidende opmerkingen

De *parameters* zijn samengevat in onderstaande tabel. De waarden in kolom A van de tabel dienen te worden beschouwd als belangrijke doeleinden, die dienen te worden bereikt in overeenstemming met nationale plannen voor de ontwikkeling van de spoorwegen. Elke afwijking van deze waarden dient als uitzondering te worden beschouwd.

De lijnen zijn verdeeld in twee hoofdcategorieën:

- a. *Bestaande* lijnen, op welke waar passend verbetering mogelijk is; het is vaak moeilijk en soms onmogelijk om, bijvoorbeeld, hun geometrische kenmerken te wijzigen, en voor die lijnen dienen de vereisten te worden versoepeld;
- b. *Nieuwaan te leggen* lijnen.

De specificaties in onderstaande tabel zijn van analoge toepassing, waar passend, op veerbootdiensten die een geïntegreerd onderdeel van het spoorwegennet uitmaken.

**PARAMETERS VOOR DE INFRASTRUCTUUR VAN HET NET VAN
BELANGRIJKE LIJNEN VOOR HET INTERNATIONAAL
GECOMBINEERD VERVOER**

	A		B
	Bestaande lijnen die voldoen aan de infrastructurele vereisten, en lijnen die dienen te worden verbeterd of verbouwd		Nieuwe lijnen
	Momenteel	Streefwaarden	
1. Aantal sporen	(niet gespecificeerd)		2
2. Laadprofiel van voertuigen	UIC B ²⁾		UIC C1 ²⁾
3. Minimum hartafstand tussen twee sporen ¹⁾		4,0 m	4,2 m
4. Nominale minimumsnelheid	100 km/u ³⁾	120 km/u ³⁾	120 km/u ³⁾
5. Toegelaten massa per as:			
Wagens ≤ 100 km/u	20 t	22,5 t	22,5 t
≥ 120 km/u	20 t	20 t	20 t
6. Maximum helling ¹⁾	(niet gespecificeerd)		12,5 mm/m
7. Minimale bruikbare lengte opstelspoor	600 m	750 m	750 m

¹⁾ Niet onmiddellijk van toepassing op gecombineerd vervoer, maar aanbevolen voor doelmatig internationaal gecombineerd vervoer.

²⁾ UIC: Internationale Spoorwegunie

³⁾ Minimumnormen voor treinen voor gecombineerd vervoer (zie Bijlage IV).

Verklaring van de parameters in bovenstaande tabel

1. Aantal sporen

Lijnen voor internationaal gecombineerd vervoer dienen een grote capaciteit te bieden, en het werken volgens een exact tijdschema mogelijk te maken.

Het is in het algemeen alleen op lijnen met ten minste twee sporen mogelijk aan beide vereisten te voldoen; eensporige lijnen kunnen echter worden toegelaten indien aan de overige parameters van de Overeenkomst wordt voldaan.

2. Laadprofiel van voertuigen

Dit is het minimumlaadprofiel voor lijnen voor internationaal gecombineerd vervoer.

Op *nieuwe* lijnen zijn gewoonlijk slechts lage marginale investeringskosten nodig als een groot laadprofiel wordt gehanteerd, en daarom is UIC C1 als norm gekozen.

De norm C1 biedt bijvoorbeeld de volgende mogelijkheden:

Vervoer van wegvoertuigen voor goederenvervoer en vrachtwagencombinaties (vrachtwagen met aanhangwagen, geleed voertuig, tractor en oplegger) overeenkomstig het Europese laadprofiel in het wegvervoer (hoogte 4 m, breedte 2,5 m) op speciale wagens met een laadhoogte van 60 cm boven spoorstaafniveau;

Vervoer van gewone opleggers voor wegvervoer, 2,5 m breed en 4 m hoog, op „Taschenwagen”*) met normale draaistellen;

Vervoer van ISO-containers, 2,44 m breed en 2,9 m hoog op gewone platte wagens;

Vervoer van wissellaadbakken, 2,5 m breed, op gewone platte wagens;

Vervoer van containers/wissellaadbakken, 2,6 m breed en 2,9 m hoog, op geschikte wagens.

De *bestaande* lijnen door bergachtige gebieden (zoals de Pyreneeën, het Centraal Massief, de Alpen, de Jura, de Appenijnen, de Karpaten) hebben veel tunnels met een laadprofiel dat overeenkomt met dat bedoeld in het Verdrag inzake de Technische Eenheid, of een laadprofiel dat iets hoger is in het hart van het spoor. Het is in bijna alle gevallen economisch en financieel gezien onmogelijk dit te vergroten tot de UIC-norm C1.

Voor deze lijnen is daarom de UIC-norm B gekozen, aangezien deze onder meer de volgende mogelijkheden biedt:

Vervoer van ISO-containers, 2,44 m breed en 2,90 m hoog, op platte containerwagens met een laadhoogte van 1,18 m boven spoorstaafniveau;

Vervoer van wissellaadbakken, 2,5 m breed en 2,6 m hoog, op gewone platte wagens (laadhoogte 1,246 m);

Vervoer van opleggers op „Taschenwagen”;

Vervoer van containers/wissellaadbakken, 2,6 m breed en 2,9 m hoog, op speciale diepladers.

De meeste *bestaande* lijnen voor internationaal gecombineerd vervoer bieden ten minste een laadprofiel volgens de UIC-norm B. In het geval van de overige lijnen vereist verbetering ter verkrijging van dit profiel normaal gesproken geen grote investeringen.

4. *Nominale minimumsnelheid*

De nominale minimumsnelheid bepaalt de geometrische kenmerken van het baanvak (straal van bogen en hellingen), de veiligheidsin-

*) 4-assige wagen met gedeeltelijk vaste, verlaagde vloer, speciaal ingericht voor het vervoer van opleggers en wissellaadbakken.

richtingen (remafstanden) en de remcoëfficiënt van het rollend materieel.

5. *Toegestane massa per as*

Dit is de toegestane massa per as die lijnen voor internationaal gecombineerd vervoer zouden moeten kunnen dragen.

Lijnen voor internationaal gecombineerd vervoer zouden in staat moeten zijn het verkeer van de meest geavanceerde bestaande en toekomstige voertuigen te verwerken, in het bijzonder:

Wagens met een massa per as van 20 ton, hetgeen overeenkomt met UIC-klasse C; een wagenmassa per as van 22,5 ton tot 100 km/u is aangenomen, in overeenstemming met recente UIC-besluiten. De limieten voor de massa per as van 20 ton voor een snelheid van 120 km/u zijn de limieten die zijn gesteld in de UIC-voorschriften.

De gegeven waarden voor massa per as zijn waarden voor een wielmiddellijn van niet minder dan 840 mm, in overeenstemming met de UIC-voorschriften.

7. *Minimale bruikbare lengte opstelspoor*

De minimale bruikbare lengte van het opstelspoor op lijnen voor internationaal gecombineerd vervoer is van belang voor treinen voor gecombineerd vervoer (zie Bijlage IV).

Bijlage IV

FUNCTIONERINGSPARAMETERS VOOR TREINEN EN MINIMUMNORMEN VOOR DE INFRASTRUCTUUR

A. *Vereisten voor doelmatige diensten voor het internationaal gecombineerd vervoer*

1. Ten einde een doelmatige en vlotte vervoersstroom te kunnen waarborgen, zoals vereist door de moderne methoden van productie en verspreiding van goederen, moeten diensten voor internationaal gecombineerd vervoer in het bijzonder aan de volgende vereisten voldoen:

a. vertrek/aankomst overeenkomstig verzoeken van cliënten (met name late sluitingsuren voor laden, en snelle beschikbaarstelling van goederen), geregelde diensten;

b. korte duur van deur-tot-deur-vervoer, hoge mate van stiptheid, betrouwbare tijdsduur vervoer;

c. betrouwbare en vlotte informatie over de vervoersprocedure, eenvoudige documentatie, klein risico van schade;

d. het vermogen alle soorten standaardcontainers en alle laadeenheden te vervoeren die vervoerd kunnen worden in het internationaal Europees wegvervoer. In dit verband dienen de te voorziene ontwikkelingen ten aanzien van gewicht en afmetingen van laadeenheden in aanmerking te worden genomen.

2. Aan deze vereisten dient te worden voldaan door:

a. een hoge vervoerssnelheid (gemeten van de plaats van vertrek tot de plaats van bestemming, met inbegrip van alle stops), die ongeveer gelijk dient te zijn aan, of zo mogelijk hoger dan, die van het wegvervoer van begin- tot eindpunt;

b. gebruik van uren waarop de geadresseerden niet werken (bijv. vervoer in de nacht) ten einde de goederen in de ochtenduren beschikbaar te kunnen stellen, zoals de cliënten wensen;

c. geschikte en voldoende uitrusting en infrastructureel vermogen (bijv. voldoende laadvermogen);

d. rechtstreekse treinen, indien mogelijk (dat wil zeggen dat zendingen onderweg niet of zo weinig mogelijk op andere treinen worden overgeladen);

e. organisatorische maatregelen ter verbetering van de vervoersstroom door gebruikmaking van moderne telecommunicatiesystemen.

3. Ten einde aan de hierboven beschreven vereisten te voldoen, dienen treinen en infrastructurale voorzieningen van een bevredigende doelmatigheid te zijn, dat wil zeggen zij dienen aan bepaalde minimumnormen te voldoen, die door alle betrokken autoriteiten op een gegeven vervoersverbinding dienen te worden nageleefd.

4. De onderstaande functioneringsparameters en -normen zijn vastgesteld met name voor grote hoeveelheden van internationaal vervoer, dat wil zeggen voor vervoersverbindingen met geregeld verkeer van rechtstreekse treinen, of met ten minste grotere groepen wagens. Vervoer per enkele wagen of vormen van bijzonder vervoer kunnen nog steeds met conventionele goederentreinen worden verricht, indien dit beantwoordt aan de behoeften van de betrokken cliënten en spoorwegmaatschappij.

B. Functioneringsparameters van treinen

5. Treinen die worden gebruikt voor internationaal gecombineerd vervoer dienen te voldoen aan de volgende minimumnormen:

Minimumnormen	Momenteel	Streefwaarden*)
Nominale minimumsnelheid	100 km/u	120 km/u
Treinlengte	600 m	750 m
Treingewicht	1.200 t	1.500 t
Asdruk (wagons)	20 t	20 t (22,5 t bij een snelheid van 100 km/u)

*) Deze waarden zouden rond het jaar 2000 bereikt moeten zijn. Hiermee wordt niet uitgesloten dat in een eerder stadium hogere normen worden bereikt, zolang deze de internationale ontwikkeling van gecombineerd vervoer niet hinderen.

6. Rollend materieel dient te voldoen aan bovenstaande normen betreffende snelheid en asdruk, en dient alle laadeenheden te kunnen vervoeren waarmee uit een oogpunt van gewicht en afmetingen rekening dient te worden gehouden.

7. Treinen voor gecombineerd vervoer gelden als treinen met de hoogste prioriteit. Hun dienstregeling dient zodanig te worden opgesteld dat kan worden voldaan aan de behoefte van cliënten aan betrouwbare en geregelde vervoersdiensten.

C. Minimumnormen voor spoorwegen

8. Spoorlijnen die voor gecombineerd vervoer worden gebruikt, dienen een behoorlijke treincapaciteit per dag te hebben, opdat wachttijden voor treinen in het gecombineerd vervoer worden vermeden. Deze treinen dienen geen vertraging op te lopen door rusturen.

9. Voor verbetering van spoorwegen gelden de in Bijlage III gegeven infrastructurele parameters.

D. Minimumnormen voor terminals

10. Voor de doelmatige behandeling van zendingen op terminals gelden de volgende vereisten:

a. Het tijdsverloop tussen het laatste tijdstip van aanneming van goederen en vertrek van treinen, en tussen de aankomst van treinen en de beschikbaarheid van wagons die klaar zijn voor het uitladen van laadeenheden mag niet meer zijn dan een uur, tenzij aan de wensen van de cliënten aangaande het laatste tijdstip van aanneming of de beschikbaarstelling van goederen op andere wijze kan worden voldaan.

b. De wachttijden voor wegvoertuigen die laadeenheden afleveren of ophalen, dienen zo kort mogelijk te zijn (maximaal 20 minuten).

c. Het terminalterrein dient zodanig te worden gekozen dat het:

- vanuit de economische centra gemakkelijk en snel over de weg te bereiken is;
- binnen het spoorwegnet goede verbindingen heeft met lange-afstandslijnen en, voor vervoersverbindingen met verkeer van groepen wagens, goede toegang biedt tot de snelle vrachttreinen van gecombineerd vervoer.

11. De hieronder gegeven minimumnormen voor tussenliggende stations hebben eveneens betrekking op terminals.

E. *Minimumnormen voor tussenliggende stations*

12. Stops die treinen voor gecombineerd vervoer onderweg maken, noodzakelijk om technische of operationele redenen, bijvoorbeeld bij rangeerstations voor het uitwisselen van groepen wagens of van stations voor het wisselen van de spoorwijdte, dienen tegelijkertijd te worden gebruikt voor uitvoering van werkzaamheden die anders extra stops zouden vereisen (bijv. grenscontroles, wisselen van locomotief). De infrastructuur van die tussenliggende stations dient aan de volgende vereisten te voldoen:

Voldoende treincapaciteit per dag op aanvoerlijnen om vertraging van treinen in gecombineerd vervoer te vermijden.

Bij de in- en uitgangen van aanvoerlijnen dient het mogelijk te zijn dat treinen zonder vertraging in- en uitrijden. De in- en uitgangen dienen ruim genoeg te zijn om vertraging van treinen voor gecombineerd vervoer bij aankomst of vertrek te vermijden.

Voldoende spoorcapaciteit voor de diverse typen spoor, zoals vereist voor de specifieke werkzaamheden die op een station worden verricht, met name voor de aankomst-/ vertreksporen, sporen voor de samenstelling van treinen, rangeersporen en uithaalsporen, laadsporen en uitsporen voor het wijzigen van de spoorwijdte.

De bovengenoemde sporen dienen een laadprofiel te hebben dat overeenkomt met dat van de te gebruiken spoorweglijnen (UIC B of UIC C1).

De spoorlengte dient voldoende te zijn om plaats te bieden aan volledige treinen voor gecombineerd vervoer.

In geval van elektrische tractie dienen de sporen toegankelijk te zijn voor elektrische krachtvoertuigen (op grensstations: voor elektrische krachtvoertuigen van de desbetreffende aansluitende spoorwegmaatschappij).

De capaciteit voor het overladen, wisselen van groepen wagens, wijzigen van de spoorwijdte en de grenscontrole dient zodanig te zijn dat wordt gewaarborgd dat de noodzakelijke stops van zo kort mogelijke duur kunnen zijn.

a. *Rangerstations voor het uitwisselen van groepen wagens*

13. Gecombineerd vervoer wordt, indien mogelijk, uitgevoerd door rechtstreekse treinen tussen het verzendende en het ontvangende station. Indien dit niet economisch is gezien het kleine volume zendingen, en indien het overladen van zendingen in gecombineerd vervoer daarom onvermijdelijk is, dient dit ten minste te geschieden per groep wagens. De benodigde tijd voor de uitvoering van deze taken mag per keer niet langer zijn dan 30 minuten. Dit kan worden bereikt door een passende samenstelling van treinen (die zo lang mogelijke afstanden dienen te overbruggen, ook over grenzen heen), samen met een goede infrastructuur op stations waar groepen wagens worden gewisseld.

b. *Grensovergangen*

14. Treinen voor gecombineerd vervoer dienen zo ver mogelijk te rijden, over grenzen heen, tot een station waar het wisselen van groepen wagens hoe dan ook noodzakelijk is of tot hun uiteindelijke bestemming, zonder onderweg te hoeven stoppen. Indien mogelijk wordt er bij de grens niet gestopt, of, indien dit onvermijdelijk is, slechts zeer kort (niet langer dan 30 minuten). Dit wordt bereikt door:

het werk dat gewoonlijk aan de grens wordt verricht, achterwege te laten of, indien dit niet mogelijk is, dit te verschuiven naar plaatsen in het binnenland waar de treinen hoe dan ook moeten stoppen om technische en/of administratieve redenen;

slechts eenmaal te stoppen, als er al wordt gestopt, op gemeenschappelijke grensstations.

c. *Stations voor het wijzigen van de spoorwijdte*

15. Om aan toekomstige vereisten te kunnen voldoen, dienen tijden kostenbesparende procedures te worden ontwikkeld. Bij overlading van laadeenheden op wagens met een andere spoorwijdte, dienen de vereisten die volgens het boven staande zijn ontwikkeld voor overslag op terminals analoog te worden toegepast. Stops op dergelijke stations voor het wijzigen van de spoorwijdte dienen zo weinig mogelijk tijd te vergen. Het beschikbare vermogen voor het wijzigen van de spoorwijdte of voor overslag dient voldoende te zijn om te waarborgen dat de stops kort zijn.

d. *Veerbootverbindingen/-havens*

16. De vervoersdiensten dienen aan te sluiten op de aangeboden veerbootdiensten. Stops in de havens voor zendingen in gecombineerd vervoer dienen zo kort mogelijk te zijn (indien mogelijk niet langer dan een uur). Behalve door een goede infrastructuur van het overlaadstation en goede veerboten (zie paragraaf 17 hieronder) dient dit te worden bereikt door middel van de volgende maatregelen:

Voor de nodige maatregelen betreffende grenscontrole gelden de in paragraaf 14 genoemde vereisten;

Dienstregelingen voor veerboten en spoorwegen dienen te worden gecoördineerd, en er dienen vooraf inlichtingen te worden verstrekt ten einde het laden van schepen en/of het samenstellen van treinen te versnellen.

17. Veerboten die voor gecombineerd vervoer worden gebruikt, dienen aan de volgende vereisten te voldoen:

Passende maten en typen vaartuigen zoals vereist door de desbetreffende laadeenheden/goederenwagens.

Snel laden en lossen van veerboten en opslag van laadeenheden/wagens in overeenstemming met de vereisten van het aansluitende vervoer per spoor (scheiding van goederenvervoer enerzijds en passagiersvervoer en/of wegvervoer anderzijds, waar passend).

Indien laadeenheden gedurende de oversteek op de wagens blijven, dienen veerboten gemakkelijk toegankelijk te zijn, en zouden tijdrovende rangeerwerkzaamheden overbodig moeten zijn. Laadvermogen, massa per as enz. dienen te voldoen aan de in Bijlage II beschreven parameters voor spoorwegen.

Indien het overladen van laadeenheden zonder wagens moet geschieden, dient het eventueel noodzakelijke wegvervoer tussen veerbootterminal en spoorwegterminal te worden gekenmerkt door korte afstanden en goede wegverbindingen.

D. PARLEMENT

De Overeenkomst, met bijlagen, is in overeenstemming met artikel 91, juncto additioneel artikel XXI, eerste lid, onderdeel a, van de Grondwet op de voet van artikel 61, derde lid, van de Grondwet naar de tekst van 1972, overgelegd aan de Eerste en de Tweede Kamer van de Staten-Generaal bij brieven van 28 februari 1992 (Kamerstukken II 1991/92, 22 534, nr. 1).

De toelichtende nota die de brieven vergezelde, is ondertekend door de Minister van Verkeer en Waterstaat J. R. H. MAIJ-WEGGEN en de Minister van Buitenlandse Zaken H. VAN DEN BROEK.

De goedkeuring door de Staten-Generaal is op 3 april 1992 verleend.

E. BEKRACHTIGING

De volgende Staten hebben in overeenstemming met artikel 8, tweede lid, van de Overeenkomst een akte van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties:

Denemarken	9 januari 1992
het Koninkrijk der Nederlanden	13 mei 1992
(voor Nederland)	

G. INWERKINGTREDING

Zie *Trb.* 1992, 13.

J. GEGEVENS

Zie *Trb.* 1992, 13.

Voor het op 26 juni 1945 te San Francisco tot stand gekomen Handvest van de Verenigde Naties zie ook *Trb.* 1992, 79.

Uitgegeven de dertigste juli 1992.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

H. VAN DEN BROEK