

67 (1975) Nr. 16

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 2008 Nr. 6

A. TITEL¹⁾

*Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen;
(met Bijlagen)
Genève, 15 november 1975*

B. TEKST

De Engelse en de Franse tekst van de Overeenkomst, met Bijlagen, zijn geplaatst in *Trb.* 1979, 78.

Voor de Engelse en de Franse tekst van wijzigingen van de Bijlagen bij de Overeenkomst zie rubriek J van *Trb.* 1985, 56, *Trb.* 1987, 13, *Trb.* 1989, 87, *Trb.* 1991, 87 en 178, *Trb.* 1993, 58, *Trb.* 1994, 267, *Trb.* 1996, 19 en 279, *Trb.* 1997, 290, *Trb.* 2001, 200, *Trb.* 2003, 12 en *Trb.* 2004, 7.

In overeenstemming met artikel 8, derde lid, van de Overeenkomst heeft de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties op 4 april 2005 onderstaande door verscheidene Overeenkomstsluitende Partijen voorgestelde wijzigingen van Bijlage I bij de Overeenkomst ter kennis gebracht van de bevoegde beleidsinstanties van alle Overeenkomstsluitende Partijen. De Engelse en Franse tekst²⁾ van de wijzigingen luiden als volgt:

¹⁾ In *Trb.* 2004, 7 is abusievelijk systematisch nummer 67 (1975) Nr. 14 opgenomen. Dit dient 67 (1975) Nr. 15 te zijn.

²⁾ De Russische tekst is niet afgedrukt.

Amendments to Annex I to the AGR

A. Main roads

(1) West-East orientation

(a) Reference roads

E 40, change of name of the town of Leninogorsk to Ridder-(Kazakhstan).

New overall reference:

E 40 Calais – Oostende – Gent – Bruxelles – Liège – Aachen – Köln – Olpe – Giessen – Bad Hersfeld – Herleshausen – Eisenach – Erfurt – Gera – Chemnitz – Dresden – Görlitz – Legnica – Wrocław – Opole – Gliwice – Kraków – Przemyśl – Lvov – Rovno – Zhitomir – Kiev – Kharkov – Rostov-ná-Donu – Lougansk – Volgograd – Astrakhan – Atyrau – Beineu – Kungrad – Nukus – Dasshaus – Buchara – Nawoy – Samarkand – Dihzak – Tashkent – Shymkent – Zhambyl – Bishkek – Almaty – Sary-Ozek – Taldy- Kurgan – Ucharal – Taskesken – Ayaguz – Georgiyevka – Ust-Kamenogorsk – Ridder.

On the E 60, add the reference town of Agigea after Constanța (Romania).

New overall reference:

E 60 Brest – Nantes – Tours – Orléans – Courtenay – Beaune – Besançon – Belfort – Mulhouse – Basel – Zürich – Winterthur – St. Gallen – St. Margrethen – Lauterach – Feldkirch – Imst – Innsbruck – Wörgl – Rosenheim – Salzburg – Linz – Wien – Nickelsdorf – Mosonmagyaróvár – Györ – Budapest – Püspökladány – Oradea – Cluj Napoca – Turda – Tîrgu-Mureș – Brașov – Ploiești – București – Urziceni – Slobozia – Hârșova – Constanța – Agigea ... Poti – Samtredia – Khashuri – Tbilisi – Gandja – Evlak – Baku ... Turkmenbashi – Gyzylarbat – Ashgabat – Tedjen – Mary – Chardzhu – Alat – Buchara – Karshi – Guzai – Sherobod – Termis – Dushanbe – Jirgatal – Sary Tash – Irkeshtam.

(b) Intermediate roads

E 38, extension of the route from Kyzylorda to Shymkent (Kazakhstan).

New overall reference:

E 38 Glukhov – Kursk – Voronezh – Saratov – Uralsk – Aktobe – Karabutak – Aralsk – Novokazalinsk – Kzyldorda – Shymkent.

On the E 68, addition of reference towns Ilia, Sebeș, Veștem and Făgăraș (Romania).

New overall reference:

E 68 Szeged – Arad – Ilia – Deva – Sebeş – Sibiu – Veştem – Făgăraş – Braşov.

*(2) North-South orientation**(a) Reference roads*

E 85: Addition of reference towns Tisău and Săbăoani (Romania).

New overall reference:

E 85 Klaipėda – Kaunas – Vilnius – Lida – Slonim – Kobrin – Luck – Černovcy – Siret – Suceava – Săbăoani – Roman – Bačau – Mărăşti – Tisău – Buzău – Urziceni – Bucureşti – Giurgiu – Ruse – Bjala – Veliko Tarnovo – Stara Zagora – Haskovo – Švilegrad – Ormenio – Kastanies – Didymoteicho – Alexandropouli.

(b) Intermediate roads

E 81: Extension of the road from Bucureşti to Constanţa (Romania).

New overall reference

E 81 Mukachevo – Halmeu – Satu Mare – Zalău – Cluj Napoca – Turda – Sebeş – Sibiu – Piteşti – Bucureşti – Lehliu – Feteşti – Cernavodă – Constanţa.

New E road between Şanlıurfa (Turkey) and Sadarak (Azerbaijan) linking with E 90 and E 002.

Overall reference:

E 99 Şanlıurfa – Diyarbakir – Bitlis – Doğubeyazit – İğdir – Dilucu – Sadarak.

B. Branch, link and connecting roads

New E road between Tallinn and Luhamaa (Estonia) linking with E 20, E 67 and E 77.

Overall reference:

E 263 Tallinn – Tartu – Luhamaa.

E 441: Extension from Plauen to Hof (Germany).

New overall reference:

E 441 Chemnitz – Plauen – Hof.

New E road between Ploieşti and Buzău (Romania) linking with E 60 and E 05.

Overall reference:

E 577 Ploiești – Buzău.

E 675: Suppression of the section Constanța – Agigea (Romania).

New overall reference:

E 675 Agigea – Negru Vodă/Kardam.

E 581: Replacement of Mărășești by Tîșița (Romania).

New overall reference:

E 581 Tîșița – Tecuci – Albița – Leucheni – Kishinev – Odessa.

E 583: Replacement of Roman by Săbăoani (Romania).

New overall reference:

E 583 Săbăoani – Iași – Sculeni – Beltzy – Mohelerpodolsc – Vin-nitza – Zhitomir.

E 673: Replacement of Deva by Ilia (Romania).

New overall reference:

E 673 Lugoj – Ilia.

E 691: Extension of the route from Vale (Georgia) to Horasan (Turkey), linking with E 80.

New overall reference:

E 691 Ashtarak – Gumri – Ashotsk – Vale – Turkgözü – Posof – Kars – Horasan.

E 002: Extension of the route from Mehgri (Armenia) to Sadarak (Azerbaijan).

New overall reference:

E 002 Alyat – Saatli – Mehgri – Ordubad – Djulfa – Nakhchivan – Sadarak.

Amendements à l'Annexe I de l'AGR

A. Routes principales

(1) Orientation ouest-est

(a) Routes repères

Route E 40, changement du nom de la ville de Leninogorsk par Ridder (Kazakhstan).

Nouvelle désignation générale:

E 40: Calais – Oostende – Gent – Bruxelles – Liège – Aachen – Köln – Olpe – Giessen – Bad Hersfeld – Herleshausen – Eisenach – Erfurt – Gera – Chemnitz – Dresden – Görlitz – Legnica – Wrocław – Opole – Gliwice – Kraków – Przemyśl – Lvov – Rovno – Zhitomir – Kiev – Kharkov – Rostovná- Donu – Lougansk – Volgograd – Astrakhan – Atyrau – Beineu – Kungrad – Nukus – Dasshaus – Buchara – Nawoy – Samarkand – Dihzak – Tashkent – Shymkent – Zhambyl – Bishkek – Almaty – Sary-Ozek – Taldykorgan – Usharal – Taskesken – Ayaguz – Georgiyevka – Ust- Kamenogorsk – Ridder.

Sur la E 60, ajout de la ville référence de Agigea après Constanța (Roumanie).

Nouvelle désignation générale:

E 60: Brest – Nantes – Tours – Orléans – Courtenay – Beaune – Besançon – Belfort – Mulhouse – Basel – Zürich – Winterthur – St. Gallen – St. Margrethen – Lauterach – Feldkirch – Imst – Innsbruck – Wörgl – Rosenheim – Salzburg – Linz – Wien – Nickelsdorf – Mosonmagyaróvár – Györ – Budapest – Püspökladány – Oradea – Cluj Napoca – Turda – Tîrgu – Mureș – Brașov – Ploiești – București – Urziceni – Slobozia – Hârșova – Constanța – Agigea .. Poti – Samtredia – Khashuri – Tbilisi – Gandja – Evlak – Baku .. Turkmenbashi – Gyzylarbat – Ashgabat – Tedjen – Mary – Chardzhu – Alat – Buchara – Karshi – Guzai – Sherobod – Termis – Dushanbe – Jirgatal – Sary Tash – Irkeshtam.

(b) Routes intermédiaires

Route E 38, extension de l'itinéraire de Kyzylorda à Shymkent (Kazakhstan).

Nouvelle désignation générale:

E 38: Glukhov – Kursk – Voronezh – Saratov – Uralsk – Aktobe – Karabutak – Aralsk – Novokazalinsk – Kyzylorda – Shymkent.

Sur la E 68, ajout des villes référence de Ilia, Sebeș, Veștem et Făgărăș (Roumanie).

Nouvelle désignation générale:

E 68: Szeged – Arad – Ilia – Deva – Sebeş – Sibiu – Veştem – Făgărăş – Braşov.

*(2) Orientation nord-sud**(a) Routes repères*

Route E 85: Ajout des villes référence de Tişşa et Săbăoani (Roumanie)

Nouvelle désignation générale:

E 85: Klaipéda – Kaunas – Vilnius – Lida – Slonim – Kobrin – Luck – Černovcy – Siret – Suceava – Săbăoani – Roman – Bačau – Mărăşti – Tişşa – Buzău – Urziceni – Bucureşti – Giurgiu – Ruse – Bjala – Veliko Tarnovo – Stara Zagora – Haskovo – Svilengrad – Ormenio – Kastanies – Didymoteicho – Alexandropouli.

(b) Routes intermédiaires

Route E 81: Extension de la route de Bucureşti à Constanța (Roumanie).

Nouvelle désignation générale:

E 81: Mukachevo – Halmeu – Satu Mare – Zalău – Cluj Napoca – Turda – Sebeş – Sibiu – Piteşti – Bucureşti – Lehliu – Feteşti – Cernavodă – Constanța.

Nouvelle route E entre Şanlıurfa (Turquie) et Sadarak (Azerbaïdjan) en connexion avec les routes E 90 et E 002.

Désignation générale:

E 99: Şanlıurfa – Diyarbakir – Bitlis – Doğubeyazit – Iğdır – Dilucu – Sadarak.

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

Nouvelle route E entre Tallinn et Luhamaa (Estonie) en connexion avec les routes E 20, E 67 et E 77.

Désignation générale:

E 263 Tallinn – Tartu – Luhamaa.

Route E 441: Extension de Plauen à Hof (Allemagne)

Nouvelle désignation générale:

E 441 Chemnitz – Plauen – Hof

Nouvelle route E entre Ploiești et Buzău (Roumanie) en connexion avec les routes E 60 et E 05.

Nouvelle désignation générale:

E 577 Ploiești – Buzău.

Route E 675: Suppression de la section Constanța – Agigea (Roumanie)

Nouvelle désignation générale:

E 675 Agigea – Negru Vodă/Kardam.

Route E 581: Remplacement de la ville de Mărășești par Tîșîța (Roumanie).

Nouvelle désignation générale:

E 581 Tîșîța – Tecuci – Albișoaia – Leucheni – Kishinev – Odessa.

Route E 583: Remplacement de la ville de Roman par Săbăoani (Roumanie).

Nouvelle désignation générale:

E 583 Săbăoani – Iași – Sculeni – Beltzy – Mohelerpodolsc – Vinitsa – Zhitomir.

Route E 673: Remplacement de la ville de Deva par Ilia (Roumanie).

Nouvelle désignation générale:

E 673 Lugoj – Ilia.

Route E 691: Extension de l'itinéraire de Vale (Géorgie) à Horasan (Turquie) en connexion avec la route E 80.

Nouvelle désignation générale:

E 691 Ashtarak – Gumri – Ashotsk – Vale – Turkgözü – Posof – Kars – Horasan.

Route E 002: Extension de l'itinéraire de Mehgri (Arménie) à Sadarak (Azerbaïdjan).

Nouvelle désignation générale:

E 002 Alyat – Saatli – Mehgri – Ordubad – Djulfa – Nakhchivan – Sadarak.

In overeenstemming met artikel 9, derde lid, van de Overeenkomst heeft de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties op 4 april 2005 onderstaande door verscheidene Overeenkomstsluitende Partijen voorgestelde wijzigingen van Bijlage II bij de Overeenkomst ter kennis gebracht van de bevoegde beleidsinstanties van alle Overeenkomstsluitende Partijen. De Engelse en Franse tekst¹⁾ van de wijzigingen luiden als volgt:

Amendments to Annex II to the AGR**Amendments concerning the CONTENTS**

Insert the following new section V (Existing sections V (Environment and landscaping) and VI (Maintenance) become sections VI and VII, respectively):

“V. Management, safety equipment and general arrangements for tunnels
1. Traffic management systems
2. Control centre
3. Emergency exits and access for emergency services
4. Tunnel equipment
 4.1 Lighting appliances, power supply and electrical circuits
 4.2 Emergency appliances
 4.3 Ventilation systems
 4.4 Other appliances and systems for the improvement of safety”

Replace the summary of existing section V (Environment and landscaping), which becomes section VI, by the following:

“VI. Environment and landscaping
1. General remarks
2. Integration of roads into the environment
3. The main adverse effects of roads on the environment
 3.1 Water pollution
 3.1.1 Pollution during roadworks

¹⁾ De Russische tekst is niet afgedrukt.

- 3.1.2 Seasonal pollution
- 3.1.3 Accidental pollution
- 3.1.4 Chronic pollution
- 3.2 Noise
 - 3.2.1 Factors to be taken into account
 - 3.2.2 Measures to be taken
- 4. Taking account of the landscape and the cultural environment”

Replace the number of existing section VI (Maintenance) by the number VII.

Amendments concerning the body of Annex II

I.

GENERAL

..

Add the following to the end of the second paragraph:

“The provisions of this annex concerning tunnels shall apply to tunnels with lengths of over 500 m. Some of these provisions, however, concern long tunnels only.”

..

II.

CLASSIFICATION OF INTERNATIONAL ROADS

..

II.2 Express roads

Replace the existing text by the following:

“An express road is a road reserved for motor traffic accessible from interchanges or controlled junctions only and which:

- (i) Prohibits stopping and parking on the running carriageway(s); and
- (ii) Does not cross at level with any railway or tramway track, or footpath.”

..

III.

GEOMETRIC CHARACTERISTICS

III.1 General considerations

In the second sentence, “Changes of category ... particular attention”, in the third paragraph from the end, add in the brackets after “interchanges” “, toll areas and frontier posts.”.

..

III.2 Horizontal and vertical alignment

III.2.1 Basic parameters

Amend as follows the table on recommended minimum values for parameters of horizontal and vertical alignment:

Design speed (km/h)	60	80	100	120	140
Minimum radii in plane (corresponding to maximum superelevation 7%)	120	240	450	650	1 000
Maximum gradient (percentage not to be exceeded) ¹⁾	8	7	6	5	4
Maximum longitudinal gradient in new tunnels ²⁾	5	5	5	5	5
Minimum radii at the highest point of the vertical alignment (in m)	One-way	1 500	3 000	6 000	10 000
	Two-way	1 600	4 500	10 000	—
Minimum radii at the lowest point of the vertical alignment	1 500	2 000	3 000	4 200	6 000

¹⁾ The maximum gradient should be decreased by 1% in the case of express roads and motorways. When the maximum gradient is applied, an additional lane for slow-moving vehicles should be envisaged.

²⁾ Unless no other solution is geographically possible. In tunnels with gradients higher than 3%, additional and/or reinforced measures should be taken to enhance safety on the basis of a risk analysis.

Amend the last paragraph of the section to read:

“Horizontal alignment curves shall, when appropriate, be introduced by transition curves.”

..

III.3 Cross-section between junctions

After the existing text, add the following paragraphs:

“In this respect, tunnels and bridges, structures which are an integral part of the road system, should, to the extent possible, with the exception of the emergency lane, have the same number of traffic lanes as there are before and after these structures. Any change in the number of lanes should occur at a sufficient distance from the entrance to these infrastructures.

For tunnels, the principal criteria to be taken into account in deciding on the number of tubes to build (a single tube or two tubes) are traffic forecasts and safety (taking into account such aspects as the percentage of heavy goods vehicles, gradient and length).

Emergency stopping places (lay-bys) should be provided at least every 1000 m in narrow bidirectional tunnels with heavy traffic.

New tunnels without an emergency lane should as far as possible be provided with emergency walkways, elevated or not, for tunnel users in the event of an incident. In existing tunnels where there is neither an emergency lane nor an emergency walkway, additional and/or reinforced measures should be taken to ensure safety.”

III.3.1 Number and width of traffic lanes

Delete the second (The volume of traffic flow...) and third (Various methods...) paragraphs.

...

III.5 Intersections

Before paragraph III.5.1, insert the following definition:

“An intersection is a point at which two or more traffic flows meet.”

III.5.1 Choice of type of junction

In the last paragraph, “The use of junctions ... to users”, replace “with traffic signals (three colour lights)” by “... with traffic light signals (three colour system) ...”.

...

III.5.3.2 Geometric characteristics

Amend the first sentence of the third paragraph to read:

“Horizontal curves shall be joined by transition curves of a suitable length. ...”

Add (c) at the end of this subsection to read:

“(c) Should the total number of converging traffic lanes be reduced, this reduction should be made at a sufficient distance from the point of convergence.”

...

IV.

EQUIPMENT

...

IV.3.1 Safety fences and barriers

Modify the fourth paragraph as follows:

“Such safety devices shall normally be provided on structures and in their approach zones.”

...

IV.4.2 Variable traffic signs

In the English text replace “lines” by “lanes”.

...

IV.5 Road lighting

Replace the first sentence by the following:

“Lighting is desirable at some special areas such as frontier posts, tunnels, adjoining areas, interchanges with other “E” roads, toll areas, etc.”.

...

IV.6.3 Protection from animals

Amend the title to read:

“Protection from and of animals”.

...

Insert the following new section V (the existing sections V (Environment and landscaping) and VI (Maintenance) become sections VI and VII respectively):

“V. Management, safety equipment and general arrangements for tunnels

V.1 Traffic management systems

Tunnels with high traffic volume should be equipped with traffic management systems in order to avoid traffic congestion, particularly in the case of an incident.

In the case of long or short-term closure of tunnels, the best possible alternative itineraries should be planned and indicated to users at diversion locations situated in advance of the tunnel.

In the event of a serious accident, all the affected tubes of the tunnel should immediately be closed to traffic. The traffic should be managed in such a way that unaffected vehicles can quickly leave the tunnel.

V.2 Control centre

A control centre should be provided for long tunnels with a heavy volume of traffic. Surveillance of several tunnels may be centralized at a single control centre.

For tunnels starting and ending in different countries or falling under the control of different national regions, one single control centre should be designated as being in control at any given time.

V.3 Emergency exits and access for emergency services

The need to provide emergency exits and the distance between them should be decided on the basis of a risk analysis of the tunnel in question. However, in new tunnels, emergency exits should be provided where the traffic volume is higher than an annual daily average of 2000 vehicles per lane.

The maximum distance between two emergency exits should not exceed 500 m.

Shelters without an exit leading to escape routes to the open air should be avoided in future tunnel construction.

In twin-tube tunnels, in the event of an incident in one tube, the other tube may be used as an escape and rescue route. To this effect, the tubes should be connected at regular intervals by cross-connections for pedestrians and by cross-connections allowing the passage of emergency services. In the absence of these, direct connections with the outside or with an emergency gallery should be provided in each tube.

For twin-tube tunnels, wherever geographically possible, crossing of the central reserve (median strip) should be made possible outside each entry and exit to allow emergency services to gain immediate access to either tube.

V.4 Tunnel equipment

All safety installations or facilities for tunnel users, in particular, emergency telephones, fire extinguishers, emergency exits, lay-bys, or the indication of radio frequencies or use of radio should be signalled by means of fully visible signs and panels. The signs and panels to be used are described in the Vienna Convention on Road Signs and Signals of 1968.

The safety equipment required in tunnels should be defined on the basis of a risk analysis of the tunnel under consideration. A list of such equipment is provided below. Some of this equipment is intended mainly for long tunnels and/or tunnels with heavy traffic.

V.4.1 Lighting devices, power supply and electrical circuits

- Normal lighting to ensure appropriate visibility day and night for drivers;

- Safety lighting to allow a minimum visibility in the event of a breakdown of the power supply;
- Evacuation lighting, such as evacuation marker lights, at a height of no more than 1.5 m to guide tunnel users to evacuate the tunnel on foot, in the event of an emergency;
- Emergency power supply capable of ensuring the operation of safety equipment indispensable for the evacuation of users;
- Design of electrical, measurement and control circuits such that a local failure (such as one due to a fire) does not affect unimpaired circuits.

V.4.2 Emergency provisions

- Emergency stations, equipped with at least an emergency telephone and two fire extinguishers, should be installed at the entry and exit of tunnels and inside at regular intervals. These intervals should not exceed 150 m for new tunnels and 250 m for existing tunnels.
- In addition, a water supply should be provided for the fire brigade near the tunnel entry and exit and inside at intervals which should not exceed 250 m.

V.4.3 Ventilation systems

Appropriate ventilation systems should be provided to ensure the control of pollutants emitted by road vehicles under normal conditions and in the event of an incident, and the control of the air and of smoke in the event of a fire. When mechanical ventilation is necessary, the following recommendations should be observed:

- In tunnels with congested bidirectional or unidirectional traffic, longitudinal ventilation should be used only if a risk analysis of the tunnel in question shows it is acceptable and/or if appropriate measures are taken.
- Transverse or semi-transverse ventilation systems should be used in other cases.
- In bidirectional tunnels with transverse or semi-transverse ventilation, equipped with a control centre, when justified by the length and the traffic, air and smoke extraction dampers should be installed which can be operated separately or in groups. In addition, the longitudinal air and smoke velocity should be monitored constantly and the steering process of the ventilation system adjusted accordingly.
- In twin-tube tunnels, appropriate means should be implemented to stop the propagation of smoke and gases from one tube to the other in the case of fire.

V.4.4 Other safety improvement devices and systems

- Radio broadcast installations that can be used by the emergency services;
- Systems for video surveillance and automatic detection of incidents and/or fires;

- User information systems (radio, loudspeakers, variable message signs);
- Traffic lights, barriers and other equipment to stop vehicles when necessary before the tunnel entrance and, if required, road signs and other appropriate means within the tunnel;
- Overheating control systems for heavy goods vehicles (to be installed outside tunnels);
- Road signs and/or markings to help drivers to maintain an adequate distance from the vehicle in front;
- Automatic systems for detecting violations of traffic regulations particularly regarding speed limits and distance between vehicles.

V.5 Fire resistance of the structure

The main structure of tunnels where a local collapse may have catastrophic consequences (for example, an underwater tunnel or a tunnel liable to cause the collapse of large adjoining structures) should ensure a sufficient level of fire resistance.”

Replace the provisions of the existing section V, which becomes section VI, by the following:

“VI. Environment and landscaping

VI.1 General remarks

Roads are a tool for road-users, designed within the framework of town and country planning. They make possible the movement and transport of people and goods and offer access to work, rest and leisure areas. However, in some circumstances they can give rise to various nuisances (noise, pollution, vibrations) both in and outside urban areas; these have taken on a new dimension as a consequence of a considerable increase in road traffic. Taking account of the impact of a road on the environment must therefore be considered carefully with the general aim of maximizing the positive effects on the environment and correcting the negative ones.

The concern to preserve the quality (visual and ecological) of the environment also means that roads must be designed to harmonize with landscapes.

It is therefore important that all administrators should acquaint themselves with the environmental features involved and should subsequently take appropriate measures to inform users of the presence of these features and the regulations protecting them, or should take steps to protect them physically.

VI.2 Integration of roads into the environment

When a new project is proposed or existing roads are upgraded, consideration should be given to the direct and indirect effects of the roads and traffic on:

- People, fauna and flora;
- Soils, sub-soils, water, air, microclimate;
- Landscape, physical property and cultural heritage.

In this regard the following factors should ideally be taken into account:

Good coordination of the alignment and the longitudinal profile, in relation to the elements of the landscape, should ensure not only harmonious integration of the alignment with local topography and land use but also prevent unfavourable impact on the safety of road users.

Acoustic nuisances, vibration and air, water and soil pollution deriving from traffic and from the maintenance and exploitation of roads, should be limited as far as possible by appropriate means, in accordance with the regulations of the countries concerned.

Whenever a new road and the works involved have a great influence on the landscape, it would be better to take care of their quality by creating a new landscape rather than trying to mask it.

VI.3 The main adverse effects of roads on the environment

The most acute problems generally arise from water and noise pollution. Water pollution may affect man and his environment, while noise directly disturbs the rhythm of his life and particularly his sleep.

VI.3.1 Water pollution

There are four types of pollution caused by roads. As conventional drainage systems can remove only a small fraction of the pollution deposited on the roadway, specific solutions need to be devised for each type of pollution.

VI.3.1.1 Pollution during roadworks

On the one hand, there is the erosion by rainwater of the bare soil and embankments, which carries off fine materials. To avoid this, it is important to clear and strip only the surfaces necessary for the work. The temporary installation of desilting or infiltration basins makes it possible to reduce and hold back the waste materials in the most susceptible places. On the other hand, the works vehicles leave behind traces of oil and suspended solids.

VI.3.1.2 Seasonal pollution

Seasonal pollution is caused by dissolvable and abrasive de-icing products used in winter maintenance, most of which are based on sodium chloride. This type of pollution can be reduced by salting the roads less and reducing the amount of salt used. Moreover, it is strongly advised to cover stocks in order to avoid the constant discharge of brine.

VI.3.1.3 Accidental pollution

Accidental pollution results from spills following road accidents involving the transport of dangerous goods. Statistics show that such accidents usually take place outside built-up areas. Hydrocarbons are the main cause of this type of pollution. Solutions to this problem involve both measures to adapt the infrastructure and operational measures. Susceptible environments can be protected by installing crash barriers or embankments or by building a watertight drainage system.

VI.3.1.4 Chronic pollution

Chronic pollution describes all the forms of pollution associated with road traffic: wear of the roadway, metal corrosion, tyre wear and exhaust emissions. It should be noted that only a small proportion of the amounts emitted is carried off by rainwater to discharge points. However, a rain-storm or mini-flood can drain a sizeable area and thus cause more widespread pollution. The cleansing capacities of ditches and soil should therefore be maximized.

VI.3.2 Noise

Road noise is typically a combination of unpleasant and undesirable sounds caused by the passage of light and/or heavy vehicles. The noise level, measured in decibels (dBA), can cause disturbances in people's daily lives and sleeping habits.

The relationship between the noise level experienced and disturbances allows us to define the thresholds above which noise-reduction measures should be taken. These thresholds, which should be set nationally or, failing that, by administrators, vary from country to country.

VI.3.2.1 Factors to be taken into account

The following factors concerning noise should be taken into account in environmental impact assessments:

- Information on the estimated daytime and night-time traffic and on the traffic observed at particular times (percentage of heavy goods vehicles);
- Inhabited or sensitive areas, where necessary;
- Information on relief;
- Nature of the project: new, existing or modified;
- Information on the road surface;
- Nature of buildings to be protected; measures differ for hospitals, housing and factories;
- Category of road concerned and speed limit(s) authorized, etc.

VI.3.2.2 Measures to be taken

The measures to be taken are:

- Avoid inhabited or sensitive areas (schools, hospitals);
- Install protective devices (noise barriers);
- Use less noisy surfaces where possible;

- Soundproof facades;
- Take account of the existing noise pollution in planning documents.

VI.4 Taking account of the landscape and the cultural environment

Such elements of the landscape that are visible from the road will contribute to traffic safety and to the comfort of road users. They should supplement and reinforce visual guidance and add to the interest of the journey.

The sight of towns, rivers, hills, etc., gives users an opportunity to take their bearings and should be conserved as far as possible.

Plantations (in alignment or other forms) may contribute to improving visual guidance and to breaking the monotony of the road alignment, provided that the conditions of their implementation do not create additional risks.

Landscape may also contribute to protection against dazzle and against adverse weather conditions (wind, snow, etc.).

When the installation of noise barriers is considered, care should be taken in their construction to ensure that they are integrated to the maximum into the landscape and compensate users for any information hidden.

It is desirable for the cultural heritage of the regions travelled through to be brought to the attention of users by appropriate means: signs, information centres in service and rest areas, etc.

For primarily safety reasons, commercial advertising near roads should be avoided.”

Amend the numbering and content of the existing section VI (MAINTENANCE), renumbered as section VII, as follows:

“VII. Maintenance

VII.1 General considerations

Add the following to the second paragraph (It is advisable that ... traffic flow):

“... and safety.”

Insert a new paragraph after the second paragraph to read:

“Complete or partial closure of lanes due to construction or maintenance works planned in advance should always begin outside tunnels.”

In the English text, in the third paragraph of existing subsection VII.1 (Maintenance concerns ... building, etc.), replace “building” by “buildings”.

..

VII.2 Maintenance management

In the English text, at the beginning of the second sentence of the first paragraph, replace “facilities” by “measures”.

..

VII.3 Specific aspects of maintenance

..”

Amendements à l'Annexe II de l'AGR

Amendements concernant le SOMMAIRE

Insérer la nouvelle section V ci-après (les sections V (Environnement et aménagement paysager) et VI (Entretien) actuelles devenant respectivement les sections VI et VII):

«V. Gestion des tunnels, équipements de sécurité et dispositions générales concernant les tunnels

1. Systèmes de gestion du trafic
2. Poste de contrôle-commande
3. Issus de secours et moyens d'accès pour les secours
4. Équipement des tunnels
 - 4.1 Dispositifs d'éclairage, alimentation et circuits électriques
 - 4.2 Dispositifs de secours
 - 4.3 Systèmes de ventilation
 - 4.4 Autres dispositifs et systèmes pouvant améliorer la sécurité»

Remplacer le sommaire de la section V actuelle (Environnement et aménagement paysager), devenue la section VI, par le suivant:

«VI. Environnement et aménagement paysager

1. Considérations générales
2. Intégration de la route dans l'environnement
3. Principales nuisances de la route sur l'environnement
 - 3.1 Pollution de l'eau
 - 3.1.1 La pollution pendant les travaux
 - 3.1.2 La pollution saisonnière
 - 3.1.3 La pollution accidentelle
 - 3.1.4 La pollution chronique

- 3.2 Le bruit
 - 3.2.1 Paramètres à prendre en compte
 - 3.2.2 Mesures à prendre
- 4. Prise en compte de l'environnement paysager et culturel».

Remplacer le numéro de la section VI actuelle (ENTRETIEN) par le numéro VII.

Amendements concernant le corps de l'Annexe II

I.

GENERALITES

Ajouter à la fin du deuxième alinéa ce qui suit:

«Les dispositions de la présente annexe qui concernent les tunnels s'appliquent lorsque leur longueur est supérieure à 500 mètres. Toutefois, certaines de ces dispositions ne s'adressent qu'aux longs tunnels.»

II.

CLASSIFICATION DES ROUTES INTERNATIONALES

...

II.2 Routes express

Remplacer le texte actuel par ce qui suit:

«Une route express désigne une route réservée à la circulation automobile, seulement accessible par des échangeurs ou des carrefours réglementés,

- i) qui interdit de s'arrêter et de stationner sur la chaussée;
- ii) qui ne croise à niveau ni voies de chemin de fer, ni voies de tramway, ni chemins pour la circulation de piétons.»

...

III.

CARACTÉRISTIQUES GÉOMÉTRIQUES

III.1 Considérations générales

Dans la deuxième phrase «Les changements de catégorie...d'un soin particulier» du troisième alinéa en partant de la fin, ajouter dans la parenthèse, après le mot «échangeurs», les mots «, aires de péage, postes frontière.».

...

III.2 Profil en long et tracé en plan

III.2.1 Paramètres fondamentaux

Modifier comme suit le tableau sur les valeurs limites recommandées des paramètres du tracé en plan et du profil en long:

Vitesse de conception (km/h)	60	80	100	120	140
Rayon minimal en plan (correspondant au dévers maximum 7%)	120	240	450	650	1 000
Déclivité (% à ne pas dépasser) ¹⁾	8	7	6	5	4
Déclivité longitudinale maximale dans les nouveaux tunnels ²⁾	5	5	5	5	5
Rayon minimal en point haut du profil en long (in m)	Sens unique Double sens	1 500 1 600	3 000 4 500	6 000 10 000	10 000 –
Rayon minimal en point bas du profil en long		1 500	2 000	3 000	4 200
					6 000

¹⁾ La déclivité maximale devrait être abaissée de 1% dans le cas des routes express et des autoroutes. En cas de déclivité maximale, il conviendrait d'envisager une voie supplémentaire pour les véhicules longs.

²⁾ A moins qu'il ne soit pas possible de trouver d'autre solution du point de vue géographique. Dans les tunnels dont les pentes sont supérieures à 3%, des mesures supplémentaires et/ou renforcées devraient être prises afin de renforcer la sécurité sur la base d'une analyse des risques.

Modifier comme suit le dernier alinéa du paragraphe:

«Les courbes du tracé en plan sont, le cas échéant, introduites par des courbes de transition.».

...

III.3 Profil en travers en section courante

A la suite du texte actuel, ajouter les alinéas ci-après:

«A cet égard, les tunnels et les ponts, en tant qu'ouvrages d'art faisant partie intégrante du système routier, devraient, dans toute la mesure du possible, avoir, à l'exception de la bande d'arrêt d'urgence, le même nombre de voies de circulation que celui existant en amont ou en aval de ces infrastructures. Toute modification du nombre de voies devrait avoir lieu à une distance suffisante de l'entrée de ces infrastructures.

Pour les tunnels, les principaux critères à prendre en compte pour décider du nombre de tubes à construire (un seul tube ou deux tubes) sont les prévisions de trafic et la sécurité (compte tenu notamment du pourcentage des poids lourds, de la pente et de la longueur du tunnel).

Des emplacements pour arrêt en cas d'urgence (garages) devraient être prévus au moins tous les 1000m dans les tunnels bidirectionnels étroits à fort trafic.

Les nouveaux tunnels ne comportant pas de bande d'arrêt d'urgence devraient, autant que possible, être munis de trottoirs surélevés ou non, destinés aux usagers en cas d'incident. Dans les tunnels existants où il n'y a ni bande d'arrêt d'urgence, ni trottoir, des mesures supplémentaires et/ou renforcées devraient être prises pour assurer la sécurité.»

III.3.1 Nombre et largeur des voies de circulation

Supprimer le deuxième alinéa (Le débit de dimensionnement...) et le troisième alinéa (Diverses méthodes...).

...

III.5 Intersections

Avant le paragraphe III.5.1, insérer la définition suivante:

«Les intersections sont des points où se rencontrent deux courants de circulation ou plus».

III.5.1 Choix du type de carrefour

Dans le dernier alinéa “L'utilisation des carrefours à feux... pour les usagers “, remplacer les mots «à feux (signalisation tricolore)» par «...avec feux de signalisation (système tricolore)...».

...

III.5.3.2 Caractéristiques géométriques

Modifier la première phrase du troisième alinéa comme suit:

«Les courbes horizontales doivent être raccordées par des courbes de transition d'une longueur convenable. ...»

Ajouter à la fin de cette sous-section, le point c) ainsi libellé:

«c) En cas de réduction du nombre total de voies de circulation convergentes, celle-ci devrait intervenir suffisamment en amont du point de convergence.»

...

IV.

EQUIPEMENTS

IV.3.1 Dispositifs de retenue

Modifier le quatrième alinéa comme suit:

«Les dispositifs de retenue sont normalement à prévoir sur les ouvrages d'art et à leurs abords.».

IV.4.2 Panneaux à messages variables

Dans la version anglaise, remplacer «lines» par «lanes».

IV.5 Éclairage routier

Remplacer la première phrase comme suit:

«L'éclairage est souhaitable dans certaines zones particulières telles que postes frontière, tunnels, aires annexes, échangeurs avec d'autres routes «E», aires de péage, etc.».

IV.6.3 Dispositifs de protection en présence d'animaux

Modifier le titre comme suit:

«Dispositifs de protection à l'encontre des animaux et des animaux eux-mêmes».

Insérer la nouvelle section V suivante (les sections V (Environnement et aménagement paysager) et VI (Entretien) actuelles devenant respectivement les sections VI et VII) :

«V. Gestion des tunnels, équipements de sécurité et dispositions générales concernant les tunnels

V.1 Systèmes de gestion du trafic

Les tunnels à fort volume de trafic devraient être équipés de systèmes de gestion du trafic afin d'éviter les embouteillages à l'intérieur des tunnels, notamment en cas d'incident.

En cas de fermeture courte ou prolongée d'un tunnel, les meilleurs itinéraires de remplacement possibles devraient être prévus et indiqués aux points de déviation situés en amont du tunnel.

En cas d'accident grave, tous les tubes concernés du tunnel devraient être immédiatement fermés à la circulation. La circulation devrait être gérée de façon que les véhicules non concernés puissent quitter rapidement le tunnel.

V.2 Poste de contrôle-commande

Les tunnels longs à fort volume de trafic devraient être pourvus d'un poste de contrôle-commande. La surveillance de plusieurs tunnels peut être centralisée dans un poste de contrôle-commande unique.

Pour les tunnels commençant et finissant dans des pays différents ou relevant des autorités de différentes régions d'un même pays, un seul et unique poste de contrôle-commande devrait être désigné comme responsable à tout moment.

V.3 Issues de secours et moyens d'accès pour les secours

La nécessité d'aménager des issues de secours et la distance entre celles-ci devraient être décidées sur la base d'une analyse des risques du tunnel considéré. Toutefois, dans les nouveaux tunnels, des issues de secours devraient être prévues lorsque le volume de trafic est supérieur à une moyenne annuelle de 2000 véhicules/jour par voie de circulation.

La distance maximale entre deux issues de secours ne devrait pas excéder 500 mètres.

Des abris non munis d'une issue conduisant aux voies d'évacuation vers l'extérieur ne devraient pas être construits.

Dans les tunnels bitubes, en cas d'incident dans l'un des tubes, l'autre tube peut être utilisé comme voie d'évacuation et de secours. À cet effet, les tubes devraient, à intervalles réguliers, être reliés par des galeries de communication pour piétons et des galeries de communication permettant le passage des services de secours. A défaut, des communications directes avec l'extérieur ou vers une galerie de sécurité devraient être aménagées dans chaque tube.

Pour les tunnels bitubes, il conviendrait de prévoir, lorsque cela est possible du point de vue géographique, une traversée du terre-plein central (bande médiane) à l'extérieur de chaque extrémité afin de permettre aux services de secours d'accéder immédiatement à l'un ou l'autre tube.

V.4 Équipement des tunnels

Toutes les installations ou aménagements de sécurité destinés aux usagers des tunnels, notamment les téléphones d'urgence, les extincteurs, les issues de secours, les emplacements pour arrêt en cas d'urgence (garages), l'indication de la fréquence radio ou de l'utilisation de la radio devraient être signalés au moyen de signaux et panneaux parfaitement visibles. Les signaux et panneaux à utiliser sont décrits dans la Convention de 1968 sur la signalisation routière.

Les équipements de sécurité requis devraient être définis sur la base d'une analyse des risques du tunnel considéré. Une liste de tels équipements est donnée ci-après. Certains de ces équipements s'adressent essentiellement aux tunnels de grande longueur et/ou à fort trafic.

V.4.1 Dispositifs d'éclairage, alimentation et circuits électriques

- Eclairage normal permettant d'assurer aux conducteurs une visibilité appropriée de jour comme de nuit;
- Eclairage de sécurité permettant d'assurer une visibilité minimale en cas de panne de l'alimentation électrique;
- Eclairage d'évacuation, tel qu'un balisage lumineux, situé à une hauteur n'excédant pas 1,5m afin de guider les usagers lorsqu'ils évacuent à pied le tunnel en cas d'urgence;
- Alimentation électrique de secours capable d'assurer le fonctionnement des équipements de sécurité indispensables à l'évacuation des usagers;
- Conception des circuits électriques, de mesure et de contrôle de telle sorte qu'une défaillance locale (due par exemple à un incendie) n'entraîne pas la perte des circuits non touchés.

V.4.2 Dispositifs de secours

- Des postes de secours comprenant au moins un téléphone d'appel d'urgence et deux extincteurs, devraient être installés aux extrémités des tunnels et le long de ces derniers à intervalles réguliers. Ces intervalles ne devraient pas dépasser 150m pour les nouveaux tunnels et 250m pour les tunnels existants.
- En outre, il y aurait lieu de prévoir une alimentation en eau pour les pompiers près des extrémités des tunnels ainsi qu'à l'intérieur, à des intervalles qui ne devraient pas dépasser 250m.

V.4.3 Systèmes de ventilation

Des systèmes de ventilation appropriés devraient être prévus pour assurer la maîtrise des polluants émis par les véhicules en conditions de circulation normale et en cas d'incident, ainsi que la maîtrise de l'air et des fumées en cas d'incendie. Lorsqu'une ventilation mécanique est nécessaire, les recommandations suivantes devraient être suivies:

- La ventilation longitudinale ne devrait être utilisée dans les tunnels à circulation bidirectionnelle ou unidirectionnelle congestionnée que si une analyse des risques du tunnel considéré montre qu'elle est acceptable et/ou si des mesures appropriées sont prises.
- Un système de ventilation transversal ou semi-transversal devrait être utilisé dans les autres cas.
- Dans les tunnels bidirectionnels à ventilation transversale ou semi-transversale, équipés d'un poste de contrôle-commande et pour lesquels la longueur et le trafic le justifient, on devrait installer des trappes d'extraction de l'air et des fumées pouvant être commandées séparément ou par groupes. En outre la vitesse longitudinale de l'air et des fumées

devrait être mesurée en permanence et le processus de commande du système de ventilation ajusté en conséquence.

– Dans les tunnels bitubes, des moyens appropriés devraient être mis en oeuvre pour empêcher la propagation de la fumée ou des gaz d'un tube à l'autre, en cas d'incendie.

V.4.4 Autres dispositifs et systèmes pouvant améliorer la sécurité

- Installations de retransmission radio utilisable par les services de secours;
- Systèmes de vidéo surveillance et de détection automatique des incidents et/ou incendies;
- Systèmes d'information des usagers (radio, haut-parleurs, panneaux à messages variables);
- Feux de circulation, barrières et autres équipements destinés à arrêter, s'il y a lieu, les véhicules avant les entrées du tunnel et, le cas échéant, signaux routiers et autres moyens appropriés à l'intérieur du tunnel.
- Systèmes de détection de la surchauffe des poids lourds (à installer à l'extérieur des tunnels);
- Signalisation routière et/ou marquage routier afin d'aider les usagers à maintenir une distance suffisante par rapport au véhicule qui les précède.
- Systèmes automatiques de détection des infractions aux règles de circulation, notamment celles relatives aux vitesses et à l'interdistance entre les véhicules.

V.5 Résistance au feu de la structure

La structure principale des tunnels où un effondrement local peut avoir des conséquences catastrophiques (par exemple tunnel immergé ou tunnel pouvant provoquer l'effondrement de structures voisines importantes) devrait présenter une résistance au feu suffisante.»

Remplacer les dispositions de la section V actuelle, devenue la section VI, par les suivantes:

«VI. Environnement et aménagement paysager

VI.1 Considérations générales

La route est un outil au service des usagers, conçue dans le cadre de «l'aménagement du territoire». Elle permet les déplacements et les transports des personnes et des marchandises, l'accès aux zones d'activités, aux aires de repos et de loisirs. Mais elle engendre aussi des nuisances diverses (bruits, pollutions, vibrations), tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des zones urbaines, nuisances qui ont pris une ampleur nouvelle avec le développement important de la circulation routière. La prise en compte de l'impact d'une route sur l'environnement doit donc être étudiée avec attention avec l'objectif général de maximiser les effets positifs et de corriger les effets négatifs.

Le souci de la conservation de la qualité (visuelle et écologique) de l'environnement implique également que les routes soient conçues en harmonie avec les paysages.

Il importe donc que chaque gestionnaire se préoccupe de la connaissance des éléments environnementaux en cause et, par la suite, prenne des mesures appropriées pour informer les usagers de leur présence ainsi que de leur préservation par le biais de certaines prescriptions ou procéder à leur protection physique.

VI.2 Intégration de la route dans l'environnement

Lors de l'élaboration d'un nouveau projet ou lors de l'amélioration de routes existantes, il y a lieu d'examiner les effets directs et indirects de la route et de la circulation sur:

- L'homme, la faune et la flore;
- Les sols, le sous-sol, l'eau, l'air, le microclimat;
- Le paysage, les biens matériels et le patrimoine culturel.

À cet égard, l'idéal serait de tenir compte des éléments suivants:

Une bonne coordination du tracé et du profil en long, dans leurs rapports avec les éléments du paysage, doit assurer non seulement une intégration harmonieuse du tracé dans le site, mais encore empêcher des effets défavorables sur la sécurité des usagers.

Les nuisances sonores, les vibrations et les pollutions de l'air, de l'eau et des sols, engendrées par la circulation ainsi que par l'entretien et l'exploitation des routes doivent être limitées, dans la mesure du possible, par des moyens appropriés, selon les réglementations des pays concernés.

Lorsqu'une nouvelle route et les ouvrages qu'elle comporte influent considérablement sur le paysage, il est préférable d'en assurer la qualité en créant un nouveau paysage plutôt que d'essayer de masquer le paysage existant.

VI.3. Principales nuisances de la route sur l'environnement

Les problèmes les plus aigus sont en général posés par la pollution de l'eau et par le bruit.

La pollution de l'eau peut affecter l'homme et son environnement, alors que le bruit le perturbe directement dans son rythme de vie et surtout dans son sommeil.

VI.3.1 Pollution de l'eau

Il existe quatre types de pollution due à la route. Dans la mesure où le réseau d'assainissement classique n'évacue qu'une faible part de la pollution déposée sur la chaussée, des solutions spécifiques doivent être envisagées pour chaque type de pollution.

VI.3.1.1 La pollution pendant les travaux

D'une part, il y a l'érosion des sols nus et des terrassements qui entraîne des matériaux fins par les eaux de pluie. Dans ce cas, il est important de ne défricher et de ne décaper que les surfaces nécessaires aux travaux. La mise en place temporaire de bassins de décantation ou d'infiltration permet de réduire et de retenir les rejets dans les endroits les plus sensibles. D'autre part, les engins de travaux laissent des traces d'huile et de matières en suspension.

VI.3.1.2 La pollution saisonnière

Il s'agit de pollution engendrée par les produits antiverglas, fondants et abrasifs utilisés dans le cadre du service hivernal, le chlorure de sodium étant généralement à la base de tout produit. Limiter le nombre de salage et réduire les quantités de sel répandues peuvent atténuer la pollution. Par ailleurs, il est fortement conseillé de couvrir les stocks pour éviter le rejet des saumures en permanence.

VI.3.1.3 La pollution accidentelle

Il s'agit de la pollution due à un déversement consécutif à un accident de circulation qui implique le transport de marchandises dangereuses. Les statistiques indiquent qu'ils se produisent surtout hors agglomération. Les hydrocarbures constituent les causes principales de cette pollution. Les solutions visent non seulement l'aménagement des infrastructures mais encore les mesures d'exploitation. Les milieux sensibles peuvent être isolés par la mise en place de glissières, merlons ou par la réalisation d'un réseau d'assainissement étanche.

VI.3.1.4 La pollution chronique

Il s'agit de l'ensemble des pollutions liées à la circulation des véhicules: usure de la chaussée, corrosion des éléments métalliques, usure des pneumatiques et émissions dues au gaz d'échappements. Il faut noter que seule une petite partie des quantités émises est entraînée par les eaux de pluie vers les points de rejet. Cependant, un événement pluvieux ou une mini inondation peut drainer une partie importante provoquant une pollution plus conséquente. Il convient donc de favoriser au maximum les capacités d'épuration des fossés et du sol.

VI.3.2 Le bruit

Le bruit «routier» se caractérise par un ensemble de sons désagréables et non désirés engendrés par le passage de véhicules légers et/ou lourds. Le niveau sonore reçu mesuré en décibels (dBA) peut provoquer des nuisances chez l'homme tant dans sa vie quotidienne que durant son sommeil.

Les relations établies entre le niveau sonore reçu et les nuisances permettent de définir des seuils au-delà desquels des mesures de réduction

doivent être adoptées. Ces seuils, fixés au plan national ou à défaut par les gestionnaires, varient selon les pays.

VI.3.2.1 Paramètres à prendre en compte

Les paramètres suivants relatifs au bruit devraient être pris en compte dans les études d'impact sur l'environnement:

- connaissance des trafics prévisionnels de jour comme de nuit et à certaines heures d'observation et de leur composition (% de poids lourds);
- zones habitées et sensibles, si nécessaire;
- connaissance du relief;
- nature du projet: nouveau, existant ou aménagement;
- connaissance du revêtement de la chaussée;
- nature des bâtiments à protéger; le traitement diffère entre les hôpitaux, les habitations ou les usines;
- catégorie de routes concernée et limites de vitesse autorisées, etc.

VI.3.2.2 Mesures à prendre

Les mesures à prendre sont:

- évitement des zones habitées ou sensibles (écoles, hôpitaux);
- installation de protections (barrières contre le bruit);
- mise en œuvre de revêtements si possible moins bruyants;
- isolation acoustique des façades;
- prise en compte des nuisances sonores existantes dans les documents d'urbanisme.

VI.4 Prise en compte de l'environnement paysager et culturel

Les éléments du paysage, visibles de la route, contribuent à la sécurité de la circulation et au confort des usagers de la route. Ils doivent compléter et renforcer le guidage visuel et l'animation du parcours.

La vue sur les villes, les fleuves, les collines, etc., fournit aux usagers des possibilités d'orientation et doit être préservée dans la mesure du possible.

Les plantations (alignements ou autres formes) peuvent contribuer à améliorer le guidage visuel et à rompre la monotonie du tracé, sous réserve que leurs conditions de mise en œuvre n'induisent pas de risque supplémentaire.

Les aménagements paysagers peuvent également contribuer à la protection contre l'éblouissement et contre les intempéries (vent, neige, etc.).

Lorsque l'installation de barrières contre le bruit est considérée, il devrait être porté une attention particulière lors de leur construction afin de s'assurer qu'elles s'intègrent au mieux dans le paysage et de compenser pour les usagers toutes les informations cachées.

Il est souhaitable que le patrimoine culturel des régions traversées soit signalé à l'attention des usagers par des moyens appropriés: panneaux, centres d'information sur les aires de service et de repos, etc.

Pour des raisons essentiellement de sécurité, la publicité commerciale à proximité des routes doit être évitée.»

Modifier la numérotation et le contenu de la section VI actuelle (Entretien), devenue la section VII, comme suit:

«VII. Entretien

VII.1 Considérations générales

Ajouter à la fin du deuxième alinéa (Il est souhaitable de prévoir... de la circulation) les mots:

«... et la sécurité.»

Insérer, après le deuxième alinéa, un nouvel alinéa ainsi libellé:

«La fermeture totale ou partielle de voies de circulation pour les besoins de travaux programmés d'entretien ou de construction devrait toujours intervenir à l'extérieur des tunnels.»

Dans la version anglaise, remplacer, dans le troisième alinéa de la sous-section VII.1

«L'entretien concerne...bâtiments, etc.», le mot «building» par «buildings».

...

VII.2 Gestion de l'entretien

Dans la version anglaise, remplacer, au début de la deuxième phrase du premier alinéa, le mot «facilities» par «measures».

...

VII.3 Aspects particuliers de l'entretien

...»

In overeenstemming met artikel 8, derde lid, van de Overeenkomst heeft de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties op 23 februari 2006 onderstaande door verscheidene Overeenkomstsluitende Partijen voorgestelde wijzigingen van Bijlage I bij de Overeenkomst ter kennis

gebracht van de bevoegde beleidsinstanties van alle Overeenkomstsluitende Partijen. De Engelse en Franse tekst¹⁾ van de wijzigingen luiden als volgt:

Amendments to Annex I of the AGR

A. Main roads

(1) West-east orientation

(b) Intermediate roads

- Reinstate E 88 from Ankara to Refahiye (Turkey), linking with E 80, E 89 and E 90.

Overall reference

- E 88: Ankara – Yozgat – Sivas – Refahiye
- Reinstate E 96 from Izmir to Sivrihisar (Turkey), linking with E 87 and E 90.

Overall reference

- E 96: Izmir – Uşak – Afyon – Sivrihisar

(2) North-south orientation

(a) Reference roads

- Extend E 45 from Göteborg to Karesuando (Sweden).

New overall reference

- E 45: Karesuando – Gällivare – Storuman – Östersund – Mora – Grums – Trollhättan – Göteborg ... Frederikshavn – Aalborg – Århus – Vejle – Kolding – Frøslev – Flensburg – Hamburg – Hannover – Göttingen – Kassel – Fulda – Würzburg – Nürnberg – München – Rosenheim – Wörgl – Innsbruck – Brenner-Pass/Passo del Brennero – Fortezza – Bolzano – Trento – Verona – Modena – Bologna – Cesena – Perugia – Fiano (Roma) – S. Cesareo (Roma) – Napoli – Salerno – Sicignano – Cosenza – Villa S. Giovanni ... Messina – Catania – Siracusa – Gela

(b) Intermediate roads

- E 87, in Bulgaria replacement of “Sozopol – Primorsko – Tcarevo” by “Marinka – Zvezdec”.

¹⁾ De Russische tekst is niet afgedrukt.

New overall reference

E 87: Odessa – Izmail – Reni – Galati – Tulcea – Constanta – Varna – Burgas – Marinka – Zvezdec – Malko Tarnovo – Dereköy – Kirkclareli – Babaeski – Havza – Keşan – Gelibolu – Eceabat ... Çanakkale – Ayvalik – Izmir – Selçuk – Aydin – Denizli – Acipayam – Korkuteli – Antalya

– Reinstate E 97 from Trabzon to Aşkale (Turkey), linking with E 70 and E 80.

Overall reference

E 97: Trabzon – Gümüşhane – Aşkale

B. Branch, link and connecting roads

– New road E 881 from Izmit to Çeşme (Turkey), linking with E 80, E 90, E 87 and E 96.

Overall reference

E 881: Izmit – Bursa – Balikesir – Manisa – Izmir – Çeşme

Amendements à l'Annexe 1 de l'AGR*A. Routes principales**1) Orientation ouest-est**b) Routes intermédiaires*

– Réinsertion de la route E 88 entre Ankara et Refahiye (Turquie) en connexion avec les routes E 80, E 89 et E 90.

Désignation générale

E 88: Ankara – Yozgat – Sivas – Refahiye.

– Réinsertion de la route E 96 entre Izmir et Sivrihisar (Turquie) en connexion avec les routes E 87 et E 90.

Désignation générale

E 96: Izmir – Uşak – Afyon – Sivrihisar

*2) Orientation nord-sud**a) Routes repères*

Route E 45, prolongement de l'itinéraire de Göteborg à Karesuando (Suède).

Nouvelle désignation générale:

E 45: Karesuando – Gällivare – Storuman – Östersund – Mora – Grums – Trollhättan – Göteborg ... Frederikshavn – Aalborg – Århus – Vejle – Kolding – Frøslev – Flensburg – Hamburg – Hannover – Göttingen – Kassel – Fulda – Würzburg – Nürnberg – München – Rosenheim – Wörgl – Innsbruck – Brenner-Pass/Passo del Brennero – Fortezza – Bolzano – Trento – Verona – Modena – Bologna – Cesena – Perugia – Fiano (Roma) – S. Cesareo (Roma) – Napoli – Salerno – Sicignano – Cosenza – Villa S. Giovanni ... Messina – Catania – Siracusa – Gela

b) Routes intermédiaires

– Route E 87, remplacement en Bulgarie des villes «Sozopol – Primorsko – Tcarevo» par «Marinka – Zvezdec».

Nouvelle désignation générale

E 87 Odessa – Izmail – Reni – Galati – Tulcea – Constanta – Varna – Burgas – Marinka – Zvezdec – Malko Tarnovo – Dereköy – Kirkraeli – Babaeski – Havza – Keşan – Gelibolu – Eceabat ... Çanakkale – Ayvalik – Izmir – Selçuk – Aydin – Denizli – Acipayam – Korkuteli – Antalya – Réinsertion de la route E 97 entre Trabzon et Aşkale (Turquie) en connexion avec les routes E 70 et E 80.

Désignation générale

E 97: Trabzon – Gümüşhane – Aşkale

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

– Nouvelle route E 881 entre entre Izmit et Çeşme (Turquie) en connexion avec les routes E 80, E 90, E 87 et E 96.

Désignation générale:

E 881: Izmit – Bursa – Balikesir – Manisa – Izmir – Çeşme

In overeenstemming met artikel 8, derde lid, van de Overeenkomst heeft de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties op 10 april 2007 onderstaande door verscheidene Overeenkomstsluitende Partijen voorgestelde wijzigingen van Bijlage I bij de Overeenkomst ter kennis gebracht van de bevoegde beleidsinstanties van alle Overeenkomstsluitende Partijen. De Engelse en Franse tekst¹⁾ van de wijzigingen luiden als volgt:

¹⁾ De Russische tekst is niet afgedrukt.

Amendments to Annex I of the AGR

Modify Annex I to the AGR as follows:

E. Branch, link and connecting roads

New road E 264 from Jõhvi (Estonia) to Incukalns (Latvia)

Overall reference

E-264: Jõhvi – Tartu – Valga – Valka – Valmiera – Incukalns

Amendements à l'Annexe I de l'AGR

Annexe I, modifier comme suit:

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

Nouvelle route E 264 de Jõhvi (Estonie) à Incukalns (Lettonie)

Désignation générale

E 264: Jõhvi – Tartu – Valga – Valka – Valmiera – Incukalns

In overeenstemming met artikel 9, derde lid, van de Overeenkomst heeft de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties op 10 april 2007 onderstaande door verscheidene Overeenkomstsluitende Partijen voorgestelde wijzigingen van Bijlage II bij de Overeenkomst ter kennis gebracht van de bevoegde beleidsinstanties van alle Overeenkomstsluitende Partijen. De Engelse en Franse tekst¹⁾ van de wijzigingen luiden als volgt:

Amendments to Annex II of the AGR

Modify Annex II to the AGR:

III.3.1

Modify the fourth paragraph to read:

¹⁾ De Russische tekst is niet afgedrukt.

“Operational measures with a view to temporarily increasing capacity, inter alia, counterflow traffic, speed reductions and a reduction in the width of lanes, may also ensure a steady flow of traffic under certain special conditions and during certain periods.”

III.3.2

Insert the text in bold in the second paragraph:

“The recommended minimum width of shoulders is a range from 2.50 m for ordinary roads to 3.25 m for motorways. On difficult sections of mountainous terrain and on sections crossing intensively urbanized areas, with constructions such as fly-overs, viaducts, bridges and tunnels and also on sections equipped with acceleration or deceleration lanes, the width of shoulder can be reduced.

Amendements à l'Annexe II de l'AGR

Annexe II, modifier comme suit:

III.3.1

Quatrième paragraphe, modifier comme suit:

«Des mesures d’exploitation visant à accroître temporairement la capacité, telles que la circulation à contresens, la limitation de la vitesse et la réduction de la largeur des voies, peuvent aussi permettre d’assurer la fluidité du trafic dans certaines conditions particulières et pendant certaines périodes.».

Deuxième paragraphe, modifier comme suit:

«La largeur minimum recommandée de l'accotement va de 2,50 m pour les routes ordinaires à 3,25 m pour les autoroutes. Elle peut être réduite sur les tronçons difficiles en terrain montagneux et sur les tronçons qui traversent des zones fortement urbanisées, comportant des ouvrages tels que sauts-de-mouton, viaducs, ponts et tunnels ainsi que sur les tronçons équipés de voies d'accélération ou de décélération.».

In overeenstemming met artikel 7, tweede lid, onderdeel b, van de Overeenkomst heeft de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties op

16 oktober 2007 (gecorrigeerde versie) onderstaande door verscheidene Overeenkomstsluitende Partijen voorgestelde wijziging van artikel 9 van de Overeenkomst ter kennis gebracht van de bevoegde beleidsinstanties van alle Overeenkomstsluitende Partijen. De Engelse en Franse tekst¹⁾ van de wijzigingen luiden als volgt:

Amendments to Article 9 of the AGR

Modify Article 9, paragraph 5 of the AGR to read:

“Any amendment accepted shall be communicated by the Secretary-General to all Contracting Parties and shall come into force three months after the date of its communication with respect to all Contracting Parties except those which, during the six-month period referred to in Article 9.4, make a declaration that they do no accept all or part of the amendment.”.

Amendements à article 9 de l'AGR

Article 9, paragraphe 5, modifier comme suit:

«Tout amendement accepté sera communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties contractantes et entrera en vigueur trois mois après la date de cette communication pour toutes les Parties contractantes à l'exception de celles qui, dans le délai de six mois mentionné à l'article 9.4, auront déclaré qu'elles n'acceptent pas tout ou partie de cet amendement.».

C. VERTALING

Zie *Trb.* 1979, 78 en *Trb.* 1993, 58.

D. PARLEMENT

Zie *Trb.* 1983, 61, *Trb.* 1993, 58, *Trb.* 1994, 267, *Trb.* 1996, 19 en 279, *Trb.* 1997, 290, *Trb.* 2001, 200, *Trb.* 2003, 12 en *Trb.* 2004, 7.

¹⁾ De Russische tekst is niet afgedrukt.

Bij brieven van 15 april 2004 zijn de op 24 november 2003 in werking getreden wijzigingen van Bijlage I (tekst in rubriek J van *Trb.* 2004, 7) medegedeeld aan de Eerste en de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

De hierboven in rubriek B opgenomen wijzigingen van Bijlage I en Bijlage II van 4 april 2005, de wijzigingen van Bijlage I van 23 februari 2006 en de wijzigingen van Bijlage I en Bijlage II van 10 april 2007, behoeften ingevolge artikel 7, onderdeel f, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen niet de goedkeuring van de Staten-Generaal.

De hierboven in rubriek B opgenomen wijziging van artikel 9 van de Overeenkomst van 19 oktober 2006 behoeft ingevolge artikel 91 van de Grondwet de goedkeuring van de Staten-Generaal alvorens het Koninkrijk aan de wijziging kan worden gebonden.

E. PARTIJGEGEVENS

Zie rubriek E en F van *Trb.* 1979, 78.

Partij	Onder-tekening	Ratificatie	Type*	In werking	Opzeg-ging	Buiten werking
Albanië		02-08-06	T	31-10-06		
Armenië		09-06-06	T	07-09-06		
Azerbeidzjan		16-08-96	T	14-11-96		
Belarus		17-12-82	T	17-03-83		
België		15-04-85	T	14-07-85		
Bosnië-Herzegovina		01-09-93	VG	06-03-92		
Bulgarije	14-12-76	17-11-77	R	15-03-83		
Denemarken		02-11-87	T	31-01-88		
Duitsland	19-11-76	03-08-78	R	15-03-83		
Finland		19-11-91	T	17-02-92		
Frankrijk		15-12-82	T	15-03-83		
Georgië		30-08-95	T	28-11-95		
Griekenland		11-10-88	T	09-01-89		
Hongarije		01-09-78	T	15-03-83		
Italië		02-07-81	T	15-03-83		

Partij	Onder-tekening	Ratificatie	Type*	In werking	Opzeg-ging	Buiten werking
Joegoslavië (< 25-06-1991)		19-12-80	T	15-03-83		
Kazachstan		17-07-95	T	15-10-95		
Kroatië		02-02-94	VG	25-06-91		
Letland		12-06-97	T	10-09-97		
Litouwen		27-08-93	T	25-11-93		
Luxemburg	16-06-76	20-11-81	R	15-03-83		
Macedonië, Voormalige Joegoslavische Republiek		20-12-99	VG	17-11-91		
Moldavië		25-05-06	T	23-08-06		
Montenegro		23-10-06	VG	03-06-06		
Nederlanden, het Koninkrijk der – Nederland – Ned. Antillen – Aruba		12-12-79	T	15-03-83 – –		
Noorwegen		14-09-92	T	13-12-92		
Oekraïne		29-12-82	T	29-03-83		
Oostenrijk	29-12-76					
Polen	31-12-76	09-11-84	R	07-02-85		
Portugal		08-01-91	T	08-04-91		
Roemenië		02-07-85	T	30-09-85		
Russische Federatie		14-12-82	T	15-03-83		
Servië		12-03-01	VG	27-04-92		
Slovenië		06-07-92	VG	25-06-91		
Slowakije		28-05-93	VG	01-01-93		
Tsjechië		02-06-93	VG	01-01-93		
Tsjechoslowakije (<01-01-1993)		26-11-86	T	24-02-87		

Partij	Onder-tekening	Ratificatie	Type*	In werking	Opzeg-ging	Buiten werking
Turkije		16-10-92	T	14-01-93		
Verenigd Koninkrijk, het	22-12-76					
Zweden		27-10-92	T	25-01-93		
Zwitserland	30-01-76	05-08-88	R	03-11-88		

* Ondertekening zonder voorbehoud of vereiste van ratificatie, R=Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of kennisgeving, T=Toetreding, VG=Voortgezette gebondenheid, NB=Niet bekend

Verklaringen, voorbehouden en bezwaren

Albanië, 2 augustus 2006

In accordance with its article 10, the name and the address of the administration responsible to which proposed amendments to the annexes to this Agreement are to be communicated in conformity with articles 8 and 9 of this Agreement, is the following:

Ministry of Public Works, Transport and Telecommunication Address:
Sheshi Skenderbej, No. 5, Tirane, Albania
Tel/Fax: 355 4 225 196, 355 4 232 389

Belarus, 17 december 1982

The Byelorussian Soviet Socialist Republic does not consider itself bound by article 13 of the European agreement on Main International Traffic Arteries of 15 November 1975 and declares that, before any dispute between Contracting Parties relating to the interpretation or application of the European Agreement may be referred to arbitration, in each particular case the consent of all the parties to the dispute must be obtained, and that only persons nominated by unanimous agreement of the parties to the dispute may act as arbitrators.

Bulgarije, 17 november 1977

The People's Republic of Bulgaria maintains its position with regard to the provisions of article 13 of the European Agreement on Main International Traffic Arteries, namely that before a dispute between two or more Contracting Parties which relates to the interpretation or application of this Agreement may be referred to arbitration, in each particular case the consent of all the parties to the dispute must be obtained.

Bulgarije, 6 mei 1994

De Bulgaarse Regering deelt mede dat zij haar bij de toetreding gemaakte voorbehoud met betrekking tot artikel 13 van de Overeenkomst intrekt.

Hongarije, 1 september 1978

The Hungarian People's Republic declares that, in view of article 15 of the Agreement, it does not consider itself bound by the provisions of article 13, under which any dispute which relates to the interpretation or application of the Agreement and which the parties in dispute are unable to settle by negotiations or by other means of settlement shall be referred to compulsory arbitration.

Oekraïne, 29 december 1982

The Ukrainian Soviet Socialist Republic does not consider itself bound by article 13 of the European Agreement on Main International Traffic Arteries of 15 November 1975 and states, that, for the submission to arbitration of any dispute among the Contracting Parties concerning the interpretation or application of the European Agreement, the agreement of all the Parties in dispute shall be required in each individual case, and the arbitrators shall only be persons appointed by general agreement between the Parties in dispute.

Polen, 9 november 1984

The Polish People's Republic does not consider itself bound by the provisions of article 13 of the Agreement.

Polen, 16 oktober 1997

De regering van Polen heeft op 16 oktober 1997 het bij de bekraftiging gemaakte voorbehoud met betrekking tot artikel 13 ingetrokken.

Roemenië, 2 juli 1985

The Socialist Republic of Romania does not consider itself bound by the provisions of article 13 of the Agreement, which states that any disputes between the Contracting Parties which relates to the interpretation or application of this Agreement and which the Parties are unable to settle by negotiation or other means of settlement shall be referred for a solution to arbitration at the request of any of the Contracting Parties concerned. The Socialist Republic of Romania considers that such disputes may be referred for a solution to arbitration only with the agreement of all the Parties to the dispute.

Russische Federatie, 14 december 1982

The Union of Soviet Socialist Republics does not consider itself bound by article 13 of the European Agreement on Main International Traffic Arteries of 15 November 1975 and declares, that, before any dispute between Contracting Parties relating to the interpretation or application

of the European agreement may be referred to arbitration, in each particular case the consent of all the parties to the dispute must be obtained, and that only persons nominated by unanimous agreement of the parties to the dispute may act as arbitrators.

Tsjechoslowakije (<01-01-1993), 26 november 1986

The Czechoslovak Socialist Republic declares that within the meaning of article 15 of the Agreement, it does not consider itself bound by the provision of article 13 of the Agreement.

G. INWERKINGTREDING

Zie *Trb.* 1983, 61.

Wijzigingen van Bijlage I van 4 april 2005

Aangezien binnen de periode van zes maanden volgende op de datum van de kennisgeving van de Secretaris-Generaal geen van de Overeenkomstslijtende Partijen bezwaar heeft gemaakt tegen de voorgestelde wijzigingen van Bijlage I van 4 april 2005, zijn deze in overeenstemming met artikel 8, vierde lid, aanvaard.

Ingevolge artikel 8, vijfde lid, van de Overeenkomst zijn bovenstaande wijzigingen op 6 januari 2006 in werking getreden.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, gelden de wijzigingen alleen voor Nederland.

Wijzigingen van Bijlage II van 4 april 2005

Op 30 september 2005 heeft het Koninkrijk der Nederlanden voor Nederland bezwaar gemaakt tegen de voorstellen tot wijziging van Bijlage II van 4 april 2005.

Aangezien binnen de periode van zes maanden volgende op de datum van de kennisgeving van de Secretaris-Generaal minder dan tweederde van de Overeenkomstslijtende Partijen bezwaar heeft gemaakt tegen de voorgestelde wijzigingen van Bijlage II van 4 april 2005, zijn deze in overeenstemming met artikel 9, vierde lid, aanvaard.

Ingevolge artikel 9, vijfde lid, van de Overeenkomst zijn bovenstaande wijzigingen op 7 januari 2006 in werking getreden.

Wijzigingen van Bijlage I van 23 februari 2006

Aangezien binnen de periode van zes maanden volgende op de datum van de kennisgeving van de Secretaris-Generaal geen van de Overeenkomstsluitende Partijen bezwaar heeft gemaakt tegen de voorgestelde wijzigingen van Bijlage I van 23 februari 2006, zijn deze in overeenstemming met artikel 8, vierde lid, aanvaard.

Ingevolge artikel 8, vijfde lid, van de Overeenkomst zijn bovenstaande wijzigingen op 23 november 2006 in werking getreden.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, gelden de wijzigingen alleen voor Nederland.

Wijzigingen van Bijlage I van 10 april 2007

Aangezien binnen de periode van zes maanden volgende op de datum van de kennisgeving van de Secretaris-Generaal geen van de Overeenkomstsluitende Partijen bezwaar heeft gemaakt tegen de voorgestelde wijzigingen van Bijlage I van 10 april 2007, zijn deze in overeenstemming met artikel 8, vierde lid, aanvaard.

Ingevolge artikel 8, vijfde lid, van de Overeenkomst zijn bovenstaande wijzigingen op 15 januari 2008 in werking getreden.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, gelden de wijzigingen alleen voor Nederland.

Wijzigingen van Bijlage II van 10 april 2007

Aangezien binnen de periode van zes maanden volgende op de datum van de kennisgeving van de Secretaris-Generaal minder dan tweederde van de Overeenkomstsluitende Partijen bezwaar heeft gemaakt tegen de voorgestelde wijzigingen van Bijlage II van 10 april 2007, zijn deze in overeenstemming met artikel 9, vierde lid, aanvaard.

Ingevolge artikel 9, vijfde lid, van de Overeenkomst zijn bovenstaande wijzigingen op 15 januari 2008 in werking getreden.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, gelden de wijzigingen alleen voor Nederland.

Wijziging van artikel 9

De wijziging van 19 oktober 2006 van artikel 9 van de Overeenkomst zal ingevolge artikel 7, tweede lid, onderdeel c, in werking treden op

16 oktober 2008, behalve voor de Overeenkomstsluitende Partijen die vóór die datum bezwaar tegen de voorgestelde wijziging hebben gemaakt.

J. VERWIJZINGEN

Zie voor verwijzingen en andere verdragsgegevens *Trb.* 1979, 78, *Trb.* 1983, 61, *Trb.* 1985, 56, *Trb.* 1987, 13, *Trb.* 1989, 87, *Trb.* 1991, 87 en 178, *Trb.* 1993, 58, *Trb.* 1994, 267, *Trb.* 1996, 19 en 279, *Trb.* 1997, 290, *Trb.* 2001, 200, *Trb.* 2003, 12 en *Trb.* 2004, 7.

Titel : Handvest van de Verenigde Naties;
San Francisco, 26 juni 1945
Laatste *Trb.* : *Trb.* 2007, 50

In overeenstemming met artikel 19, tweede lid, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen heeft de Minister van Buitenlandse Zaken bepaald dat de wijzigingen zullen zijn bekendgemaakt in Nederland op de dag na de datum van uitgifte van dit Tractatenblad.

Uitgegeven de *eenentwintigste* januari 2008.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

M. J. M. VERHAGEN