

Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen, Genève, 15-11-1975

(Tekst geldend op: 19-07-2010)

Algemene informatie**Eerst verantwoordelijke ministerie:**

Buitenlandse Zaken

Afkorting:

AGR

Niet officiële titel:

European Agreement on Main International Traffic Arteries (AGR)

Citeertitel:

Geen

Soort regeling:

Verdrag

Plaats totstandkoming:

Genève

Datum totstandkoming:

15-11-1975

Extra informatie:

http://www.minbuza.nl/verdragen/002116

Identificatienummer:

BWBV0003779

Informatie geldend op 19-07-2010**Grondslagen voor deze regeling**

Geen

Wetsfamilie

N.v.t.

Regelgeving die op deze regeling is gebaseerd (gedelegeerde regelgeving)

N.v.t.

Beleidsregels en circulaire's die deze regeling als wettelijke bevoegdheid hebben

N.v.t.

Artikelen of vergelijkbare tekst die verwijzen naar deze regeling

Niet beschikbaar

Overzicht van wijzigingen voor de regeling

(geldig op 04-11-2012)

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing
08-12-2010	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 2010, 268	Trb. 2010, 268
14-01-2010	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 2009, 204	Trb. 2009, 204
19-12-2008	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 2008, 195	Trb. 2008, 195
16-10-2008	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 2008, 6	Trb. 2008, 195
			Trb. 2008, 47	Trb. 2008, 195
15-01-2008	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 2008, 6	Trb. 2008, 6
23-11-2006	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 2008, 6	Trb. 2008, 6
07-06-2006	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 2008, 6	Trb. 2008, 6
06-01-2006	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 2008, 6	Trb. 2008, 6
24-11-2003	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 2004, 7	Trb. 2004, 7
29-08-2002	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 2003, 12	Trb. 2003, 12
04-12-2001	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 2001, 200	Trb. 2001, 200
20-10-2000	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 2001, 200	Trb. 2001, 200
27-04-2000	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 2001, 200	Trb. 2001, 200
15-01-1998	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 1997, 290	Trb. 1997, 290
25-10-1996	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 1996, 279	Trb. 1996, 279
10-01-1996	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 1996, 19	Trb. 1996, 19
27-01-1995	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 1994, 267	Trb. 1994, 267
25-01-1995	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 1994, 267	Trb. 1994, 267
01-06-1993	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 1993, 58	Trb. 1993, 58
18-12-1991	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 1991, 178	Trb. 1991, 178
Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing
08-05-1991	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 1991, 87	Trb. 1991, 87
28-01-1991	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 1991, 87	Trb. 1991, 87
27-01-1991	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 1991, 87	Trb. 1991, 87
25-01-1991	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 1991, 87	Trb. 1991, 87
20-01-1990	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 1991, 87	Trb. 1991, 87
24-06-1989	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 1989, 87	Trb. 1989, 87
15-06-1989	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 1989, 87	Trb. 1989, 87
12-09-1986	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 1986, 13	Trb. 1986, 13
04-01-1985	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 1985, 56	Trb. 1985, 56
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78	

Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen

Informatie bij: Authentiek-EN**Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

(authentiek: en)

Informatie bij: European Agreement on Main International Traffic Arteries (AGR)**Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

European Agreement on Main International Traffic Arteries (AGR)

The Contracting Parties,

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

Considering that in order to strengthen relations between European countries it is essential to lay down a co-ordinated plan for the construction and development of roads adjusted to the requirements of future international traffic and the environment,

Have agreed as follows:

Informatie bij: Definition and adoption of the international E-road network**Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Definition and adoption of the international E-road network

Informatie bij: Article 1**Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Article 1

The Contracting Parties adopt the proposed road network hereinafter referred to as "the international E-road network" and described in annex I to this Agreement, as a co-ordinated plan for the construction and development of roads of international importance which they intend to undertake within the framework of their national programmes.

Informatie bij: Article 2**Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Article 2

The international E-road network consists of a grid system of reference roads having a general north-south and west-east orientation; it includes also intermediate roads located between the reference roads and branch, link and connecting roads.

Informatie bij: Construction and development of roads of the international E-road network**Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Construction and development of roads of the international E-road network**Informatie bij: Article 3****Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Article 3

The roads of the international E-road network as referred to in article 1 of this Agreement shall be brought into conformity with the provisions of annex II to this Agreement.

Informatie bij: Signing of the roads of the international E-road network**Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Signing of the roads of the international E-road network**Informatie bij: Article 4****Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Article 4

- The roads of the international E-road network shall be identified and signed by means of the road sign described in annex III to this Agreement.
- All signs used to designate E roads, which are not in conformity with the provisions of this Agreement and its annexes shall be removed within three years from the date of entry into force of this Agreement for the State concerned, in accordance with article 6.
- New road signs conforming to that described in annex III to this Agreement shall be placed on all roads of the international E-road network within four years from the date of entry into force of this Agreement for the State concerned, in accordance with article 6.
- The provisions of this article shall not be subject to any limitations which may result from the national programmes referred to in article 1 of this Agreement.

Informatie bij: Procedure for the signature of, and for becoming Party to, this Agreement**Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Procedure for the signature of, and for becoming Party to, this Agreement**Informatie bij: Article 5****Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Article 5

- This Agreement shall be open until 31 December 1976 for signature by States which are either Members of the United Nations Economic Commission for Europe or have been admitted to the Commission in a consultative capacity in conformity with paragraph 8 of the terms of reference of the Commission.
- Those States may become Parties to this Agreement by
 - signature not subject to ratification, acceptance or approval;
 - signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
 - accession.
- Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument in good and due form with the Secretary-General of the United Nations.

Informatie bij: Entry into force of this Agreement**Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Entry into force of this Agreement**Informatie bij: Article 6****Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Article 6

1. This Agreement shall enter into force 90 days after the date on which the Governments of eight States have either signed it not subject to ratification, acceptance or approval or have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession provided that one or more roads of the international E-road network link, in a continuous manner, the territories of at least four of the States which have so signed or which have deposited such an instrument. If this condition is not fulfilled, the Agreement shall enter into force 90 days after the date either of the signature not subject to ratification, acceptance or approval or of the deposit of the instrument of ratification, acceptance, approval or accession, whereby the said condition will be satisfied.
2. For each State which deposits its instrument of ratification, acceptance, approval or accession after the commencement of the period of 90 days specified in paragraph 1 of this article, the Agreement shall enter into force 90 days after the date of deposit of the said instrument.
3. Upon its entry into force, this Agreement shall terminate and replace in relations between the Contracting Parties the Declaration on the Construction of Main International Traffic Arteries signed at Geneva on 16 September 1950.

Informatie bij: Procedures for amending the main text of this Agreement**Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Procedures for amending the main text of this Agreement**Informatie bij: Article 7****Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Article 7

1. The main text of this Agreement may be amended by either of the procedures specified in this article.
2.
 - (a) Upon the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to the main text of this Agreement shall be considered in the Working Party on Road Transport of the Economic Commission for Europe (ECE).
 - (b) If adopted by a two-thirds majority of those present and voting and if such a majority includes a two-thirds majority of the Contracting Parties present and voting, the amendment shall be communicated by the Secretary-General to all Contracting Parties for acceptance.
 - (c) If the amendment is accepted by two-thirds of the Contracting Parties, the Secretary-General shall so notify all Contracting Parties and the amendment shall come into force twelve months after the date of such notification. The amendment shall come into force with respect to all Contracting Parties except those which, before it comes into force, make a declaration that they do not accept the amendment.
3. Upon the request of at least one-third of the Contracting Parties, a conference to which the States referred to in article 5 shall be invited, shall be convened by the Secretary-General. The procedure specified in sub paragraphs (a) and (b) of paragraph 2 of this article shall be applied in respect of any amendment submitted to the consideration of such a conference.

Informatie bij: Procedure for amending annex I to this Agreement**Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Procedure for amending annex I to this Agreement**Informatie bij: Article 8****Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Article 8

1. Annex I to this Agreement may be amended by the procedure specified in this article.
2. Upon the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to annex I to this Agreement shall be considered in the Working Party on Road Transport of the Economic Commission for Europe (ECE).
3. If adopted by the majority of those present and voting and if such majority includes the majority of the Contracting Parties present and voting, the amendment shall be communicated by the Secretary-General to the competent administrations of the Contracting Parties directly concerned. The following shall be considered Contracting Parties directly concerned:
 - (a) in the case of a new, or the modification of an existing class-A international road, any Contracting Party whose territory is crossed by that road;
 - (b) in the case of a new, or the modification of an existing, class-B international road, any Contracting Party contiguous to the requesting country, whose territory is crossed by the class-A international road or roads with which the class-B international road, whether new or to be modified, is connected. Two Contracting Parties having in their respective territories the terminal points of a sea link on the class-A international road or roads specified above shall also be considered contiguous for the purposes of this paragraph.
4. Any proposed amendments communicated in accordance with paragraph 3 of this article shall be accepted if within a period of six months following the date of its communication none of the competent administrations of the Contracting Parties directly concerned notify the Secretary-General of their objection to the amendment. If the administration of a Contracting Party states that its national law obliges it to subordinate its agreement to the grant of a specific authorization or to the approval of a legislative body, the competent administration shall not be considered as having consented to the amendment to annex I to this Agreement, and the proposed amendment shall not be accepted, until such time as the said competent administration notifies the Secretary-General that it has obtained the required authorization or approval. If such notification is not made within a period of eighteen months following the date on which the proposed amendment was communicated to the said competent administration or if, within the period of six months specified above, the competent administration of a Contracting Party directly concerned expresses an objection to the proposed amendment, that amendment shall not be accepted.
5. Any amendment accepted shall be communicated by the Secretary-General to all the Contracting Parties and shall come into force for all the Contracting Parties three months after the date of its communication.

Informatie bij: Procedure for amending annexes II and III to this Agreement**Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Procedure for amending annexes II and III to this Agreement**Informatie bij: Article 9****Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
16-10-2008	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 2008, 6	Trb. 2008, 195	
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Article 9

1. Annexes II and III to this Agreement may be amended by the procedure specified in this article.
2. Upon the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to annexes II and III to this Agreement shall be considered in the Working Party on Road Transport of the Economic Commission for Europe (ECE).
3. If adopted by the majority of those present and voting, and if such majority includes the majority of the Contracting Parties present and voting, the amendment shall be communicated by the Secretary-General to the competent administrations of all Contracting Parties for acceptance.
4. Such amendment shall be accepted if during a period of six months from the date of notification, less than one-third of the competent administrations of the Contracting Parties notify the Secretary-General of their objection to the amendment.
5. 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 not accept all or part of the amendment.

Informatie bij: Notification of the address of the administration to which proposed amendments to the annexes to this Agreement are to be communicated**Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Notification of the address of the administration to which proposed amendments to the annexes to this Agreement are to be communicated**Informatie bij: Article 10****Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Article 10

Each State shall, at the time of signing, ratifying, accepting, approving or acceding to this Agreement, inform the Secretary-General of the name and address of its administration to which proposed amendments to the annexes to this Agreement are to be communicated in conformity with articles 8 and 9 of this Agreement.

Informatie bij: Denunciation and cessation of validity of this Agreement**Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Denunciation and cessation of validity of this Agreement**Informatie bij: Article 11****Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Article 11

Any Contracting Party may denounce this Agreement by written notification addressed to the Secretary-General. The denunciation shall take effect one year after the date of receipt by the Secretary-General of such notification.

Informatie bij: Article 12**Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Article 12

This Agreement shall cease to be in force if the number of Contracting Parties is less than eight for any period of twelve consecutive months.

Informatie bij: Settlement of disputes**Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Settlement of disputes**Informatie bij: Article 13****Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Article 13

- Any dispute between two or more Contracting Parties which relates to the interpretation or application of this Agreement and which the Parties in dispute are unable to settle by negotiation or other means of settlement shall be referred to arbitration if any of the Contracting Parties in dispute so requests and shall, to that end, be submitted to one or more arbitrators selected by mutual agreement between the Parties in dispute. If the Parties in dispute fail to agree on the choice of an arbitrator or arbitrators within three months after the request for arbitration, any of those Parties may request the Secretary-General of the United Nations to appoint a single arbitrator to whom the dispute shall be submitted for decision.
- The award of the arbitrator or arbitrators appointed in accordance with paragraph 1 of this article shall be binding upon the Contracting Parties in dispute.

Informatie bij: Limits to the application of this Agreement**Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Limits to the application of this Agreement**Informatie bij: Article 14****Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Article 14

Nothing in this Agreement shall be construed as preventing a Contracting Party from taking such action, compatible with the provisions of the Charter of the United Nations and limited to the exigencies of the situation, as it considers necessary to its external or internal security.

Informatie bij: Declaration concerning article 13 of this Agreement**Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Declaration concerning article 13 of this Agreement**Informatie bij: Article 15****Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Article 15

Any State may, at the time of signing this Agreement or of depositing its instrument of ratification, acceptance, approval or accession, declare that it does not consider itself bound by article 13 of this Agreement. Other Contracting Parties shall not be bound by article 13 with respect to any Contracting Party which has made such a declaration.

Informatie bij: Notifications to Contracting Parties**Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	

15-11-1975	Totstandkoming	Trb. 1979, 78
------------	----------------	---------------

Notifications to Contracting Parties**Informatie bij: Article 16****Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Article 16

In addition to the declarations, notifications and communications provided for in articles 7, 8, 9 and 15 of this Agreement, the Secretary-General shall notify the Contracting Parties and the other States referred to in article 5 of the following:

- (a) signatures, ratifications, acceptances, approvals and accessions under article 5;
- (b) the dates of entry into force of this Agreement in accordance with article 6;
- (c) the date of entry into force of amendments to this Agreement in accordance with article 7, paragraph 2 (c), article 8, paragraphs 4 and 5, and article 9;
- (d) denunciations under article 11;
- (e) the termination of this Agreement under article 12.

Informatie bij: Deposit of the present Agreement with the Secretary-General**Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Deposit of the present Agreement with the Secretary-General**Informatie bij: Article 17****Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Article 17

After 31 December 1976 the original of this Agreement shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall send certified true copies to all the States referred to in article 5 of this Agreement.

Informatie bij: Slotformulering**Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Agreement.

DONE at Geneva, this fifteenth day of November one thousand nine hundred and seventy-five, in a single copy in the English, French and Russian languages, the three texts being equally authentic.

Informatie bij: Annex I**Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Annex I. INTERNATIONAL E-ROAD NETWORK**Informatie bij: Tekst****Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
08-12-2010	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 2010, 268	Trb. 2010, 268	
14-01-2010	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 2009, 204	Trb. 2009, 204	
19-12-2008	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 2008, 195	Trb. 2008, 195	
15-01-2008	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 2008, 6	Trb. 2008, 6	Alg. 1
23-11-2006	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 2008, 6	Trb. 2008, 6	
06-01-2006	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 2008, 6	Trb. 2008, 6	
24-11-2003	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 2004, 7	Trb. 2004, 7	
29-08-2002	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 2003, 12	Trb. 2003, 12	
04-12-2001	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 2001, 200	Trb. 2001, 200	
20-10-2000	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 2001, 200	Trb. 2001, 200	
27-04-2000	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 2001, 200	Trb. 2001, 200	
15-01-1998	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 1997, 290	Trb. 1997, 290	
25-10-1996	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 1996, 279	Trb. 1996, 279	
10-01-1996	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 1996, 19	Trb. 1996, 19	
27-01-1995	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 1994, 267	Trb. 1994, 267	
25-01-1995	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 1994, 267	Trb. 1994, 267	
18-12-1991	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 1991, 178	Trb. 1991, 178	
08-05-1991	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 1991, 87	Trb. 1991, 87	
28-01-1991	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 1991, 87	Trb. 1991, 87	
27-01-1991	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 1991, 87	Trb. 1991, 87	
Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
25-01-1991	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 1991, 87	Trb. 1991, 87	
20-01-1990	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 1991, 87	Trb. 1991, 87	
15-06-1989	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 1989, 87	Trb. 1989, 87	
12-09-1986	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 1986, 13	Trb. 1986, 13	
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Opmerkingen

- o 1)

Explanatory notes

1. Reference roads and intermediate roads, called class-A roads, have two-digit numbers; branch, link and connecting roads, called, class-B roads, have three-digit numbers.
2. North-south orientated reference roads have two-digit odd numbers terminating in the figure 5 and increasing from west to east. East-west orientated reference roads have two-digit even numbers terminating in the figure 0 and increasing from north to south. Intermediate roads have respectively two-digit odd and two-digit even numbers comprised within the numbers of the reference roads between which they are located. Class-B roads have three-digit numbers, the first digit being that of the nearest reference road to the north of the B-road concerned, and the second digit being that of the nearest reference road to the west of the B-road concerned; the third digit is a serial number.
4. Branch, link and connecting roads located eastwards of E 101 have 3-digit numbers, beginning with 0, from 001 to 099.

LIST OF ROADS

A. Main roads

1) West-east orientation

a) Reference roads

E 10	Å - Narvik - Kiruna - Lulea
E 20	Shannon – Limerick – Portlaoise – Dublin ... Liverpool – Manchester – Bradford – Leeds – Hull ... Esbjerg – Kolding – Middelfart – Odense – Korsør – Køge – København – Malmö – Helsingborg – Halmstad – Göteborg – Örebro – Arboga – Eskilstuna – Södertälje – Stockholm ... Tallin – St. Petersburg.
E 30	Cork – Waterford – Wexford – Rosslare ... Fishguard – Swansea – Cardiff – Newport – Bristol – London – Colchester – Ipswich – Felixstowe ... Hoek van Holland – Den Haag – Gouda – Utrecht – Amersfoort – Oldenzaal – Osnabrück – Bad Oeynhausen – Hannover – Braunschweig – Magdeburg – Berlin – Swiebodzin – Poznan – Lowicz – Warszawa – Brest – Minsk – Smolensk – Moskva – Rjazan – Penza – Samara – Ufa – Chelyabinsk – Kurgan – Ishim – Omsk
E 40	Calais – Oostende – Gent – Bruxelles – Liège – Aachen – Köln – Olpe – Giessen – Bad Hersfeld – Herleshäusen – Eisenach – Erfurt – Gera – Chemnitz – Dresden – Görlitz – Legnica – Wrocław – Opole – Gliwice – Kraków – Przemyśl – Lvov – Rovno – Zhitomir – Kiev – Kharkov – Rostov-na-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
E 50	Brest - Rennes - Le Mans - Paris - Reims - Metz - Saarbrücken - Mannheim - Heilbronn - Nürnberg - Rozvadov - Plzeň - Praha - Jihlava - Brno - Trenčín - Prešov - Košice - Vyšné Nemecké - Uzhgorod – Mukacevo – Stryei – Ternopol – Khmelnitski – Vinnitza – Uman – Kizovograd – Dnepropetrovsk – Donetsk – Rostov-na-Donu – Armavir – Mineraljnie Vodi – Makhachkala
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 – Győr – Budapest – Püspökladány – Oradea – Cluj Napoca – Turda – Tîrgu-Mureş – Braşov – Ploieşti – Bucureşti – Urziceni – Slobozia – Hârşova – Constanţa – 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
E 70	La Coruña – Oviedo – Bilbao – San Sebastian – Bordeaux – Clermont-Ferrand – Lyon – Chambéry – Susa – Torino – Alessándria – Tortona – Brescia – Verona – Mestre (Venezia) – Palmanova – Trieste – Ljubljana – Zagreb – Djakovo – Beograd -Vrsac – Timisoara – Caransebeş – Drobeta Turnu Severin – Craiova – Alexandria – Bucuresti – Giurgiu – Ruse – Razgrad – Choumen – Varna... Samsun – Ordu – Giresun – Trabzon – Batumi – Poti
E 80	Lisboa – Santarem – Leiria – Coimbra – Aveiro (Albergaria) – Viseu – Guarda – Vilar Formoso – Salamanca – Burgos – San Sebastián – Pau – Toulouse – Narbonne – Nimes – Aix-en-Provence – Nice – Vintimiglia – Savona – Genova – La Spezia – Migliarino – Livorno – Grosseto – Civitavecchia – Roma – Pescara ... Dubrovnik – Petrovac – Titograd – Priština – Niš – Dimitrovgrad – Sofia – Plovdiv – Svilengrad – Edirne – Babaeski – Silivri – Istanbul – Izmit – Adapazari – Bolu – Gereede – Ilgaz – Amasya – Niksar – Refahiye – Erzincan – Askale – Erzurum – Ağrı – Gürbulak – Iran.
E 90	Lisboa-Montijo-Setúbal - Evora - Caia - Badajoz - Madrid - Zaragoza - Lérica - Barcelona ... Mazara del Vallo - Alcamo - Palermo - Buonfornello - Messina - Reggio Calabria - Catanzaro - Sibari - Crotone - Metaponto - Taranto - Brindisi ... Igoumenitsa - Ioannina - Kozani - Thessaloniki - Alexandroupoli - Ipsala - Kesan - Gellbolu ... Lapseki - Bursa - Eskisehir - Sivribisar - Ankara - Aksaray - Adana - Toprakkale - Gaziantep - S. Urfa - Nusaybin - Cizre - Habur - Iraq

b)

Intermediate roads

E 04	Helsingborg – Jönköping – Norrköping – Södertälje – Stockholm – Sundsvall – Umeå – Luleå – Haparanda – Tornio
E 06	Trelleborg - Malmö - Halmstad - Göteborg - Oslo - Lillehammer - Trondheim - Narvik - Olderfjord - Karasjok - Kirkenes
E 08	Tromsø – Nordkjosbotn – Skibotn – Kilpisjärvi – Tornio – Oulu – Vaasa – Turku
E12	Mo i Rana - Umeå ... Vaasa - Tampere - Helsinki.
E 14	Trondheim - Storlien - Östersund - Sundsvall
E 16	Londonderry - Belfast ... Glasgow - Edinburgh ... Bergen - Fagernes - Oslo
E 18	Craigavon - Belfast - Lame ... Stranraer - Gretna Carlisle - Newcastle ... Kristiansand - Oslo - Örebro - Arboga - Västerås - Stockholm/Kapellskär ... Mariehamn... Turku/Naantali - Helsinki - Vaalimaa - Leningrad
E 22	Holyhead – Chester – Warrington – Manchester – Leeds – Doncaster – Immingham ... Amsterdam – Groningen – Oldenburg – Bremen – Hamburg – Lübeck – Rostock – Stralsund – Sassnitz ... Trelleborg – Malmö – Kalmar – Norköping – Ventspils – Riga – Rezekne – Velikie Luki – Moskva – Vladimir – Nizhny Novgorod – Kazan – Elabuga – Perm – Ekaterinburg – Tyumen – Ishim
E 24	Birmingham - Cambridge - Ipswich
E 26	Hamburg - Berlin
E 28	Berlin - Szczecin - Goleniów - Koszalin – Gdansk – – Kaliningrad – Tolpaki – Nesterov – Marijampole – Vilnius – Minsk
E 32	Colchester - Harwich.
E 34	Zeebrugge–Antwerpen–Eindhoven– Venlo - Oberhausen - Kamen - Bad Oeynhausen
E 36	Berlin - Lübbenau - Cottbus - Legnica
E 38	Glukhov – Kursk – Voronezh – Saratov – Uralsk – Aktobe – Karabutak – Aralsk – Novokazalinsk – Kzylorda – Shymkent
E 42	Dunkerque - Lille - Mons - Charleroi - Namur - Liège - St. Vith - Wittlich - Bingen - Wiesbaden - Frankfurt am Main - Aschaffenburg
E 44	Le Havre - Amiens - Charleville-Mézières - Luxembourg - Trier - Koblenz - Giessen
E 46	Cherbourg - Caen - Rouen - Reims - Charleville-Mézières - Liège
E 48	Schweinfurt - Bayreuth - Marktredwitz - Cheb - Karlovy Vary - Praha
E 52	Strasbourg - Appenweier - Karlsruhe - Stuttgart - Ulm - München - Salzburg
E 54	Paris - Chaumont - Mulhouse - Basel - Waldshut - Lindau - München
E 56	Nürnberg - Regensburg - Passau - Wels - Sattledt
E 58	Wien – Bratislava – Zvolen – Kosice – Uzhgorod – Mukacevo – Halmeu – Suceava – Iasi – Sculeni – Kishinev – Odessa – Nikolaev – Kherson – Melitopol – Tagonrog – Rostov-na-Donu
E 62	Nantes – Poitiers – Macon – Genève – Lausanne – Martigny – Sion – Simplon – Gravellona Toce – Milano – Tortona – Genova
E 64	Torino - Milano - Brescia
E 66	Fortezza - St. Candido - Spittal - Villach - Klagenfurt - Graz - Veszprém - Skékesfehervár
E 68	Szeged – Arad – Ilia – Deva – Sebeş – Sibiu – Veştem – Făgăraş – Braşov
E 72	Bordeaux - Toulouse
E 74	Nice - Cuneo - Asti - Alessandria
E 76	Migliarino - Firenze
E 78	Grosseto - Arezzo - Sansepolcro - Fano.
E 82	Porto - Vila Real - Bragança - Zamora - Tordesillas
E 84	Kesan - Tekirdag - Silivri
E 86	Krystalopigi - Fiorina - Vevi - Yefira
E 88	Ankara – Yozgat – Sivas – Refahiye
E 92	Igoumenitsa - Joannina - Trikala - Volos
E 94	Corinthos - Athinai.
E 96	Izmir – Uşak – Afyon – Sivrihisar
E 98	Toppogazi - Kirikhan - Reyhanli - Cilvegözü - Syrian Arab Republic

2) North-

south

orientation

a) Reference roads

E 05	Greenock - Glasgow - Gretna - Carlisle - Penrith - Preston - Warrington - Birmingham - Newbury - Southampton ... Le Havre - Paris - Orléans - Tours - Poitiers - Bordeaux - San Sebastian - Burgos - Madrid - Córdoba - Sevilla - Cádiz - Algeciras.
E 15	Inverness - Perth - Edinburgh - Newcastle - Scotch-Corner - Doncaster - London - Folkestone - Dover ... Calais - Paris - Lyon - Orange - Narbonne - Gerona - Barcelona - Tarragona - Castellón de la Plana - Valencia - Alicante - Murcia - Algeciras.
E 25	Hoek van Holland – Rotterdam – Gouda – Utrecht – 's-Hertogenbosch – Eindhoven – Maastricht – Liège – Bastogne – Arlon – Luxembourg – Metz – St. Avold – Strasbourg – Mulhouse – Basel – Olten – Bern – Lausanne – Genève – Mont-Blanc – Aosta – Ivrea – Vercelli – Alessandria – Genova ... Bastia – Porto Vecchio – Bonifacio ... Porto Torres – Sassari – Cagliari ... Palermo
E 35	Amsterdam - Utrecht - Arnhem - Emmerich - Oberhausen - Köln - Frankfurt am Main - Heidelberg - Karlsruhe - Offenburg - Basel - Olten - Luzern - Altdorf - S. Gottardo - Bellinzona - Lugano - Chiasso - Como - Milano - Piacenza - Parma - Modena - Firenze - Arezzo - Roma
E 45	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 – Catània – Siracusa – Gela
E 55	Kemi-Tornio - Haparanda - Leuleå - Umeå - Sundsvall - Stockholm - Södertälje - Norrköping - Jönköping - Helsingborg ... Helsingør - København - Køge - Vordingborg - Farø - Nykøbing Falster - Gedser ... Rostock - Berlin - Lübbenau - Dresden - Teplice - Praha - Tábor - České Budéjov - Dolní Dvořistě - Linz - Salzburg - Villach - Tarvisio - Udine - Palmanova - Mestre (Venezia) - Ravenna - Cesena - Rimini - Fano - Ancona - Pescara - Canosa - Ban - Brindisi... Igoumenitsa - Preveza - Messolongi - Rion - Patrai - Pyrgos - Kalamata
E 65	Malmö - Ystad ... Świnoujście - Wolin - Goleniów - Szczecin - Świebodzin - Jelenia-Góra - Harrachov - Železny Brod - Turnov - Mladá Boleslav - Praha - Jihlava - Brno - Břeclav - Bratislava - Rajka - Mosonmagyaróvár - Csorna - Szombathely - Körmend - Zalaegerszeg - Nagykanizsa - Letenye - Zagreb - Karlovac - Rijeka - Split - Metković - Dubrovnik - Petrovac - Titograd - Bijelo Polje - Skopje - Kicevo - Ohrid - Bitolj - Niki - Vevi - Kozani - Lárissa - Domokos - Lamia - Brallos - Itea - Antirrion ... Rion - Egion - Korinthos - Tripoli - Kalamata ... Kissamos - Chania
E 75	Vardo-Utsjoki-Ivalo- Sodankylä - Rovaniemi - Kemi - Oulu - Jyväskylä-Heinola-Lahti-Helsinki ... Gdansk - Świecie - Krośnice - Łódź - Piotrków Trybunalski - Katowice - Č. Tešín - Žilina - Bratislava - Győr - Budapest - Szeged - Beograd - Niš - Kumanovo - Skopje - Geggelija - Evzoni - Thessaloniki - Lárissa - Almyros - Lamia - Athinai - Chania - Iraklion - Agios Nikolaos - Sitia
E 85	Klaipėda – Kaunas – Vilnius – Lida – Slonim – Kobrin – Luck – Černovcy – Siret – Suceava – Săbăoani – Roman – Bačau – Mărăşeşti – Tişita – Buzău – Urziceni – Bucureşti – Giurgiu – Ruse – Bjala – Veliko Tarnovo – Stara Zagora – Haskovo – Svilengrad – Ormenio – Kastanies – Didymoteicho – Alexandroupoli
E 101	Moskva – Kaluga – Brjansk – Glukhov – Kiev
E 105	Kirkenes-Murmansk-Petrozavodsk-Sankt Petersburg- Moskva-Orel-Kharkov-Simferopol-Alushta-Yalta
E 115	Yaroslav – Moskva – Voronezh – Rostov na Donu – Krasnodar – Novorossijsk
E 117	Mineraljnie Vodi – Najchik – Vladikavkaz – Tbilisi – Yerevan – Goris – Megri
E 119	Moskva – Tambov – Povorino – Volgograd – Astrakhan – Makhachkala – Kuba – Baku – Alyat – Astara
E 121	Samara – Uralsk – Atyrau – Beineu – Shetpe – Zhetybay – Fetisovo – Bekdash – Turkmenbashi – Gyzylarbat – border of Iran (Gorgan)
E 123	Chelyabinsk – Kostanay – Zapadnoe – Buzuluk – Derzhavinsk – Arkalyk – Zhezkazgan – Kyzylorda – Shymkent – Tashkent – Aini – Dushanbe – Nizhny Pyanj
E 125	Ishim – Petropavlovsk – Kokshetau – Shchuchinsk – Astana – Karagandy – Balkhash – Burubaytal – Almaty – Bishkek – Naryn – Torugart
E 127	Omsk – Pavlodar – Semipalatinsk – Georgiyevka – Maikapshagai

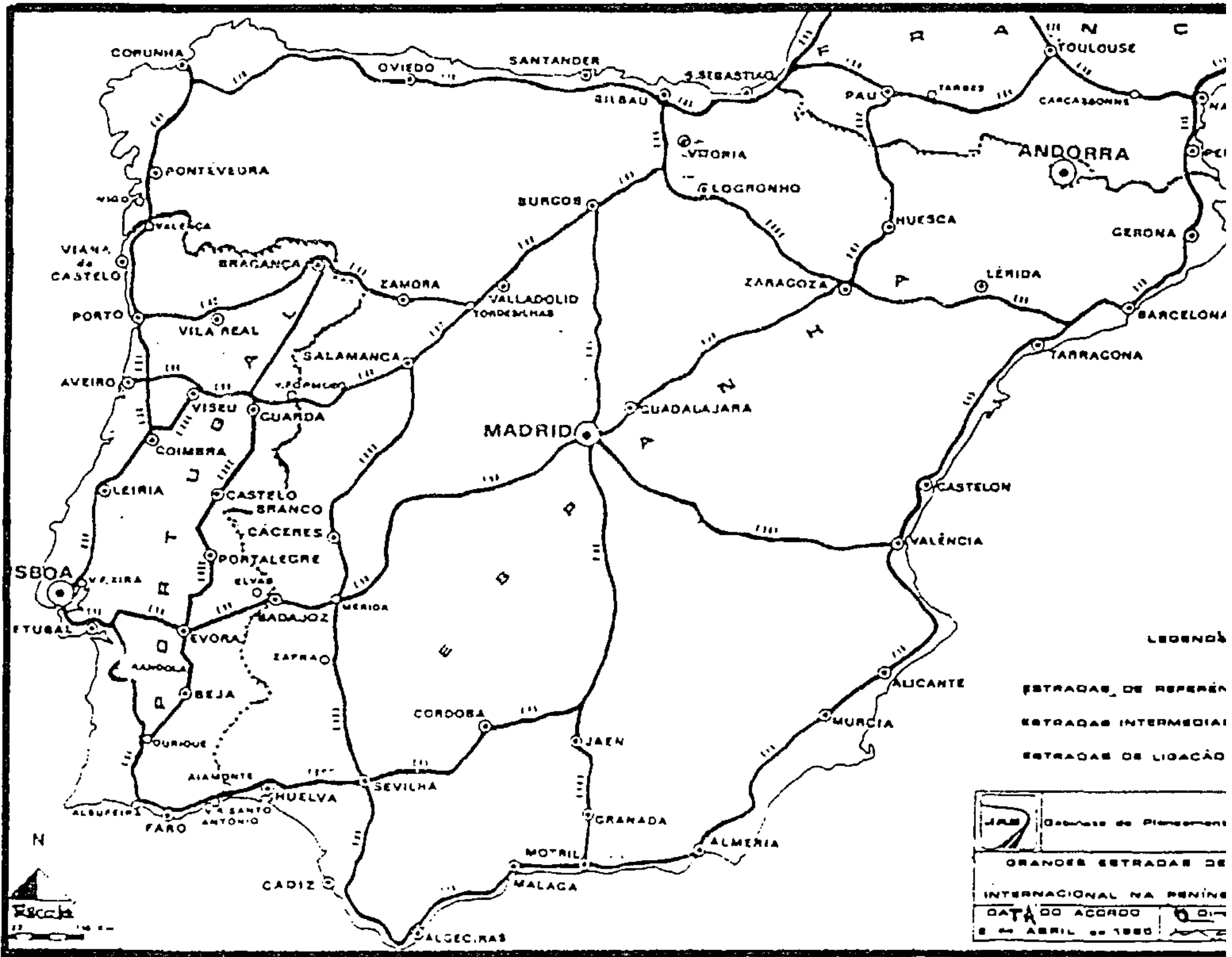
b)

Intermediate roads

E 01	Larne - Belfast - Dublin - Wexford - Rosslare ... La Coruña - Pontevedra - Valença - Porto - Aveiro (Albergaria) - Coimbra - Lisboa - Setúbal - Faro - Vila Real de Santo António - Huelva - Seville
E 03	Cherbourg - Rennes - Nantes - La Rochelle.
E 07	Pau - Jaça - Huesca - Zaragoza
E 09	Orléans - Limoges - Toulouse - Barcelona
E 11	Vierzon - Montluçon - Clermont Ferrand - Montpellier
E 13	Doncaster - Sheffield - Nottingham - Leicester - Northampton - London.
E 17	Antwerpen - Gent - Kortrijk - Cambrai - Rheims - Beaune.
E 19	Amsterdam - Den Haag - Rotterdam - Breda - Antwerpen - Bruxelles - Mons - Valenciennes - Paris.
E 21	Metz - Nancy - Dijon - Genève
E 23	Metz - Nancy - Besancon - Vallorbe - Lausanne.
E 27	Belfort - Bern - Martigny - Grand-Saint-Bernard - Aosta
E 29	Köln - Luxembourg - Saarbrücken - Sarreguemines (E 25 Strasbourg)
E 31	Rotterdam - Gorinchem - Nijmegen - Goch - Krefeld - Köln - Koblenz - Bingen - Ludwigshafen
E 33	Parma - La Spezia
E 37	Bremen - Osnabrück - Dortmund - Köln
E 39	Trondheim - Ålesund - Bergen - Stavanger - Kristiansand - Hirtshals - Hjørring - Nørre Sundby - Aalborg
E 41	Dortmund - Giessen - Aschaffenburg - Würzburg - Stuttgart - Schaffhausen - Winterthur - Zürich - Altdorf

E 43	Würzburg - Ulm - Lindau - Bregenz - St. Margrethen - Buchs - Chur - S. Bernardino - Bellinzona
E 47	Helsingborg ... Helsingør - København - Køge - Vordingborg - Færø - Rødby ...Puttgarden - Lubeck
E 49	Magdeburg - Halle - Plauen - Schönberg - Vojtanov - Karlovy Vary - Plzeň - České Budějovice - Třeboň - Halámky - Wien
E 51	Berlin - Leipzig - Gera - Hirschberg - Hof - Bayreuth - Nürnberg
E 53	Plzeň - Bayer - Eisenstein - Deggendorf - München.
E 57	Sattledt - Liezen - St. Michael - Graz - Maribor - Ljubljana.
E 59	Praha - Jihlava - Wien - Graz - Spielfeld - Maribor - Zagreb
E 61	Villach - Karawanken Tunnel/Predor Karavanke - Naklo
E 63	Sodankylä - Kemijärvi - Kuusamo - Kajaani - Kuopio - Jyväskylä - Tampere - Turku
E 67	Helsinki-Tallinn-Riga-Panevez'ys-Kaunas-Warszawa- Piotrków Trybunalski - Wrocław - Klodzko - Běloves - Náchod - Hradec Králové - Praha
E 69	Nordkapp - Olerfjord
E 71	Košice - Miskolc - Budapest - Balatonaliga - Nagykanizsa - Zagreb - Karlovac - Bihač - Knin - Split
E 73	Budapest - Szekszárd - Mohács - Osijek - Djakovo - Samak - Zenica - Mostar - Metković.
E 77	Pskov - Riga - Siauliai - Tolpaki - Kaliningrad - - Gdansk - Elbląg - Warszawa - Radom - Krakow - Ruzomberok - Zvolen - Budapest
E 79	Miskolc - Debrecen - Berettyóújfalú -Oradea - Beius - Deva - Petrosani - Tirgu Jiu - Craiova - Calafat - Vidin - Vraca - Botevgrad - Sofia - Blagoevgrad - Serai - Thessaloniki
E 81	Mukacevo - Halmeu - Satu Mare - Zalău - Cluj Napoca - Turda - Sebeș - Sibiu - Pitești - București - Lehliu - Fetești - Cernavodă - Constanta
E 83	Bjela - Pleven - Jablanica - Botevgrad - Sofia.
E 87	Odessa - Izmail - Reni - Galati - Tulcea - Constanta - Varna - Burgas - Marinka - Zvezdec - Malko Tarnovo - Dereköy - Kirklareli - Babaeski - Havza - Keşan - Gelibolu - Eceabat ... Çanakkale - Ayvalik - Izmir - Selçuk - Aydın - Denizli - Acipayam - Korkuteli - Antalya
E 89	Gerede - Kizilcahamam - Ankara
E 91	Toprakkale - Iskenderun - Topboğazi - Antakya - Yayladağ - Syrian Arab Republic
E 95	Sankt Petersburg-Pskov-Gomel-Kyiv-Odessa... Samsun - Merzifon
E 97	Trabzon - Gümüşhane - Aşkale
E 99	Şanlıurfa - Diyarbakir - Bitlis - Doğubeyazit - Iğdir - Dilucu - Sadarak
<i>B. Branch, link and connecting roads</i>	
E 001	Tbilissi - Bagratashe - Vanatzor
E 002	Alyat - Saatli - Mehgri - Ordubad - Djulfa - Nakhchivan - Sadarak.
E 003	Uchkuduk - Dasshaus - Ashgabat - Gaudan
E 004	Kyzylorda - Uchkuduk - Buchara
E 005	Guza - Samarkand
E 006	Ayni - Kokand
E 007	Tashkent - Kokand - Andijan - Osh - Irkeshtam
E 008	Dushanbe - Kulab - Kalaikhumb - Khorog - Murgab - Kulma - border of China
E 009	Jirgatal - Khorog - Ishkashim - Lyanga - China
E 010	Osh - Bishkek
E 011	Kokpek - Kegen - Tyup
E 012	Almaty - Kokpek - Chundzha - Koktal - Khorog
E 013	Sary-Ozek - Koktal
E 014	Ucharal - Druzha
E 015	Taskesken - Bakhty
E 016	Zapadnoe - Zhaksy - Atbasar - Astana
E 017	Elabuga - Ufa
E 018	Zhezkazgan - Karagandy - Pavlodar - Uspenka
E 019	Petropavlovsk - Zapadnoe
E134	Haugesund - Haukeligrend - Drammen
E136	Ålesund - Andalsnes - Dombås
E 201	Cork - Portlaoise
E 231	Amsterdam - Amersfoort
E232	Amersfoort-Hoogeveen-Groningen
E 233	Hoogeveen - Haselünne - Cloppenburg - Bremen
E 234	Cuxhaven - Bremerhaven - Bremen - Walsrode
E 251	Sassnitz - Stralsund - Neubrandenburg - Berlin
E 261	Świecie - Poznań - Wrocław
E 262	Kaunas - Ukmerge - Daugavpils - Rezekne - Ostrov
E 263	Tallinn - Tartu - Luhamaa.
E-264	Jõhvi - Tartu - Valga - Valka - Valmiera - Incukalns
E 265	Tallinn - Paldiski - Kappelskär
E 271	Minsk-Gomel
E 272	Klaipėda - Palanga - Šiauliai - Panevėžys -Ukmerge-Vilnius
E 311	Breda - Gorinchem - Utrecht
E 312	Vlissingen - Breda - Eindhoven
E 313	Antwerpen - Liège.
E 314	Leuven-Hasselt-Heerlen-Aachen
E 331	Dortmund - Kassel
E 372	Warszawa-Lublin-Lvov
E 373	Lublin - Kovel - Kiev
E 391	Trosna - Glukhkov
E 401	St. Briec - Caen
E 402	Calais - Rouen - Le Mans
E 403	Zeebrugge-Brugge-Kortrijk-Tournai
E 404	Jabbeke-Zeebrugge
E 411	Bruxelles-Namur-Arlon-Longwy-Metz
E 420	Nivelles-Charleroi-Reims
E 421	Aachen - St. Vith - Luxembourg
E 422	Trier - Saarbrücken
E 429	Tournai-Halle
E 441	Chemnitz - Plauen - Hof.
E 442	Karlovy Vary - Teplice - Turnov - Hradec Králové - Olomouc - Zilina
E 451	Giessen - Frankfurt am Main - Mannheim
E 461	Svitavy - Brno - Wien.
E 462	Brno - Olomouc - Český Těšín - Kraków
E 471	Mukačevo - Lvov
E 501	Le Mans - Angers
E 502	Le Mans - Tours
E 511	Courtenay (A6) - Troyes
E 531	Offenburg - Donaueschingen
E 532	Memmingen - Füssen
E 533	München - Garmisch-Partenkirchen - Mittenwald - Seefeld - Innsbruck
E 551	České Budějovice - Humpolec
E 552	München - Braunau - Wels - Linz
E 571	Bratislava - Zvolen - Košice
E 573	Püspökladány - Nyiregyháza - Tchop - Užgorod
E 574	Bacau - Brasov - Pitesti - Craiova
E 576	Cluj Napoca - Dej
E 577	Ploiești - Buzău.
E 578	Saratel - Reghin - Toplita - Gheorgheni - Miercurea Ciuc - Sfantu - Gheorghe - Chichis
E 581	Tișița - Tecuci - Albița - Leucheni - Kishinev - Odessa.
E 583	Săbăoani - Iași - Sculeni - Beltzy - Mohelerpodolsc - Vinnitza - Zhitomir.
E 584	Poltava - Kirovgrad - Kishinev - Giurgulesti - Galati - Slobozia
E 592	Krasnodar - Djoubga
E 601	Niort (A 10) - La Rochelle
E 602	La Rochelle - Saintes
E 603	Saintes - Angoulême - Limoges
E 604	Tours - Vierzon
E 606	Angoulême - Bordeaux
E 612	Ivrea - Torino
E 641	Wörgl -St. Johann - Lofer - Salzburg
E 651	Altenmarkt - Liezen

E 652	Klagenfurt - Loibl-Pass - Naklo
E 653	Letenye – Torniyiszentmiklós
E 661	Balatonkeresztúr - Nagyatád - Barcs - Virovitica - Okučani - Banja Luka - Jajce - Donji Vakuf - Zenica.
E 662	Subotica - Sombor - Osijek
E 671	Timisoara – Arad – Oradea – Satu Mare
E 673	Lugoj – Ilia.
E 675	Agígea – Negru Vodă/Kardam.
E 691	Ashtarak – Gumri – Ashotsk – Vale – Turkgözü – Posof – Kars – Horasan.
E 692	Vale – Ashotsk – Gumri – Ashtarak
E 693	Batumi – Samtredia
E 711	Lyon - Grenoble
E 712	Genève - Chambéry - Marseille
E 713	Valence - Grenoble
E 714	Orange - Marseille
E 717	Torino - Savona
E 751	Rijeka - Pula - Koper.
E 761	Bihač - Jajce - Donji Vakuf - Zenica - Sarajevo - Titovo Užice - Čačak - Kraljevo - Kruševac - Pojate - Paraćin - Zaječar.
E 762	Sarajevo - Titograd - Albanian border.
E 763	Beograd - Cacak - Nova Varos - Bijelo Polje
E 771	Drobeta Turnu Severin - Niš
E 772	Jablanica - Velico Tirново - Choumen
E 773	Popovica - Stara Zagora - Burgas
E 801	Coimbra-Viseu-Vila Real-Chaves-Verin
E 802	Bragança - Guarda - Castelo Branco - Portalegre - Evora - Beja - Ourique
E 803	Salamanca - Merida - Sevilla
E 804	Bilbao - Logroño - Zaragoza.
E 805	Famalicão-Chaves
E 806	Torres Novas-Abrantes-Castelo Branco-Guarda
E 821	Roma - San Cesareo (Roma)
E 840	Sassari – Olbia ... (maritime link) – Civitavecchia – intersection with E 80 (near Civitavecchia)
E 841	Avellino - Salerno
E 842	Napoli - Avellino - Benevento - Canosa
E 843	Bari - Taranto.
E 844	Spezzano - Albanese - Sibari
E 846	Cosenza - Crotone
E 847	Sicignano - Potenza - Metaponto
E 848	S. Eufemia - Catanzaro.
E 851	Petrovac-(Albania) - Prizren - Pristina
E 852	Ohrid - Albanian border
E 853	Joannina - Albanian Border
E 871	Sofia - Kjustendil - Kumanovo
E 881	Izmit – Bursa – Balıkesir – Manisa – Izmir – Çeşme
E 901	Madrid - Valencia
E 902	Jaén - Granada - Málaga
E 931	Mazara del Vallo - Gela.
E 932	Buonfornello - Enna-Gatania
E 933	Alcamo - Trapani
E 951	Joannina - Arta - Agrinion - Massolongi
E 952	Aktio - Vonitsa - Amfilochia - Karpenisi - Lamia
E 961	Tripoli - Sparti - Gythio
E 962	Elefsina - Thiva
E ...	Prešov - Svidník - Vyšný Komárnik - (continuing on the territory of Poland ... Rzeszów - Radom)
E ...	Bratislava - Dunajská Streda - Medvedów - (continuing on the territory of Hungary ... Vámószabadi - Győr)
E ...	Trenčín - Žiar nad Hronom





Informatie bij: Annex II

Overzicht van wijzigingen

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Annex II. CONDITIONS TO WHICH THE MAIN INTERNATIONAL TRAFFIC ARTERIES SHOULD CONFORM

Informatie bij: CONTENTS

Overzicht van wijzigingen

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
07-06-2006	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 2008, 6	Trb. 2008, 6	
01-06-1993	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 1993, 58	Trb. 1993, 58	
24-06-1989	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 1989, 87	Trb. 1989, 87	
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

CONTENTS

I. GENERAL**II. CLASSIFICATION OF INTERNATIONAL ROADS****III. GEOMETRICAL CHARACTERISTICS**

1. General considerations
2. Horizontal and vertical alignment
 - 2.1 Basic parameters
 - 2.2 Conditions of visibility
3. Cross-section between junctions
 - 3.1 Number and width of traffic lanes
 - 3.2 Shoulders
 - 3.3 Central reserve
 - 3.4 Crossfall
4. Overhead clearance
5. Intersections
 - 5.1 Choice of type of junction
 - 5.2 Layout of level junctions
 - 5.3 Interchanges
 - 5.3.1 General provisions
 - 5.3.2 Geometric characteristics
6. Deceleration and acceleration lanes
7. Railway intersections

IV. EQUIPMENT

1. General considerations
2. Vertical signs and road markings
 - 2.1 General characteristics of vertical signs and road markings
 - 2.2 Road markings
 - 2.3 Vertical signs
 - 2.4 Roadworks and emergency signs
3. Equipment and user services
 - 3.1 Safety fences and barriers
 - 3.2 Delineators
 - 3.3 Anti-glare devices
 - 3.4 Arrester beds
4. Traffic control and user information
 - 4.1 Traffic light signals
 - 4.2 Variable-message signs
 - 4.3 Emergency communication systems
5. Road lighting
6. Ancillary facilities installation
 - 6.1 Safety of pedestrians and cyclists
 - 6.2 Protection of disabled persons
 - 6.3 protection from animals
7. Service facilities
 - 7.1 Rest areas
 - 7.2 Service areas
 - 7.3 Tol areas
 - 7.4 Frontier posts

V. Management, safety equipment and general arrangements for tunnels

1. Traffic management systems
2. Control centre
3. Emergency exits and acces for emergency services
4. Tunnel equipment
 - 4.1 Lighting appliances, power supply and electrical circuits
 - 4.2 Emergency applicances
 - 4.3 Ventilation systems
 - 4.4 Other appliances and systems for the improvement of safety

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
 - 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

VII. Maintenance

1. General considerations
2. Maintenance management
3. Specific maintenance aspects

Informatie bij: CONDITIONS TO WHICH THE MAIN INTERNATIONAL TRAFFIC ARTERIES SHOULD CONFORM**Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-01-2008	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 2008, 6	Trb. 2008, 6	
07-06-2006	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 2008, 6	Trb. 2008, 6	Alg. 1
15-01-1998	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 1997, 290	Trb. 1997, 290	
10-01-1996	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 1996, 19	Trb. 1996, 19	
27-01-1995	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 1994, 267	Trb. 1994, 267	Alg. 2
24-06-1989	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 1989, 87	Trb. 1989, 87	
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Opmerkingen

- 1) Abusievelijk is op IV.4.2 een wijziging geformuleerd die niet kan worden doorgevoerd.
- 2) Abusievelijk is voor III.3.1 een wijzigingsopdracht geformuleerd die niet geheel juist is.

CONDITIONS TO WHICH THE MAIN INTERNATIONAL TRAFFIC ARTERIES SHOULD CONFORM**I. GENERAL**

The fundamental characteristics of the construction, improvement, equipment and maintenance of the main international traffic arteries, hereafter designated 'international roads', are dealt with in the following provisions, which are based on modern concepts of road construction technology. They do not apply in built-up areas. The latter shall be by-passed if they constitute a hindrance or a danger.

The provisions of this annex take into account various criteria including traffic safety, environmental protection, fluidity of traffic flow and comfort of road users, applied on the basis of economic evaluation. 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.

Countries shall make every possible effort to conform to these provisions both in the construction of new roads and in modernizing existing ones.

II. CLASSIFICATION OF INTERNATIONAL ROADS

International roads are classed as follows:

1. Motorways

'Motorway' means a road specially designed and built for motor traffic, which does not serve properties bordering on it, and which:

- (i) Is provided, except at special points or temporarily, with separate carriageways for the two directions of traffic, separated from each other by a dividing strip not intended for traffic or, exceptionally, by other means,
- (ii) Does not cross at level with any road, railway or tramway track, or footpath; and
- (iii) Is specially sign-posted as a motorway.

2. Express roads

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.

3. Ordinary roads

An ordinary road is one open to all categories of users and vehicles. It may have a single carriageway or separate carriageways.

International roads should preferably be motorways or express roads.

III. GEOMETRIC CHARACTERISTICS

III.1. General considerations

The choice of geometric characteristics shall be such as to afford to all users proper safety and traffic flow conditions with a minimum of congestion, bearing in mind the function of the road and the general behaviour of drivers.

The general rules of design apply to both the construction of new roads and the modernization of the existing network. In the latter case, however, account shall be taken of special constraints and situations and the basic rules shall be applied flexibly so as to conserve the general consistency of the route. Less importance may therefore be attached to some basic parameters while upgrading the quality of the alignment and its perception by the driver ('readability' of the road) so as to improve safety.

The progressive improvements to a road shall be effected with particular care so as, at each stage, to respect the general consistency of the route (importance of transitions).

When a motorway or a road with separate carriageways is constructed in stages, involving the initial inauguration of a single two-way carriageway, care shall be taken in designing this first phase so that its two-way nature is clearly recognizable by users and so that it can function as such; this will involve the need to ensure overtaking visibility for traffic in each direction along most of the alignment and, as far as possible, to conceal such installations as must be constructed in their final form from the outset.

The parameters of the design and dimensions depend on the choice of category of road, which is conditioned by its functions, its location (topography, land use, etc.) and the general technical and economic context. The choice of category shall take account of:

Internal consistency (homogeneity) of construction characteristics;

Consistency of the road with the user's perception of it.

It will then be possible to define a consistent overall approach to the development of the route (or section) under consideration, and to decide accordingly on all the components of the project (geometry, signs and equipment, and junctions).

A range of design speed is associated with each category of road.

The design speed is that speed which in a scheme for the improvement or construction of a road is chosen to determine geometric characteristics permitting isolated vehicles to travel at this speed in safety.

The range of recommended design speeds in km/h on international roads is as follows:

Motorways	X	80	100	120	140
Express roads	60	80	100	120	X
Ordinary roads	60	80	100	X	X

Design speeds of over 100 km/h should not be selected unless the carriageways are separated and the layout of intersections so permits.

The lowest design speeds (60 km/h for roads or 80 km/h for motorways) may be used on highly restrictive sections.

The design speed may be reduced in exceptional cases on sections of limited length of the road and in difficult topographic and other conditions. Changes from one design speed to another should be applied gradually in such a manner that they can be easily foreseen by the driver.

The concept of 'design speed' may not be applicable to certain routes with a difficult topography.

International roads shall present homogeneous characteristics over sufficiently long sections. Changes of category shall be made at points where they are quite clear to users (approaching built-up areas, change in topography, interchanges, toll areas and frontier posts.) and particular attention shall be paid to transition zones.

It is also important to verify that minimum conditions of safety are observed at all points on the road, taking into account the actual speeds at which most users travel, in the light of the general configuration of the alignment and the regulations in force.

International roads should provide for traffic of motor vehicles in accordance with national regulations concerning the sizes, total weight and axle load.

III.2. Horizontal and vertical alignment

III.2.1. Basic parameters

The horizontal and vertical alignment shall be co-ordinated in such a way that the road is perceived by the driver as being without undue discontinuities of alignment, permits him to anticipate his manoeuvres and to see clearly the critical points, in particular junctions and entrances and exits of interchanges.

The rules for the dimensions of the horizontal and vertical alignment shall be based on conventional traffic engineering parameters (reaction times, friction coefficients, height of obstacle, etc.) for the majority of users.

The recommended minimum values for the parameters of the horizontal and vertical alignment are given in the following table:

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	18 000
	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.

The minimum vertical alignment radii shall be avoided at the approaches to critical points (junctions, interchanges, accesses, entries to built-up areas, etc.).

The gradient resulting from longitudinal slope and superelevation shall not exceed 10 per cent.

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

III.2.2. Conditions of visibility

Visibility distances shall be at least equal to stopping distances for obstacles over the whole length of the road.

Minimum values are given for guidance in the table below:

Design speed (km/h)	60	80	100	120	140
Minimum stopping distance (m)	70	100	150	200	300

On two-way roads, the minimum visibility distances required for overtaking shall be provided on as great a percentage of the length of the road and be as uniformly distributed as possible.

Where visibility is insufficient, the construction, on single carriageway two-way roads, of passing areas or judiciously-sited local widening of the road is recommended.

In areas where visibility distances cannot be ensured (permanently or temporarily), appropriate road markings and signs shall prohibit overtaking in a form clear and perceptible to users.

III.3. Cross-section between junctions

The formation of international roads shall comprise, in addition to the carriageway or carriageways, verges and possibly a central reserve and special paths for pedestrians and cyclists. Such special paths shall not be permitted within the formation of motorways and express roads.

The cross-section shall be such as to ensure at all times the smooth flow of current and foreseeable traffic in proper conditions of safety and comfort.

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

The choice of the number of lanes shall be based on current and foreseeable flows of traffic. It must ensure that the necessary standard of service is provided, taking into account the economic function of the road.

Operational measures may also ensure a steady flow of traffic under certain special conditions.

Particular care shall be taken in regard to the construction of three-lane roads and the use of the central lane. The central lane should not be used for overtaking in both directions at the same time.

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.

Additional lanes should be considered, especially on gradients when the proportion and speed of slow vehicles lead to unacceptable reduction in service level.

Traffic lanes on a straight alignment should have a minimum width of 3.50 m. Extra width shall be provided in small radius curves so as to make room for the largest authorized vehicles.

The width of supplementary lanes on gradients can be reduced to 3 m.

III.3.2. Shoulders

The shoulder can be taken to comprise a stabilized or paved section and a grass or gravel verge.

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, and also on sections equipped with acceleration or deceleration lanes the width of shoulder can be reduced. 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.

On motorways, the shoulders should normally include a continuous stopping strip (emergency stopping strip) of at least 2.50 m (3 m if heavy vehicle traffic so justifies), stabilized and paved so as to permit stopping.

On ordinary roads, the provision of stabilized lateral strips of at least 0.7 m width, clearly differentiated from the carriageway, is recommended.

For safety reasons, an obstacle-free area of at least 3 m beyond the edge of the running carriageway should be provided, if possible, and obstacles which are too close to the edge of the carriageway shall be isolated by appropriate means.

In the absence of a stopping-strip, parking areas (stopping points) shall be provided at intervals. Where necessary, draw-ins for buses shall also be provided.

When two-wheeled traffic so justifies, special facilities (cycle paths or strips) shall be envisaged. Special facilities for pedestrians shall also be envisaged when their presence makes it necessary.

The verge shall be sufficiently wide to permit clear visibility and provide room for highway equipment (signs, barriers - see chapter IV) where necessary.

III.3.3. Central reserve

The recommended minimum width of the central reserve on motorways and roads with separate carriageways is about 3 m. This minimum width may be reduced in highly restrictive areas, although an adequate width must be maintained for the installation of a safety fence. Adequate safety fences shall be provided in such cases (see chapter IV).

The central reserve shall normally be equipped with safety fences (crash barriers or safety barriers) unless it is wide enough to result in little risk of vehicle cross-over accidents.

III.3.4. Crossfall

On straight or nearly straight alignments the carriageway crossfall as a rule should be from 2 per cent to 3 per cent to facilitate water runoff. The slope should be from a central crown on two-way roads and slope outwards from the central reserve where there are separate carriageways.

Areas of varied superelevation should be treated with special care to ensure adequate water runoff.

III.4. Overhead clearance

Overhead clearance shall be not less than 4.5 m.

III.5. Intersections ^[1]

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

III.5.1. Choice of type of junction

The whole of the interchange system shall be treated consistently over the whole route, both in terms of the location and distances between interchange points, and in the choice of facilities which must be clear to all users and so designed as to minimize risks of conflict (particularly in traffic cuts).

The number of interchange points may also be reduced by re-routing some traffic flows to better constructed neighbouring junctions.

International roads shall normally have priority, except at specific points (intersection with another international road, transition zones, roundabouts) where loss of priority may be allowed.

On two-way roads, intersections can either be grade separated or level junctions. Grade-separated junctions may be envisaged for important interchange points if economic conditions so permit, as well as grade separation without interchange for re-establishing certain communications (agricultural traffic, for example).

Roundabouts are a solution under certain conditions (transition areas, outskirts of a built-up area, large-scale interchange movements).

On roads where the carriageways are separated, intersections shall generally be constructed on separate levels (grade-separation of flows), since level junctions with interchanges can be envisaged only under certain specific conditions in which safety criteria can be respected.

Intermediate solutions (grade separation without interchange, no-left-turn half-junction) may be envisaged under certain conditions.

On motorways, grade-separated intersections shall be obligatory.

The use of junctions with traffic light signals (three colour system) outside built-up areas may be envisaged provided that their visibility and successful operation can be ensured without risk to users.

III.5.2. Layout of level junctions

Level junctions shall be constructed in accordance with the rules in force on the basis of the following general principles:

The best possible conditions of visibility and perception of the junction shall be ensured on approaches from main or secondary roads;

Complex layouts shall be avoided and the geometry made as simple as possible consistent with the functions of the junction, so as to render it readable and comprehensible to users. Junctions comprising more than four branches shall therefore be simplified by grouping certain traffic streams, or shall be treated as roundabouts;

Geometry and traffic-signals shall be used to warn and slow down non-priority users. The junction should include on the non-priority carriageways directional islands, bordered, for example, by a slightly raised kerb to channel secondary flows (diversion of lanes);

Intersecting lanes shall intersect one another as nearly at right angles as possible;

Left-turn deceleration lanes shall be provided on the road as soon as the corresponding traffic reaches a substantial level;

Priority-road users shall be forewarned and excessively wide lanes avoided, since they encourage speeding, reduce vigilance and make crossing more difficult (for example, avoid increasing the number of through lanes, and provide deceleration lanes to the right and merging lanes only if the traffic so justifies);

In the case of substantial interchange traffic and in the presence of left-turn ^[2]deceleration lanes, the central storage area and special lanes shall be indicated clearly (islands, and appropriate markings and surfacing);

Where necessary, direct and clearly marked paths for pedestrians and cyclists shall be provided.

III.5.3. Interchanges

III.5.3.1. General provisions

Interchanges are grade-separated junctions with slip roads permitting traffic to pass from one road to the other.

The choice of the form of interchanges shall be based on the objectives of simplicity and uniformity.

Uniformity shall be taken to be 'operational', i.e. linked to the fact that motorway-users 'expect' to have to make similar manoeuvres, even in interchanges of different types.

The form of an interchange shall depend on the topography, the relative importance of traffic flows, the type of intersecting road and the possible presence of toll booths.

III.5.3.2. Geometric characteristics

Slip roads: It is desirable for slip roads, including lateral markings and shoulders, to have the following minimal widths:

One-way carriageway: 6 m, including horizontal markings and shoulders;

Two-way carriageway: 9 m including horizontal markings and shoulders;

The characteristics of the alignment of slip roads should be as follows (but in exceptional cases the standards below may be reduced):

Internal minimum radius on the level	50 m
Maximum ascending gradient	7%
Maximum descending gradient	8%
Minimum radius in convex vertical curve	800 m
Minimum radius in concave vertical curve	400 m

Horizontal curves shall be joined by transition curves of a suitable length. For this purpose it is also necessary to apply appropriate signs and/or markings.

Weaving sections: It is recommended that weaving sections should be long enough to allow movements to be effected in complete safety.

Divergence of traffic streams: Where a carriageway divides into two other carriageways, the separation of the two traffic streams shall be so effected as to be clearly perceptible.

To this end, the user shall have time to move into the lane most appropriate for the direction he wishes to take, and shall have a sufficiently clear view of the point of divergence. It is therefore also necessary to apply appropriate signs and/or markings.

The less important traffic stream shall be required to leave by the right-hand carriageway.

Convergence of traffic streams: Where two carriageways converge to form one single carriageway, the integration of the two traffic streams shall be effected in safe conditions and shall not entail any significant reduction in the speeds of vehicles

To this end:

- (a) The drivers in the less important traffic stream shall preferably merge from the right into the more important traffic stream;
- (b) The driver who has to merge shall have a good view of the other carriageway before and beyond the point of convergence. The merging manoeuvre, where appropriate via an acceleration lane, shall not entail any appreciable reduction in the speed of the principal stream.
- (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.

III.6. Deceleration and acceleration lanes

It is recommended that acceleration and deceleration lanes should be provided for access to or exit from the main carriageway at interchanges or related areas. These lanes shall be of constant width and either followed or preceded by a taper.

The length of the acceleration and deceleration lanes shall be calculated in accordance with the design speed or the traffic flow.

III.7. Railway intersections

It is desirable for the railway intersections with international roads to be at different levels.

IV. EQUIPMENT

IV.1. General Considerations

The, types of road equipment described below constitute an essential element in the functioning of the road network and have an important impact on fluidity and safety of the traffic as well as on the comfort of road users.

Regular checking of the functioning of all such equipment and appropriate maintenance will enable it to ensure maximum efficiency.

IV.2. Vertical signs and road markings

IV.2.1. General characteristics of vertical signs and road markings

Vertical signs and road markings, in accordance with the principles set out in international conventions and agreements, contribute to the comprehensibility of the road and shall be designed and executed in such a way as to be consistent with each other and with the components of the project in general.

The basis prerequisite for signs shall be homogeneity; they are intended for users moving rapidly and shall therefore be visible from an adequate distance by day or by night, and be immediately comprehensible.

Illuminated panels or panels using retro-reflective materials shall be used for signs on roads which are not lit and may also be used on roads which are equipped with permanent lighting. It is recommended that markings on roads without permanent lighting should be executed using retro-reflective materials.

It is also important to avoid having too many signs.

IV.2.2. Road Markings

Road markings shall be harmonized with vertical signs and the materials used shall have a high skid resistance.

IV.2.3. Vertical signs

In view of the international nature of the roads under consideration, particular care shall be taken in the use of indicator panels and the use of the 'E' sign.

The effectiveness, and particularly the comprehensibility and readability of the signs depends on a number of conditions, their dimensions and correct siting, predominance of international symbols over words, brevity of the message conveyed, use of the same alphabet over the entire international network (other alphabets should be used only in conjunction with Latin characters) appropriate sizes for symbols and characters and the suitable proportions in relation to their background and the maximum speed of traffic.

IV.2.4. Roadworks and emergency signs

For roadworks, emergencies (accidents) or ongoing operations entailing the closure of carriageways or lanes to traffic, adequate temporary signs shall be installed so as to ensure the safety of users and the personnel involved in such operations. These signs shall be removed once they are no longer required.

Within an area of road lighting the signs shall be retro-reflective. Where there is no road lighting the signs shall be retro-reflective and, as far as possible, combined with special illuminating guiding devices.

Permanent signs which are in contradiction with the temporary signs shall be removed or concealed.

IV.3. Equipment and user services**IV.3.1. Safety fences and barriers**

Safety fences and barriers are designed to prevent a vehicle accidentally leaving the carriageway or to limit the consequences of its doing so.

The choice of device (guard-rails, crash barriers, safety barriers and fences) and the conditions for their use shall depend on the type of vehicle to be arrested, the cross-section, the possible consequences of vehicles leaving the carriageway, specific problems of visibility and difficulty of maintenance.

Since such devices themselves constitute obstacles, they shall not be installed unless the risk attendant on not doing so justifies them.

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

The use of safety devices on the central reserve depends on a number of factors, the most important of which are the volume of traffic and the width of the central reserve itself.

Safety devices shall be provided on shoulders where protruding non-brittle obstructions are situated too near the carriageway, where the height of embankments or the slope of banks constitutes an obvious hazard, or on sections bordered or crossed by a watercourse, a heavily used road, a railway, etc.

IV.3.2. Delineators

The installation of delineators (i.e. road studs and hazard marker posts) furnished with retro-reflective devices may considerably improve perception of the alignment.

IV.3.3. Anti-glare devices

Outside lighted sections, it might be advisable to install an artificial screen or a hedge on the central reserve of motorways and expressways, or on the shoulder when another road runs along the 'E' road. It is advisable to make sure that such arrangements do not obstruct the visibility for road users and do not reduce the efficiency of traffic safety devices installed nearby.

IV.3.4. Arrester beds

To ensure the safety of lorries on very long, steep gradients, it may be useful to provide judiciously-placed arrester beds alongside the downhill lane. This facility should, however, be the exception, and be reserved for instances when no other solution can be envisaged.

IV.4. Traffic control**IV.4.1. Traffic light signals**

Traffic light signals shall be used in accordance with the international conventions and agreements in force. Flashing amber lights may be used to indicate a particular hazard (roadworks, toll gates, pedestrian crossings, etc.) thus encouraging users to pay more attention and reduce their speed.

Temporary traffic light signals may be provided in some exceptional cases (e.g. alternating traffic as a result of roadworks or accidents).

IV.4.2. Variable traffic signs

Variable traffic signs shall be as comprehensible as static road signs, and be legible by day and night to drivers.

IV.4.3. Emergency communication systems

The provision of emergency telephone or other communication posts, indicated by specific signs, linked to a centre operating 24 hours a day is recommended on all types of international roads. Such call points would be installed along the road on the outer verge away from structures, regularly spaced and at reasonably frequent intervals. An emergency communication system should include signs (or panels) indicating the direction and distance to the nearest call-point.

Where a special road emergency communication system does not exist on express roads and ordinary roads the general telephone system can be utilized and signs indicating the position of the nearest public telephone would be helpful.

Special allowance can be made for long bridges and tunnels.

The operation of call-points shall be simple, easy for users to understand and preferably explained by symbols or ideograms.

IV.4.4. User information

Up-to-date information on road and traffic conditions should be transmitted to road-users by appropriate means. Possibility of receiving such information in tunnels is advisable.

IV.5. Road lighting

Lighting is desirable at some special areas such as frontier posts, tunnels, adjoining areas, interchanges with other "E" roads, toll areas, etc. When the volume of traffic justifies its installation and operation, homogeneous and adequate road lighting may also be advisable if the road crosses or borders an area in which the lighting may inconvenience traffic on the international road (airports, industrial or heavily built-up areas, etc.)

IV.6. Auxiliary facilities installation**IV.6.1. Safety of pedestrians and cyclists**

On ordinary roads, special paths for pedestrians and cyclists may improve the safety.

The utmost attention shall be paid to crossings for two-wheeled vehicles and pedestrians, especially at junctions.

IV.6.2. Protection of disabled persons

Users, whether passengers or drivers, for whom travel is difficult or who are not able to provide for their own immediate needs unaided, shall also be able to use the road with ease.

The design of the road and its equipment must thus be such as to minimize the critical situations in which such users may find themselves.

It is necessary in any case to ensure that the constraints imposed on users, particularly in rest and service areas, are compatible with their capabilities.

IV.6.3. Protection from and of animals

In order to protect users from animals adequate fencing shall be provided wherever the topography indicates a risk of animals crossing.

Protective measures must also be taken for the animals themselves, such as over- or under-passes of suitable size and shape.

IV.7. Service facilities

Depending on the characteristics of their operation, separate rest areas, service areas, frontier posts, etc. shall be provided along international roads.

IV.7.1. Rest areas

Rest areas away from interchanges enable users to stop in an environment which provides a break from the monotony of traffic; in such cases landscaping is of great importance.

Water points, tables, shelters and toilets are desirable.

IV.7.2. Service areas

Service areas adapted both to the site and to its users (tourists, road hauliers, etc.) and away from interchanges shall provide a minimum of services such as parking, telephone, fuel and toilets with easy access for physically disabled persons.

All traffic and parking areas shall be separated from the carriageway(s) of the E-road.

IV.7.3. Toll areas

Toll areas comprise a progressive widening of the carriageway or interchange loops up to and beyond the control lanes.

The number of control lanes shall be determined in terms of the volume of traffic anticipated.

Toll booths should be situated in open areas; it is not advisable to situate them at the bottom of a descent.

Adequate spaces shall be provided outside the control lanes for the buildings and installations required for collecting tolls, for surveillance and the personnel involved.

IV.7.4. Frontier posts

The location dimensions and form of frontier posts, as well as the type and layout of the installations, buildings, parking areas, etc., shall be selected on the basis of the checks anticipated and the traffic passing through such posts. By means of agreements with the neighbouring states, joint frontier control installations as well as coordinated control services with sufficient personnel shall be aimed at.

The structure and form of a frontier complex and the internal communications network should, with effective signposting that is coordinated among the neighbouring states, make it possible to preselect and separate passenger and goods traffic according to the different kinds of control before they arrive at the building and installations. At frontier posts with high lorry-traffic peaks, lorry reception areas for precontrol or preselection according to the kinds of control should be provided for in front of the frontier control installations themselves.

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.

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 rainstorm 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.

Landscaping 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.

VII. Maintenance

VII.1 General considerations

Roads and auxiliary facilities should be maintained as close as possible to their original condition, to preserve their investment value and to ensure constant levels of safety and comfort.

It is advisable that from the initial design and construction stages, account be taken of future maintenance activities, in order to reduce the costs and negative effects on traffic flow.

Maintenance concerns all the elements which make up the road: pavements, structures, embankments and cuts, drainage signs and markings, traffic control systems, landscaping, building etc.

Landscaping should be designed with regard to future maintenance aspects. Growth of trees and bushes should be monitored and action taken if necessary to avoid obscuring signs and the obstructions of safety equipment.

Any special equipment needed for maintenance should not impair the safety of road users and excessively hinder the normal traffic flow and operations.

A systematic and rational approach to maintenance activities can reduce substantially the direct costs of road administration as well as the indirect costs incurred by road users on the given road network. The distinction between preventive maintenance and rehabilitation operations is necessary to optimize the cost-benefit effects of a maintenance programme during the decision-making process of an authority.

VII.2 Maintenance management

Maintenance management closely related to traffic management should be supported by procedural and technical inspection plans, systematic data collection and analysis, instructions etc. These facilities should be implemented by the road administration as an expedient to road maintenance efficiency and to account for compromise solutions in certain cases.

The operational organization set up to survey the level of maintenance of the actual road facilities and equipment, should have at its disposal an up-dated and complete inventory of all the elements of the road under consideration. This is an essential part of the operation allowing rapid decisions and action in case of incidents which reduce the traffic flow or in case of accidents.

The planning and budgeting operation, providing priorities for the technical interventions, should be based on results of systematic measurements and observations of pavement conditions, the aspect and visibility of vertical road signing and of horizontal markings (both by day and by night), etc. in the light of international standards' requirements. This technical inspection and verification is recommended as essential information for the elaboration of preventive or rehabilitation maintenance in the context of the local transport economy.

The executive organization, responsible for the supervision of maintenance work, should also regulate all temporary measures needed during the maintenance activities, ensuring safety requirements, efficient working and applied technology. Restrictions, traffic speeds, design characteristics etc. need a consequent scheduled plan of provisions and regulations.

VII.3 Specific maintenance aspects

Maintenance of road elements directly linked to traffic safety should be given maximum priority. These include:

Pavements, regarding their skid resistance and drainage of surface water;

Structures, especially expansion joints, supports, parapets etc. of bridges and viaducts; tunnel installations;

Lighting; safety devices;

Road signs and markings;

Total viability throughout the year: provision for snow and ice removal, and for other particularly unfavourable environmental weather situations;

Works involving merging the road into its environment, such as anti-noise barriers, landscaping etc.

It is essential to ensure the quality of carriageways and road structures at high level through a coherent maintenance policy and to guarantee transport reliability during maintenance operations. Maintenance activities should be executed in good time in order to avoid the mechanism of progressive pavement failure.

The safety of road workers as well as that of road users is to be ensured through adequate protective measures which must be both foreseen in the planning of activities and regularly checked throughout the work.

The provision of road safety equipment, signs and markings is essential on work sites to avoid accidents, traffic delays etc. and installations must be clearly visible both by day and by night. Systematic inspections should ensure that they are visible and understood according to the requirements of the international conventions in force. Temporary equipment and road signing should also be in conformity with these conventions.

Under winter conditions, through appropriate measures, traffic safety and operation shall be secured to the maximum extent possible. Special attention should be given to maintaining adequate skidding resistant surfaces and to the clearance of snow and ice from road signs. This operation should be considered as an additional maintenance activity for winter conditions.

Informatie bij: Annex III

Overzicht van wijzigingen

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Annex III. IDENTIFICATION AND SIGNING OF E-ROADS

Informatie bij: Tekst

Overzicht van wijzigingen

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
24-06-1989	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 1989, 87	Trb. 1989, 87	
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

- The sign to be used for identifying and signing E-roads is rectangular in shape.
- This sign consists of the letter E, generally followed by the number in Arabic numerals attributed to the route.
- It has a green ground with white inscription; it may be affixed to or combined with other signs.
- Its size should be such that it can be easily identified and understood by drivers of vehicles travelling at speed.
- The sign to be used for identifying and signing E-roads does not preclude the use of a sign for identifying roads on a national basis.
- In principle, E-road numbers will be integrated into (or combined) with the system of direction signs of the member country in question. The numbering can be inserted before as well as after each access road or interchange.
In case the E-road changes over to another road or crosses another E-road it is recommended to indicate the relative E-road numbers before the access or the interchange.

Informatie bij: Vertaling-NL

Overzicht van wijzigingen

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

(vertaling: nl)

Informatie bij: Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen

Overzicht van wijzigingen

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen

De Overeenkomstsluitende Partijen,

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

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

Zijn overeengekomen als volgt:

Informatie bij: Omschrijving en aanvaarding van het internationale E-wegennet

Overzicht van wijzigingen

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Omschrijving en aanvaarding van het internationale E-wegennet

Informatie bij: Artikel 1

Overzicht van wijzigingen

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Artikel 1

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

Informatie bij: Artikel 2

Overzicht van wijzigingen

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	

15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		
------------	----------------	--	---------------	--	--

Artikel 2

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

Informatie bij: Aanleg en ontwikkeling van wegen van het internationale E-wegennet**Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Aanleg en ontwikkeling van wegen van het internationale E-wegennet**Informatie bij: Artikel 3****Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Artikel 3

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

Informatie bij: Aanduiding van de wegen van het internationale E-wegennet**Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Aanduiding van de wegen van het internationale E-wegennet**Informatie bij: Artikel 4****Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Artikel 4

- De wegen van het internationale E-wegennet worden aangeduid door en voorzien van het verkeersteken, beschreven in bijlage III bij deze Overeenkomst.
- Alle tekens die worden gebruikt om E-wegen aan te geven en die niet in overeenstemming zijn met de bepalingen van deze Overeenkomst en haar bijlagen, worden overeenkomstig artikel 6 verwijderd binnen drie jaar na de datum waarop deze Overeenkomst voor de betrokken Staat in werking treedt.
- Nieuwe verkeerstekens die voldoen aan het bepaalde in bijlage III bij deze Overeenkomst, worden overeenkomstig artikel 6 aangebracht op alle wegen van het internationale E-wegennet binnen 4 jaar na de datum waarop deze Overeenkomst voor de betrokken Staat in werking treedt.
- De bepalingen van dit artikel zijn niet onderworpen aan beperkingen die kunnen voortvloeien uit de nationale programma's waarnaar in artikel 1 van deze Overeenkomst wordt verwezen.

Informatie bij: Wijze van ondertekening en wijze van Partij worden bij deze Overeenkomst**Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Wijze van ondertekening en wijze van Partij worden bij deze Overeenkomst**Informatie bij: Artikel 5****Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Artikel 5

- Deze Overeenkomst staat tot 31 december 1976 open voor ondertekening door Staten die lid zijn van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties dan wel in een adviserende hoedanigheid tot de Commissie zijn toegelaten overeenkomstig paragraaf 8 van het mandaat van de Commissie.
- Bedoelde Staten kunnen Partij bij deze Overeenkomst worden door
 - ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring;
 - ondertekening onder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, gevolgd door bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of
 - toetreding.
- Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschiedt door nederlegging van een akte, in de vereiste vorm, bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties.

Informatie bij: Inwerkingtreding van deze Overeenkomst**Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Inwerkingtreding van deze Overeenkomst**Informatie bij: Artikel 6****Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Artikel 6

- Deze Overeenkomst treedt in werking 90 dagen na de datum waarop de Regeringen van acht Staten deze hebben ondertekend zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, dan wel een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben nedergelegd, mits één of meer wegen van het internationale E-wegennet als doorlopende weg het grondgebied verbinden van ten minste vier van de Staten die de Overeenkomst op die wijze hebben ondertekend of zulk een akte hebben nedergelegd. Indien aan deze voorwaarde niet wordt voldaan, treedt de Overeenkomst in werking 90 dagen na de datum van ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring dan wel de nederlegging van de akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, waardoor aan genoemde voorwaarde zal zijn voldaan.
- Voor elke Staat die zijn akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding nederlegt na het begin van de in het eerste lid van dit Artikel vermelde periode van 90 dagen, treedt de Overeenkomst in werking 90 dagen na de datum van nederlegging van genoemde akte.
- Bij haar inwerkingtreding beëindigt en vervangt deze Overeenkomst in de betrekkingen tussen de Overeenkomstsluitende Partijen de Verklaring nopens de aanleg van internationale hoofdverkeerswegen, ondertekend te Genève op 16 september 1950.

Informatie bij: Procedures voor de wijziging van de tekst van de Overeenkomst zelf**Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Procedures voor de wijziging van de tekst van de Overeenkomst zelf**Informatie bij: Artikel 7****Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Artikel 7

- De tekst van de Overeenkomst zelf kan door een van de in dit artikel genoemde procedures worden gewijzigd.
- Op verzoek van een Overeenkomstsluitende Partij wordt elke door haar voorgestelde wijziging in de tekst van de Overeenkomst zelf bestudeerd in de Werkgroep voor Wegvervoer van de Economische Commissie voor Europa (ECE).
 - Indien de wijziging met een tweederde meerderheid door de hun stem uitbrengende aanwezigen wordt aangenomen en indien deze meerderheid een tweederde meerderheid van de Overeenkomstsluitende Partijen welke aanwezig zijn en hun stem uitbrengen, omvat, wordt door de Secretaris-Generaal mededeling van de wijziging gedaan aan alle Overeenkomstsluitende Partijen ter fine van aanvaarding.
 - Indien de wijziging door tweederde van de Overeenkomstsluitende Partijen wordt aanvaard, stelt de Secretaris-Generaal alle Overeenkomstsluitende Partijen daarvan in kennis en treedt de wijziging in werking twaalf maanden na de datum van deze kennisgeving. De wijziging treedt in werking voor alle Overeenkomstsluitende Partijen, met uitzondering van die welke, vóórdat zij van kracht wordt, mededeling doen van het feit dat zij de wijziging niet aanvaarden.
- Op verzoek van ten minste één derde van de Overeenkomstsluitende Partijen wordt door de Secretaris-Generaal een conferentie bijeengeroepen waartoe de in artikel 5 bedoelde Staten worden uitgenodigd. De in de letters (a) en (b) van het tweede lid van dit artikel vermelde procedure is van toepassing op elke wijziging die aan zulk een Conferentie wordt voorgelegd.

Informatie bij: Procedure voor de wijziging van Bijlage I bij deze Overeenkomst**Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Procedure voor de wijziging van Bijlage I bij deze Overeenkomst**Informatie bij: Artikel 8****Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Artikel 8

- Bijlage I bij deze Overeenkomst kan door de in dit artikel omschreven procedure worden gewijzigd.
- Op verzoek van een Overeenkomstsluitende Partij wordt elke door haar voorgestelde wijziging van Bijlage I bij deze Overeenkomst bestudeerd in de Werkgroep voor Wegvervoer van de Economische Commissie voor Europa (ECE).
- Indien de wijziging door een meerderheid van de hun stem uitbrengende aanwezigen wordt aangenomen en indien deze meerderheid de meerderheid van de aanwezige en hun stem uitbrengende Overeenkomstsluitende Partijen omvat, wordt deze door de Secretaris-Generaal ter kennis gebracht van de bevoegde beleidsinstanties van de direct betrokken Overeenkomstsluitende Partijen. Als direct betrokken Overeenkomstsluitende Partijen worden beschouwd:
 - in het geval van een nieuwe, of de wijziging van een bestaande internationale A-weg, elke Overeenkomstsluitende Partij over wier grondgebied deze weg loopt;
 - in het geval van een nieuwe, of de wijziging van een bestaande internationale B-weg, elke Overeenkomstsluitende Partij wier grondgebied grenst aan dat van het verzoekende land en over wier grondgebied de internationale A-weg of A-wegen loopt of lopen waarmede de nieuwe of te wijzigen internationale B-weg wordt verbonden.

De grondgebieden van twee Overeenkomstsluitende Partijen waarop zich de onderscheiden eindpunten bevinden van een zeeverbinding als onderdeel van de internationale A-weg of A-wegen zoals hierboven omschreven, worden voor de toepassing van het bepaalde in dit lid eveneens geacht aan elkaar te grenzen.
- Elke voorgestelde wijziging waarvan overeenkomstig het derde lid van dit artikel kennis is gegeven, is aanvaard, indien binnen een tijdvak van zes maanden na de datum van kennisgeving geen van de bevoegde beleidsinstanties van de direct betrokken Overeenkomstsluitende Partijen de Secretaris-Generaal van haar bezwaar tegen de wijziging in kennis heeft gesteld. Indien de beleidsinstantie van een Overeenkomstsluitende Partij verklaart, dat haar nationale wetgeving haar verplicht haar instemming afhankelijk te stellen van de verlening van een bijzondere machtiging of van de goedkeuring van een wetgevend lichaam, wordt de bevoegde beleidsinstantie geacht niet te hebben ingestemd met de wijziging van Bijlage I bij deze Overeenkomst, en wordt de voorgestelde wijziging eerst aanvaard op het tijdstip waarop de genoemde bevoegde beleidsinstantie de Secretaris-Generaal ervan in kennis stelt, dat zij de vereiste machtiging of goedkeuring heeft verkregen. Indien deze kennisgeving niet wordt gedaan binnen een tijdvak van achttien maanden na de datum waarop de voorgestelde wijziging ter kennis werd gebracht van de bevoegde beleidsinstantie, of indien de bevoegde beleidsinstantie van een direct betrokken Overeenkomstsluitende Partij binnen het hierboven aangegeven tijdvak van zes maanden bezwaar aantekent tegen de voorgestelde wijziging, wordt de wijziging niet aanvaard.
- Elke aanvaarde wijziging wordt door de Secretaris-Generaal ter kennis gebracht van alle Overeenkomstsluitende Partijen en treedt voor alle Overeenkomstsluitende Partijen in werking drie maanden na de datum van kennisgeving.

Informatie bij: Procedure voor de wijziging van de Bijlagen II en III bij deze Overeenkomst**Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Procedure voor de wijziging van de Bijlagen II en III bij deze Overeenkomst**Informatie bij: Artikel 9****Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
16-10-2008	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 2008, 47	Trb. 2008, 195	
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Artikel 9

- Bijlagen II en III bij deze Overeenkomst kunnen door de in dit artikel omschreven procedure worden gewijzigd.
- Op verzoek van een Overeenkomstsluitende Partij wordt elke door haar voorgestelde wijziging van de Bijlagen II en III bij deze Overeenkomst bestudeerd in de Werkgroep voor Wegvervoer van de Economische Commissie voor Europa (ECE).
- Indien de wijziging door een meerderheid van de hun stem uitbrengende aanwezigen wordt aangenomen en indien deze meerderheid de meerderheid van de aanwezige en hun stem uitbrengende Overeenkomstsluitende Partijen omvat, wordt door de Secretaris-Generaal mededeling van de wijziging gedaan aan de bevoegde beleidsinstanties van alle Overeenkomstsluitende Partijen ter fine van aanvaarding.
- Deze wijziging zal zijn aanvaard indien gedurende een tijdvak van zes maanden na de datum van kennisgeving minder dan één derde van de bevoegde beleidsinstanties van de Overeenkomstsluitende Partijen de Secretaris-Generaal in kennis stelt van hun bezwaar tegen de wijziging.
- Elke aanvaarde wijziging wordt door de Secretaris-Generaal ter kennis gebracht van alle Overeenkomstsluitende Partijen en treedt drie maanden na de datum van kennisgeving in werking voor alle Overeenkomstsluitende Partijen behalve voor degene die, gedurende het tijdvak van zes maanden bedoeld in artikel 9, vierde lid, een verklaring afleggen dat zij de gehele of een deel van de wijziging niet aanvaarden.

Informatie bij: Kennisgeving van het adres van de beleidsinstantie waaraan de voorstellen tot wijziging van de Bijlagen bij deze Overeenkomst dienen te worden medegedeeld**Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Kennisgeving van het adres van de beleidsinstantie waaraan de voorstellen tot wijziging van de Bijlagen bij deze Overeenkomst dienen te worden medegedeeld**Informatie bij: Artikel 10****Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Artikel 10

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

Informatie bij: Opzegging en het ophouden van kracht te zijn van deze Overeenkomst**Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking

15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Opzegging en het ophouden van kracht te zijn van deze Overeenkomst**Informatie bij: Artikel 11****Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Artikel 11

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

Informatie bij: Artikel 12**Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Artikel 12

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

Informatie bij: Beslechting van geschillen**Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Beslechting van geschillen**Informatie bij: Artikel 13****Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Artikel 13

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

Informatie bij: Beperking van de toepassing van deze Overeenkomst**Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Beperking van de toepassing van deze Overeenkomst**Informatie bij: Artikel 14****Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Artikel 14

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

Informatie bij: Verklaring betreffende artikel 13 van deze Overeenkomst**Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Verklaring betreffende artikel 13 van deze Overeenkomst**Informatie bij: Artikel 15****Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Artikel 15

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

Informatie bij: Kennisgeving aan de Overeenkomstsluitende Partijen**Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Kennisgeving aan de Overeenkomstsluitende Partijen**Informatie bij: Artikel 16****Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Artikel 16

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

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

Informatie bij: Nederlegging van de tekst van deze Overeenkomst bij de Secretaris-Generaal**Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Nederlegging van de tekst van deze Overeenkomst bij de Secretaris-Generaal**Informatie bij: Artikel 17****Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Artikel 17

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

Informatie bij: Slotformulering**Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

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

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

Informatie bij: Bijlage I**Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Bijlage I. INTERNATIONAAL E-WEGENNET**Informatie bij: Tekst****Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
04-01-1985	Wijziging, inwerkingtreding		Trb. 1985, 56	Trb. 1985, 56	
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Toelichting

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

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

WEGENLIJST**A. Hoofdwegen**

1) Richting west-oost

a)

Referentiewegen

E 20	Shannon - Limerick - Portlaoise - Dublin ... Liverpool - Manchester - Bradford - Leeds - Hull ... Esbjerg - Kolding - Middelfart - Nyborg ... Korsør - København . . . Malmö - Ystad . . Tallin - Leningrad.
E 30	Cork - Waterford - Wexford - Rosslare ... Fishguard - Swansea - Cardiff - Newport - Bristol- London - Colchester - Ipswich - Felixstowe ... Hoek van Holland - Den Haag - Gouda - Utrecht - Amersfoort - Oldenzaal - Osnabrück - Bad Oeynhausen - Hannover - Braunschweig - Magdeburg - Berlin - Świebodzin - Poznań - Łowicz - Warszawa - Brest - Minsk - Smolensk - Moskva.
E 40	Calais - Oostende - Gent - Bruxelles - Liège - Aachen - Köln - Olpe - Giessen - Bad Hersfeld - Herleshausen - Eisenach - Erfurt - Cera - Karl-Marx-Stadt - Dresden - Görlitz - Legnica - Wrocław - Opole - Gliwice - Kraków - Przemyśl - Lvov - Rovno - Zhitomir - Kiev - Kharkov - Rostov na Donu.
E 50	Brest - Rennes - Le Mans - Paris - Reims - Metz - Saarbrücken - Mannheim - Heilbronn - Feuchtwangen - Nürnberg - Rozvadov - Plzeň - Praha - Jihlava - Brno - Žilina - Prešov - Košice - Vyšné Nemecké - Uzhgorod - Mukačevo.
E 60	Brest - Nantes - Tours - Mulhouse - Basel - Olten - Zürich - Winterthur - St. Gallen - St. Margrethen - Lauterach - Feldkirch - Imst - Innsbruck - Wörgl - Salzburg - Linz - Wien - Nickelsdorf - Mosonmagyaróvár - Győr - Budapest - Püspökladány - Oradea - Cluj - Turda - Tîrgu-Mureş - Braşov - Ploieşti - Bucureşti - Urziceni - Slobozia - Hirşova. - Constanţa.
E 70	La Rochelle - Lyon - Chambéry - Susa - Torino - Alessandria - Tortona - Brescia - Verona - Mestre (Venezia) - Palmanova - Trieste - Ljubljana - Zagreb - Djakovo - Beograd - Vrsnač - Timisoara - Caransebeş - Turnu Severin - Craiova - Piteşti - Bucureşti - Giurgiu - Ruse - Razgrad - Choumen - Varna.
E 80	La Coruña - Santander - Bilbao - San Sebastián - Pau - Toulouse - Narbonne - Nimes - Aix-en-Provence - Nice - Vintimiglia - Savona - Genova - La Spezia - Migliarino - Livorno - Grosseto - Roma - Pescara ... Dubrovnik - Petrovac - Titograd - Priština - Niš - Dimitrovgrad - Sofia - Plovdiv - Edirne - Bahaeski - Silivri - Istanbul - Izmir - Adapazari - Bolu - Gerede - Ankara - Yozgat - Sivas - Erzincan - Mutu - Askale - Erzurum - Ağrı - Iran.
E 90	Lisboa - Sétúbal - Pegões - Elvas - Badajoz - Madrid - Zaragoza - Lérida - Barcelona . . Mazara del Vallo - Palermo - Messina ... Reggio di Calabria - Cantanzaro - Sibari - Crotone - Metaponto - Taranto - Brindisi ... Igoumenitsa - Ioannina - Kozani - Thessaloniki - Alexandropolis - Ipsula - Kesan ... Izmir - Aydin - Antalya - Tarsus - Adana - Kömürler - Gaziantep - Urfa - Mardin - Nusaybin - Cizre - Esendere - Iran.

b)

Tussenliggende wegen

E 12	Mo i Rana - Umeå ... Vaasa - Tampere - Helsinki.
E 16	Londonderry - Belfast ... Glasgow - Edinburgh.
E 18	Craigavon - Belfast - Larne . . . Stranraer - Gretna - Carlisle - Newcastle Stavanger - Kristiansand - Larvik - Drammen - Oslo - Ørje - Karlstad - Örebro - Arboga - Enköping - Stockholm - Norrtälje - Kappelskar ... Åland ... Turku and Naantali - Helsinki - Vaalimaa - Leningrad.
E 22	Holyhead - Chester - Warrington - Manchester - Leeds - Doncaster - Immingham ... Amsterdam - Groningen - Oldenburg - Bremen - Hamburg - Lübeck - Rostock - Stralsund - Sassnitz.
E 24	Hamburg - Berlin.
E 26	Berlin - Szczecin - Goleniow - Koszalin - Gdansk.
E 28	Birmingham - Cambridge - Ipswich.
E 32	Colchester - Harwich.
E 36	Antwerpen - Eindhoven - Venlo - Oberhausen - Kamen - Bad Oeynhausen.
E 38	Berlin - Lübbenau - Cottbus - Legnica.
E 42	Dunkerque - Lille - Mons - Charleroi - Namur - Liège - St Vith - Wittlich - Bingen - Wiesbaden - Frankfurt am Main - Aschaffenburg - Würzburg.
E 44	St Brieuc - Caen - Rouen - Amiens - Charleville - Mézières - Luxembourg - Trier - Wittlich - Koblenz - Ransbach-Baumbach - Giessen.
E 46	Rouen - Reims - Charleville - Mézières - Liège.
E 48	Bayreuth - Marktredwitz - Cheb - Karlovy Vary - Praha.
E 52	Paris - Nancy - Strasbourg - Appenweier - Karlsruhe - Stuttgart - Ulm - München - Braunau - Wels - Linz.
E 54	Paris - Chaumont - Mulhouse - Basel - Waldshut - Lindau - Memmingen - München - Rosenheim - Salzburg.
E 56	Nürnberg - Regensburg - Deggendorf - Passau - Wels - Sattledt.
E 62	Nantes - Poitiers - Macon - Genève - Lausanne - Martigny - Sion - Simplon - Gravelona Toce - Milano - Tortono.
E 64	Szeged - Arad - Deva - Sibiu - Brasov.
E 66	Torino - Milano - Brescia.
E 68	Fortezza - St Candido - Spittal - Villach - Klagenfurt - Graz - Veszprém - Balatonaliga.
E 72	Nice - Cuneo - Asti - Alessandria.
E 74	Migliarino - Firenze.

E 78	Bordeaux - Toulouse Grosseto - Arezzo - Sansepolcro - Fano.
E 82	Coimbra - Celorico da Beira - Salamanca - Valladolid - Burgos.
E 86	Krystalopigi - Florina - Vevi - Yefira - Thessaloniki.
E 88	Kesan - Tekirdag - Silivri.
E 92	Rion - Egion.
E 94	Corinthos - Athinai.
2) Richting noord-zuid	
a)	
<i>Referentiewegen</i>	
E 05	Greenock - Glasgow - Greta - Carlisle - Penrith - Preston - Warrington - Birmingham - Newbury - Southampton ... Le Havre - Paris - Orléans - Tours - Poitiers - Bordeaux - San Sebastian - Burgos - Madrid - Córdoba - Sevilla - Cádiz - Algeciras.
E 15	Inverness - Perth - Edinburgh - Newcastle - Scotch-Corner - Doncaster - London - Folkestone - Dover ... Calais - Paris - Lyon - Orange - Narbonne - Gerona - Barcelona - Tarragona - Castellón de la Plana - Valencia - Alicante - Murcia - Algeciras.
E 25	Amsterdam - Utrecht - 's-Hertogenbosch - Eindhoven - Maastricht - Liège - Bastogne - Arlon - Luxembourg - Metz - St Avold - Strasbourg - Mulhouse - Basel - Olten - Bern - Lausanne - Genève - Mont-Blanc - Aosta - Torino - Alessandria - Tortona - Genova.
E 35	Hoek van Holland - Rotterdam - Gouda - Utrecht - Arnhem - Emmerich - Oberhausen - Köln - Ransbach-Baumbach - Frankfurt am Main - Heidelberg - Karlsruhe - Offenburg - Basel - Olten - Luzern - Altdorf - S. Gottardo - Bellinzona - Lugano - Chiasso - Como - Milano - Piacenza - Parma - Modena - Firenze - Arezzo - Roma.
E 45	Vollan - Mo i Rana - Stjørdalshalsen - Trondheim - Dombas - Otta - Hamar - Eidsvoll - Oslo - Moss - Svinesund - Uddevalla - Göteborg - Halmstad - Hälsingborg ... Helsingör - København - Køge - Vordingborg - Rødby ... Puttgården ... Hamburg - Walsrode - Hannover - Northeim - Göttingen - Kassel - Bad Hersfeld - Fulda - Würzburg - Nürnberg - München - Rosenheim - Wörgl - Innsbruck - Brenner-Pass/Passo del Brennero - Fortezza - Bolzano - Trento - Verona - Modena - Bologna - Cesena - Perugia - Roma - Napoli - Salerno - Sicignano - Cosenza - Villa S. Giovanni ... Messina - Catania - Siracusa - Gela.
E55	Tornio - Haparanda - Luleå - Umeå - Sundsvall - Gävle - Uppsala - Stockholm - Södertälje - Norrköping - Linköping - Jönköping - Hälsingborg - Malmö - Trelleborg ... Sassnitz - Stralsund - Rostock - Berlin - Lübbenau - Dresden - Cinovec - Teplice - Praha - Tabor - České Budějovice - Dolní Dvořiště - Linz - Salzburg - Villach - Tarvisio - Udine - Palmanovo - Mestre (Venezia) - Ravenna - Cesena - Rimini - Fano - Ancona - Pescara - Canosa - Bari - Brindisi ... Igoumenitsa - Preveza - Messolongi - Rion - Patrai - Pyrgos - Kalamai.
E 65	Ystad - ... Swinoujście - Wolin - Goleniow - Szczecin - Świebodzin - Jelenia-Góra - Harrachov - Železny Brod - Turnov - Mladá Boleslav - Prahá - Jihlava - Brno - Břeclav - Bratislava - Rajka - Mosonmagyaróvár - Czorna - Szombathely - Körmend - Récics - Zagreb - Karlovac - Rijeka - Split - Metković - Dubrovnik - Petrovac - Titograd - Bijelo Polje - Skopje - Kicevo - Ohrid - Bitolj - Niki - Vevi - Kozani - Larissa - Domokos - Lamia - Brallos - Itea ... Egion - Korintos - Tripolos-Gy triion.
E 75	Tromsø - Nordkjosbotn - Skibotn - Helligskogen - Kilpisjärvi - Tornio - Oulu - Jyväskylä - Lahti - Helsinki ... Gdańsk - Elblag - Ostróda - Miawa - Warszawa - Radom - Kraków - Trstená - Ružomberok - Banská Bystrica - Zvolen - Šahy - Buda - pest - Szeged - Beograd - Niš - Kumanovo - Skopje - Gevgelija - Evzoni - Thessaloniki - Lárissa - Almyros - Lamia - Athinai - Chania - Iraklion - Agios Nikolaos - Sitia.
E 85	Černovoy - Siret - Suceava - Roman - Bačau - Mărăsesti - Buzau - Urziceni - Bucuresti - Giurgiu Ruse - Bjala - Velico Tirново - Stara Zagora - Haskovo - Podkova - Komotini.
E 95	Leningrad - Moskva - Oryol - Kharkov - Simferopol - Alushta - Yalta.
b)	
<i>Tussenliggende wegen</i>	
E 01	Larno - Belfast - Dublin - Wexford - Rosslare ... La Coruña - Pontevedra - Porto -Albergaria a Velha - Coimbra - Vila Franca de Xira - Lisboa - Setúal - Portimão - Faro - Huelva - Sevilla.
E 03	Cherbourg - Rennes - Nantes - La Rochelle.
E 07	Orléans - Limoges - Toulouse - Zaragoza.
E 13	Doncaster - Sheffield - Nottingham - Leicester - Northampton - London.
E 17	Antwerpen - Gent - Kortrijk - Cambrai - Rheims - Beaune.
E 19	Amsterdam - Den Haag - Rotterdam - Breda - Antwerpen - Bruxelles - Mons - Valenciennes - Paris.
E 21	Metz - Nancy - Dijon - Genève - Chambéry - Grenoble - Valence - Marseille.
E 23	Metz - Nancy - Besancon - Vallorbe - Lausanne.
E 27	Dortmund - Köln - Prüm - Luxembourg - Saarbrücken - Sarreguemines - (E 25 Strasbourg).
E 29	Belfort - Bern - Martigny - Grand-Saint-Bernard - Aosta.
E 31	Parma - La Spezia.
E 33	Rotterdam - Gorinchem - Nijmegen - Goch - Krefeld - Köln - Koblenz - Bingen - Ludwigshafen.
E 37	Stockholm - Södertälje - Örebro - Mariestad - Göteborg ... Frederikshavn - Alborg - Aarhus - Vejle - Kolding - Krusa - Flensburg - Schleswig - Neumünster - Hamburg - Bremen - Osnabrück - Dortmund - Olpe - Giessen.
E 39	Giessen - Frankfurt am Main - Darmstadt.
E 41	Würzburg - Heilbronn - Stuttgart - Donaueschingen - Schaffhausen - Winterthur - Zürich - Altdorf.
E 43	Würzburg - Feuchtwangen - Ulm - Memmingen - Lindau - Bregenz - St. Margrethen - Buchs - Chur - S. Bernardino - Bellinzona.
E 47	Magdeburg - Halle - Plauen - Schönberg - Boží Dar - Karlovy Vary - Plzeň - České Budějovice - Třevoň - Halámky - Wien.
E 49	Orehoved - Nyköping - Gedser ... Rostock.
E 51	Berlin - Leipzig - Gera - Hof - Bayreuth - Nürnberg.
E 53	Plzeň - Bayer - Eisenstein - Deggendorf - München.
E 57	Sattledt - Liezen - St. Michael - Graz - Maribor - Ljubljana.
E 59	Praha - Jihlava - Wien - Graz - Spielfeld - Maribor - Zagreb - Karlovac - Bihac - Donji Lapac - Knin - Split.
E 63	Klagenfurt - Loibl - Pass - Ljubljana - Trieste - Rijeka.
E 67	Warszawa - Łowicz - Wroclaw - Kłodzko - Běloves - Náchod - Hradec Králové - Praha.
E 69	Warszawa - Piotrków - Katowice - Český Těšín - Žilina - Trenčín - Piestany - Bratislava - Wiener Neustadt.
E 71	Košice - Miskolc - Budapest - Balatonaliga - Nagykanizsa - Zagreb.
E 73	Budapest - Szekszárd - Mohács - Osijek - Djakovo - Samak - Zenica - Mostar - Metković.
E 77	Püspökladány - Nyiregyháza.
E 79	Oradea - Beius - Deva - Petrosani - Tirgu Jiu - Craiova - Calafat ... Vidin - Vraca - Botevgrad - Sofia - Blagojevgrad - Serai - Thessaloniki.
E 81	Halmeu - Satu Mare - Zalău - Cluj - Turda - Sebes - Sibiu - Pitesti.
E 83	Bjala - Pleven - Jablanica - Botevgrad - Sofia.
E 87	Tulcea - Constanta - Varna - Burgas - Mičurin - Malco Tyrново - Kirklareli - Babaeski.
E 89	Trabzon - Gümüsane - Askale - Mutu - Tunceli - Elazig - Malatya - Maras - Kömürler - Iskenderun - Antakya - Syrische grens.
E 93	Orel - Kiev - Odessa.
B. Overige wegen	
E 130	Vejle - Middelfart.
E 135	Haugesund - Haukeli - Kongsberg - Drammen.
E 136	Bergen - Gudvangen ... Laerdalsøyri - Fagernes - Hønefoss - Oslo.
E 137	Alessund - Andalsnes - Dombas.
E 140	Trondheim - Storlien - Östersund - Sundsvall.
E 160	Turku - Tampere - Jyväskylä - Kuopio.
E 200	Cork - Portlaoise.
E 230	Amsterdam - Amersfoort.
E 231	Amersfoort - Groningen.
E 232	Oldenzaal - Bremen.
E 233	Bremerhaven - Bremen - Walsrode.
E 250	Stralsund - Neubrandenburg - Berlin.
E 267	Gdańsk - Świecie - Poznań - Wrocław.
E 269	Świecie - Łódź - Piotrków.
E 312	Breda - Gorinchem - Utrecht.
E 313	Antwerpen - Liège.
E 314	Hasselt - Heerlen - Aachen.
E 330	Unna - Soest - Kassel - Herleshäusen.
E 410	Bruxelles - Namur - Arlon.
E 420	Aachen - St Vith - Luxembourg.
E 440	Karlovy Vary - Teplice - Turnov - Hradec Králové - Olomouc - Žilina.
E 450	Karl-Marx-Stadt - Plauen.
E 460	Brno - Olomouc - Český Těšín - Kraków.
E 461	Hradec Králové - Brno - Wien.
E 470	Mukačevo - Lvov.
E 530	Offenburg - Donaueschingen.
E 532	München - Garmisch - Partenkirchen - Mittenwald - Seefeld - Innsbruck.
E 550	Čecké Budějovice - Jihlava.
E 562	Bratislava - Zvolen - Košice.
E 571	Cluj - Dej - Bistrita - Suceava.
E 572	Bacău - Brasov - Pitesti.
E 573	Nyiregyháza - Tchop - Užgorod.
E 580	Mărăsesti - Tecuci - Albita - Leucheni - Kishinev - Odessa.
E 650	Altenmarkt - Liezen.
E 651	Villach - Podkoren - Naklo.
E 660	Subotica - Sombor - Osijek.
E 661	Balatonkeresztúr Nagyatád - Barcs - Virovitica - Okučani - Banja Luka - Jajce - Donji Vakuf - Zenica.
E 671	Timisoara - Arad - Oradea.
E 717	Torino - Savona.
E 751	Rijeka - Pula - Koper.
E 752	Turnu Severin - Negotin - Zaječar - Niš - Pristina - Prizren - (Albania) - Petrovac.
E 760	Beograd - Čačak - Nova Varos - Bijelo Polje.
E 761	Bihać - Jajce - Donji Vakuf - Zenica - Sarajevo - Titovo Užice - Čačak - Kraljevo - Kruševac - Pojate - Paračin - Zaječar.
E 762	Sarajevo - Titograd - Albanese grens.
E 771	Jablanica - Velico Tirново - Choumen.
E 772	Popovica - Stara Zagora - Burgas.

E 800	Albergaria a Velha - Celorico da Beira.
E 801	Vila Franca de Xira - Pegões.
E 804	Salamanca - Badajoz - Sevilla.
E 805	Bilbao - Logroño Zaragoza.
E 841	Avellino - Salerno.
E 842	Napoli - Avellino - Benevento - Canosa.
E 843	Bari - Taranto.
E 844	Spezzano - Albanese - Sibari.
E 846	Cosenza - Crotone.
E 847	Sicignano - Potenza - Metaponto.
E 848	S. Eufemia - Catanzaro.
E 850	Ohrid - Albanese grens.
E 851	Joannina - Albanese grens.
E 870	Sofia - Kjustendil - Kumanovo.
E 880	Izmir - Ankara.
E 881	Ankara - Adana.
E 901	Jaén - Granada - Málaga.
E 902	Madrid - Valencia.
E 931	Mazara del Vallo - Gela.
E 950	Joannina - Trikala - Lárissa - Volos.
E 951	Lamia - Karpenissi - Amfilochia.
E 952	Tripolis - Megalopolis - Tsakona.
E 957	Joannina - Arta - Agrinion - Messologi.
E 980	Cizre - Iraq.

Informatie bij: Bijlage II**Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Bijlage II. VOORWAARDEN WAARAAN DE INTERNATIONALE HOOFDVERKEERSWEGEN MOETEN VOLDOEN**Informatie bij: Samenvatting****Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Samenvatting**I. ALGEMEEN****II. CATEGORIEËN INTERNATIONALE WEGEN**

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

III. NORMEN VOOR WEGVAKKEN TUSSEN KRUISPUNTEN

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

III.3. Verkeersintensiteit**IV. NORMEN VOOR KRUISINGEN**

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

IV.4. Kruisingen met spoorwegen**V. KUNSTWERKEN**

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

VI. VOORZIENINGEN TEN BEHOEVE VAN DE VERKEERSVEILIGHEID

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

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

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

Informatie bij: VOORWAARDEN WAARAAN DE INTERNATIONALE HOOFDVERKEERSWEGEN MOETEN VOLDOEN**Overzicht van wijzigingen**

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

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

- I.1.** De basiseigenschappen voor de aanleg of de verbetering van internationale hoofdverkeerswegen, hierna te noemen „internationale wegen”, worden behandeld in de volgende voorschriften die zijn gebaseerd op de moderne civieltechnische opvattingen. De normen zijn niet van toepassing op bebouwde kommen. Indien deze een belemmering of een gevaar vormen, dienen de wegen om de bebouwde kommen te worden geleid.
I.2. De waarden van de hieronder aangegeven normen zijn de absolute minima of maxima. Zij dienen te worden verhoogd of verlaagd, wanneer dit zonder extra kosten mogelijk is of wanneer dit economisch gerechtvaardigd is.
I.3. De toepassing van alle voorschriften in deze bijlage dient te zijn gebaseerd op een afweging van de kosten tegen de verkregen voordelen, en in het bijzonder op veiligheidsoverwegingen. Voor het verkeer met voertuigen dient de vergelijking diverse mogelijkheden te omvatten, overeenkomstig de verschillende naar voren gebrachte onderstellingen, vooral met betrekking tot de ontwerpnelheid ²¹, daarbij rekening houdend met de geschatte verkeersintensiteit, de samenstelling van het verkeer en de jaarverdeling van de uurintensiteiten.
I.4. Bij de voorstudies en de aanleg van een nieuwe internationale weg dient rekening te worden gehouden met de bescherming van het milieu.

II. CATEGORIEËN INTERNATIONALE WEGEN

Internationale wegen omvatten de volgende categorieën:

II.1. *Wegen voor alle verkeer*

Categorie I.	- wegen met twee rijstroken (enkele rijbaan)
Categorie II.	- wegen met meer dan twee rijstroken (één of meer rijbanen)

II.2. *Autosnelwegen*

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

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

II.3. *Autowegen*

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

III. NORMEN VOOR WEGVAKKEN TUSSEN KRUISPUNTEN

III.1. *Dwarsprofiel*

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

Tram- en spoorwegen mogen geen deel uitmaken van de rijbaan van wegen voor alle verkeer en evenmin begrepen zijn in de kruin van de aarden baan van autosnelwegen en autowegen. ^[4]

III.1.1. *Rijbanen*

III.1.1.1. *Breedte*

Breedte

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

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

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

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

III.1.1.2. *Dwarshelling*

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

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

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

III.1.2. *Bermen en middenbermen*

III.1.2.1.

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

III.1.2.2.

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

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

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

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

III.1.2.3.

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

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

III.1.3. *Wegen voor langzaam verkeer*

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

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

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

III.2. *Horizontaal en verticaal alignement*

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

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

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

III.2.2. *Geometrische kenmerken*

III.2.2.1.

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

III.2.2.2.

De voornaamste geometrische kenmerken van internationale wegen worden samengevat in de volgende tabel; zij zijn gebaseerd op een coëfficiënt van de langswrijving (geblokkeerde wielen, gladde banden) van 0,4 bij een snelheid van 50 km/u. Zij dienen te worden beschouwd als de minimumwaarden waaraan moet worden voldaan.

Ontwerpssnelheid (in km/u)		140	120	100	80	60
Helling (percentage dat niet mag worden overschreden)		4	5	6	7	8
Minimumstraal in verticale topbogen (in meters*)	rijbaan met verkeer in één richting	27 000	12 000	6 000	3 000	1500
	rijbaan met verkeer in beide richtingen	-	-	10 000	4 500	1600
Minimumstraal in horizontaal vlak, overeenkomend met maximumverkanting		1000	650	450	240	120

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

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

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

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

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

III.2.2.3.

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

III.2.2.4.

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

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

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

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

III.2.2.5.

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

III.3. *Verkeersintensiteit*

Wegen uit de diverse categorieën dienen in de regel, d.w.z. bij een voor internationale wegen noodzakelijk geacht ontwikkelingsniveau, en in overeenstemming met de in III.2 vastgelegde normen, de in kolom 1 van de volgende tabel aangegeven verkeersstromen ^[5], uitgedrukt in personenauto-eenheden (p.a.e.) per uur ^[6], te kunnen verwerken.

Wegcategorie	1	2	Opmerkingen
	Normale intensiteit p.a.e. per uur	Maximum toelaatbare intensiteit p.a.e./u	
Categorie I	900	1.500	in beide richtingen
Categorie II			
3 rijstroken	1.500	2.000	in beide richtingen
4 rijstroken	1.500	2.000	in één richting
voor iedere extra rijstrook	750	1.000	in één richting
Autosnelwegen en			
Autowegen met 2x2 rijstroken	2.000	3.000	in één richting
voor iedere extra rijstrook	1.200	1.500	in één richting

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

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

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

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

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

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

IV. NORMEN VOOR KRUISPUNTEN ^{*)}[7]

IV.1. Begripsomschrijvingen

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

Kruispunten van wegen voor alle verkeer:

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

Kruispunten tussen autosnelwegen of autowegen en wegen uit dezelfde categorie:

Knooppunten type A waarbij geen der verkeersstromen elkaar gelijkvloers kruisen.

Kruispunten tussen autosnelwegen en wegen voor alle verkeer:

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

Kruispunten tussen autowegen en wegen voor alle verkeer:

Bij belangrijke kruispunten:

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

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

Gelijkvloerse of ongelijkvloerse kruispunten, eventueel geregeld door verkeerslichten.

IV.2. Kruispunten in wegen voor alle verkeer

IV.2.1. Gelijkvloerse kruispunten

- IV.2.1.1.** Op internationale wegen dienen gelijkvloerse kruispunten te worden vermeden in alle gevallen waarin zulks economisch is verantwoord.
- IV.2.1.2.** Gelijkvloerse kruispunten met meer dan vier takken dienen te worden vereenvoudigd door bepaalde verkeersstromen naar hun intensiteit te groeperen.
- IV.2.1.3.** Verkeerspleinen en verkeerslichten dienen alleen dan te worden toegepast, indien andere voorzieningen om wevend verkeer en doorsnijdingen van verkeersstromen te vermijden, niet economisch verantwoord zijn.
- IV.2.1.4.** Op de toegangswegen tot een kruispunt dient het kruispunt over voldoende afstand zichtbaar te zijn, ten einde de bestuurders voldoende tijd te verschaffen om die beslissingen te nemen die de wijze van verkeersregeling en de verkeerssituatie van dat ogenblik vereisen. De zichtbaarheid wordt vergroot indien de rijbanen, vooral die waarop de bestuurders voorrang moeten verlenen, enigszins aflopen naar het kruispunt.
- IV.2.1.5.** Het verkeer op de internationale weg dient voorrang te hebben op het verkeer van andere wegen. De voorrang tussen internationale wegen dient naar de onderscheiden verkeersintensiteit te worden vastgesteld.
- IV.2.1.6.** Op internationale voorrangswegen dient de snelheid van het doorgaande verkeer niet te worden vertraagd. Daartoe dienen er ten behoeve van linksafslaande voertuigen, tussen de beide verkeersstromen, opstelvakken van voldoende lengte te worden aangebracht.
- IV.2.1.7.** Bij de oprit naar en de afrit van de rijbaan van een internationale voorrangsweg dienen, waar dit economisch verantwoord is, bij belangrijke kruispunten invoegstroken en uitrijstroken te worden aangebracht.
- IV.2.1.8.** Bij kruispunten dienen, op de rijbanen zonder voorrang, verkeersdruppels te worden aangebracht ter geleiding van de verkeersstromen. De verkeersdruppels dienen aan de volgende voorwaarden te voldoen:
- (a) de geometrie van een aantal bijeenbehorende rijstroken dient zo eenvoudig mogelijk te zijn, zodat deze onmiddellijk begrijpelijk is voor de bestuurders;
 - (b) de snelheid van de verkeersstromen die geen voorrang hebben, dient te worden vertraagd en de afbuiging van de daarvoor bestemde rijstroken dient aan de verkeersintensiteit te worden aangepast;
 - (c) kruisende rijstroken dienen elkaar in een zo recht mogelijke hoek te kruisen.
 - (d) de punten waar de verkeersstromen elkaar kruisen, mogen niet zijn samengevoegd, maar dienen zo ver uit elkaar te liggen, dat de bestuurders deze via tussenliggende opstelvakken afzonderlijk kunnen bereiken;
 - (e) de meest rechtstreekse weg dient te worden bestemd voor voetgangers;
 - (f) ingeval er fietspaden aanwezig zijn, dienen fietsers tot een zodanige afstand van het eigenlijke kruispunt te worden afgeleid, dat zij de rijstroken voor de motorvoertuigen onder een zo recht mogelijke hoek kruisen.
 - (g) de verkeersdruppels dienen te zijn voorzien van een enigszins verhoogde uit wit materiaal vervaardigde band. Indien dit economisch verantwoord is, dienen verkeersdruppels s' nachts te worden verlicht. Als ze niet worden verlicht, dient de band reflecterend te worden gemaakt.

IV.2.2. Ongelijkvloerse kruispunten

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

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

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

IV.3. Knooppunten

IV.3.1. Begripsomschrijvingen

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

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

IV.3.2. Verkeer op de rijbanen van knooppunten

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

IV.3.3. Normen voor het alignement van knooppunten

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

IV.3.3.1. Norm A - type knooppunt

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

IV.3.3.2. Norm B - splitsing van de verkeersstromen

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

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

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

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

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

IV.3.3.3. Norm C - samenvoeging van verkeersstromen

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

Daartoe:

- (a) dienen de bestuurders in de minder belangrijke verkeersstroom zich van rechts in te voegen in de belangrijkste verkeersstroom;
- (b) dient de bestuurder die invoegt, de andere rijbaan vóór en voorbij het punt van splitsing goed te kunnen overzien.

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

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

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

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

IV.3.3.4. Norm D - weefvakken

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

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

IV.3.3.5. Norm E - divergentie- en convergentiepunten

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

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

IV.3.4. Geometrische kenmerken van knooppunten

IV.3.4.1. Ontwerpsnelheid voor hoofdrijbanen

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

IV.3.4.2. Straal van verbindingswegen

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

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

IV.3.4.3. Breedte van de verbindingswegen

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

Daartoe:

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

IV.3.4.4. Weefvakken

Het verdient aanbeveling dat weefvakken een minimumlengte hebben van 0,2 Q (in meters), waarbij Q gelijk is aan het totale aantal wevende voertuigen, uitgedrukt in p.a.e./u. Het aantal rijstroken dat volgens deze hypothese nodig is, wordt berekend

door de kleinste wevend-verkeersstroom met de factor 3 te vermenigvuldigen.

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

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

IV.3.4.5. *Lengte invoegstroken*

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

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

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

IV.3.4.6. *Lengte uitrijstroken*

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

De wig dient het de bestuurder mogelijk te maken zich geleidelijk uit de hoofdverkeersstroom te verwijderen zonder zijn snelheid merkbaar te minderen. De lengte van de wig wordt bepaald op basis van de veronderstelling dat de tijd die nodig is om de manoeuvre gemakkelijk uit te voeren, ongeveer 3,5 seconde bedraagt. De lengte van de eigenlijke uitrijstrook wordt bepaald op basis van de veronderstelling dat de vertraging van de voertuigen niet meer is dan $1,5 \text{ m/sec}^2$.

IV.4. *Kruisingen met spoorwegen*

Kruisingen van spoorwegen met internationale wegen dienen ongelijkvloers te zijn.

V. KUNSTWERKEN

V.1. *Alignment en dwarsprofielen*

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

V.2. *Vrije doorrijhoogte onder kunstwerken*

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

VI. VOORZIENINGEN TEN BEHOEVE VAN DE VERKEERSVEILIGHEID

VI.1. *Verlichting*

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

VI.2. *Anti-verblindingsvoorzieningen*

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

VI.3. *Geleiderailconstructies*

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

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

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

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

- (a) op een middenberm met een breedte van minder dan 6 meter, indien de dagelijkse verkeersintensiteit bij 2 x 2 rijstroken 20.000 of bij 2x3 rijstroken 30.000 bedraagt; of op een middenberm van minder dan 4,5 meter breedte, ongeacht de verkeersintensiteit;
- (b) in de bermen
 - (i) indien vaste en starre obstakels, zoals bruggehoofden, pijlers, steunmuren, ondersteuningsconstructies, een reeks lichtmasten enz., zich minder dan 3,5 meter van de kant van de rijbaan bevinden;
 - (ii) bij taluds waarvan de hoogte of de helling duidelijk gevaar oplevert;
 - (iii) op wegvakken die worden begrensd door een waterloop, een weg of een spoorbaan op minder dan 10 meter van de kant van de rijbaan;
- (c) op kunstwerken, in het bijzonder indien zich aan beide zijden van de kunstwerken leuningen bevinden.

VII. INPASSING IN HET LANDSCHAP

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

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

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

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

VIII. AANVULLENDE VOORZIENINGEN

VIII.1. *Voorzieningen aan de grenzen*

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

VIII.2. *Verzorgingsplaatsen*

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

Deze verzorgingsplaatsen dienen benzinstations, parkeergelegenheden, toiletten, eerstehulpstellen en eventueel restaurants en motels te omvatten.

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

Verzorgingsplaatsen en parkeergelegenheden langs de autosnelwegen dienen uitsluitend vanaf de autosnelweg toegankelijk te zijn. ^[8]

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

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

VIII.3. *Eerstehulpstellen*

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

VIII.4. *Telefoonverbindingen (praatpalen)*

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

Informatie bij: Bijlage III

Overzicht van wijzigingen

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

Bijlage III. HERKENNING EN AANDUIDING VAN E-WEGEN

Informatie bij: Tekst

Overzicht van wijzigingen

Datum	Betreft	Terugwerkende kracht	Ontstaansbron	Bron inwerkingtreding/voorlopige toepassing	Opmerking
15-03-1983	Inwerkingtreding		Trb. 1979, 78	Trb. 1983, 61	
15-11-1975	Totstandkoming		Trb. 1979, 78		

- Het voor de herkenning en aanduiding van E-wegen te gebruiken teken heeft een rechthoekige vorm.
- Dit teken bestaat uit de letter E, in de regel gevolgd door het nummer van de route in Arabische cijfers.
- Het heeft een groene achtergrond met een wit opschrift; het kan op andere tekens worden aangebracht of daarmee worden gecombineerd.
- De afmetingen dienen zodanig te zijn, dat het gemakkelijk kan worden herkend en begrepen door de bestuurders van snel rijdende voertuigen.
- Het voor de herkenning en aanduiding van E-wegen te gebruiken teken sluit het gebruik van een nationaal teken ter aanduiding van wegen niet uit.

^[1] Note: This text is based on the assumption that traffic keeps to the right.

^[2] Note: This text is based on the assumption that traffic keeps to the right.

^[3] De ontwerpssnelheid is de snelheid die bij het ontwerpen of het verbeteren van een weg wordt gekozen om de minimale vormgevingseisen te bepalen die afzonderlijke voertuigen in staat stellen veilig bij die snelheid te rijden.

^[4] Dit voorschrift is niet van toepassing op autosnelwegen die speciaal zijn ontworpen om de aanleg van een spoorbaan mogelijk te maken.

^[5] Een personenauto-eenheid komt overeen met een personenauto. Voor andere voertuigen dient een p.a.e.-equivalent te worden toegepast.

^[6] Buiten stedelijke gebieden.

^[7] Deze tekst gaat ervan uit dat het verkeer rechts houdt.

^[8] Er kan echter een toegangsweg vanaf het gewone wegennet worden aangelegd ten behoeve van leveranciers en dienstdoend personeel.

