

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

F. 2011 — 3474 (2011 — 248)

[2011/206553]

22 DECEMBRE 2010. — Décret relatif à la sécurité routière et portant des dispositions diverses en matière routière et de voies hydrauliques. — Addenda

Les annexes ci-jointes doivent être ajoutées à la suite de l'article 21 du décret susmentionné, publié au *Moniteur belge* du 25 janvier 2011, page 7123.

Annexe 1^{re} au décret du 22 décembre 2010 relatif à la sécurité routière et portant des dispositions diverses en matière routière et de voies hydrauliques

EVALUATION DES INCIDENCES SUR LA SECURITE ROUTIERE DES PROJETS D'INFRASTRUCTURE

1. Composantes d'une évaluation des incidences sur la sécurité routière :

- a) définition du problème;
- b) situation actuelle et scénario de statu quo;
- c) objectifs de sécurité routière;
- d) analyse des incidences des options proposées sur la sécurité routière;
- e) comparaison des options, dont analyse du rapport coûts/avantages;
- f) présentation de l'éventail de solutions possibles.

2. Eléments à prendre en compte :

- a) décès et accidents, objectifs de réduction comparés au scénario de statu quo;
- b) choix des itinéraires et nature du trafic;
- c) répercussions éventuelles sur les réseaux existants (par exemple, sorties, intersections, passages à niveau);
- d) usagers de la route, notamment usagers vulnérables (par exemple, piétons, cyclistes, motocyclistes);
- e) trafic (par exemple, volume du trafic, catégorisation du trafic par type);
- f) saisonnalité et conditions climatiques;
- g) présence d'un nombre suffisant d'aires de stationnement sûres;
- h) activité sismique.

Vu pour être annexé au décret du 22 décembre 2010 relatif à la sécurité routière et portant des dispositions diverses en matière routière et de voies hydrauliques.

Annexe 2 au décret du 22 décembre 2010 relatif à la sécurité routière et portant des dispositions diverses en matière routière et de voies hydrauliques

AUDITS DE SECURITE ROUTIERE POUR LES PROJETS D'INFRASTRUCTURE

1. Critères applicables au stade de la conception :

- a) situation géographique (par exemple, exposition aux glissements de terrain, aux inondations, aux avalanches), conditions saisonnières et climatiques et activité sismique;
- b) types de jonction et distance entre les points de jonction;
- c) nombre et type de voies;
- d) types de trafics pouvant emprunter la nouvelle route;
- e) fonctionnalité de la route dans le réseau;
- f) conditions météorologiques;
- g) vitesses de conduite;
- h) profils en travers (par exemple, largeur de la chaussée, pistes cyclables, chemins piétonniers);
- i) alignements horizontaux et verticaux;
- j) visibilité;
- k) disposition des points de jonction;
- l) transports publics et infrastructures publiques;
- m) passages à niveau.

2. Critères applicables au stade de la conception détaillée :

- a) tracé;
- b) signalisation et marquage cohérents;
- c) éclairage des routes et des intersections éclairées;
- d) équipements de bord de route;
- e) environnement de bord de route, dont végétation;
- f) obstacles fixes en bord de route;
- g) aménagement d'aires de stationnement sûres;
- h) usagers vulnérables (par exemple, piétons, cyclistes, motocyclistes);
- i) dispositifs de retenue routiers adaptés (terre-plein central et barrières métalliques afin d'empêcher les risques pour les usagers vulnérables).

3. Critères applicables au stade de la pré-mise en service :

- a) sécurité des usagers de la route et visibilité en diverses circonstances telles que l'obscurité et dans des conditions météorologiques normales;
- b) lisibilité de la signalisation et du marquage;
- c) état de la chaussée.

4. Critères applicables au début de l'exploitation : évaluation de sécurité routière à la lumière du comportement réel des utilisateurs

La réalisation d'un audit à un stade donné peut conduire à reconsidérer les critères applicables aux stades précédents.

Vu pour être annexé au décret du 22 décembre 2010 relatif à la sécurité routière et portant des dispositions diverses en matière routière et de voies hydrauliques.

Annexe 3 au décret du 22 décembre 2010 relatif à la sécurité routière
et portant des dispositions diverses en matière routière et de voies hydrauliques

CLASSIFICATION DES TRONÇONS A FORTE CONCENTRATION D'ACCIDENTS
ET CLASSIFICATION DE LA SECURITE DU RESEAU

1. Recensement des tronçons routiers à forte concentration d'accidents

Le recensement des tronçons routiers à forte concentration d'accidents tient au minimum compte du nombre d'accidents entraînant des décès au cours des années précédentes par unité de distance.

2. Recensement de tronçons en vue d'une analyse dans le cadre de la classification de la sécurité du réseau

Le recensement de tronçons en vue d'une analyse dans le cadre de la classification de la sécurité du réseau tient compte des économies potentielles dans les coûts des accidents. Les tronçons routiers sont classés en différentes catégories.

Pour chaque catégorie de route, les tronçons routiers sont analysés et classés selon des facteurs liés à la sécurité tels que le nombre et la concentration des accidents, la typologie des accidents.

Pour chaque catégorie de route, la classification de la sécurité du réseau se traduit par une liste prioritaire des tronçons routiers pour lesquels une amélioration de l'infrastructure devrait être très efficace.

3. Éléments d'évaluation pour les visites sur place des équipes d'experts :

- a) la description du tronçon routier;
- b) la référence aux éventuels rapports antérieurs sur le même tronçon routier;
- c) l'analyse des rapports d'accidents éventuels;
- d) le nombre d'accidents et de personnes décédées et gravement blessées au cours des trois années précédentes;
- e) une série de mesures correctives potentielles à mettre en oeuvre à des échéances différentes, prévoyant par exemple :

- l'élimination ou la protection des obstacles fixes en bord de route;
- la réduction des limitations de vitesse et l'intensification du contrôle de la vitesse au niveau local;
- l'amélioration de la visibilité dans différentes conditions météorologiques et de luminosité;
- l'amélioration de l'état de sécurité des équipements de bord de route tels que les dispositifs de retenue routiers;
- l'amélioration de la cohérence, de la visibilité, de la lisibilité et de la position des marquages (notamment l'application de ralentisseurs sonores) et de la signalisation;
- la protection contre la chute de pierres, les éboulements de terrain et les avalanches;
- l'amélioration de l'adhérence ou de la rugosité de la chaussée;
- la modification des dispositifs de retenue routiers;
- la mise à disposition et l'amélioration de la protection du terre-plein central;
- la modification des schémas de dépassement;
- l'amélioration des points de jonction et notamment des passages à niveau;
- la modification de l'alignement;
- la modification de la largeur de la route, l'ajout d'une bande d'arrêt d'urgence;
- l'installation d'un dispositif de gestion et de contrôle du trafic;
- la réduction des conflits potentiels avec les usagers vulnérables de la route;
- la mise à niveau de la route par rapport aux normes de conception en vigueur;
- la remise en état ou le remplacement de la chaussée;
- l'utilisation de signaux intelligents;
- l'amélioration des systèmes de transport intelligents et des services télématiques à des fins d'interopérabilité, d'urgence et de signalisation.

Vu pour être annexé au décret du 22 décembre 2010 relatif à la sécurité routière et portant des dispositions diverses en matière routière et de voies hydrauliques.

ÜBERSETZUNG

ÖFFENTLICHER DIENST DER WALLONIE

D. 2011 — 3474 (2011 — 248)

[2011/206553]

22. DEZEMBER 2010 — Dekret über die Verkehrssicherheit und zur Festlegung der verschiedenen Bestimmungen in Sachen Straßen und Wasserstraßen. — Addenda

Die hier beigefügten Anlagen sind nach Artikel 21 des oben erwähnten, im *Belgischen Staatsblatt* vom 25. Januar 2011 auf Seite 7123 veröffentlichten Dekrets hinzuzufügen.

Anlage 1 zum Dekret vom 22. Dezember 2010 über die Verkehrssicherheit und zur Festlegung der verschiedenen Bestimmungen in Sachen Straßen und Wasserstraßen

FOLGENABSCHÄTZUNG HINSICHTLICH DER STRASSENVERKEHRSSICHERHEIT BEI INFRASTRUKTURPROJEKTEN

1. Bestandteile einer Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit:

- a) Bestimmung des Problems;
- b) Beschreibung der derzeitigen Situation und des Nullszenarios;
- c) Straßenverkehrssicherheitsziele;
- d) Analyse der Auswirkungen der vorgeschlagenen Planungsvarianten auf die Straßenverkehrssicherheit;
- e) Vergleich der Planungsvarianten, einschließlich der Kosten-Nutzen-Analyse;
- f) Beschreibung des Spektrums der möglichen Lösungen.

2. Zu berücksichtigende Aspekte:

- a) Todesfälle und Unfälle, angestrebte Minderung gegenüber dem Nullszenario;
- b) Routenwahl und Verkehrscharakteristik;
- c) mögliche Auswirkungen auf die bestehenden Verkehrswege (zum Beispiel Ausfahrten, Kreuzungen, plangleiche Knotenpunkte);
- d) Verkehrsteilnehmer, insbesondere ungeschützte Verkehrsteilnehmer (zum Beispiel Fußgänger, Radfahrer, Motorradfahrer);
- e) Verkehr (zum Beispiel Verkehrsaufkommen, Kategorisierung des Verkehrs nach Arten);
- f) jahreszeitliche und klimatische Bedingungen;
- g) Vorhandensein einer hinreichenden Zahl sicherer Parkplätze;
- h) seismische Aktivität.

Gesehen, um dem Dekret vom 22. Dezember 2010 über die Verkehrssicherheit und zur Festlegung der verschiedenen Bestimmungen in Sachen Straßen und Wasserstraßen als Anlage beigefügt zu werden.

Anlage 2 zum Dekret vom 22. Dezember 2010 über die Verkehrssicherheit und zur Festlegung der verschiedenen Bestimmungen in Sachen Straßen und Wasserstraßen

STRASSENVERKEHRSSICHERHEITSAUDITS FÜR INFRASTRUKTURPROJEKTE

1. Kriterien für die Projektphase Vorentwurf:

- a) geographische Lage (zum Beispiel Erdrutsch-, Überschwemmungs-, Lawinengefahr), jahreszeitliche und klimatische Bedingungen, sowie seismische Aktivität;
 - b) Arten von Kreuzungen und Einmündungen und Abstand zwischen ihnen;
 - c) Anzahl und Art der Fahrstreifen;
 - d) Arten von Verkehr, für die die geplante Straße zugelassen werden soll;
 - e) Funktionalität der Straße innerhalb des Netzes;
 - f) Witterungsverhältnisse;
 - g) Fahrgeschwindigkeiten;
 - h) Straßenquerschnitt (zum Beispiel Breite der Fahrbahn, der Rad- und Gehwege);
- Trassierung in Lage- und Höhenplan;
- j) Sichtverhältnisse;
 - k) Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen;
 - l) öffentlicher Verkehrsmittel und Infrastruktur;
 - m) schienengleiche Bahnübergänge;

2. Kriterien für die Projektphase Ausführungsentwurf:

- a) Trassierungsparameter;
 - b) kohärente Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierung;
 - c) Beleuchtung von Straßen und Straßenkreuzungen;
 - d) Straßenausstattung;
 - e) Straßenseitenraum einschließlich Vegetation;
 - f) feststehende Hindernisse neben der Straße;
 - g) Ausstattung mit sicheren Parkplätzen;
 - h) ungeschützte Verkehrsteilnehmer (zum Beispiel Fußgänger, Radfahrer, Motorradfahrer);
- benutzerfreundliche Anpassung von Fahrzeugrückhaltesystemen (Mittelstreifen und Schutzeinrichtungen zur Vermeidung einer Gefährdung ungeschützter Verkehrsteilnehmer).

3. Kriterien für die Projektphase Fertigstellung:

- a) Sicherheit der Verkehrsteilnehmer und Sichtverhältnisse unter verschiedenen Bedingungen wie z.B. bei Dunkelheit und unter normalen Witterungsbedingungen;
- b) Erkennbarkeit von Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen;
- c) Zustand des Straßenbelags.

4. Kriterien für die erste Betriebsphase: Bewertung der Verkehrssicherheit im Lichte der tatsächlichen Nutzungsmuster.

Ein in jeglicher Phase durchgeführtes Audit kann die erneute Prüfung der Kriterien für vorangegangene Phasen erfordern.

Gesehen, um dem Dekret vom 22. Dezember 2010 über die Verkehrssicherheit und zur Festlegung der verschiedenen Bestimmungen in Sachen Straßen und Wasserstraßen als Anlage beigefügt zu werden.

Anlage 3 zum Dekret vom 22. Dezember 2010 über die Verkehrssicherheit
und zur Festlegung der verschiedenen Bestimmungen in Sachen Straßen und Wasserstraßen

EINSTUFUNG DER STRASSENABSCHNITTE MIT HOHER UNFALLHÄUFIGKEIT UND EINSTUFUNG DER SICHERHEIT DES STRASSENNETZES

1. Ermittlung von Straßenabschnitten mit hoher Unfallhäufigkeit.

Bei der Ermittlung von Straßenabschnitten mit hoher Unfallhäufigkeit (Unfallschwerpunkten) ist mindestens die Zahl der tödlichen Unfälle zu berücksichtigen, die sich in den vergangenen Jahren je Einheit der Straßenlänge im Verhältnis zum Verkehrsaufkommen und bei Kreuzungen und Einmündungen je Standort ereignet haben.

2. Ermittlung der Straßenabschnitte, die im Rahmen der Einstufung der Sicherheit des Netzes zu untersuchen sind:

Bei der Ermittlung der Straßenabschnitte, die im Rahmen der Einstufung der Sicherheit des Straßennetzes zu untersuchen sind, wird ihrem jeweiligen Potenzial für die Senkung der Unfallkosten Rechnung getragen. Die Straßenabschnitte werden in verschiedene Kategorien eingeteilt.

Bei jeder Straßenkategorie sind die Straßenabschnitte zu untersuchen und nach sicherheitsrelevanten Faktoren, wie Unfallhäufigkeit, Verkehrsaufkommen und Verkehrsart, einzustufen.

Bei jeder Straßenkategorie wird im Rahmen der Einstufung der Sicherheit des Straßennetzes eine Prioritätenliste von Straßenabschnitten erstellt, bei denen eine Verbesserung der Infrastruktur sehr erfolversprechend erscheint.

3. Gesichtspunkte der Bewertung für die Ortsbesichtigung der Expertenteams:

- a) die Beschreibung des Straßenabschnitts;
- b) Verweis auf eventuelle frühere Berichte über denselben Straßenabschnitt;
- c) die Analyse der etwaigen Unfallberichte;
- d) Zahl der Unfälle sowie der getöteten und schwer verletzten Personen in den vergangenen drei Jahren;
- e) potenzielle Abhilfemaßnahmen zur Durchführung innerhalb unterschiedlicher Zeitpläne wie zum Beispiel:
 - Beseitigung von neben der Straße befindlichen feststehenden Hindernissen oder Bau von Schutzeinrichtungen;
 - Herabsetzung von Geschwindigkeitsbeschränkungen und verstärkte örtliche Überwachung ihrer Einhaltung;
 - die Verbesserung der Sichtverhältnisse unter verschiedenen Wetter- und Lichtverhältnissen;
 - Verbesserung der Sicherheit von Straßenausstattung wie Fahrzeugrückhaltesysteme;
 - Verbesserung der Kohärenz, Sichtbarkeit, Lesbarkeit und Lage von Fahrbahnmarkierungen (einschließlich Einbau von Rüttelstreifen) und Verkehrszeichen;
 - Schutz vor Steinschlag, Erdbeben und Lawinen;
 - Verbesserung der Griffbarkeit des Fahrbahnbelags;
 - Erneuerung der Fahrzeugrückhaltesysteme;
 - Bereitstellung und Verbesserung von Schutzsystemen im Mittelstreifen;
 - Änderung der Überholmöglichkeiten;
 - Verbesserung der Gestaltung von Kreuzungen, Einmündungen und schienengleichen Bahnübergängen;
 - Änderung der Linienführung;
 - Änderung der Fahrbahnbreite, Bau von Standstreifen;
 - Installierung einer Verkehrsbeeinflussungsanlage;
 - Verringerung von möglichen Konflikten mit ungeschützten Verkehrsteilnehmern;
 - Ausbau der Straße auf gängigen Standard;
 - Erneuerung oder Austausch des Straßenbelags;
 - Einsatz intelligenter Verkehrsschilder;
 - Verbesserung intelligenter Verkehrssysteme und Telematikdienste für die Zwecke von Interoperabilität, Notfällen und Beschilderung.

Gesehen, um dem Dekret vom 22. Dezember 2010 über die Verkehrssicherheit und zur Festlegung der verschiedenen Bestimmungen in Sachen Straßen und Wasserstraßen als Anlage beigefügt zu werden.

VERTALING

WAALSE OVERHEIDSDIENST

N. 2011 — 3474 (2011 — 248)

[2011/206553]

22 DECEMBER 2010. — Decreet betreffende de verkeersveiligheid en houdende diverse bepalingen inzake wegen en waterwegen. — Addenda

De volgende bijlagen dienen te worden gevoegd na artikel 21 van bovenbedoeld decreet, bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 25 januari 2011, op blz. 7123.

Bijlage 1 bij het decreet van 22 december 2010 betreffende de verkeersveiligheid en houdende diverse bepalingen inzake wegen en waterwegen

VERKEERSVEILIGHEIDSEFFECTBEOORDELING VAN EEN WEG VOOR DE INFRASTRUCTUURPROJECTEN

1. Componenten van een verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg;

- a) beschrijving van het probleem ;
- b) huidige toestand en status-quoscenario;
- c) verkeersveiligheidsdoelstellingen;
- d) analyse van de effecten van de voorgestelde opties op de verkeersveiligheid;
- e) vergelijking van de opties, w.o. analyse van de verhouding kosten/voordelen;
- f) voorstelling van de verschillende mogelijke oplossingen.

2. In aanmerking te nemen elementen :

- a) overlijden en ongevallen, verminderingsdoelstellingen vergeleken met het status-quoscenario;
- b) keuze van de trajecten en aard van het verkeer;
- c) eventuele gevolgen op de bestaande wegennetten (bij voorbeeld, afritten, kruisingen, overwegen);
- d) weggebruikers, met name kwetsbare gebruikers (bij voorbeeld voetgangers, fietsers, motorrijders);
- e) verkeer (bij voorbeeld, verkeersvolume, klassering van het verkeer per type);
- f) seizoensgebonden karakter en weersomstandigheden;
- g) aanwezigheid van een voldoende aantal veilige parkeerplaatsen;
- h) seismische activiteit.

Gezien om te worden gevoegd bij het decreet van 22 december 2010 betreffende de verkeersveiligheid en houdende diverse bepalingen inzake wegen en waterwegen.

Bijlage 2 bij het decreet van 22 december 2010 betreffende de verkeersveiligheid en houdende diverse bepalingen inzake wegen en waterwegen

VERKEERSVEILIGHEIDSAUDITS VOOR DE INFRASTRUCTUURPROJECTEN

1. Criteria toepasselijk op de opvattingfase :

- a) geografische toestand (bij voorbeeld, blootstelling aan aardbevingen, overstromingen, lawines), seizoen- en weersomstandigheden en seismische activiteit;
- b) soorten verbinding en afstand tussen de verbindingpunten;
- c) aantal en soorten wegen;
- d) verkeerssoorten die de nieuwe weg kunnen nemen;
- e) functionaliteit van de weg in het wegennet;
- f) weersomstandigheden;
- g) rijsnelheden;
- h) dwarsprofielen (bij voorbeeld, breedte van de weg, fietspaden, voetpaden); horizontale en verticale rooilijnen;
- j) zichtbaarheid;
- k) inrichting van de verbindingpunten;
- l) openbaar vervoer en openbare infrastructuur;
- m) overwegen.

2. Criteria toepasselijk op de gedetailleerde opvattingfase :

- a) tracé;
- b) coherente bebakening en wegmarkering;
- c) verlichting van de wegen en van de verlichte kruispunten;
- d) wegranduitrustingen
- e) wegrandomgeving, waaronder vegetatie;
- f) vaste obstakels aan de rijbaankant;
- g) inrichting van veilige parkeerplaatsen;
- h) kwetsbare gebruikers (bij voorbeeld voetgangers, fietsers, motorrijders);
- i) aangepaste beveiligingssystemen (middenberm en metaalhekken om de risico's voor de kwetsbare gebruikers te voorkomen).

3. Criteria toepasselijk op de ingebruiknemingsfase :
- a) veiligheid van de weggebruikers en zichtbaarheid in diverse toestanden zoals duisternis en bij normale weersomstandigheden;
 - b) leesbaarheid van de bebakening en wegmarkering;
 - c) staat van de weg.
4. Criteria toepasselijk op het begin van de exploitatie : evaluatie van de verkeersveiligheid in het licht van het reële gedrag van de gebruikers
- De uitvoering van een audit in een bepaald stadium kan ertoe leiden de op de vorige stadia toepasselijke criteria nader te overwegen.
- Gezien om te worden gevoegd bij het decreet van 22 december 2010 betreffende de verkeersveiligheid en houdende diverse bepalingen inzake wegen en waterwegen.

Bijlage 3 bij het decreet van 22 december 2010 betreffende de verkeersveiligheid
en houdende diverse bepalingen inzake wegen en waterwegen

CLASSIFICATIE VAN DE WEGGEDEELTEN MET EEN HOOG AANTAL ONGEVALLEN EN VAN DE
VERKEERSVEILIGHEID VAN HET WEGENNET

1. Classificatie van weggedeelten met een hoog aantal verkeersongevallen :
- De classificatie van weggedeelten met een hoog aantal verkeersongevallen houdt minstens rekening met het aantal ongevallen die tijdens de vorige jaren een dodelijke afloop per afstandseenheid hebben gehad.
2. Classificatie van weggedeelten met het oog op een analyse in het kader van de veiligheid van het wegennet :
- De classificatie van weggedeelten met het oog op een analyse in het kader van de veiligheid van het wegennet houdt rekening met de potentiële besparingen in de kosten van de ongevallen. De weggedeelten worden ingedeeld in verschillende categorieën.
- Voor elke wegcategorie worden de weggedeelten geanalyseerd en ingedeeld volgens factoren gebonden aan de veiligheid zoals het aantal en de concentratie van de ongevallen, de typologie van de ongevallen.
- Voor elke wegcategorie mondt de classificatie van de veiligheid van het wegennet uit in een prioritaire lijst van de weggedeelten waarvoor een verbetering van de infrastructuur zeer doeltreffend zou moeten zijn.
3. Evaluatie-elementen voor de bezoeken ter plaatse van de ploegen van deskundigen :
- a) de beschrijving van het weggedeelte;
 - b) de verwijzing naar de eventuele vorige verslagen over hetzelfde weggedeelte;
 - c) de analyse van de verslagen van eventuele ongevallen;
 - d) het aantal ongevallen en overleden personen en zwaargewonden tijdens de vorige drie jaar;
 - e) een reeks van potentiële verbeteringsmaatregelen die op verschillende termijnen uitgevoerd moeten worden, die bij voorbeeld voorzien in :
 - de verwijdering of de bescherming van de vaste obstakels aan de rijbaankant;
 - de vermindering van de snelheidsbeperkingen en de intensivering van de controle op snelheid op plaatselijk niveau;
 - de verbetering van de zichtbaarheid bij verschillende weersomstandigheden en onder bepaalde helderheidsvoorwaarden;
 - de verbetering van de veiligheidsstaat van de wegranduitrustingen zoals de beveiligingssystemen;
 - de verbetering van de coherentie, van de zichtbaarheid, van de leesbaarheid en van de positie van de wegmarkeringen (met name de toepassing van geluidsvertragers) en van de bebakening;
 - de bescherming tegen vallend gesteente, grondverschuivingen en lawines;
 - de verbetering van de wegvastheid of van de stroefheid;
 - de wijziging van de beveiligingssystemen;
 - de terbeschikkingstelling en de verbetering van de bescherming van de middenberm;
 - de wijziging van de inhaalschema's;
 - de verbetering van de verbindingpunten en met name van de overwegen;
 - de wijziging van de rooilijn;
 - de wijziging van de breedte van de weg, de toevoeging van een vluchtstrook;
 - de installatie van een voorziening voor het beheer van en de controle op het verkeer;
 - de vermindering van potentiële conflicten met de kwetsbare weggebruikers;
 - de aanpassing van de weg ten opzichte van de vigerende opvattingen;
 - het herstel of de vervanging van de weg;
 - het gebruik van intelligente signalen;
 - De verbetering van de intelligente vervoerssystemen en van de telematicadiensten voor interoperabiliteit, noodgeval en bebakening.
- Gezien om te worden gevoegd bij het decreet van 22 december 2010 betreffende de verkeersveiligheid en houdende diverse bepalingen inzake wegen en waterwegen.