

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 2002-2003

18 NOVEMBER 2002

Wetsvoorstel tot wijziging van de bepalingen van de wegcode met betrekking tot de toegelaten maximumsnelheid

(Ingediend door de heer Patrik Vankrunkelsven)

TOELICHTING

1. Snelheid en ongevallen op secundaire wegen

Volgens een Britse studie uit 1994, aangehaald door het begeleidingscomité van de Staten-Generaal voor de verkeersveiligheid («Onaangepaste en overdreven snelheid», 17 september 2001), zou bij de huidige gemiddelde snelheden, een verandering van de snelheid met 1 km/u het aantal dodelijke ongevallen met 3% verminderen en het aantal ernstig gewonden en doden met 5%. Bovendien nemen letselongevallen toe naarmate de snelheid verhoogt. Het sterftecijfer bij passagiers van een wagen die betrokken geraakt bij een ongeval, ligt bij een snelheid van 80 km/u twintig keer hoger dan bij een snelheid van 30 km/u. De kinetische energie die bij een ongeval vrijkomt is immers recht evenredig met de snelheid.

Uit een andere aangehaalde studie blijkt dat een vermindering van de gemiddelde snelheid een grotere impact heeft op wegen in steden en gemeenten dan op verbindingswegen. Een vermindering van de gemiddelde snelheid op de verbindingswegen heeft op haar beurt een grotere impact dan een vermindering op snelwegen. Voorts toont de studie aan dat het risico op een ongeval toeneemt met de snelheidsverschillen tussen de weggebruikers.

De verdeling van het aantal ongevallen en slachtoffers volgens het wegtype, geeft het volgende resultaat.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2002-2003

18 NOVEMBRE 2002

Proposition de loi modifiant les dispositions du Code de la route relatives à la vitesse maximale autorisée

(Déposée par M. Patrik Vankrunkelsven)

DÉVELOPPEMENTS

1. Vitesse et accidents sur les routes secondaires

Suivant une étude britannique de 1994, citée par le comité d'accompagnement des états généraux de la sécurité routière («Vitesse inappropriée et excessive», 17 septembre 2001), aux vitesses moyennes actuelles, une variation de 1 km/h de la vitesse impliquerait une diminution de 3% du nombre d'accidents mortels et de 5% du nombre de blessés graves et de tués. En outre, les dommages corporels augmentent en fonction de la vitesse. Le taux de mortalité des occupants d'un véhicule impliqué dans un accident est vingt fois plus élevé si le véhicule roulait à 80 km/h que s'il roulait à 30 km/h. En effet, l'énergie cinétique dégagée lors d'un accident est directement proportionnelle à la vitesse.

Il ressort d'une autre étude citée que l'impact d'une réduction de la vitesse moyenne sur le nombre d'accidents est plus important sur les routes en zones urbaines et communales que sur les routes de liaison. Une réduction de la vitesse moyenne sur les routes de liaison a, à son tour, un plus grand impact qu'une réduction sur les autoroutes. L'étude démontre par ailleurs que le risque d'accident augmente en proportion des différences de vitesses entre usagers.

La répartition du nombre d'accidents et de victimes selon le type de route donne le résultat suivant.

In 2000 telde Vlaanderen 3 049 letselongevallen op de autosnelwegen en verkeerswisselaars. Op de gewest- en provinciewegen noteerden we echter 16 488 letselongevallen en op de gemeentewegen 13 486. Kortom, van de meer dan 30 000 letselongevallen gebeurde slechts 10% op de autosnelwegen. Dat wil zeggen dat 90% van de letselongevallen op secundaire wegen gebeurt.

Bij de dodelijke ongevallen zien we ongeveer dezelfde verhouding terugkeren. In 2000 vielen in Vlaanderen op de autosnelwegen 143 dodelijke slachtoffers, op de gewest- en provinciewegen 503 en op de gemeentewegen 225. Ook hier valt dus een grote meerderheid van de dodelijke slachtoffers (84 %) op secundaire wegen.

In vergelijking met het buitenland kunnen we inderdaad spreken van jaarlijkse slachtingen op de Belgische wegen en voor het overgrote gedeelte op de secundaire wegen.

2. De noodzaak van een nieuwe aanpak: het principe van 70 km/u op de secundaire wegen

De cijfers betreffende het aantal letsel- en dodelijke ongevallen op de secundaire wegen leggen de vinger op de wonde. België is koploper wat betreft deze ongevallen op de secundaire wegen en dat is het rechtstreeks gevolg van de te hoge maximumsnelheid die van toepassing is op die secundaire wegen. Op dit ogenblik bedraagt die immers 90 km/u buiten de bebouwde kom.

Dit wetsvoorstel wil de bestaande reglementering voor secundaire wegen vereenvoudigen. Nu is de regel 90 km/u, terwijl op de meeste wegen helemaal geen 90 kan worden gereden. Vooral de talloze gemeentewegen, waar heel wat bebouwing is, zijn daarvoor niet geschikt. Momenteel gaat alle aandacht naar de gewestwegen, die echter over het algemeen beter uitgerust zijn.

Ons voorstel is dat 70 km/u de regel wordt en 90 km/u de uitzondering op wegen die daarvoor geschikt zijn. Dat is helderder voor de weggebruiker, omdat er veel minder afwijkingen zullen bestaan van de algemene regel die er dan als volgt zal uitzien:

* autosnelwegen en wegen met minstens 2 × 2 rijstroken met middenberm: 120 km/u;

* wegen met minstens 2 × 2 rijstroken zonder middenberm: 90 km/u;

Au cours de l'année 2000, il y a eu, en Flandre, 3 049 accidents ayant entraîné des lésions corporelles sur les autoroutes et les échangeurs. Par contre, on a recensé 16 488 accidents avec lésions corporelles sur les routes régionales et provinciales et 13 486 sur les routes communales. Bref, sur les plus de 30 000 accidents ayant entraîné des lésions corporelles, 10% seulement se sont produits sur les autoroutes. Cela signifie que 90% des accidents ayant entraîné des lésions corporelles se produisent sur les routes secondaires.

En ce qui concerne le nombre d'accidents mortels, nous constatons que la proportion est à peu près identique. Au cours de l'année 2000, il y a eu, en Flandre, 143 victimes d'accidents sur les autoroutes. Il y a eu 503 tués sur les routes régionales et provinciales et 225 sur les routes communales. Cela signifie qu'une grande majorité des victimes, soit 84% d'entre elles, ont perdu la vie sur les routes secondaires.

Par rapport aux pays étrangers, on peut affirmer effectivement que l'on assiste chaque année à une hécatombe sur les routes belges, principalement sur les routes secondaires.

2. La nécessité d'une nouvelle approche: le principe des 70 km/h sur les routes secondaires

Les chiffres relatifs au nombre d'accidents ayant entraîné des lésions et d'accidents mortels sur les routes secondaires montrent où le bât blesse. La Belgique se trouve dans le peloton de tête en ce qui concerne ces accidents sur les routes secondaires, une conséquence directe de la vitesse maximale trop élevée applicable sur ces routes. En effet, pour l'instant, elle est de 90 km/h en dehors des agglomérations.

La présente proposition de loi vise à simplifier la réglementation en vigueur pour les routes secondaires. À l'heure actuelle, la règle est de 90 km/h, alors que sur la plupart des routes, on ne peut absolument pas rouler à cette vitesse. Ce sont surtout les innombrables routes communales, fortement urbanisées, qui n'y sont pas adaptées. Actuellement, on consacre toute son attention aux routes régionales, alors qu'en général, elles sont mieux équipées.

Nous proposons que 70 km/h devienne la règle et 90 km/h l'exception sur les routes qui conviennent à cette vitesse. C'est plus clair pour l'utilisateur, parce qu'il y aura beaucoup moins de dérogations à la règle générale, qui sera alors la suivante:

* autoroutes et routes comprenant au moins 2 × 2 bandes de circulation avec terre-plein central: 120 km/h;

* routes comprenant au moins 2 × 2 bandes de circulation sans terre-plein central: 90 km/h;

- * alle andere wegen : 70 km/u;
- * bebouwde kom : 50 km/u;
- * «zone 30»: 30 km/u.

Enkel op voorrangswegen (aangeduid met een gele ruit) die zich wegens een geringe bebouwing en veilige weginfrastructuur tot een hogere snelheid lenen, wordt een uitzondering gemaakt. We stellen voor een bord C43 met 90 km/u te plaatsen waaraan een onderbord wordt toegevoegd dat aangeeft over welke afstand de afwijking geldt. Zo moet niet na elk kruispunt een nieuw bord geplaatst worden. Een tweede bord (C45) geeft aan waar de strook waar een hogere snelheid wordt toegelaten, eindigt.

Dit voorstel sluit aan bij een van de krachtpunten van het mobiliteitsplan Vlaanderen, waarbij het Vlaamse Gewest een aanvraag indiende om de snelheidsbeperking op secundaire wegen terug te brengen van de huidige 90 km/u tot 70 km/u. Vlaams minister van Mobiliteit Steve Stevaert is een groot voorstander van een verlaging van de maximumsnelheid op de gewestwegen tot 70 km/u. Jammer genoeg werd die oproep niet beantwoord door de federale overheid, terwijl die maatregel het aantal verkeersslachtoffers drastisch kan verminderen, zoals ik verder zal aantonen.

Dit wetsvoorstel gaat echter verder, daar het een allesomvattende regeling inhoudt die niet enkel de gewestwegen omvat doch tevens de gemeente- en provinciewegen. Samen met de algemene regel van 70 km/u voorziet dit wetsvoorstel, in tegenstelling tot het voorstel van minister Stevaert, in de mogelijkheid om voor sommige voorrangswegen de maximumsnelheid op 90 km/u vast te leggen.

3. Motivering van de keuze voor het principe van 70 km/u op secundaire wegen

België wordt geconfronteerd met een historisch gegroeide ruimtelijke ordening, waarbij lintbebouwing de norm is. Tevens is België het dichtstbevolkte land ter wereld.

Momenteel kan er op de kleinste gemeentewegen 90 km/u gereden worden. De aanvragen van de burgers om borden of andere snelheidsbeperkende ingrepen zijn legio. Het hoge aantal slachtoffers valt juist op die gemeentewegen, zoals hoger werd aangegeven. Op minstens 90 procent van die wegen is een snelheid van 90 km/u volstrekt onaangepast. Het betreft vaak bewoonde straten, tengevolge van de lintbebouwing, waar veel manoeuvres plaatsgrijpen aan de opritten van huizen met alle gevolgen van dien voor het aantal ongevallen. Het voorstel om op alle gewestwegen een maximumsnelheid van 70 km/u in

- * toutes les autres routes : 70 km/h;
- * agglomération : 50 km/h;
- * «zone 30»: 30 km/h.

Ce n'est que sur les routes prioritaires (désignées par un carré jaune), qui se prêtent à une vitesse plus élevée parce que les constructions y sont peu nombreuses et l'infrastructure routière sûre, qu'une exception est faite. Nous proposons d'y placer un signal C43 limitant la vitesse à 90 km/h, surmontant un panneau additionnel qui indique sur quelle distance la dérogation est applicable. Cela permet de ne pas devoir placer un signal après chaque croisement. Un second signal (C45) indique l'endroit où se termine le tronçon sur lequel cette vitesse plus élevée est autorisée.

La présente proposition souscrit à l'une des lignes de force du plan de mobilité pour la Flandre, qui a vu la Région flamande introduire une demande visant à ramener la limitation de vitesse sur les routes secondaires de 90 km/h actuellement à 70 km/h. Le ministre flamand de la Mobilité, Steve Steyaert, est un grand partisan de l'abaissement à 70 km/h de la vitesse maximale sur les routes régionales. Malheureusement, l'autorité fédérale n'a pas répondu à cet appel, alors que cette mesure pourrait engendrer une réduction radicale du nombre des victimes de la route, comme je vais le montrer ci-dessous.

La présente proposition de loi va toutefois plus loin, puisqu'elle implique une réglementation globale, qui comprend non seulement les routes régionales, mais aussi les routes communales et provinciales. Outre la règle générale des 70 km/h, elle prévoit, contrairement à la proposition du ministre Stevaert, la possibilité de fixer, pour certaines routes prioritaires, la vitesse maximale à 90 km/h.

3. Motivation du choix en faveur du principe des 70 km/h sur les routes secondaires

La Belgique est confrontée à un aménagement du territoire résultant de l'évolution historique et où l'habitat linéaire est la norme. La Belgique est également le pays présentant la plus grande densité de population au monde.

Actuellement, on peut rouler à 90 km/h sur les plus petites routes communales. Les demandes de signaux ou d'autres interventions limitant la vitesse, lesquelles émanent des citoyens, sont légion. C'est précisément sur ces routes communales que l'on déplore un nombre élevé de victimes, comme nous l'avons signalé ci-dessus. Sur au moins 90% de ces routes, une vitesse de 90 km/h est totalement inadaptée. Il s'agit souvent de rues peuplées, en raison de l'habitat linéaire, où de nombreuses manœuvres sont effectuées aux abords des allées de garages, avec toutes les conséquences que cela implique sur le nombre d'accidents. La proposi-

te voeren dient te worden uitgebreid tot alle secundaire wegen (inclusief de gemeentewegen), aangezien gemeentewegen slechter zijn uitgerust dan gewestwegen.

Ik voel mij hierin gesteund door de gemeenten. Naar aanleiding van een rondvraag van minister Stevaert opteerden vier op de tien gemeenten voor een verlaging van de maximumsnelheid op de gewestwegen op hun grondgebied van 90 tot 70 km/u (*De Standaard*, 10 mei 2002).

De keuze voor de algemene regel van 70 km/u wordt tevens ingegeven door de volgende cijfers over de rem- en stopafstanden.

De stopafstand is de som van de afstand die je aflegt vóór je begint te remmen (je reactieafstand) plus je remafstand.

De reactieafstand is de afstand die je aflegt vooraleer je reageert. De afstand wordt bepaald door de tijd die je nodig hebt om te reageren. Normaal is dat één seconde. Met een snelheid van 50 km/u leg je tijdens die seconde 14 meter af.

De remafstand is de afstand die je aflegt vanaf het moment dat je begint te remmen tot het moment dat je wagen effectief tot stilstand is gebracht. Stel dat je bijvoorbeeld 50 km/u rijdt, dan bedraagt je remafstand 12,5 meter. Op een nat wegdek is je remafstand de helft langer dan op een droog wegdek. Hij bedraagt bij 50 km/u $12,5 \times 1,5 = 18,75$ meter.

Snelheid — Vitesse	Reactieafstand — Distance de réaction	Remafstand — Distance de freinage	Stopafstand — Distance d'arrêt
70 km/u. — 70 km/h	19 m	25 m	44 m
90 km/u. — 90 km/h	25 m	41 m	66 m
120 km/u. — 120 km/h	33 m	72 m	105 m

Het aantal doden per duizend letselongevallen neemt exponentieel toe naarmate de toegestane snelheid hoger ligt:

Snelheidslimiet	Ernst (aantal doden per 1 000 ongevallen)
70 km/u	32
90 km/u	47
120 km/u	59

Hogere snelheden leiden ook tot ongevallen met zwaardere gevolgen: hoe sneller je rijdt, hoe groter de materiële en lichamelijke schade. Een botsing bij een snelheid van:

+ 70 km/uur komt overeen met een val van de 7de verdieping (20 m);

tion visant à instaurer une vitesse maximale de 70 km/h sur toutes les routes régionales doit être étendue à toutes les routes secondaires (y compris les routes communales), étant donné que les routes régionales sont mieux équipées que les routes communales.

Je me sens soutenu en l'espèce par les communes. À l'occasion d'une enquête menée par le ministre Stevaert, quatre communes sur dix ont opté pour une réduction de 90 à 70 km/h de la vitesse maximale sur les routes régionales traversant leur territoire («*De Standaard*», 10 mai 2002).

Le choix de la règle générale des 70 km/h est également inspiré par les chiffres suivants relatifs aux distances de freinage et d'arrêt.

La distance d'arrêt est la somme de la distance que l'on parcourt avant de commencer à freiner (distance de réaction) et de la distance de freinage.

La distance de réaction est la distance que l'on parcourt avant de réagir. La distance est déterminée par le temps nécessaire pour réagir. Normalement, elle est d'une seconde. À une vitesse de 50 km/h, on parcourt 14 mètres pendant cette seconde.

La distance de freinage est la distance que l'on parcourt entre le moment où l'on commence à freiner et le moment où la voiture est effectivement immobilisée. À supposer que l'on roule, par exemple, à 50 km/h, la distance de freinage est de 12,5 mètres. Sur une chaussée mouillée, la distance de freinage est une demi-fois plus longue que sur une chaussée sèche. À 50 km/h, elle est de $12,5 \times 1,5 = 18,75$ mètres.

Le nombre de décès par mille accidents ayant entraîné des lésions corporelles augmente de manière exponentielle à mesure que la vitesse autorisée s'accroît.

Limite de vitesse	Gravité (nombre de morts par 1 000 accidents)
70 km/h	32
90 km/h	47
120 km/h	59

Des vitesses plus élevées entraînent également des accidents aux conséquences plus graves: plus on roule vite, plus le dommage matériel et physique croît. Une collision à une vitesse de:

+ 70 km/h correspond à une chute du 7^e étage (20 m);

+ 90 km/uur komt overeen met een val van de 11de verdieping (32 m);

+ 120 km/uur komt overeen met een val van de 19de verdieping (58 m).

Een volgende argument houdt verband met de vele dodelijke ongevallen met vrachtwagens op onze wegen, waar het Belgisch Instituut voor verkeersveiligheid in een recent rapport op wees. Statistisch vallen er bij 1 000 ernstige ongevallen waar vrachtwagens bij betrokken zijn 65 doden, terwijl bij evenveel ongevallen met enkel personenwagens slechts 29 doden vallen. Hierboven haalden we reeds een studie aan waaruit blijkt dat de verkeersveiligheid aanzienlijk zou kunnen verhogen indien het snelheidsverschil tussen de weggebruikers wordt gereduceerd. Het terugvoeren van de snelheid tot 70 km/u levert het bijkomende voordeel op dat het verschil tussen vrachtwagens (beperking tot 60 km/u) en wagens veel minder groot wordt (10 km/u in plaats van 30 km/u).

Een laatste, materieel voordeel is dat er veel minder verkeersborden nodig zijn. Vandaag bestaan immers reeds zoveel uitzonderingen op de 90 km/u-regel dat de uitzondering op veel plaatsen de regel is geworden. In plaats van tienduizende borden van 70 km/u te moeten zetten, hoeven we enkel borden van 90 km/u te plaatsen langs die wegen die er zich daadwerkelijk toe lenen.

4. Het handhavingsbeleid

Het is essentieel dat de voorgestelde snelheidsaanpassingen tevens worden nageleefd, anders halen ze niets uit. Ik verwijs daarvoor naar mijn wetsvoorstel (stuk Senaat, nr. 2-1120/1) dat een effectief verkeershandhavingsbeleid uitbouwt, steunend op de lokale politie. Alle sommen die voortvloeien uit de vaststelling van verkeersovertredingen op de gewestelijke, provinciale en gemeentewegen door de lokale politie (die daarvoor trouwens sinds de politiehervorming bevoegd is), worden ingebracht in een verkeershandhavingsfonds. De middelen uit dat fonds worden ten belope van 80% herverdeeld over de politiezones, strikt in verhouding tot het aantal overtredingen dat er werd vastgesteld.

Patrik VANKRUNKELSVEN.

*
* *

+ 90 km/h correspond à une chute du 11^e étage (32 m);

+ 120 km/h correspond à une chute du 19^e étage (58 m).

L'argument suivant concerne les nombreux accidents mortels impliquant des camions sur nos routes, que l'Institut belge pour la sécurité routière a dénoncés dans un rapport récent. Statistiquement, il y a, par 1 000 accidents graves impliquant des camions, 65 morts, alors que pour un même nombre d'accidents impliquant uniquement des voitures particulières, on ne compte que 29 morts. Nous avons déjà cité ci-dessus une étude de laquelle il ressort que l'on pourrait accroître sensiblement la sécurité routière en réduisant la différence de vitesse entre les usagers. Ramener la vitesse à 70 km/h présente l'avantage supplémentaire de réduire considérablement la différence entre les camions (limitation à 60 km/h) et les voitures (10 km/h au lieu de 30 km/h).

Un dernier avantage, matériel celui-là, est que cela nécessite beaucoup moins de signaux de circulation. En effet, il existe déjà aujourd'hui tant d'exceptions à la règle des 90 km/h qu'en de nombreux endroits, c'est l'exception qui est devenue la règle. Au lieu de devoir installer des dizaines de milliers de signaux limitant la vitesse à 70 km/h, il nous suffirait de placer quelques signaux de 90 km/h le long des routes qui s'y prêtent réellement.

4. La politique de surveillance de la circulation

Il est essentiel que les adaptations de vitesse proposées soient respectées, sinon elles seront inopérantes. Je renvoie à cet égard à ma proposition de loi (doc. Sénat, n° 2-1120/1), qui élabore une politique de surveillance routière effective, s'appuyant sur la police locale. L'ensemble du produit des amendes réprimant les infractions sur les routes régionales, provinciales et communales, constatées par la police locale (qui est d'ailleurs compétente en la matière depuis la réforme des polices), serait versé à un fonds de surveillance routière. Les moyens versés à ce fonds seraient redistribués à concurrence de 80% entre les zones de police, et ce, de manière strictement proportionnelle au nombre d'infractions qui auraient été constatées au sein de celles-ci.

*
* *

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

In artikel 11 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, vervangen bij het koninklijk besluit van 18 september 1991, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

A) in punt 11.2.2^o worden de onderverdeling in *a)* en *b)* en de bepaling onder *b)* opgeheven;

B) punt 11.2. wordt aangevuld als volgt:

«3^o tot 70 km per uur: op de andere openbare wegen.

De lagere snelheidsbeperkingen voortvloeiend uit artikel 11.3 blijven van toepassing.

Op openbare voorrangswegen kan evenwel een lagere of hogere snelheidsbeperking opgelegd of toegestaan worden door het verkeersbord C43 met een aanduiding over welke afstand de afwijking geldt. De hogere snelheidsbeperking bedraagt maximaal 90 km per uur; »;

C) in punt 11.3.1^o wordt het cijfer «75» vervangen door het cijfer «70» en wordt de letter «, *a)*» geschrapt;

D) in punt 11.3.2^o wordt de letter «, *a)*» geschrapt.

Art. 3

In artikel 68.3 van hetzelfde koninklijk besluit wordt de verklarende tekst bij het bord C43, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 18 september 1991, aangevuld als volgt:

«Indien het verkeersbord C43 een hogere snelheid aangeeft dan de voor die weg geldende algemene snelheidsbeperking, geldt de aangeduide snelheid tot het bord C45. Een onderbord geeft de afstand aan van de wegstrook waar de hogere snelheid geldt.»

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

À l'article 11 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, remplacé par l'arrêté royal du 18 septembre 1991, sont apportées les modifications suivantes:

A) au point 11.2.2^o, la subdivision en lettres *a)* et *b)* est supprimée et la disposition de la lettre *b)* est abrogée;

B) Le point 11.2 est complété par la disposition suivante:

«3^o à 70 km à l'heure: sur les autres voies publiques.

Les limitations de vitesse inférieures résultant de l'article 11.3 restent applicables.

Sur les voies publiques prioritaires, une limitation de vitesse inférieure ou supérieure peut toutefois être imposée ou autorisée par le signal C43, avec indication de la distance sur laquelle la dérogation est applicable. La limitation de vitesse supérieure est de 90 km à l'heure; »;

C) au point 11.3.1^o, le chiffre «75» est remplacé par le chiffre «70» et la lettre «, *a)*» est supprimée;

D) au point 11.3.2^o, la lettre «, *a)*» est supprimée.

Art. 3

À l'article 68.3 du même arrêté royal, le texte explicatif du signal C43, modifié par l'arrêté royal du 18 septembre 1991, est complété comme suit:

«Si le signal C43 indique une vitesse plus élevée que la limitation générale de vitesse applicable à cette route, la vitesse indiquée est applicable jusqu'au signal C45. Un panneau additionnel indique la distance du tronçon sur lequel la vitesse plus élevée est autorisée.»

Art. 4

Deze wet treedt in werking de dag waarop zij in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

9 september 2002.

Patrik VANKRUNKELSVEN.

Art. 4

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

9 septembre 2002.