

OPSCHRIFT

Vergadering van: 18 mei 2015

Nummer: 2015_MC_00202

Onderwerp:
Bumperkleven. - Sami Souguir

Raadslid(-leden):
Sami Souguir - Open Vld

Bevoegd:
Daniel Termont

OMSCHRIJVING VAN DE VRAAG

Toelichting:

Te weinig afstand houden in het verkeer (ook wel bumperkleven genoemd) is niet alleen gevaarlijk, het wekt ook veel ergernis op bij andere bestuurders. Het is dan ook een vorm van agressief verkeersgedrag dat bestraft kan worden. Terecht, want cijfers tonen aan dat een groot aantal aanrijdingen op onze wegen bestaat uit kop-staartbotsingen waarvan een groot deel zou kunnen vermeden worden door beter afstand te houden.

Sinds de veralgemeende invoering van zone 30 in onze stad lijkt het aantal 'bumperklevers' alleen maar te zijn toegenomen. Blijkbaar is nog niet iedereen op de hoogte van de nieuwe zone 30.

Concreet heb ik dan ook volgende vragen:

Vraag:

- Hoe beoordeelt de politie het fenomeen 'bumperkleven' in Gent?
 - In welke mate besteedt de politie aandacht, of zelfs prioriteit, aan het aanpakken van bumperklevers?
 - Behoort een brede sensibiliseringsactie tegen bumperkleven, en agressief rijgedrag in het algemeen, tot de mogelijkheden?
-

ANTWOORD

21 mei 2015

Artikel 10.1.2° van de wegcode (K.B. 1/12/1975) stelt dat "de bestuurder een voldoende veiligheidsafstand moet houden tussen zijn voertuig en zijn voorligger, rekening houdend met

zijn snelheid'.

In het geciteerde artikel valt op te merken dat de minimale tussenaafstand tussen beide voertuigen nergens precies/specifiek/concreet wordt bepaald. Dit wordt dus overgelaten aan de feitelijke beoordeling van de bestuurders. Artikel 10.1.3 voorziet wel dat “de bestuurder in alle omstandigheden moet kunnen stoppen voor een hindernis die kan worden voorzien”.

Een voertuig dat op normale wijze tot stilstand komt. Dus niet abnormaal bruusk, om welke reden dan ook valt te beschouwen als een te voorziene hindernis. Tenzij de stoplichten niet zouden functioneren.

In de wetenschap dat de werkelijke rem- en stopafstand exponentieel toeneemt naarmate de gevoerde snelheid verhoogt nog los van andere factoren, is het in feite niet abnormaal dat voertuigen binnen een zone 30 gemiddeld dichter achter elkaar rijden dan in zones met een hogere snelheidsbeperking. Waar immers mag aangenomen worden dat de gemiddeld gevoerde snelheden navenant hoger liggen onder normale omstandigheden.

Het gebrek aan normering zorgt ervoor dat het niet bepaald eenvoudig is om voertuigen te verbaliseren op grond van het feit dat zij dicht of te dicht achter elkaar rijden. Er is bovendien weinig kans op een vervolging of een veroordeling. Dit is zeker het geval zolang er geen kop-staartaanrijding is gebeurd. De afstand tussen 2 rijdende voertuigen kan namelijk niet exact gemeten worden, maar hooguit geschat, wat de bewijswaarde van een bekeuring in ernstige mate kan aantasten.

De politie heeft tot op heden alvast geen weet van een significante toename van het gemeld fenomeen. Tegen flagrante gevallen wordt, wanneer vastgesteld, uiteraard passend opgetreden.

De nieuwe zone 30 binnen de R 40 is nog te pril, om nu al een gefundeerd oordeel te kunnen vellen over de evolutie - in gunstige of ongunstige zin - van het verkeersgedrag in het algemeen.

Over de zone 30 werd inmiddels een uitgebreide infocampagne opgezet door de diensten van het stadsbestuur. Het spreekt voor zich dat deze recente, ingrijpende verkeersmaatregel nog moet ingeburgerd geraken.

Concluderend kan ik nog opmerken dat de nieuwe zone 30 al aan een analyse werd onderworpen door politie Gent op vlak van signalisatie. Een aantal verbeterpunten werd inmiddels overgemaakt aan de bevoegde dienst (Mobiliteitsbedrijf) teneinde correctie/bijsturing.
