

Anke Van dermeersch  
p/a Grote Markt 1  
2000 Antwerpen

└		└	
<b>uw bericht van</b>	<b>uw kenmerk</b>	<b>ons kenmerk</b>	<b>datum</b>
23 februari 2026	2026_SV_00065	2026_SV_00065	30 maart 2026

Geachte mevrouw Van dermeersch

**Heeft het stadsbestuur een overzicht van alle snelheidsremmers in onze stad (absoluut aantal en per type: drempels, asverschuivingen, wegversmallingen, plateaus, enz.)? Zo ja, hoe vaak wordt dit geactualiseerd en wanneer gebeurde dit voor het laatst? Zo nee, waarom niet en acht men het nuttig om zo'n overzicht op te maken?**

Snelheidsremming is vaak al integraal opgenomen in het duurzaam ontwerp van een straat, zoals een verhoogd kruispunt of asverschuiving. Het huidig wegontwerp is te raadplegen in de GIS-lagen van de stad. Daarnaast is er een aparte GIS-laag met de tijdelijke rijbaankussens en plateaus. Een centraal overzicht van alle snelheidsremmers – zowel de infrastructurele als de tijdelijke - is niet beschikbaar.

**Is er bij de snelheidsremmers nagegaan of ze allemaal voldoende zichtbaar zijn in het donker? Zo ja, werd een plan opgemaakt om de eventueel slecht zichtbare remmers op korte termijn onder handen te nemen? Zo nee, waarom niet?**

Voor de aanleg van verhoogde inrichtingen houden we ons aan:

- Het Koninklijk Besluit van 9 oktober 1998 tot bepaling van de vereisten voor de aanleg van verhoogde inrichtingen op de openbare weg bestemd om de maximumsnelheid te beperken tot 30 km per uur en van de technische voorschriften waaraan die moeten voldoen,
- de Ministeriële omzendbrief van 3 mei 2002 betreffende de verhoogde inrichtingen, bestemd om de snelheid te beperken tot 30 km/u en de rijbaankussens

Voor de zichtbaarheid van verhoogde inrichtingen worden kammarkeringen voorzien, afwisselend lange en korte witte lijnen in de asrichting. En voor de zichtbaarheid van rijbaankussens is de afgeschuinde kant wit. Tijdelijke versmallingen worden gemarkeerd met witte retro-reflecterende verf, in combinatie met reflecterende paaltjes of jerseys (ook met reflecterende verf). Er zijn momenteel geen klachten bekend over de algemene zichtbaarheid van snelheidsremmers in het donker. Als deze er komen zullen we die individueel bekijken.

**Is er een structureel controle- of onderhoudsplan voor de verkeersremmers? Zo ja, waaruit bestaat dit, hoe vaak wordt dit geëvalueerd en wanneer was de meest recente evaluatie? Zo nee, waarom niet, waaruit bestaat de controle/onderhoud dan wel en acht men het nuttig om zo'n structureel plan op te maken?**

Wanneer de snelheidsremmer meegenomen is in het ontwerp van de straat, zoals een verhoogd kruispunt, wordt er bij de aanleg gecontroleerd of deze voldoet aan de eisen volgens het Koninklijk Besluit van 9 oktober 1998. Daarna verloopt het onderhoud zoals het onderhoud van de straat of het voetpad. Slijtage van tijdelijke

snelheidsremmers verschilt per situatie. Als er een melding binnenkomt van een gebrek, wordt er een plan gemaakt om de snelheidsremmer te vervangen.

**Wat is de gemiddelde afstand tussen snelheidsremmers in straten waar ze geplaatst zijn?**

De gemiddelde afstand tussen snelheidsremmers is niet bekend. In de uitvoering wordt een tussenafstand van minimaal 75 meter gehanteerd. Uitzonderingen zijn hierop toegestaan zoals wanneer er een verhoogde inrichting wordt voorzien aan een schoolingang.

**Hoeveel verkeersongevallen waarbij een snelheidsremmer een rol speelde, werden de voorbije 5 jaar geregistreerd (opgesplitst naar jaar, type weggebruiker en tijdstip – dag/nacht)?**

Dit wordt niet standaard geregistreerd in de databanken van de stad of bij de lokale verkeerspolitie. Zulke gegevens kunnen niet worden aangeleverd.

**Hoeveel meldingen of klachten ontving de gemeente over slecht zichtbare snelheidsremmers (per jaar, laatste 5 jaar)?**

Jaar	Aantal klachten zichtbaarheid	Aantal meldingen ongevallen	Aantal meldingen bijna ongevallen
2021	10	6	0
2022	2	1	0
2023	0	0	0
2024	2	1	2
2025	5	3	0

**Zijn er locaties waar herhaaldelijk ongevallen of bijna-ongevallen werden gemeld? Om hoeveel locaties gaat het?**

Zulke locaties worden niet geregistreerd in de databanken van de lokale verkeerspolitie. Bovenstaande tabel geeft een overzicht van de meldingen via het klantenmanagementsysteem van de stad.

**Welk percentage van de snelheidsremmers is voorzien van extra signalisatie (verkeersborden, reflecterende markeringen, ledverlichting, waarschuwborden met aanduiding van afstand)?**

Zoals eerder vermeld worden alle tijdelijke snelheidsremmers voorzien van witte markering en in veel gevallen van bijkomende reflecterende paaltjes.

Het is in de meeste gevallen niet wettelijk verplicht om verticale signalisatie aan te brengen. Enkel wanneer een snelheidsremmer op een 50km/u weg wordt aangelegd, kan dit noodzakelijk zijn in de vorm van een A51-bord. Dit is toegepast in de Neerlandweg, Jozef Leemanslaan, Sterckshoflei, Viaduct Dam, Vaartkaai, Schotensesteenweg, Groot Hagelkruis, Antwerpsebaan en de Steenovenstraat. 100% van de verkeersremmers op een 50km/u weg is zo gesignaleerd.

Voor straten met een maximumsnelheid van 30 km/u, wat geldt voor het overgrote deel van de snelheidsremmers, is het plaatsen van borden niet aangewezen. 100% van de verkeersremmers op een 30km/u weg is niet gesignaleerd.

**Wat is de gemiddelde kostprijs van de aanleg van één snelheidsremmer?**

- Voor een betonnen rijbaankussen ca. € 4.700 EUR incl. btw en signalisatie.
- Voor een rubberen rijbaankussen ca. € 4.100 EUR incl. btw en signalisatie.

Voor een plateau is er geen totale gemiddelde prijs omdat deze sterk afhankelijk is van de oppervlakte (ca. € 250 per m<sup>2</sup>, zonder signalisatie).

### **Hoeveel snelheidsremmers werden de afgelopen 5 jaar hersteld of vervangen wegens slijtage of zichtbaarheidsproblemen?**

De meeste herstellingen of vervangingen zijn een gevolg van slijtage door zwaar verkeer. We hebben nog nooit een snelheidsremmer vervangen omwille van zichtbaarheidsproblemen. Wel werden de witte randen al eens opnieuw gemarkeerd om de zichtbaarheid te verhogen.

Vervangingen/herstellingen: 41 stuks

- 2021: 8
- 2022: 17
- 2023: 11
- 2024: 3
- 2025: 2

Deze cijfers omvatten ook het veranderen van rubberen opstellingen naar een betonnen variant, net als herstellingen of herplaatsingen van verkeersplateaus.

### **Is er onderzocht of slecht zichtbare snelheidsremmers mogelijk leiden tot schadeclaims? Zo ja, hoeveel schadeclaims werden de afgelopen 5 jaar ingediend en wat was de totale kost?**

Er zijn geen dossiers die hiermee in verband zouden kunnen worden gebracht.

### **Wordt er periodiek een evaluatierapport opgesteld over de effectiviteit van snelheidsremmers? Zo ja, wat waren de belangrijkste conclusies van het meest recente rapport (met cijfermatige onderbouwing)?**

Als er vanuit de dienst mobiliteit snelheidsremmers worden voorgesteld, worden deze geëvalueerd na een periode van minimaal zes maanden (of langer). Wanneer de snelheid niet voldoende is gedaald of de ingreep niet werkt naar behoren, wordt er bijgestuurd. Wanneer er geen werkbare oplossingen zijn, wordt de politie gevraagd om de snelheid te handhaven.

In 2023 werd de voor- en nameting van de snelheden vergeleken voor 150 gerealiseerde quick wins. Daaruit bleek dat de V85 gemiddeld daalde van 43km/u naar 33,8km/u. Een daling van gemiddeld 21%. Het percentage van zware overtredingen (>40km/u) ging gemiddeld maar liefst van 24,6% naar 6,8%. Dat is een gemiddelde daling van 72%.

Hieronder een evaluatie van de snelheidsremmers tot 2024. Let wel, het effect van de ingreep is sterk afhankelijk van de plaatsgesteldheid en hoe de maatregel is uitgerold.

Type snelheidsremmer	Aantal gemeten	Afname V85 in km/u
Rijbaankussen	71	8,7
Plateau	12	11,3
As-verschuiving, versmalling,	6	4,4
Duurzaam plateau**	10	8

*\*Effectiviteit is afhankelijk van de hoeveelheid verkeer en het aantal tegenliggers. Er zijn namelijk ook veel straten met asverschuiving in het oorspronkelijk ontwerp, waar nog steeds grote snelheidsproblemen zijn.*

*\*\* De effectiviteit van een duurzaam plateau is sterk afhankelijk van de sinus. Lange sinussen worden gebruikt voor straten met een buslijn, hoofdaanrijroute van de brandweer of veel zwaar verkeer gebruikt. Deze hebben minder effect dan korte sinussen.*

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Koen H'.

Koen Kennis

Schepen voor financiën, mobiliteit, patrimonium, toerisme en middenstand