

AO VERKEERSVEILIGHEID

8 OKTOBER 2020

SWOV
WETENSCHAPPELIJK
ONDERZOEK VERKEERSVEILIGHEID



1. HELMPLICHT SNORFIETS: EFFECTIEF TEGEN HOOFD- EN HERSENLETSEL

Een helmplicht voor snorfietzers zal de kans op ernstig hoofd- en hersenletsel verkleinen. Van de snorfietzongevallen met ernstig letsel die SWOV in 2017 onderzocht, had het dragen van een helm de ernst van het letsel voor ruim 60% van de snorfietzers kunnen beperken.

Lees ook:

- SWOV-rapport: [Snorfietzongevallen op het fietspad: Hoe ontstaan ze en hoe zijn ze te voorkomen?](#)
- Arcadis: [Onderzoek helmlicht snorfietzers](#)



2. VEILIG INGERICHTE 60- EN 80KM/UUR-WEGEN

Op 60- en 80km/uur-wegen vallen relatief veel slachtoffers: in 2018 ging het om respectievelijk 85 en 127 in BRON geregistreerde verkeersdoden. Veilige, vergevingsgezinde bermen zijn van groot belang om ongevallen te voorkomen en de ernst van ongevallen te beperken als ze toch plaatsvinden. Daarnaast is een geloofwaardige inrichting van 60- en 80km/uur-wegen, waarbij maatregelen worden getroffen aan het wegontwerp om de juiste snelheid te ondersteunen, van belang.

Lees ook:

- SWOV-rapport: [Monitor Verkeersveiligheid 2019. Effectieve maatregelen nodig om het tij te keren](#)
- Kennisnetwerk SPV: [Investeren in verkeersveiligheid: vijf maatregelen om het fundament op orde te krijgen](#)

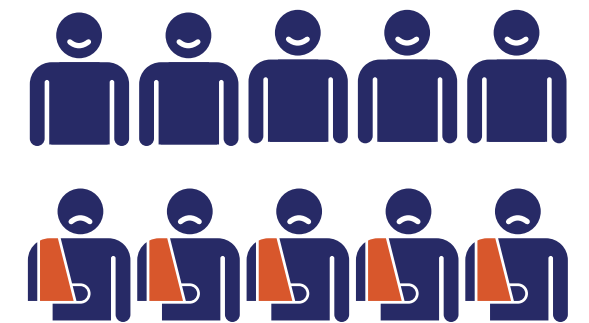


3. GOED VERLICHTE WEGEN

Het plaatsen van openbare verlichting zorgt voor een afname van 50% van het aantal letselongevallen in het donker. Het is daarom wenselijk de ambitie uit het regeerakkoord alsnog op korte termijn waar te maken. De effecten van verlaging of verhoging van het verlichtingsniveau op autosnelwegen op de verkeersveiligheid verschillen wel per situatie.

Lees ook:

- SWOV-factsheet: [Openbare en voertuigverlichting](#)



4. INTEGRALE AANPAK VOOR LICHT ELEKTRISCHE VOERTUIGEN

Het is van wezenlijk belang dat het systeem van voertuigtoelating opnieuw bekeken en toekomstbestendig wordt gemaakt. Nieuwe voertuigen en technieken die worden toegelaten, moeten de verkeersveiligheid verbeteren. De door het OvV bepleite en door de minister omarmde integrale toelatingsprocedure vraagt om een LEV-visie die verder gaat dan alleen het voertuig. Ook het beoogde gebruik, de plaats op de weg en de minimaal gewenste veiligheidswinst moeten daarvan onderdeel uitmaken.

Lees ook:

- Aanbiedingsbrief: [Risico-inventarisatiemethode LEV en BSO-bus](#)
- SWOV-rapport: [Voorstel voor een methode van risico-inventarisatie voor lichte elektrische voertuigen](#)
- SWOV-rapport: [Risico-inventarisatie van de BSO-bus](#)



5. RIJKSBIJDRAGE VOOR VERKEERSVEILIGHEID OVERTEKEND

Er zijn genoeg voorstellen binnengekomen om de €50 miljoen Rijksbijdrage voor het komende jaar uit te putten. Dat is positief: dit geld wordt besteed aan bewezen effectieve maatregelen en kan dus helpen de ongunstige trend in verkeersslachtoffers te keren. Voor het halen van de nuldoelstelling in 2050 is het naar verwachting niet voldoende. SWOV heeft de kosten die hiervoor nodig zijn globaal geraamd op 15 miljard euro over de periode 2020 – 2050. Hoewel fors, zijn deze investeringen beduidend lager dan de jaarlijks terugkerende maatschappelijke kosten van verkeersongevallen (nu nog ongeveer 17 miljard euro per jaar).

Lees ook:

- SWOV-rapport: [Verkeersveiligheidsverkenning 2030. Slachtofferprognoses en beschouwing SPV](#)
- Kennisnetwerk SPV: [Investeren in verkeersveiligheid: vijf maatregelen om het fundament op orde te krijgen](#)

