

5 Aanbevelingen

De aanbevelingen zijn ingedeeld in twee categorieën:

- aanbevelingen die dienen om de *overlevingskansen van inzittenden van te water geraakte auto's te vergroten*. Die maatregelen hebben te maken met het gedrag van de inzittenden;
- een aanbeveling ter *voorkoming* van te water raken van auto's.

5.1 Ontsnappen uit een te water geraakt voertuig

5.1.1 Het gedrag van inzittenden van te water geraakte auto's

Verreweg de meeste mensen zijn niet op de hoogte van het feit dat een te water geraakte auto vaak nog geruime tijd blijft drijven, en dat dat dus het moment is om de auto te verlaten. Ook weten de meeste mensen niet welke ruit moet worden ingeslagen, en op welke wijze, wanneer de zijruiten niet normaal geopend kunnen worden. Tenslotte is onvoldoende duidelijk dat ook/juist bij te water raken het dragen van de autogordel van groot belang is.

Opgemerkt wordt dat inzittenden van een te water geraakte auto zo min mogelijk afhankelijk moeten zijn van eventuele hulpverleners en zich zoveel mogelijk zelf moeten kunnen redden. Dat geldt voor alle gevallen waarin een auto te water raakt – niet alleen als er zich daarbij technische problemen voordoen. Waar op dit gebied ernstige misverstanden heersen en het realiseren van intensieve voorlichting op korte termijn relatief eenvoudig is, heeft de voorgestelde maatregel een hoge kosteneffectiviteit en daarmee een hoge prioriteit.

Aanbeveling 1:

De minister van Verkeer en Waterstaat wordt aanbevolen, in samenwerking met verkeers- en consumentenorganisaties en met importeurs en dealers van personenvoertuigen, het grote publiek – en niet slechts rijbewijsbezitters – te informeren over de problemen die ontstaan bij te water raken, over de rol van de autogordel daarbij, en vooral over de gewenste handelwijze ten aanzien van het ontsnappen uit het voertuig (zie ook bijlage 5 van dit rapport).

De Raad is van oordeel dat de problematiek rond het te water raken en ontsnappen uit het voertuig deel moet gaan uitmaken van de eisen voor het theorie-examen voor met name rijbewijs B.

Omdat een soortgelijke aanbeveling ook bij enkele andere RvTV-onderzoeken (als "Ongevallen met manoeuvrerende vrachtauto's bij duisternis" en "Vluchtstrookongevallen") aan de orde is, zullen de betreffende aanbevelingen te zijner tijd gebundeld aan de Minister van Verkeer en Waterstaat worden aangeboden.

5.1.2 Voertuigeigenschappen

Zowel inzittenden als hulpverleners moeten geen problemen ondervinden bij het openen van ramen en/of deuren als de auto te water is geraakt. Omdat het te water raken van auto's zich vooral in Nederland voordoet, zou de Nederlandse overheid hier, gesteund door de RAI, het initiatief moeten nemen.

Aanbeveling 2:

De minister van Verkeer en Waterstaat wordt aanbevolen bij de Europese commissie te pleiten voor eisen aan personenvoertuigen die er toe bijdragen dat verhinderd wordt dat:

- elektrische systemen de autoportieren onbedoeld afsluiten door (kort)sluiting bij te water raken,
- elektrische raam- en/of slotbediening niet meer functioneert.¹⁵

5.1.3 Overig

Aanwezigheid in de auto van een letterlijk en figuurlijk voor de hand liggend instrument om een niet meer normaal te openen autoruit mee in te slaan (als een life-hammer), is van belang gebleken. Hierbij moet wel worden bedacht dat er ontwikkelingen gaande zijn die er toe leiden dat in de toekomst bij een wezenlijk deel van de personenauto's ook de zijruiten dermate sterk zijn dat ze niet meer met een life-hammer kunnen worden ingeslagen.

Aanbeveling 3:

De minister van Verkeer en Waterstaat wordt aanbevolen – eventueel in samenhang met de overige voorlichting inzake te water raken (aanbeveling 1) – te bevorderen dat Nederlandse personenvoertuigen worden uitgerust met een middel om de ruiten te kunnen verbrijzelen, de zogenaamde life-hammer, en tevens dat overheidsvoertuigen hiermee worden uitgerust.

Aanbeveling 4:

Tevens wordt de minister van Verkeer en Waterstaat aanbevolen te bevorderen dat onderzoek plaatsvindt naar een alternatief voor de huidige life-hammer, waarmee ook de nieuwe sterkere zijruiten kunnen worden verwijderd. Voor zover c.q. zolang er geen afdoende oplossingen gevonden zijn, dient de consument daaromtrent te worden gewaarschuwd.

5.2 Preventie / infrastructuur

Het rijden met lage snelheden langs open water dan wel afscherming van open water is vrijwel de enige garantie dat een auto niet in het water terechtkomt. Opgemerkt moet worden dat afscherming van het water veel minder noodzakelijk is indien men met een lage snelheid de risicovolle wegvakken passeert.

Een veilige snelheid kan overigens plaatselijk lager liggen dan de geldende snelheidslimiet.

Ten aanzien van de snelheid heeft de wegbeheerder vanuit zijn verantwoordelijkheid de keuze: *waarschuwen* van de weggebruiker door middel van borden dan wel *'afdwingen'* van een veilige rijnsnelheid door middel van infrastructurale maatregelen. Het behoeft geen betoog, dat het afdwingen van een veilige snelheid weliswaar effectiever is, maar ook wezenlijk duurder dan het waarschuwen van de automobilist.

¹⁵ Vanwege de benodigde Europese steun voor maatregelen ten aanzien van deze problematiek zal dit rapport ook worden toegezonden aan de Europese Commissie (ter attentie van de Commissaris voor Transport en Energie).

Het meeste rendement van te nemen maatregelen mag worden verwacht op de in dit rapport geïdentificeerde risicovolle plaatsen als bochtige wegvakken buiten de bebouwde kom, zeker in combinatie met een sterk aflopend talud bij diep water.

Aanbeveling 5:

De VNG en het IPO worden aanbevolen wegbeheerders te stimuleren om bij wegvakken, waar het risico op te water raken relatief groot is, tenminste de weggebruikers te waarschuwen voor het gevaar van te water raken.