

## 2014: Mist is en blijft een onvoorspelbaar verschijnsel

[Dit artikel is geschreven op verzoek van de redactie van *Verkeerskunde* voor de rubriek *Achteruitkijkspiegel*. Het is een actueel commentaar op een artikel van dezelfde auteur over hetzelfde onderwerp, dat in 1989 verscheen in *Verkeerskunde* 41 NR. 3.]

Ja, *toen* zeiden we dat mistongevallen zich moeilijk laten bestrijden en dat oplossingen gezocht moeten worden in het beïnvloeden van het gedrag van weggebruikers. Kijken we er nu nog steeds zo tegen aan? Helaas moeten we vaststellen dat het *nog veel erger* is dan zoals het er in 1989 uitzag.

Mist is en blijft een ingewikkeld probleem, net zo goed voor deskundigen die zich met mist en verkeersveiligheid bezighouden als voor weggebruikers. Voor het ongevalsrisico bij mist zijn o.a. bepalend: snelheid, dichtheid van de mist, volgafstanden, menselijke toestand, verkeersgedrag, voertuigkenmerken en wegkenmerken. Er valt veel over te zeggen, maar we moeten ons hier, gezien de ruimte, beperken. Veel meer valt te lezen op [www.verkeerzien.nl/mist](http://www.verkeerzien.nl/mist).

Laten we eens kijken wat er aan de hand is bij het naderen van een mistsituatie. Vaak komen we uit een goed-zicht situatie, waarin 'gewenning' aan de snelheid optreedt. Die snelheid blijkt bij opkomende mist nadelig voor het genoeg kunnen afremmen – de snelheidslimiet van 130 km/h is dan een fikse verslechtering van het probleem ten opzichte van 1989, toen we in de analyse nog uitgingen van een limiet van 100 km/h.

Veelal rijden we in een sliert, waarin de voorligger de snelheid bepaalt. Maar uit rekenvoorbeelden blijkt dat de voor de voorligger acceptabele snelheid veel te hoog ligt voor de voertuigen verderop in de sliert (zie webadres hierboven). Dit wordt vooral in de hand gewerkt door de kleine volgafstanden. De indruk bestaat dat automobilisten dergelijke krappe afstanden aanhouden omdat die meestal groot genoeg zijn voor het voldoende afremmen als de voorligger (in normale omstandigheden) kalm zijn snelheid vermindert of 'tijdig en geleidelijk' remt voor een verkeerssituatie vóór hem. Automobilisten verderop in de sliert hebben dan een te hoge snelheid om in een noodgeval tijdig tot stilstand te komen.

Wat *is* dan een veilige snelheid bij mist? We weten nu dat de slogan 'zicht in meters = snelheid in km/h' bij minder dan 100m zicht totaal abuis is. Een veilige snelheid in km/h lijkt eerder te liggen bij 'het halve zicht', dus op 50 km/h bij 100m zicht. Dan hebben bestuurders verderop in de sliert genoeg tijd om af te remmen en veilig tot stilstand te komen.

Dit soort boodschap past natuurlijk niet in de 'beleving van de automobilist'. Maar dat is wel een heel slechte tegenwerping. Er bestaat juist een *gebrek* aan beleving bij die automobilist, nl. aan de gewenste beleving of het gewenste besef van risico – voor zichzelf, maar vooral voor anderen. Snelheidsbeheersing blijft noodzakelijk. Niet alleen in mistomstandigheden, ook in gewone. Want gewenning aan een hogere snelheid is zo gebeurd en heel nadelig op momenten dat een lagere snelheid noodzakelijk is. Er blijft behoefte aan een uitputtende inventarisatie van de mistproblematiek, maar het *gedrag* blijft hoofdzaak.