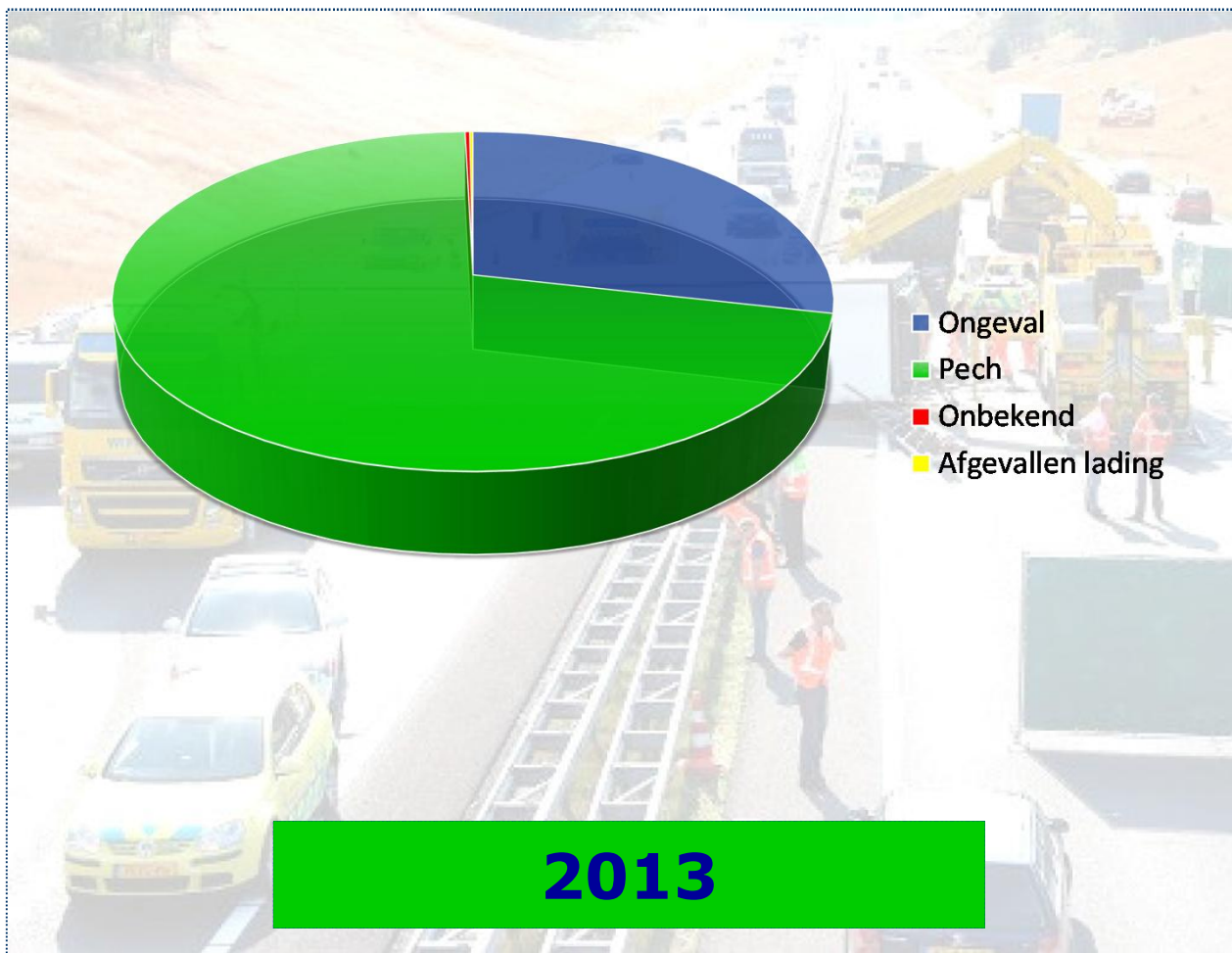


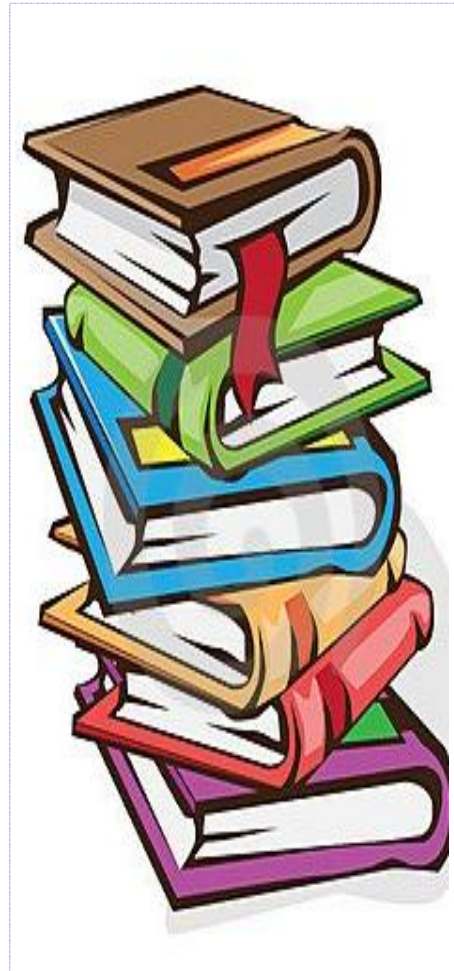
JAARRAPPORT



Inhoud



• Voorwoord	pag. 2
• Samenvatting	pag. 3
• Organisatie STIMVA	pag. 4
• Incidentregistraties	pag. 5
• Bergingen	pag. 6
• Ontwikkeling IM bergingen	pag. 7
• Oorzaak incidenten Vrachtauto's	pag. 8
• Incidentlocaties	pag. 9
• Land van herkomst voertuig	pag. 10
• Activiteiten VLM-deskundigen	pag. 11
• Ontwikkelingen vrachtvervoer	pag. 12
• Colofon	pag. 13



Voorwoord



De stichting Incident Management Vrachtauto's (STIMVA) is een samenwerkingsverband van Rijkswaterstaat, het Verbond van Verzekeraars en de brancheorganisaties Transport en Logistiek Nederland (TLN), EVO en Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV). Al 14 jaar lang is de stichting bezig om de afhandeling van incidenten met vrachtauto's te verbeteren. Het gaat dan om beperken van de afhandelingsduur en bevorderen van de doorstroming. In de afgelopen jaren hebben we al veel bereikt en verloopt de coördinatie van de inzet van bergingspersoneel, het benodigde materiaal en voertuigen goed.

Ook voor de komende jaren blijft de stichting zich inzetten om het afhandelingsproces verder te verbeteren, hierbij richten wij ons nu meer op het voorkomen van vrachtwagenincidenten. In het programma Beter Benutten II worden, in samenwerking tussen de overheden en het bedrijfsleven, gerichte maatregelen ontwikkeld welke het ontstaan van incidenten met vrachtauto's tegengaan en de overlast van incidenten verminderd. Gezamenlijk verbeteren we hiermee de verkeersveiligheid en doorstroming.



Karin Visser, Voorzitter van de STIMVA,
Hoofdingenieur Directeur
Rijkswaterstaat Verkeer- en Watermanagement



Samenvatting



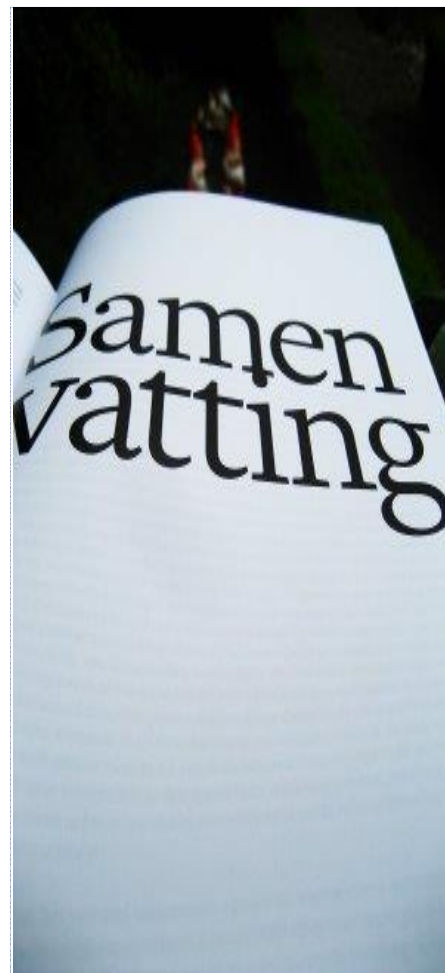
In het jaar 2013 heeft het Bestuur van de STIMVA 2 maal vergaderd. De Commissie van Toezicht heeft driemaal vergaderd. De laatste vergadering is gecombineerd met het Bestuur. De werkwijze voor de afhandeling van klachten is verbeterd. Doordat niet alle klachten behandeld worden tijdens de bijeenkomst van de Commissie van Toezicht is de afhandeling van klachten sneller afgehandeld.

Het aantal CMV-meldingen daalde in 2013, in vergelijking tot 2012, met ruim 25% tot een totaal van 3.453 incidenten. Bij 2.451 meldingen was er sprake van voertuig met pech, bij 988 meldingen betrof het een ongevalsmelding en 6 meldingen van een afgevalen lading. Van 8 meldingen is geen registratie van het incidenttype opgenomen. Het aantal vergeefse ritten is in 2013, ten opzichte van 2012, met 32% afgenomen tot 1.250 vergeefse ritten.

De afname van 25 % CMV meldingen zit vooral in de afname van het aantal meldingen van vrachtwagens met pech. Ten opzichte van 2013 is dit met ruim 30% afgenomen. De daling is een neveneffect van het strikter toepassen van de beleidsregels IM en REVI door de Wegverkeersleiders en de weginspecteurs op de pechverplaatsingen van personenauto's.

Bandenproblemen (27%) zijn nog steeds de meest voorkomende strandingsoorzaak van stilgevallen vrachtwagens tgv pech. Problemen met de aandrijving en motorproblemen zijn de daarop volgende belangrijkste oorzaken. De bandenproblematiek is ten opzichte van 2012 wel gedaald van circa 37% naar 27% in 2013. De oorzaken aandrijving (22,5% en brandstofvoorziening (9.1%) zijn gestegen ten opzichte van 2012.

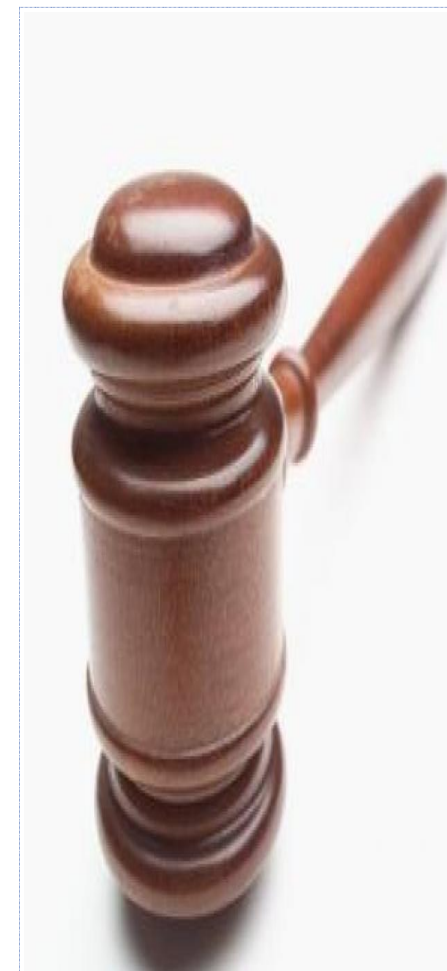
Voor de herkomst van voertuigen, betrokken bij incidenten bestaat de top 4 uit Nederland (67%) Polen (6,4%), Duitsland (6,1%) en België (3,4%).



Organisatie STIMVA



BESTUUR		
Voorzitter:	mw. K. Visser	(RWS)
Secretaris:	dhr. M.K. Kammeijer	(Verbond van Verzekeraars)
Penningmeester:	dhr. M.J.H. van der Kuijl	(EVO, TLN & KNV)
Adviseur:	dhr. H. van Douwe	(RWS)
SECRETARIAAT		
Hoofd:	dhr. E. Hoekstra	(RWS)
COMMISSIE VAN TOEZICHT		
Voorzitter:	dhr. R. Aarse	(TLN)
Lid:	dhr. G. Brink	(Centraal beheer Achmea)
Lid:	dhr. M. Zuidgeest	(VLM)
Lid:	dhr. R. de Bruijn	(ANWB)
Lid:	mw. I. Huffener	(VBS)
Lid:	dhr. H. van Douwe	(RWS CD)
Lid:	dhr. M. Pleijsier	(Eurocross Assistance / CMV)
Lid:	dhr. K. Zandbergen	(Politie)

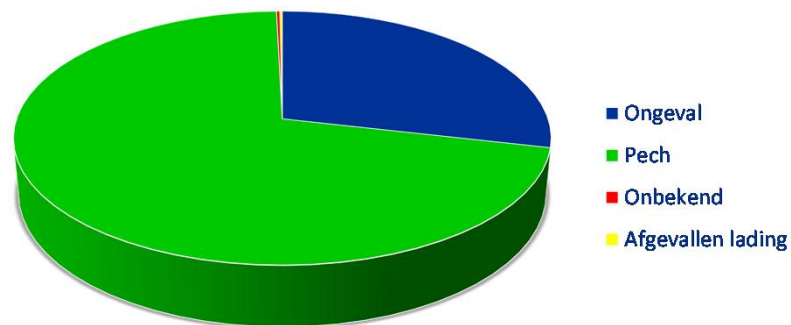


Incidentregistraties

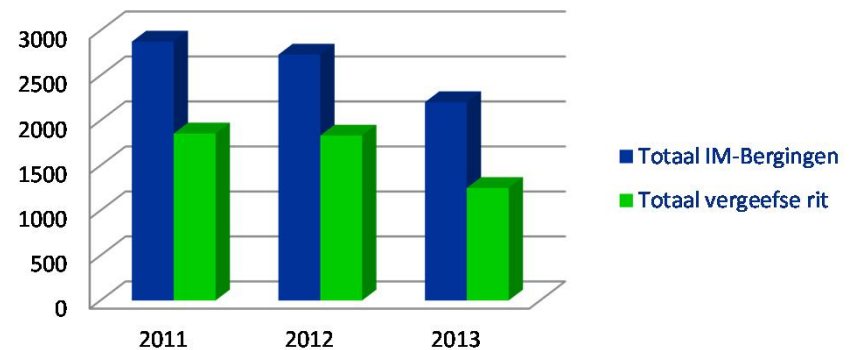


Het aantal CMV-meldingen daalde in 2013, in vergelijking tot 2012, met ruim 25% tot een totaal van 3.453 incidenten. Bij 2.451 meldingen was er sprake van voertuig met pech, bij 988 meldingen betrof het een ongevalsmelding en 6 meldingen van een afgevalen lading. Van 8 meldingen is geen registratie van het incidenttype opgenomen.
Het aantal vergeefse ritten is in 2013, ten opzichte van 2012, met 32% afgenomen tot 1.250 vergeefse ritten.

Verdeling type IM meldingen 2013



Ontwikkeling IM bergingen en vergeefse ritten afgelopen 3 jaar



Bergingen

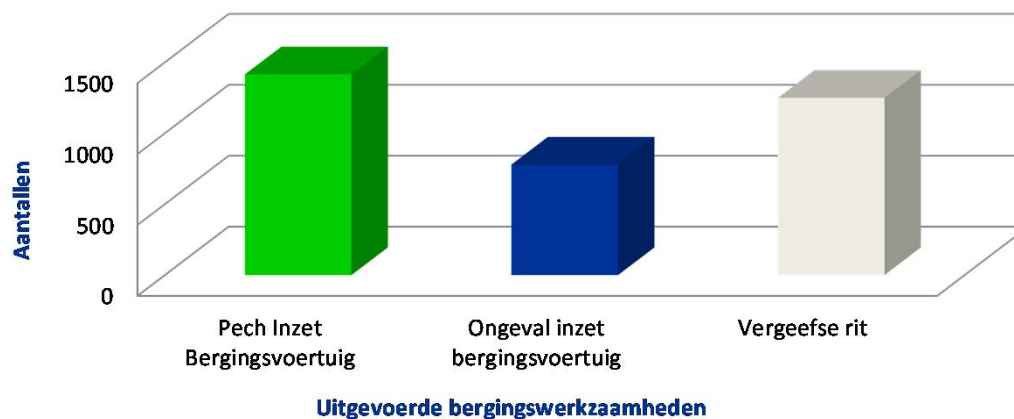


In 2013 is er 3.453 maal met een bergingsvoertuig uitgereden, hierbij is 2.203 keer een berging uitgevoerd, waarvan 779 ongevalsbergingen, 1.415 pechverplaatsingen en 5 meldingen in verband met een afgefallen lading. In 4 gevallen is er wel een berging uitgevoerd maar is type incident niet vastgelegd.

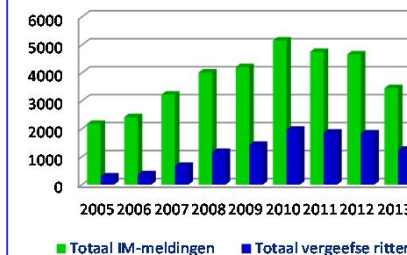
In 1.250 gevallen waarbij de berger is uitgereden is er geen voertuig aangetroffen of heeft er geen berging plaatsgevonden (wel ondersteuning) en heeft de melding geresulteerd tot een vergeefse rit. Vergeefse ritten worden aan de bergers vergoed door Rijkswaterstaat.



Verdeling uitgevoerde bergingswerkzaamheden



Ontwikkeling IM-bergingen 2005-2013



Ontwikkeling uitgevoerde bergingswerkzaamheden 2005-2013

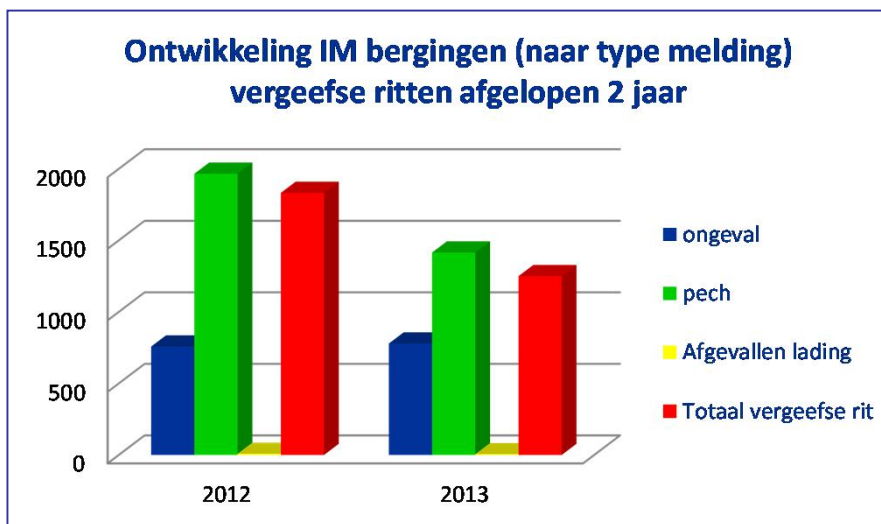
Ontwikkeling IM bergingen



De afname van 25 % minder CMV meldingen zit vooral in de afname van het aantal meldingen van vrachtwagens met pech. Ten opzichte van 2013 is dit met ruim 30% afgenomen.

De daling van het aantal CMV meldingen is een neveneffect van het strikter toepassen van de beleidsregels IM en REVI door de Wegverkeersleiders en de weginsecteurs op de pechverplaatsingen van personenauto's. Naast de reductie van het aantal pechmeldingen met personenauto's bij het LCM heeft dit ook geleid tot een vermindering van het aantal pechmeldingen voor vrachtauto's bij het CMV. Omdat, in het bijzonder, stilgevallen vrachtauto's op vluchtstroken een grote impact hebben op de verkeersveiligheid en doorstroming zijn binnen RWS maatregelen genomen.

Het aantal meldingen waar de registratie ontbreekt van het incidenttype is afgenomen van 147 naar 8 in 2013.



Oorzaken vrachtwagenincidenten

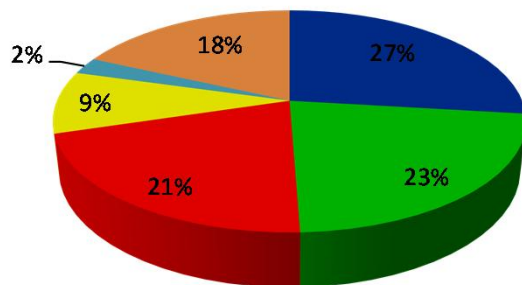


De analyse toont aan dat bandenproblemen (27%) nog steeds de meest voorkomende strandingsoorzaak is. Problemen met de aandrijving en motorproblemen zijn de daarop volgende belangrijkste oorzaken.

De bandenproblematiek is ten opzichte van 2012 wel gedaald van circa 37% naar 27% in 2013. De oorzaken aandrijving (22,5% en brandstofvoorziening (9.1%) zijn gestegen ten opzichte van 2012.

Top 5 verdeling oorzaak pech

■ bandenproblemen ■ aandrijving ■ motorproblemen
■ brandstofvoorziening ■ electronica ■ overig



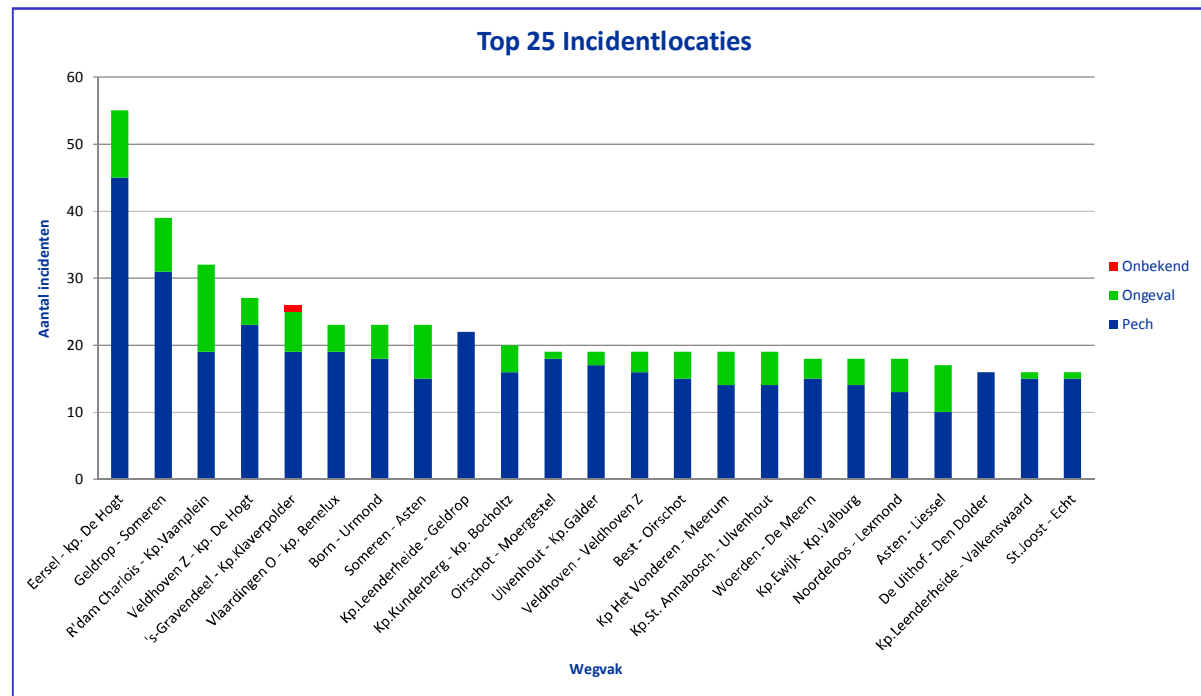
nr	Oorzaak pech	Aantal	Percentage
1	bandenproblemen	659	26,9%
2	aandrijving	552	22,5%
3	motorproblemen	512	20,9%
4	brandstofvoorziening	223	9,1%
5	electronica	60	2,4%
6	achtergelaten voertuig	19	0,8%
7	lekkage	13	0,5%
8	bestuurder onwel	12	0,5%
9	lading	4	0,2%
10	brand	1	0,0%

Incidentlocaties



Onderstaand een overzicht van de Top 25 wegvakken waar in 2013 de meeste incidenten (pech en ongeval) hebben plaatsgevonden. De twee incidentlocaties met de meeste incidenten zijn de afgelopen 4 jaar onveranderd (beide op de A67).

Er is geen nadere analyse uitgevoerd naar mogelijke verklaringen voor het ontstaan van incidenten op de genoemde wegvakken.



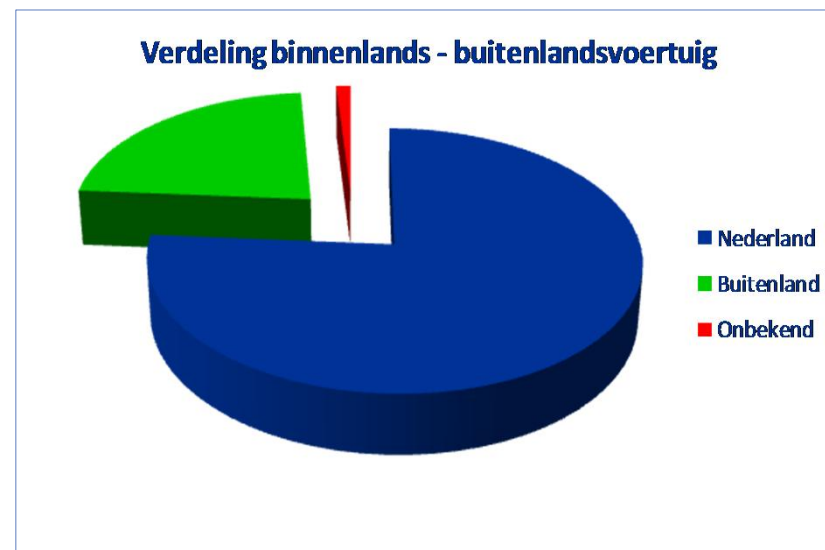
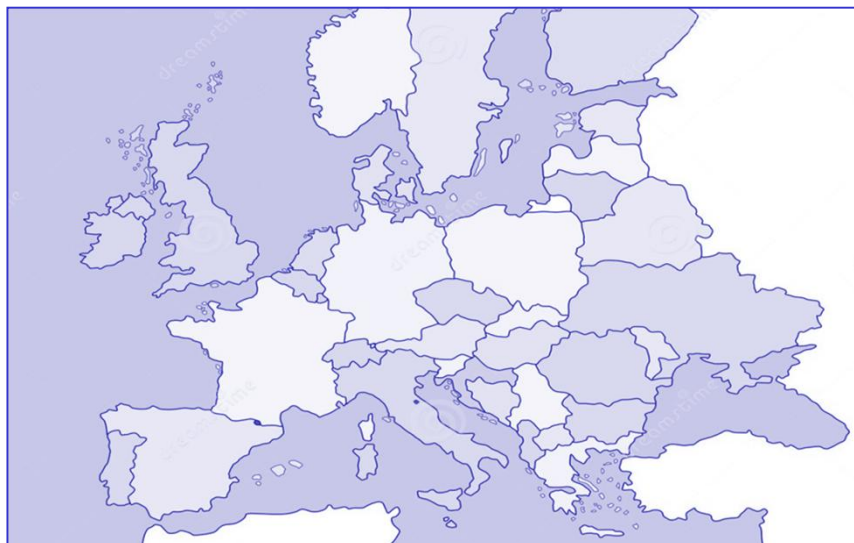
Land van herkomst



Het aandeel Nederlandse voertuigen, betrokken bij incidenten, betreft 67% van het totaal van de aantal incidentregistraties. Van de buitenlandse voertuigen, betrokken bij incidenten bestaat de top 3 uit; Polen (6,4%), Duitsland (6,1%) en België (3,4%). In 2012 was het aandeel IM meldingen van Nederlandse vrachtwagen 77%. De daling van 10% is toe te schrijven aan de daling van het aantal pech gevallen met Nederlandse vrachtwagens. Bij de buitenlandse vrachtwagens is het aantal pechgevallen nagenoeg gelijk gebleven, maar is er wel een verschuiving te zien van de herkomst van de vrachtwagens. Het aantal pechgevallen met Oost Europese vrachtwagens is toe genomen.

Land van herkomst	Pech	Ongeval	Onbekend	Algevallen lading
1 Nederland	1558	743	7	6
2 Polen	184	37	0	0
3 Duitsland	156	56	0	0
4 België	83	33	0	0
5 Roemenie	61	21	1	0
6 Litouwen	46	13	0	0
7 Bulgarije	40	13	0	0
8 Estland	42	10	0	0
9 Tsjechie	38	13	0	0
10 Hongarije	16	5	0	0

Top 10 incidenten naar land van herkomst



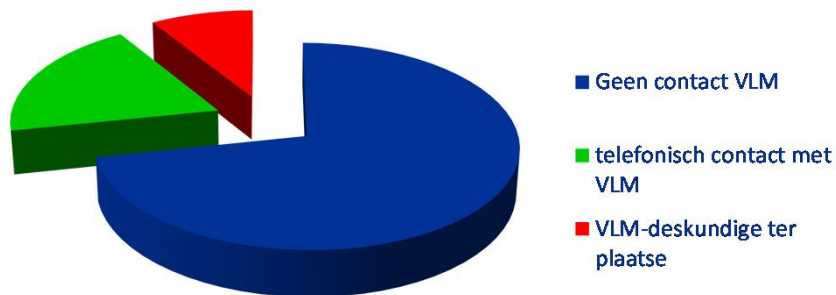
Activiteiten VLM-deskundigen



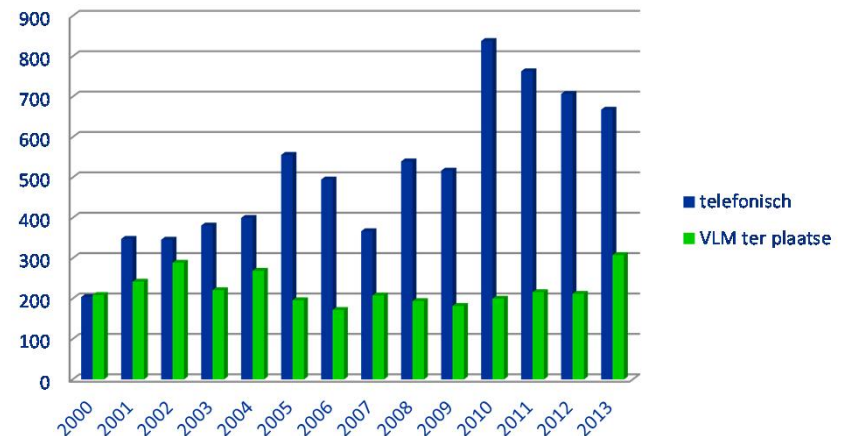
Bij de afhandeling van 668 incidenten (ongeval en pech) is telefonisch overleg gevoerd tussen de VLM-deskundige en het CMV en/ of de vertegenwoordiger van de wegbeheerder. Bij 308 incidenten is een VLM-deskundige bij het incident ter plaatse geweest.

In 2013 is er ten opzichte van 2011 en 2012 een toename van de betrokkenheid van de VLM bij de afhandeling van vrachtautoincidenten geconstateerd. De toename wordt veroorzaakt doordat er bij meer incidenten een VLM-deskundige ter plaatse gaat (toename van 45 procent ten opzichte van 2012). Door Rijkswaterstaat is gestuurd op een grotere betrokkenheid van VLM bij de afhandeling van incidenten, dus dit beleid heeft zijn vruchten afgeworpen.

Verdeling inzet VLM bij incidenten



Ontwikkeling inzet VLM-deskundige (2000-2013)



Colofoon



Uw schriftelijke reacties kunt u sturen aan:

STIMVA
Postbus 24094
3502 MB UTRECHT

Telefoon: (030) 280 74 50
Faxnummer: (030) 280 74 51
Internet: www.stimva.nl (via contactformulier)



Redactie E. Hoekstra (Rijkswaterstaat)

Concept en ontwerp E. Hoekstra

Uitgave STIMVA, oktober 2014