

JAARRAPPORT



2006

Inhoudsopgave

•Voorwoord	pag. 2
•Inleiding	pag. 3
•Samenvatting	pag. 4
•Organisatie en Organisatieontwikkelingen	pag. 5
•Financiële verantwoording	pag. 6
•Landelijke Vrachtwagenregeling (LVR)	pag. 7-8
•Centraal Meldpunt Vrachtauto's (CMV)	pag. 9-12
•Salvage Transport Incident (STI)	pag. 13
•Vrachtwagenongevallen Oorzaakanalyse (VOOA)	pag. 14
•Pilot versnelde berging	pag. 15
•Landelijke Veiligheidsdagen	pag. 16
•Vooruitzichten	pag. 17
•Colofon	pag. 18



Voorwoord

De Stichting Incident Management Vrachtauto's (STIMVA) is opgericht als een op de weggebruiker gerichte stichting voor de optimalisatie van doorstroming op het wegennet, waar Incident Management van toepassing is.

Dit doen we door middel van een samenwerkingsverband tussen betrokken partijen, waarbij we de gevolgen voor de verkeersdoorstroming als gevolg van vrachtwagenongevallen zoveel als mogelijk proberen te beperken. Deze aanpak met de partners is succesvol. Als gevolg van het succes van de aanpak, zien we dat steeds meer wegbeheerders buiten Rijkswaterstaat het belang hiervan inzien. Hiermee verspreidt de aanpak zich over grote gedeelten van het Nederlandse wegennet.

De kern van ons succes in 2006 is dan ook gestoeld op samenwerking op het gebied van beleid en uitvoering rond het afhandelen van vrachtwagenincidenten én met iedereen die direct of indirect betrokken is bij deze incidenten.

Als we met zijn allen blijven streven naar een onvoorwaardelijk partnership en wederzijds begrip, zijn we in staat om de problemen het hoofd te bieden. Hiermee is de basis gelegd voor de realisatie van onze gezamenlijke doelstellingen voor nu en voor de komende jaren.

Door middel van dit jaarrapport doen wij verslag van de resultaten en ontwikkelingen in 2006. Het is mij dan ook een genoegen om dit rapport u bij deze aan te mogen bieden.



Ineke van der Hee, voorzitter van de STIMVA,
Hoofdingenieur Directeur Rijkswaterstaat



Inleiding

Er is sprake van *Vertraagde verkeersafwikkeling* op autosnelwegen als het verkeer langzamer dan 100 km/uur rijdt. Als de rijdsnelheid over een afstand van meer dan 2 km lager is dan 50 km/uur, spreken we van een *file*. Beide verschijnselen ontstaan als de hoeveelheid verkeer groter is dan de beschikbare wegcapaciteit. Het reistijdverlies (ofwel verliestijd), uitgedrukt in voertuigverlies-uren en de onbetrouwbaarheid van de reistijd zijn twee belangrijke indicatoren voor de beleidsvorming over verkeer en vervoer (rapport *Fileverkenning*, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Rijkswaterstaat).

Incident Management heeft tot doel files op het Rijkswegennet, die ontstaan door incidenten, aanzienlijk te verkorten door de wegcapaciteit zo snel mogelijk te optimaliseren en te normaliseren.

De Stichting Incident Management Vrachtauto's (STIMVA) is opgericht voor de centrale coördinatie van de inzet van bergingspersoneel en -materieel. Het is een samenwerkingsverband van het Verbond van Verzekeraars, de brancheorganisaties Transport Logistiek Nederland (TLN), Ondernemersorganisatie voor logistiek en transport (EVO), Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) en Rijkswaterstaat (RWS).

Deze partijen hebben zich bereid verklaard om de zorg op zich te nemen voor de inrichting en de exploitatie van een centraal meldpunt voor vrachtautobergingen op het hoofdwegennet (CMV), alsmede voor de beschikbaarheid van IM-deskundigen. Bij incidenten worden vanuit het centraal meldpunt gecertificeerde bergers aangestuurd, welke een contract zijn aangegaan met Rijkswaterstaat voor de uitvoering van professionele bergingen van vrachtwagens.

De IM-deskundigen brengen advies uit aan hulpverleners en de wegbeheerder met betrekking tot voertuig-, lading- en milieuschade.

De STIMVA houdt toezicht op de kwaliteit van de uitvoering en toepassing van de Landelijke Vrachtwagenregeling. Hiervoor worden onder andere gegevens verzameld over aanrijtijden en afhandeltijden van bergers en IM-deskundigen, alsmede oorzaken van ontstane files door incidenten.



Samenvatting

In 2006 heeft het Centraal Meldpunt Vrachtautoberging (CMV) 2416 meldingen verwerkt. Dit betreffen 811 ongevallen en 1594 pechgevallen (plus 11 meldingen met onbekende oorzaak). In 373 gevallen werd er geen gebruik gemaakt van het opgeroepen bergingsvoertuig.

De hoeveelheid ongevallen in 2006 (811 stuks) laat een afname zien van 13% ten opzichte van het voorgaande jaar. Afgezet tegen een toegenomen groei van de gemiddelde landelijke intensiteit van vrachtverkeer met 8% ten opzichte van 2005, is dit een positieve ontwikkeling.

In 172 gevallen is een IM-deskundige van STI ter plaatse geweest. In 495 gevallen is telefonisch overleg gepleegd tussen het CMV en de STI-deskundige waarbij is besloten om niet ter plaatse te gaan.

Voor de meldingen heeft het CMV de rekeningen van de bergingsbedrijven betaald en getracht de kosten te verhalen op de eigenaren/houders van de bij de ongevallen betrokken vrachtauto's. Bij gebleken oninbaarheid zijn de kosten vergoed door Rijkswaterstaat.

In het jaar 2006 heeft de Commissie van Toezicht vier maal vergaderd, waarvan één keer samen met het Bestuur van de Stichting. De Commissie van Toezicht heeft 10 klachten behandeld en beantwoord, en in 1 zaak hoorzittingen gehouden. Er is in 2006 geen beroep aangetekend tegen uitspraken van de Commissie van Toezicht.

Voor de komende periode zal de nadruk worden gelegd op de uitbreiding van het dekkinggebied gerelateerd aan Incident Management. Hierbij zal de samenwerking tussen alle wegbeheerders centraal staan, waarbij de basis wordt gelegd voor een optimalisatie van de effectiviteit en de efficiëntie van de doorstroming van het verkeer op het Nederlandse wegennet.

Er heeft in 2006 een contractering plaatsgevonden voor de bergingsbedrijven, volgens vernieuwde voorschriften. Hierbij zijn de criteria aangescherpt, wat een direct gevolg heeft voor de professionalisering van de berging. De huidige contractvorm gaat uit van wederzijdse verplichtingen en verhoogde kwaliteitseisen.

Er blijkt geen sprake van een stijgende verkeersonveiligheid bij incidenten waar vrachtwagens zijn betrokken in de afgelopen 5 jaar.



Organisatie en Organisatieontwikkelingen

BESTUUR

Voorzitter:	I. van der Hee	(RWS)
Secretaris:	J.R. Stam	(Verbond van Verzekeraars)
Penningmeester:	M.J.H. van der Kuijl	(EVO, TLN & KWV)
Adviseur:	J.C. van Hees	(RWS)
Adviseur:	M. Beijk	(RWS)

SECRETARIAAT

Hoofd Secretariaat:	E. Hoekstra	(RWS-VCNL)
Secretariaat:	R. Carhuapona	(RWS-VCNL)

COMMISSIE VAN TOEZICHT

Voorzitter:	C. Abercrombie	(TLN)
Lid:	M. Zuidgeest	(STI)
Lid:	M de Korte	(ANWB)
Lid:	G.L.C. Huffener	(VBS)
Lid:	M. Beijk	(RWS-CD)
Lid:	J.T. van der Kleij	(VHD / CMV)
Lid:	W. Lagendijk	(Politie Rotterdam Rijnmond)
Lid:	T.J.M. van 't Klooster	(KLPD)
Lid:	R.G. Kobus	(VvV)
Lid:	E. Hoekstra	(RWS-VCNL)
Lid:	J.H. Roebers	(RWS-Oost Nederland)
Lid:	J. Slenters	(Gemeente Amsterdam)

In 2006 hebben de volgende ontwikkelingen plaatsgevonden:

De voorzitter van het Bestuur, dhr. I. de Boer is opgevolgd door mw. I. van der Hee.

Een adviseur van het Bestuur, dhr. J. Slager is opgevolgd door dhr. J.C. van Hees.

Een adviseur van het Bestuur, mw. M. Beijk- van Lankeren is opgevolgd door dhr. H.J.P. van Douwe.

Het Hoofd Secretariaat STIMVA, dhr. F. Jorna is opgevolgd door dhr. E. Hoekstra.

Als nieuwe voorzitter van de Commissie van Toezicht, is benoemd dhr. C. Abercrombie.

In verband met vertegenwoordiging vanuit het provinciale en gemeentelijke wegennet is dhr. J. Slenters toegevoegd aan de Commissie van Toezicht.

De bestaande overeenkomst tussen de STIMVA en Salvage Transport Incident is verlengd tot 2011.



Financiële verantwoording

	Resultaat	Begroting
Baten		
Bijdrage Ministerie Verkeer en Waterstaat	113.586	113.585
Bijdrage Verbond van Verzekeraars	43.216	41.178
Bijdrage Transport en Logistiek Nederland	10.171	9.804
Bijdrage Organisatie voor transport en logistiek EVO	10.171	9.804
Bijdrage Koninklijk Nederlands Vervoer	5.044	4.575
	-----	-----
	182.188	178.946
Lasten		
Kosten van STI VOF	120.947	118.976

Secretariaatskosten	47.303	48.223
Kosten bestuur en Commissie van Toezicht	-	1.649
Commissie van Beroep	3.228	4.537
Accountantskosten	6.365	3.299
Verzekeringen	1.651	2.055
Diversen	139	207
	-----	-----
	58.686	59.970

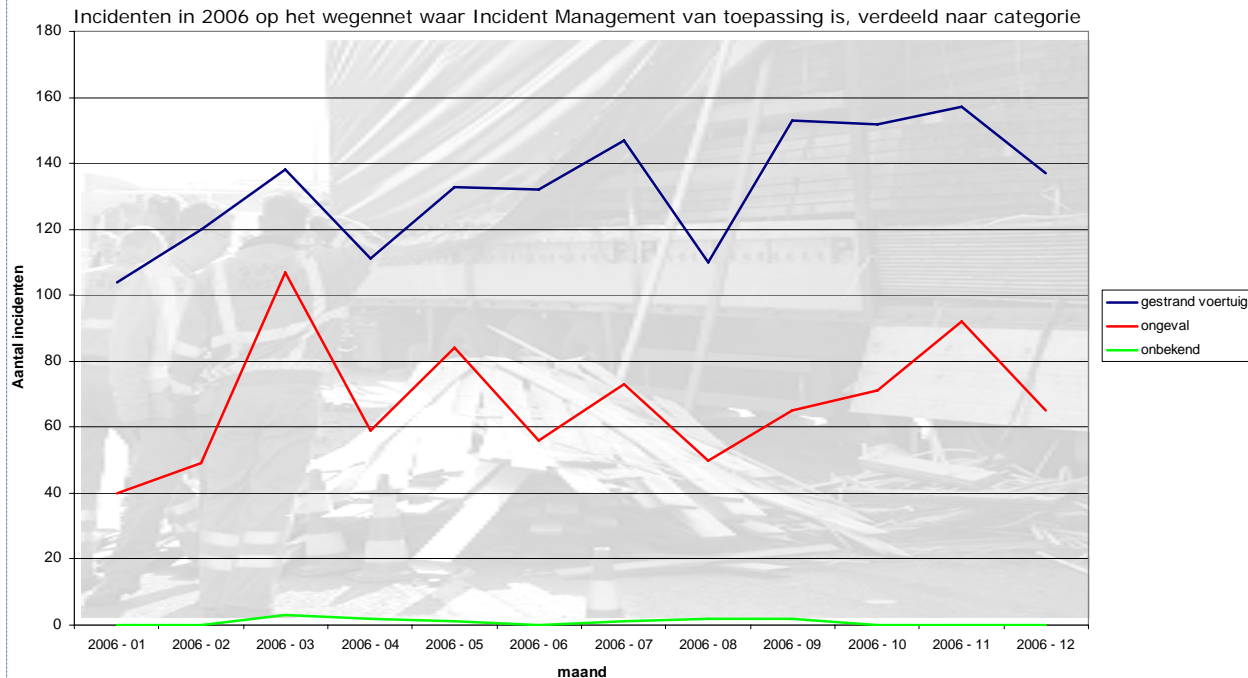
Totale lasten	179.633	178.946
Overschot	2.555	-



LVR (Landelijke Vrachtwagen Regeling) 1

In 2006 hebben binnen de Landelijke Vrachtwagen Regeling procesveranderingen plaatsgevonden. Naast de Politie kan Rijkswaterstaat direct meldingen doen bij het CMV. Binnen het voorgaande proces diende de melding via een politiemeldkamer uitgevoerd te worden. Deze verandering betekent een tijdswinst van enkele minuten binnen de eerste fase van het Incident Managementproces, wat een winst kan opleveren van een tiental minuten in de totale doorlooptijd van melding van het incident, tot normalisatie van het verkeersbeeld.

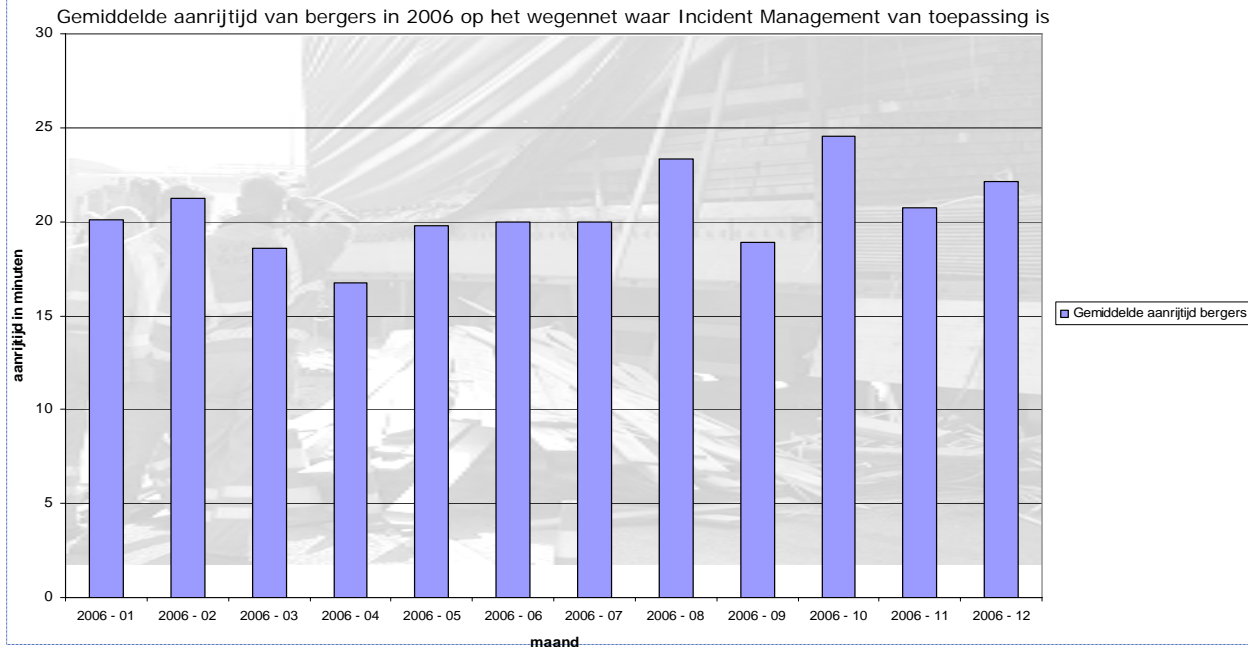
Op basis van de behoefte van beheerders van het provinciale en gemeentelijke wegennet, is de Landelijke Vrachtwagen Regeling uitgebreid van het hoofdwegennet naar grote gedeelten van de rest van het Nederlandse wegennet. Voor de komende jaren wordt gestreefd naar een zo compleet mogelijke dekking.



LVR (Landelijke Vrachtwagen Regeling) 2

Er heeft in 2006 een contractering plaatsgevonden voor de bergingsbedrijven, volgens vernieuwde voorschriften. Hierbij zijn de criteria aangescherpt, wat een direct gevolg heeft voor de professionalisering van de berging. De huidige contractvorm gaat uit van wederzijdse verplichtingen en verhoogde kwaliteitseisen. Aan de hand van de gestelde eisen en criteria kan een bergingsbedrijf zich laten certificeren. De voor de zware bergingen in te zetten bergingsbedrijven worden door Rijkswaterstaat op basis van de certificering en een marktconforme prijs vanuit de branche geselecteerd. Rijkswaterstaat verzorgt hiervoor de contracten en prijsvorming.

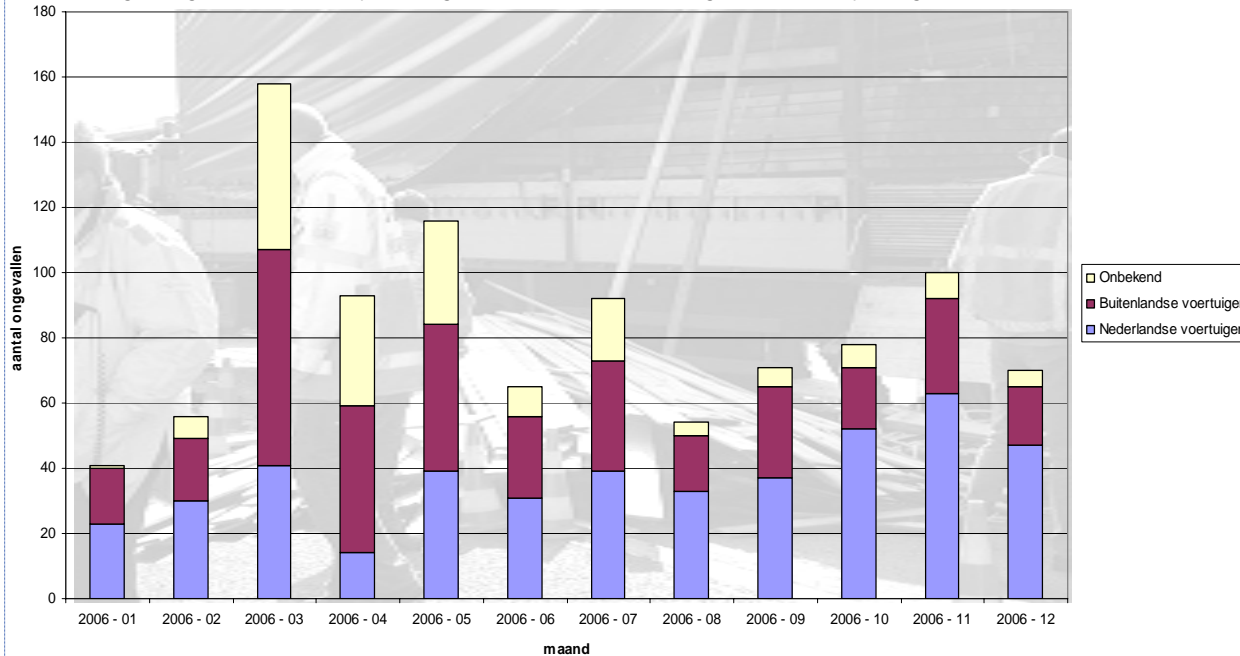
Tevens heeft een optimalisatie plaatsgevonden van de bergerselectie op basis van de incidentlocatie en de vestigingslocatie van de berger. Uitgangspunt is de snelste aanrijroute in combinatie met de beschikbaarheid. Hiermee wordt een proces gehanteerd dat garant staat voor het snel ter plaatse zijn van een bergingsvoertuig.



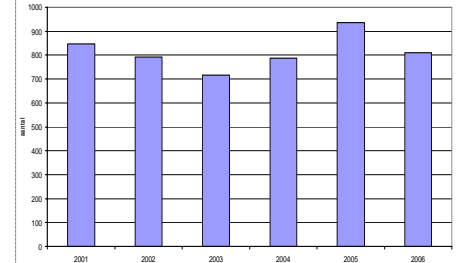
CMV (Centraal Meldpunt Vrachtautoberging) 1

In 2006 zijn in totaal 811 voertuigen geborgen, welke betrokken waren bij een ongeval. Dit is een afname van ruim 13% ten opzichte van het voorgaande jaar. Gezien de ontwikkeling in de afgelopen jaren, waarin een jaarlijkse stijging waarneembaar was van de hoeveelheid geborgen voertuigen, laat 2006 een daling zien. Gerelateerd aan de jaarlijks toenemende intensiteit lijkt dit een gunstige ontwikkeling. De cijfers voor de komende jaren moeten aantonen of de daling een ingezette dalende trend is, of een breuk in de bestaande trend.

Vrachtwagen ongevallen in 2006 op het wegennet waar Incident Management van toepassing is, verdeeld naar herkomst



Geregistreerde ongevallen 2001-2006



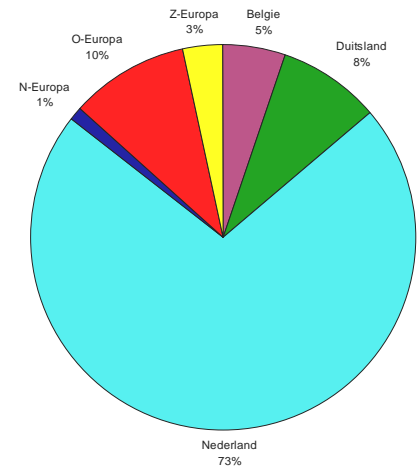
CMV (Centraal Meldpunt Vrachtautoberging) 2

Vrachtwagen **ongevallen** 2006
naar herkomst trekkend voertuig.

- Nederlands voertuig
- Belgisch voertuig
- Duits voertuig
- Noord Europees voertuig
- Oost Europees voertuig
- Zuid Europees voertuig



Verdeling vrachtwagen ongevallen 2006,
naar herkomst trekkend voertuig

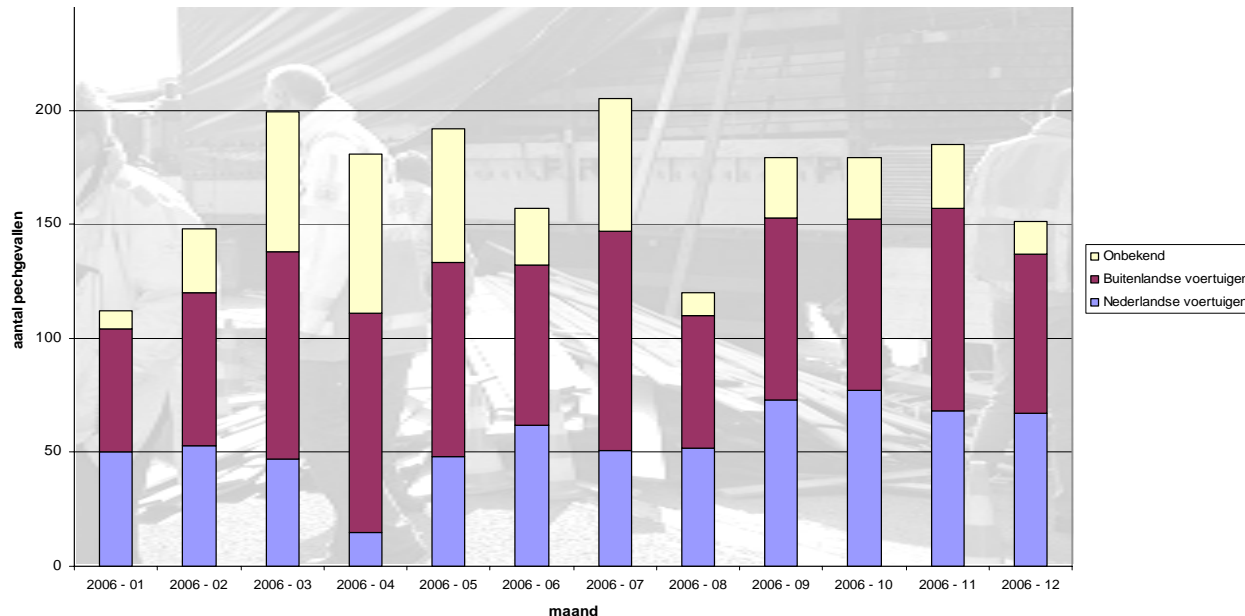


CMV (Centraal Meldpunt Vrachtautoberging) 3

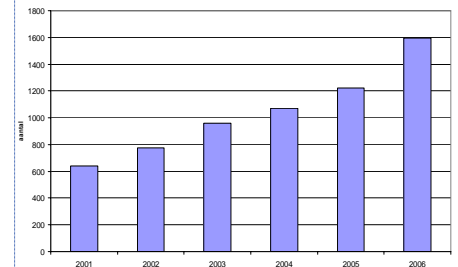
In 2006 zijn in totaal 1596 gestrande voertuigen geborgen. Dit is een toename van ruim 30% ten opzichte van het voorgaande jaar. De ontstane trend over de afgelopen jaren, zegt niets over een absolute stijging van de hoeveelheid gestrande voertuigen, maar iets over het conformeren van de gestrande weggebruiker aan de IM-beleidsregels.

Gezien de ontwikkeling in de afgelopen jaren, is er een jaarlijkse stijging waarneembaar van de hoeveelheid geborgen voertuigen. Dit is een indicatie dat de IM-beleidsregels op het Hoofdwegenet steeds beter worden toegepast voor gestrande voertuigen. Dit komt de doorstroming en de veiligheid op het Hoofdwegenet ten goede. Er vindt onderzoek plaats naar de hoofdoorzaken van gestrande voertuigen. Motorpech en bandenproblematiek nemen hiervan een groot gedeelte voor hun rekening. De onderzoeken zullen leiden tot een gerichte aanpak ter voorkoming van gestrande voertuigen.

Vrachtwagen pechgevallen in 2006 op het wegennet waar Incident Management van toepassing is, verdeeld naar herkomst



Geregistreerde pechgevallen 2001-2006



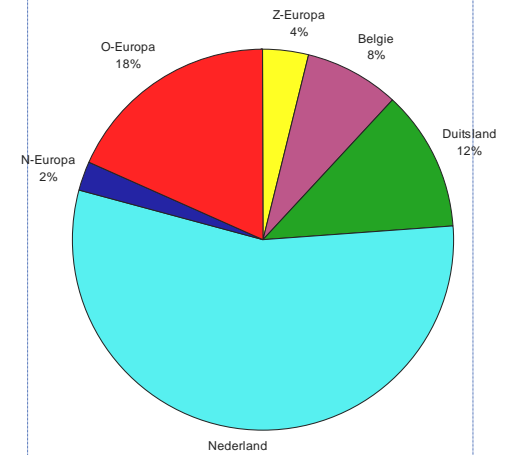
CMV (Centraal Meldpunt Vrachtautoberging) 4

Vrachtwagen **pechgevallen** 2006 naar herkomst trekkend voertuig.

- Nederlands voertuig
- Belgisch voertuig
- Duits voertuig
- Noord Europees voertuig
- Oost Europees voertuig
- Zuid Europees voertuig



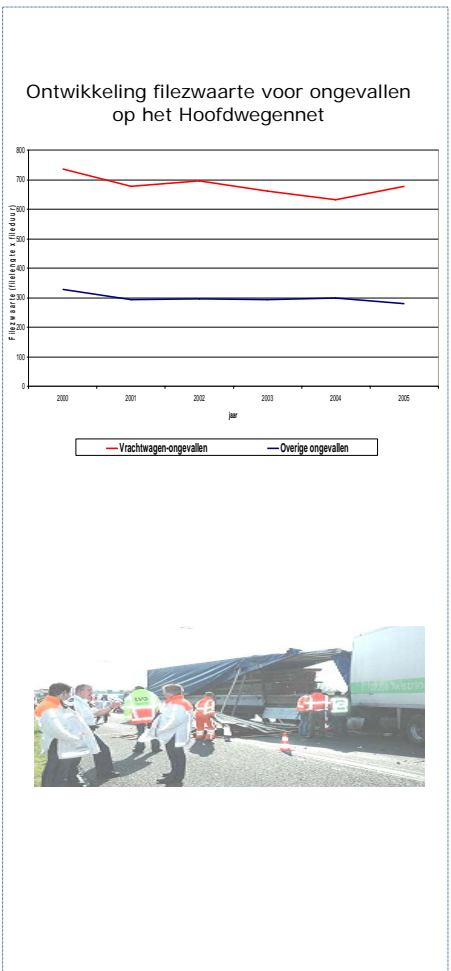
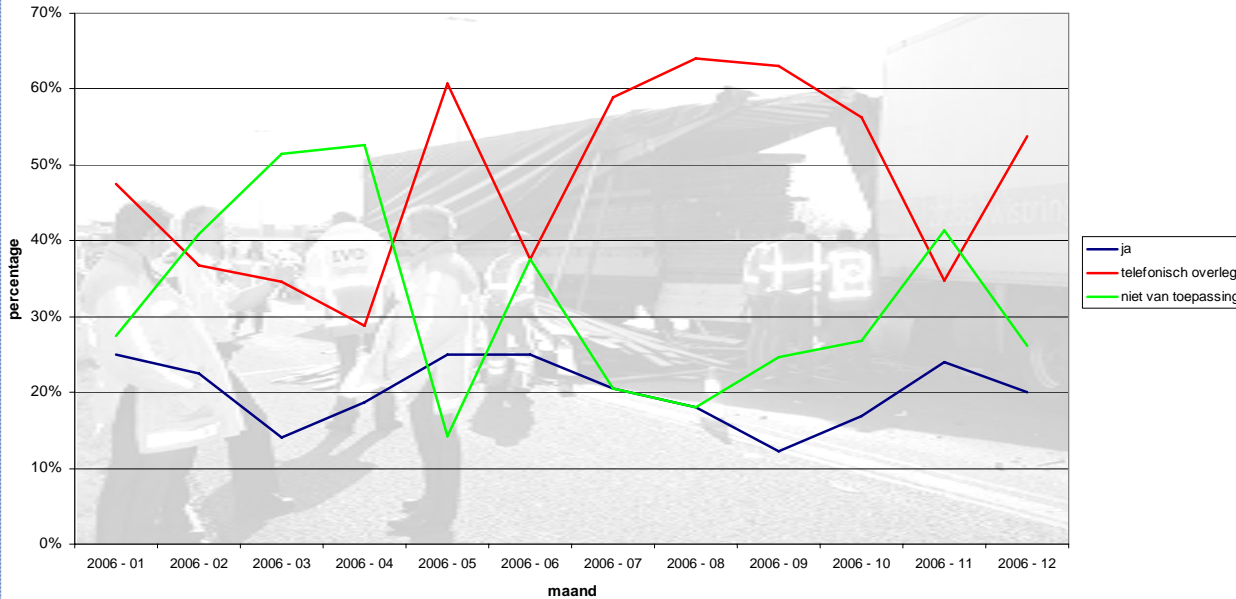
Verdeling vrachtwagen pechgevallen 2006 naar herkomst trekkend voertuig



STI (Salvage Transport Incident)

De STIMVA maakt gebruik van VOF Salvage Transport Incident (STI) als vrachtautodeskundigen bij incidenten. Hierbij wordt een advies uitgebracht aan hulpverleners en de wegbeheerder met betrekking tot voertuig-, lading- en milieuschade. De deskundige maakt hierbij een belangenafweging tussen alle belanghebbenden, zoals de eigenaar van het betrokken voertuig en/of lading, verzekeraars en wegbeheerder, alsmede het milieu en de doorstroming van het verkeer (maatschappelijke belangen). Zodra de toepassing van een versnelde of uitgestelde berging landelijk is ingevoerd, wordt de rol van de deskundige van nog groter belang. Een juiste inschatting van de kosten door de deskundige zijn bepalend voor de keuze voor een versnelde of uitgestelde berging. Hierbij wordt de lading en/of het voertuig, ondergeschikt gemaakt aan de doorstroming.

Inzetpercentage STI-deskundige in 2006



VOOA (VrachtwagenOngevallen Oorzaak Analyse)

Naar aanleiding van publiciteit betreffende incidenten met vrachtwagens medio 2005, zijn er in de Tweede Kamer vragen gesteld aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. Teneinde de vragen goed te kunnen beantwoorden is nader onderzoek gedaan middels het VOOA-onderzoek.

Dit onderzoek is uitgevoerd in opdracht van Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart en Rijkswaterstaat (VCNL en AVV).

Door zitting te nemen in de Klankbordgroep van het onderzoek, is er een belangrijke bijdrage geweest van organisaties die gerelateerd zijn aan de STIMVA, zoals brancheorganisaties, verzekeraars, STI, SWOV, OM, Politie en Rijkswaterstaat.

Samenvatting

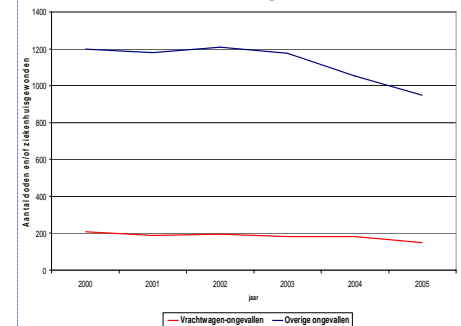
Er blijkt geen sprake van een stijgende verkeersonveiligheid bij incidenten waar vrachtwagens zijn betrokken in de afgelopen 5 jaar;

Belangrijke probleemgebieden in relatie tot ongevallen op het rijkswegennet waarbij vrachtwagens betrokken zijn:

- Discontinuïteiten in de verkeersstroom (b.v. Wegwerkzaamheden);
- Vermoeidheid;
- Concentratieverlies;
- Onvoldoende afstand;
- 'Samenwerking' tussen chauffeurs vrachtwagens en personenauto's;
- Niet optimale verdeling van de lading.

Het volledige rapport kunt u vinden op www.verkeerenwaterstaat.nl

Ontwikkeling aantal doden en ziekenhuisgewonden voor ongevallen op het Hoofdwegennet



Pilot Versnelde Berging

Gedurende de periode 15 november 2005 tot 15 november 2006 is vanuit Rijkswaterstaat (Verkeerscentrum Nederland) het proefproject 'Versnelde berging vrachtwagenincidenten' uitgevoerd. De doelstellingen in de proef waren gericht op:

- Het verkrijgen van inzicht in de extra kosten welke worden veroorzaakt door het gericht toepassen van versnelde c.q. uitgestelde bergingsmethodiek in relatie tot de maatschappelijke baten.
- Het bepalen welke maatregelen (procesmatig en juridisch) dienen te worden genomen voor de reductie van de afhandelingperiode van incidenten met vrachtwagens.

Enkele uitkomsten van het proefproject:

- Het aanbrengen van een voormelding binnen het proces heeft geleid tot een kortere incidentduur.
- De versnelde berging heeft een positief effect op de verkeersdoorstroming en de verkeersveiligheid.
- Betrokken functionarissen geven aan dat de afhandeling efficiënter verloopt door een toename van vertrouwen en begrip en de hieruit vloeiende verbeterde communicatie.

Het volledige rapport kunt u vinden op www.verkeerenwaterstaat.nl



Landelijke Veiligheidsdagen

Incident Management heeft tot doel files op het Rijkswegennet, die ontstaan door incidenten, drastisch te verkorten. Dit gebeurt door een aantal technische maatregelen en door optimale samenwerking tussen hulpverleners. Dit geldt zowel voor incidenten met personenauto's als voor vrachtwagens.

Om informatie uit te wisselen en nieuwe informatie onder de aandacht te brengen bij alle betrokken hulpverleningsinstanties, zijn er in 2006 een zevental landelijke veiligheidsdagen georganiseerd. Deze georganiseerde dagen waren een opvolging van een Veiligheidsdag in 2002, waarbij de ontwikkelingen van de 6 voorgaande jaren de revue passeerden.

Tijdens de Veiligheidsdagen in 2006 werd onder andere ingegaan op de toegenomen veiligheid bij de hulpverlening in het verkeer, de samenwerking tussen betrokken partijen en de veranderende rol van de weginspecteur van Rijkswaterstaat en de daarbij behorende veranderde taken en bevoegdheden.

Verder werd stilgestaan bij het overleg tussen de commandanten van alle betrokken hulpverleners bij een incident en de onderwerpen die daarbij van belang zijn:

- Regelgeving voor het aanvragen van verkeersmaatregelen;
- Wegafsluitingen bij incidenten;
- Het stellen van prioriteiten bij afhandeling van incidenten;
- Verdeling van taken bij incidenten;
- De rol van de Verkeerscentrale;

Door middel van deze veiligheidsdagen zijn bezoekende hulpverleners in staat om naast het op peil houden van kennis, op een informele manier kennis te maken met collega's uit andere organisaties en hier informatie mee uit te wisselen.

Het zijn dagen voor praktijkmensen, door praktijkmensen.



Vooruitzichten

De intensiteit van het vrachtverkeer zal de komende jaren behoorlijk toenemen. Verschillende onderzoeken spreken over een toename rond 2020 tussen de 30 en 70% (bron: RWS AVV). Deze toename zal zijn weerslag hebben op de hoeveelheid incidenten met vrachtverkeer. Tevens is er een toename geconstateerd van vrachtverkeersintensiteit van niet-Nederlandse vrachtwagens.

In Nederland is voor vrachtwagens, in tegenstelling tot personenauto's, voor de eerste berging geen dekking opgenomen in de verzekering. De eigenaar moet dit dus zelf betalen. Nederlandse eigenaren zijn via de RDW vrij eenvoudig te traceren en de bergingsrekeningen worden over het algemeen betaald. Buitenlandse eigenaren zijn moeilijker te traceren, en zij betalen de rekening vaak niet, vooral wanneer de vrachtwagen alweer terug is in het land van herkomst. Aangezien Rijkswaterstaat garant staat voor de bergingskosten, levert dit een enorme kostenpost op.

Om deze kosten terug te brengen, stimuleert de STIMVA voor de komende periode de toepassing van het retentierecht door de bergers. Hierbij wordt de vrachtwagen pas vrijgegeven door de berger, zodra alle onkosten betaald zijn door de eigenaar.

Voor de STIMVA zal dit één van de speerpunten zijn voor de komende periode, om te komen tot een reductie van kosten.

Verder zal, zoals reeds eerder vermeld, de nadruk worden gelegd op de uitbreiding van het dekkinggebied gerelateerd aan Incident Management. Hierbij zal de samenwerking tussen alle wegbeheerders centraal staan, waarbij de basis wordt gelegd voor een optimalisatie van de effectiviteit en de efficiëntie van de doorstroming van het verkeer op het Nederlandse wegennet.

Om de communicatie en informatie te verbeteren met alle betrokkenen, zal de komende periode extra aandacht worden geschonken aan communicatiemiddelen zoals de websites van de STIMVA en Incident Management.



Colofon

Uw schriftelijke reacties kunt u sturen aan:

STIMVA
Ter attentie van mw. R. Carhuapoma (secretariaat)
Postbus 3268
3502 GG UTRECHT

Telefoonnummer: (030) 280 74 50
Faxnummer: (030) 280 74 51
Email: dut-incidentmanagement@rws.nl
Internet: www.stimva.nl

Redactie

E. Hoekstra (Verkeerscentrum Nederland, Rijkswaterstaat)
J. Kramer (Verkeerscentrum Nederland, Rijkswaterstaat)

Concept en ontwerp

J. Kramer (Verkeerscentrum Nederland, Rijkswaterstaat)

Fotografie

B. de Bruijn (Verkeerscentrum Nederland, Rijkswaterstaat)
T. den Hertog (Verkeerscentrum Nederland, Rijkswaterstaat)

Druk

Advadi drukkerij, Westervoort

Uitgave

Rijkswaterstaat, juni 2007

