

JAARRAPPORT

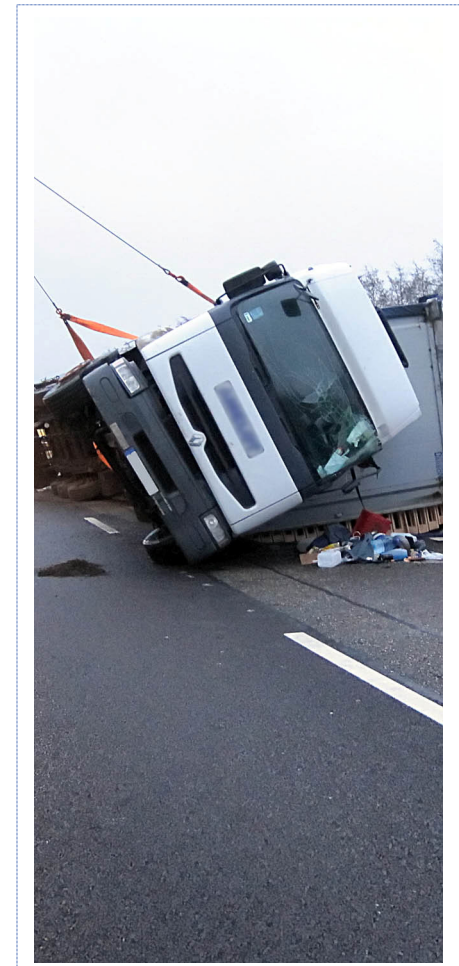


2010

Inhoudsopgave



• Voorwoord	pag. 2
• Samenvatting	pag. 3
• Organisatie STIMVA	pag. 4
• Financiële verantwoording	pag. 5
• Incidenten	pag. 6
• Incidentlocaties	pag. 7
• Bergingen	pag. 8
• Land van herkomst voertuig	pag. 9-10
• Oorzaak incidenten Vrachtauto's	pag. 11
• Inzet STI deskundige	pag. 12
• Lopende ontwikkelingen 2010	pag. 13
• Trends en vooruitzichten	pag. 14
• Winter Wonderland	pag. 15
• Verbond van Verzekeraars	pag. 16
• Transport & Logistiek Nederland	pag. 18
• EVO	pag. 20
• Colofon	pag. 22



Voorwoord

De Stichting Incident Management Vrachtauto's (STIMVA) staat voor intensieve samenwerking tussen de partijen die verenigd zijn in de STIMVA. Hierdoor ontstaat het raamwerk waarbij incidenten met vrachtauto's zo snel mogelijk, mede met oog op het belang van de betrokkenen, verholpen worden. In 2010 zijn files en deels of zelfs geheel afgesloten weggedeeltes als gevolg van een ongeval met een vrachtwagen veelvuldig in de media aanwezig geweest. In tegenstelling tot de indruk die hierdoor kan ontstaan, laat de praktijk zien dat het aantal ongevallen met vrachtauto's is verminderd.

Het Incident Management proces heeft ook het afgelopen jaar zijn vruchten afgeworpen. De samenwerking tussen de hulpdiensten, bergers en wegbeheerders is weer succesvol gebleken. Deze samenwerking zal ook in het komende jaar voortgezet worden. Ook zal het proces waar mogelijk verder geoptimaliseerd en geprofessionaliseerd worden. Regelmatig zullen de verschillende kolommen door middel van oefeningen de samenwerking verbeteren.

De winterperiode heeft zowel in de winter van 2009-2010 als 2010-2011 voor flinke overlast gezorgd. Met name de neerslag in de vorm van sneeuw heeft geleid tot grote overlast, mede doordat de hulpdiensten zelf ook last ondervonden van de sneeuw. In de top 10 van drukste dagen sinds 2006 horen 5 dagen tot de winterperiode van december 2010. De inzet die onder Incident Management is gegeven in deze winterperiode, geeft het vertrouwen dat ook in het komende jaar op professionele wijze inzet geboden wordt. De veiligheid en doorstroming van de weggebruiker, alsmede de belangen van vervoerders en verladers zijn hierbij gebaat.



Karin Visser, Voorzitter van de STIMVA,
Hoofdingenieur Directeur Rijkswaterstaat



Samenvatting

In het jaar 2010 heeft de Commissie van Toezicht vier keer vergaderd en is het Bestuur tweemaal bij elkaar gekomen. Er zijn bij de Commissie van Toezicht in 2010 37 klachten ingediend en 41 lopende klachten afgehandeld. Hierbij is de volgende verdeling te maken:

- 23 klachten betreffende de **facturen** (hoogte, juistheid);
- 6 klachten betreffende de **CMV-procedures** (toepassing, inhoudelijk);
- 8 klachten betreffende het **bergingsproces** (uitvoering, kwaliteit).

In 2010 heeft het Centraal Meldpunt Vrachtautoberging (CMV) 23% meer meldingen verwerkt. Dit betreffen 875 ongevallen en 4.280 pechgevallen. De hoeveelheid geregistreerde ongevallen laat een afname zien van 16% ten opzichte van het voorgaande jaar.

Het aantal maal dat door zware bergers is uitgereden, is met 23% gestegen tot 5.155 ritten. Ten opzichte van 2009 is de stijging toegenomen. In 2009 was er sprake van 4% toename. De hoeveelheid daadwerkelijke bergingen laat een daling zien van 16% ten opzichte van het voorgaande jaar. De hoeveelheid vergeefse ritten nam fors toe met 40%, wat in overeenstemming is met het beleid om zo snel mogelijk een berger uit te sturen en eventuele vergeefse ritten voor lief te nemen.

In 200 gevallen is een deskundige van STI ter plaatse geweest. In 838 gevallen is telefonisch overleg gepleegd tussen het CMV en de STI-deskundige, waarbij is besloten om niet ter plaatse te gaan. De STI-deskundige is in totaal 1038 maal ingeschakeld, wat een stijging is ten opzichte van 2009 met 8%. Dit is redelijk in lijn met de afname van de geregistreerde aantal ongevallen en de hoeveelheid daadwerkelijke bergingen.



Organisatie STIMVA

BESTUUR	Voorzitter:	mw. Ir. K. Visser	(RWS DUT)
	Secretaris:	dhr. J.R. Stam	(VvV)
	Penningmeester:	dhr. M.J.H. van der Kuijl	(EVO, TLN & KNV Touringcars*)
	Adviseur:	dhr. J.C. van Hees	(RWS VCNL)
SECRETARIAAT	Hoofd:	dhr. E. Hoekstra	(RWS VCNL)
	Secretariaat:	dhr. R.C. Knol	(RWS VCNL)
COMMISSIE VAN TOEZICHT	Voorzitter:	dhr. R.G. Kobus	(Achmea/Centraal Beheer)
	Lid:	dhr. M. Zuidgeest	(STI)
	Lid:	dhr. R. de Bruijn	(ANWB)
	Lid:	mw. I. Huffener	(VBS)
	Lid:	dhr. H. van Douwe	(RWS CD)
	Lid:	dhr. J. van Goor	(VHD / CMV)
	Lid:	dhr. C.J.M. Hussaarts	(KLPD)
	Lid:	dhr. J. Kayim	(Politie Rijnmond)
	Lid:	dhr. R. Aarse	(TLN)
	Lid:	dhr. E. Hoekstra	(RWS VCNL)
	Lid:	dhr. W. Rosendal	(RWS VCNL)
	Lid:	dhr. J.H. Roebers	(RWS WD Veluwe)

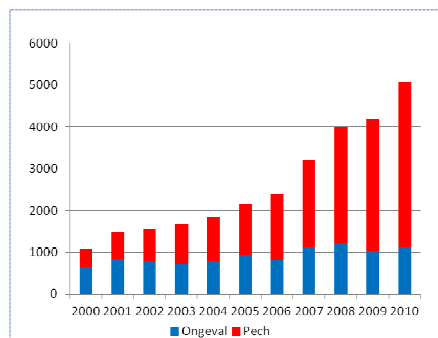
* Het KNV is samengegaan met TLN. Als zelfstandige organisatie is alleen KNV Touringcarvervoer over. De heer M. van der Kuijl zal ook KVN Touringcarvervoer blijven vertegenwoordigen in het bestuur STIMVA.



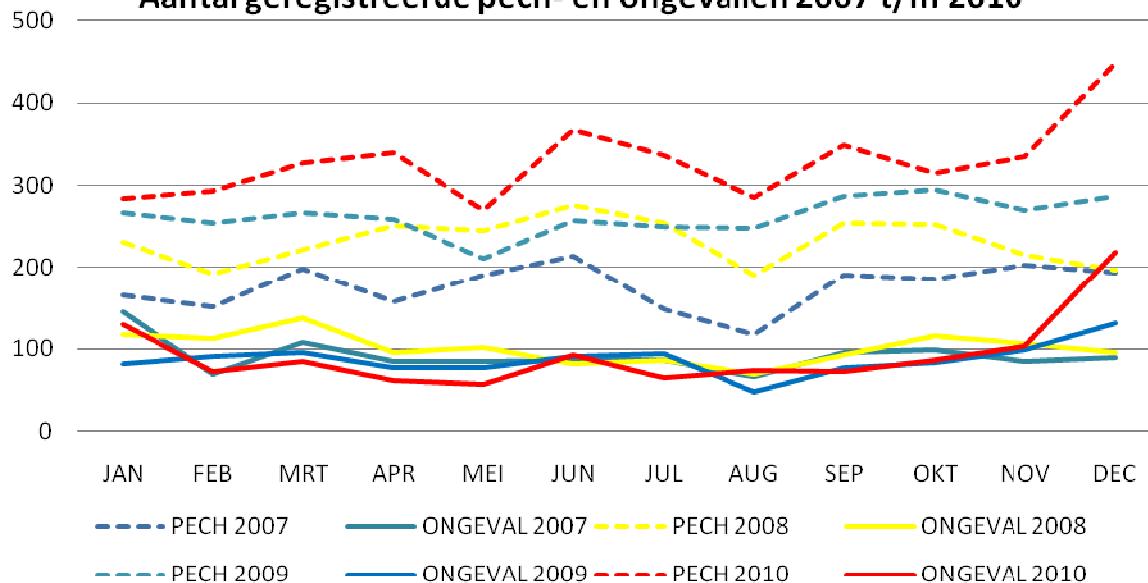
Incidenten



Het aantal geregistreerde incidenten steeg in 2010, in vergelijking tot 2009, ongeveer met 23% tot een totaal van 5.155. In 4.280 gevallen was er sprake van gestrande voertuigen en 875 incidenten betroffen ongevallen. De stijging in 2010 laat een ander beeld zien dan de voorgaande jaren. Het aantal pechgevallen is fors toegenomen, dit lijkt een gevolg van het gevoerde beleid om bij pech direct een berger op pad te sturen. Het aantal ongevallen is afgenomen met 16,5% De toegenomen economische bedrijvigheid na de crisis in 2008 en 2009 heeft geleid tot meer vrachtverkeer op de Nederlandse wegen. Ook wegwerkzaamheden waarbij een proactief meldingsbeleid is gevoerd, hebben bijgedragen aan de hoger aantallen incidentmeldingen.



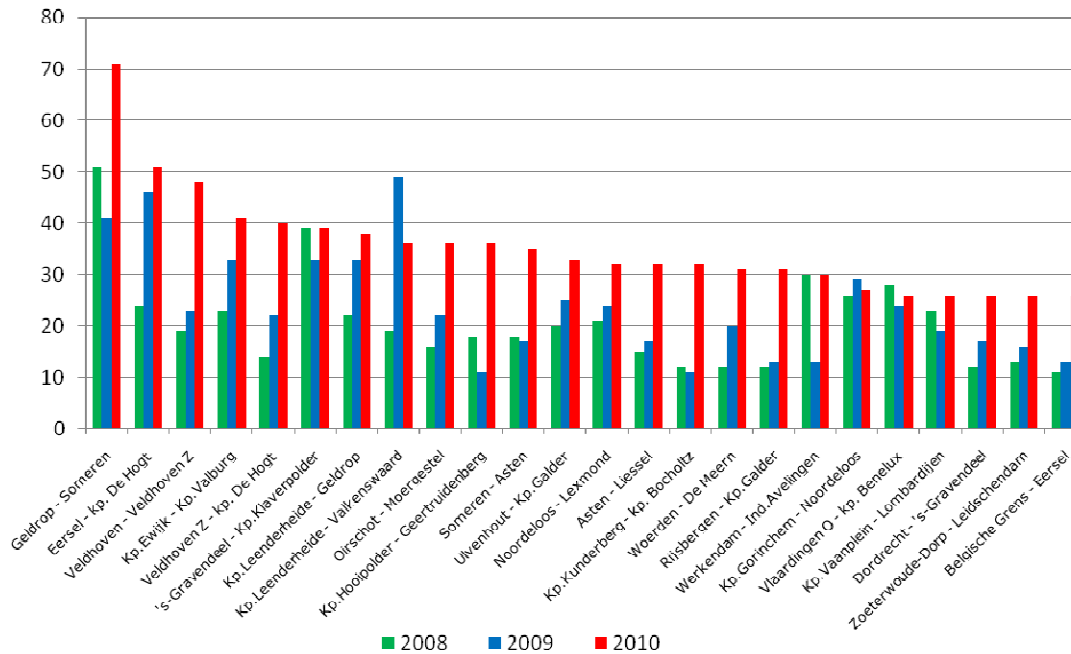
Aantal geregistreerde pech- en ongevallen 2007 t/m 2010



Incidenten, verdeeld naar oorzaak.

Incidentlocaties

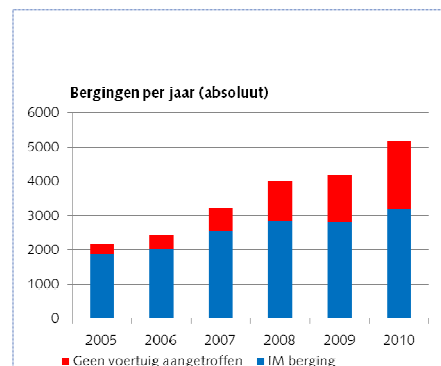
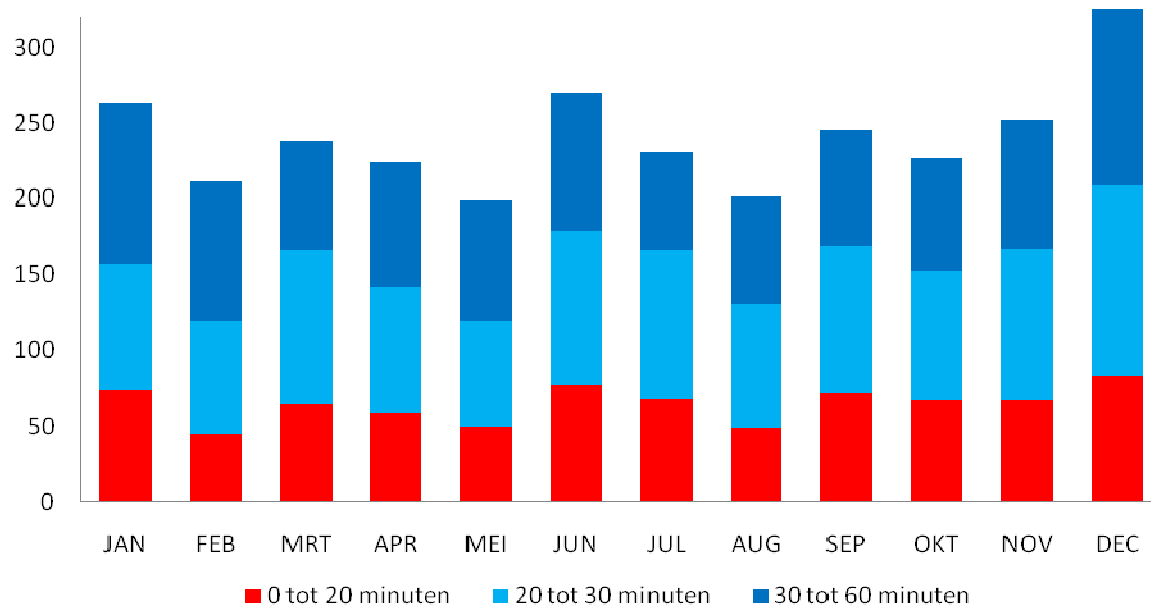
Top 25 van incidentlocaties (pech- en ongevallen) per wegvak 2010



Bergingen

In 2010 is er 5.155 maal met een bergingsvoertuig uitgereden, wat een stijging van 23% is, in vergelijking met voorgaand jaar. De stijgende trend van de afgelopen jaren nam, na een jaar van stabilisatie, zichtbaar toe. De ritten in 2010 resulteerden 3.189 maal in daadwerkelijke bergingen (15% stijging) en 1.966 maal was er sprake van een vergeefse rit (40% stijging). De toename is in overeenstemming met het beleid om zo snel mogelijk een berger uit te sturen en eventuele vergeefse ritten voor lief te nemen. Het aandeel vergeefse ritten nam hierdoor verhoudingsgewijs toe ten opzichte van de daadwerkelijk uitgevoerde bergingen.

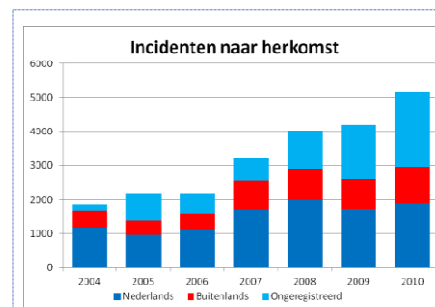
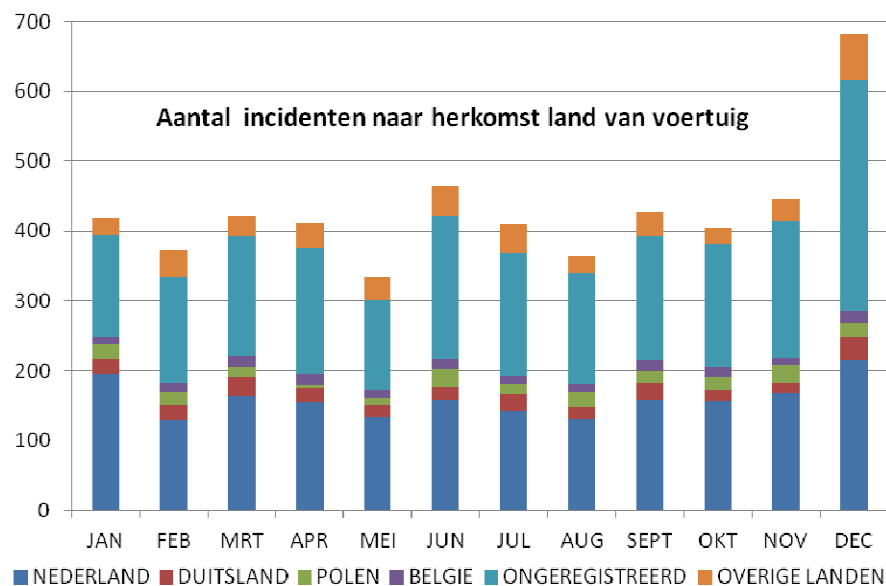
Bergingen (exclusief loze ritten) in 2010 op het wegennet waar IM van toepassing is, onderverdeeld naar aanrijtijden



Bergingen op IM-wegen.

Land van herkomst voertuig

Het aantal Nederlandse vrachtoertuigen, betrokken bij incidenten, nam met 14% af ten opzichte van 2009. De incidenten waarbij buitenlandse vrachtoertuigen betrokken waren, bleef bijna gelijk. De Nederlandse incidenten (gestrande voertuigen en ongevallen) kunnen als norm dienen en worden afgezet tegen de incidenten met buitenlandse voertuigen. Dan blijkt dat de verhouding tussen pech en ongeval met name voor de Duitse en Poolse voertuigen en de overige Oost-Europese voertuigen afwijkend is. Hier geldt dat pech en ongeval zich ongeveer verhouden als resp. 3:1. Conclusie kan zijn dat voertuigen uit genoemde landen in verhouding vaker pech of een hogere registratiegraad hebben, of juist minder vaak zijn betrokken bij ongevallen in verhouding tot Nederlandse voertuigen.



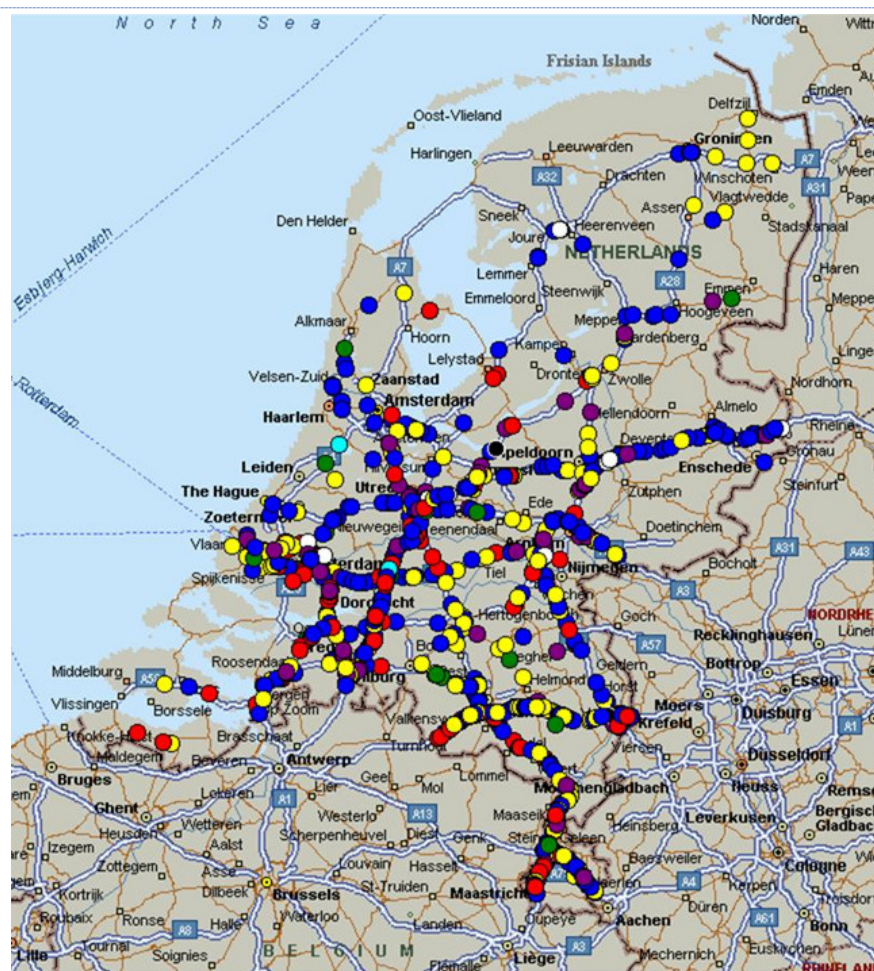
Incidenten naar land van herkomst voertuigen.

Bij een Ongeregistreerde herkomst van een voertuig is het in de incidentmelding betreffende voertuig niet aangetroffen of reeds op eigen kracht betrokken. Het is dan niet mogelijk de herkomst te achterhalen.

Land van herkomst voertuig

Ongevallen met voertuigen van buitenlandse herkomst in 2010.

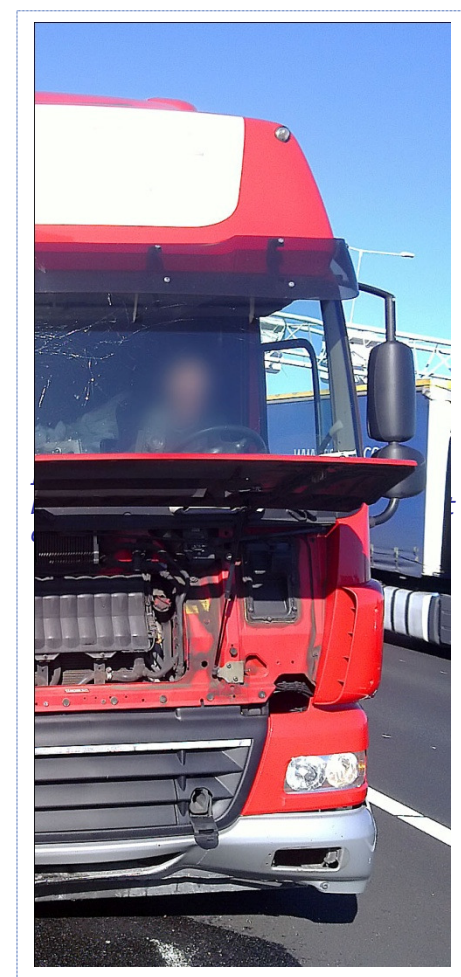
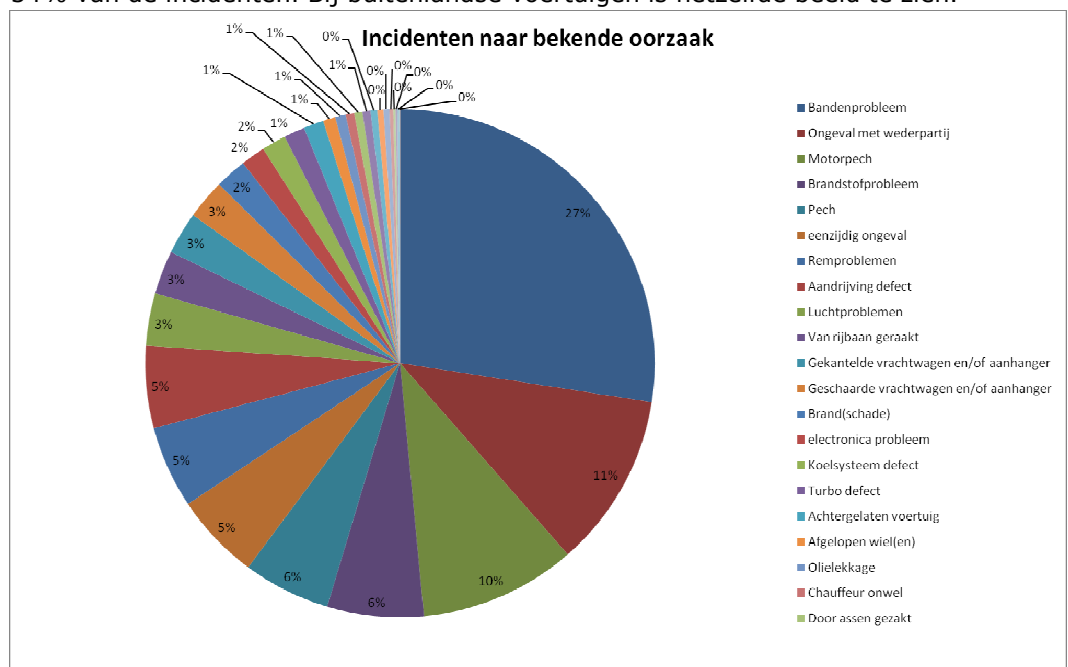
- ALPENLANDEN
- BELGIE
- DUITSLAND
- NOORD-EUROPA
- OOST-EUROPA
- OVERIGE LANDEN
- VERENIGD KONINKRIJK
- ZUID-EUROPA



2010	pech	ongeval
NEDERLAND	1432	679
DUITSLAND	213	43
POLEN	164	34
BELGIE	121	41
LITOUWEN	41	7
TSJECHIE	32	5
SPANJE	30	5
BULGARIE	21	4
ROEMENIE	20	8
VERENIGD KONINKRIJK	19	1
HONGARIJE	16	7
SLOWAKIJE	15	6
FRANKRIJK	14	2
ITALIE	12	5
PORTUGAL	11	7
RUSLAND	11	2
ZWEDEN	10	0
TURKIJE	9	1
LUXEMBURG	8	2
FINLAND	7	0
OEKRAINE	7	1
SLOVENIE	7	2
LETLAND	6	0
OOSTENRIJK	6	1
DENEMARKEN	5	3
ESTLAND	5	0
BOSNIE-HERZEGOVINA	3	1
GRIEKENLAND	3	3
IERLAND	3	0
GEORGIE	2	0
KROATIE	2	0
MACEDONIE	2	0
MAROKKO	2	1
ARGENTINIE	1	0
BELARUS	1	0
KOSOVO	1	0
SENEGAL	1	0
SERVIE	1	2
VERENIGDE STATEN	1	0

Oorzaak incidenten Vrachtauto's

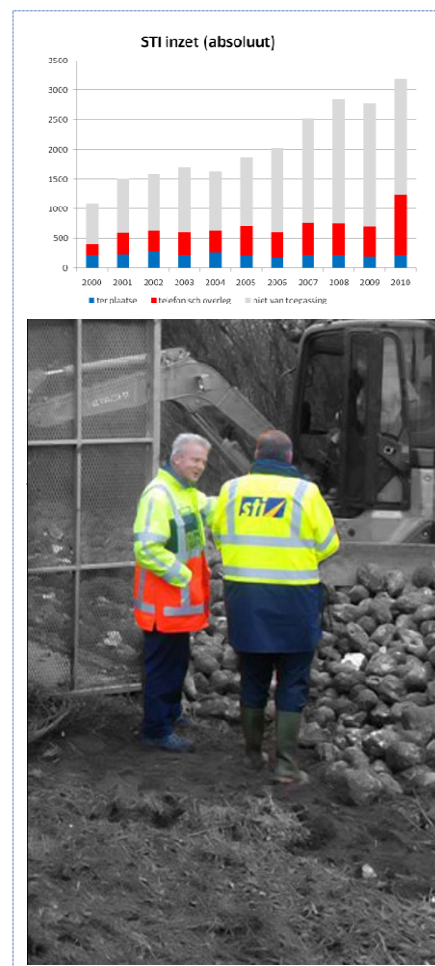
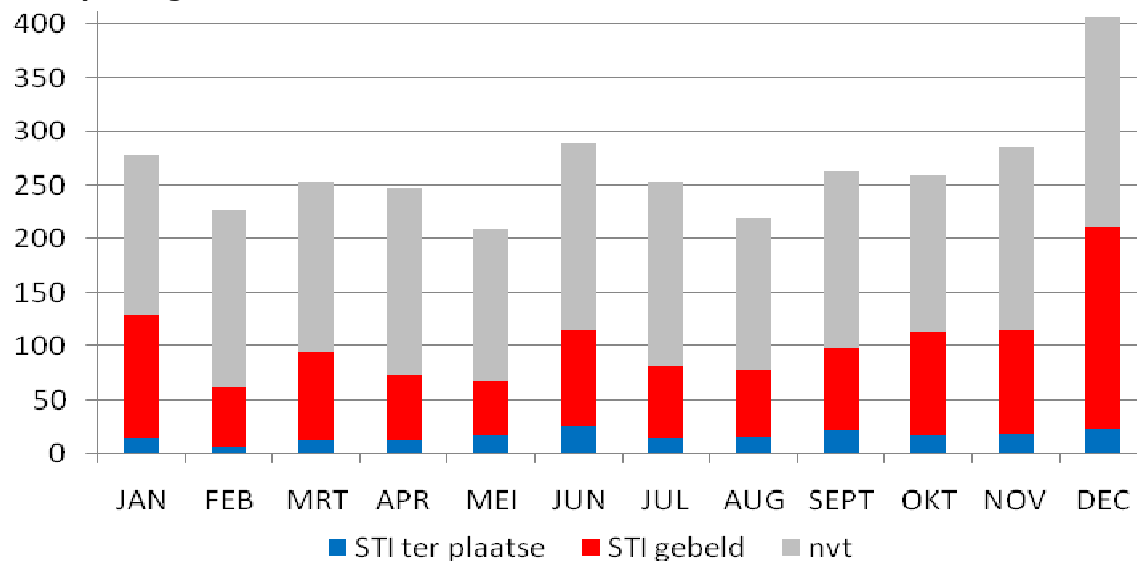
Het CMV houdt een registratie bij van de oorzaak van de incidenten. In sommige situaties wordt de eerste oorzaak aangegeven, omdat er meerdere redenen kunnen zijn voor een incident. De onbekende oorzaken zijn uit deze analyse weggelaten. Uit deze analyse blijkt dat bandenproblemen (28%) de ongevallen met een wederpartij de grootste groep is (11%), direct gevolgd door motorpech (10%). Wanneer de overige oorzaken gegroepeerd worden, zijn de diverse technische oorzaken, naast de bovengenoemde oorzaken, in totaal goed voor 34% van de incidenten. Bij buitenlandse voertuigen is hetzelfde beeld te zien.



Inzet STI deskundige

De STIMVA maakt gebruik van VOF Salvage Transport Incident (STI) als vrachtautodeskundigen bij incidenten. De STI deskundige is in 200 gevallen aanwezig geweest en 838 maal werd telefonisch overleg gevoerd. Hiermee is de betrokkenheid van de VOF STI bij incidenten zowel absoluut als relatief gestegen. De stijging van de relatieve betrokkenheid wordt geheel veroorzaakt door de stijging van het aantal maal telefonisch overleg. Dit mede door de stringente naleving van de instructies bij het CMV om tot inschakeling van de STI over te gaan. Het aantal malen daadwerkelijk ter plaatse gaan is ongeveer gelijk gebleven.

Inzet STI deskundige bij bergingen in 2010 op het wegennet waar Incident Management van toepassing is.



Ontwikkelingen 2010

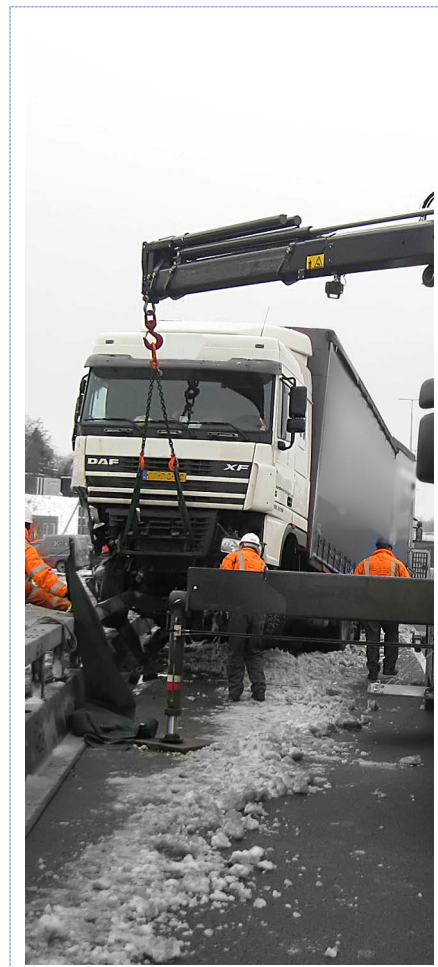
In 2010 is door de wegbeheerder meer geacteerd op pech en stilgevallen vrachtauto's. Hierbij is in proactieve zin vaker een berger aangestuurd naar een incidentlocatie. Dit heeft geresulteerd in een significant groter aantal gemelde incidenten.

Niet alleen de meldingen vanuit de wegbeheerder zijn proactiever, ook het doormelden van incidenten door het CMV aan de STI gebeurde in 2010 in het algemeen sneller en frequenter. Het aantal meldingen bij de STI is vergroot met 55%, vrijwel geheel ten gunste van het aandeel telefonisch overleg. Het aantal malen dat de STI ter plaatse is gegaan, is vrijwel gelijk gebleven.

In de Commissie van Toezicht is heeft een verandering plaatsgehad doordat de heer R. Kobus afscheid van de CvT heeft genomen ingevolge een andere functie. Hierdoor is de plaats van Voorzitter vacant gekomen. De commissie heeft geoordeeld dat het geen goed idee was om een nieuw lid van de CvT voorzitter te maken. De heer R. Aarse (namens TLN, EVO en KNV) heeft zich bereid verklaard om de nieuwe voorzitter van CvT STIMVA te worden. Doordat de vergadering van november 2010 is komen te vervallen, zal de heer Aarse in 2011 het voorzitterschap aanvaarden.

De Europese aanbesteding van het CMV die is aangevangen in 2010, is niet doorgezet. Er hebben zich verschillende aanbieders aangemeld en een offerte ingediend. Om procedurele redenen is de aanbesteding ingetrokken. Er zal in 2011 een nieuwe aanbesteding uitgaan. Ook de STI is dan onderwerp van aanbesteding.

Met zowel de huidige uitvoerder van het CMV als van de STI is een overbruggingsovereenkomst gesloten tot 1 oktober 2011.



Trends en vooruitzichten

Het aantal meldingen van vrachtauto-incidenten is in 2010 behoorlijk gestegen ten opzichte van 2009, terwijl het aantal ongevallen is gedaald. Beide cijfers geven aan dat de veiligheid op de weg toeneemt. Het aantal incidenten waarbij vrachtauto's betrokken zijn daalt, terwijl de registratiegraad van pech met vrachtauto's stijgt.

Het aanbestedingstraject voor het Centraal Meldpunt Vrachtwagenberging (CMV) is niet volgens plan verlopen, waarna de beslissing is genomen om de aanbesteding in te trekken en een nieuwe aanbesteding te doen uitschrijven. Ook de IM bergingsdeskundigheid, bekend onder de naam Salvage Transport Incidenten (STI) dient te worden aanbesteed. In 2011 zullen beide functies worden aanbesteed.

Ten aanzien van de winterperikelen is het een punt van aandacht dat bij het regionaal hogere aanbod aan incidenten omliggende bergers te hulp worden gevraagd. Met name bij weersinvloeden die verschuiven over het land is te verwachten dat de belendende regio's eveneens een hulpvraag zullen ontwikkelen. Er zal moeten worden bekeken op welke wijze extra bergingscapaciteit kan worden opgeschaald, zonder onnodige risico's te lopen in de gebieden waar het weer heentrekt. Met name bij weersinvloeden die verschuiven over het land is te verwachten dat de belendende regio's eveneens een hulpvraag zullen ontwikkelen.

Chauffeurs van buitenlandse vrachtauto's parkeren voor hun verplichte rustpauzes hun vrachtauto's regelmatig op vluchtstroken en pechhavens. Ze vormen een gevaar voor het overige verkeer. RWS worstelt al enige jaren met dit probleem. De Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) van RWS heeft een onderzoek laten uitvoeren waaruit bleek dat er jaarlijks + 7000 vrachtauto's fout geparkeerd staan. DVS heeft maatregelen voorgesteld. Er worden in de regio Eindhoven en in Limburg geëxperimenteerd met deze maatregelen. De KLPD gaat hier handhavend optreden.



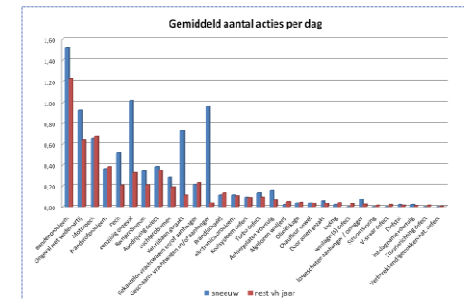
Winter wonderland

“De winter van 2010 was in meerdere opzichten opmerkelijk. Het was de koudste winter sinds 1996 met bijzonder veel sneeuw. Voor de samenleving was dat lastig, we waren dat niet meer gewend. Zo’n koude winter was sinds 1996 niet voorgekomen en we moeten terug naar 1979 om een winter te vinden die nog meer dagen telde waarop er in ons land sneeuw lag.” (Bron: KNMI)

Als gevolg van de winterse neerslag heeft Rijkswaterstaat nieuwe maatregelen genomen als de snelheidsdeken en het afgeven van een verkeersalarm. Als antwoord op de hogere druk op de bergers heeft Rijkswaterstaat tijdelijk mondelinge toestemming gegeven om het afslepen van voertuigen door bergingsvoertuigen over de vluchtstroken mogelijk te maken. Ook zijn er wegininspecteurs ingezet voor hulpverlening aan gestrande voertuigen.

17 december 2010 was de absolute piek in sneeuwoverlast. Het CMV kreeg 75 meldingen tegen 15 op een reguliere weekdag. In incidentele situaties is regionaal opgeschaald naar GRIP 2 waardoor een rijverbod en een parkeerregime mogelijk wordt voor vrachtauto’s.

Op sneeuwdagen zijn significant meer gevallen van geschaarde en naast de rijbaan geraakte voertuigen en eenzijdige ongevallen. Pech, ongevallen met wederpartij en bandenproblemen komen ook vaker voor, maar in relatief geringe mate. Opmerkelijk is dat de gekantelde voertuigen even vaak voorkomen bij gladheid als in de rest van het jaar.



Eenzijdige ongevallen, van de rijbaan geraakt en geschaarde vrachtauto's geven de grootste afwijking van het normale beeld tijdens sneeuwdagen.

De rol van de STIMVA is nog niet uitgespeeld

Al meer dan 12 jaar wordt er door de Verzekeraars, Rijkswaterstaat en de brancheorganisaties in het wegvervoer samengewerkt om de gevolgen van een incident met een vrachtauto te beperken. De resultaten van die samenwerking, ondergebracht in de Stichting STIMVA, laten een positief beeld zien. De afhandelingsduur van een incident met vrachtauto's op autosnelwegen is sterk teruggebracht, met gunstige effecten op de fileduur. En de structurele aandacht voor de wijze van incidentafhandeling heeft geleid tot verdere professionalisering van de bergers.

Hoewel de prioriteit voor de verzekeraars ligt bij de preventie, dus het voorkomen van incidenten, ervaren ook wij positieve effecten van een snelle en adequate incidentafhandeling. Immers; hoe korter de incidentduur, hoe korter de file, en des te geringer de kans op vervolgongevallen. De ontwikkeling van het aantal incidenten laat een stijgende trend zien. Hiervoor zijn een aantal verklaringen te geven. Ten eerste het feit dat de registratiegraad omhoog is gegaan. Ten tweede neemt de intensiteit op de wegen nog steeds toe, wat leidt tot een grotere kans op incidenten. Ten derde zien we dat in slechte economische tijden de aandacht voor onderhoud afneemt, wat leidt tot een toename van het aantal strandingen. Een sneeuw- en ijsperiode zoals we die in december 2010 hebben gehad, heeft een relatief geringe invloed op de cijfers. De chauffeurs weten zich in de regel snel aan de gewijzigde omstandigheden aan te passen.

VERBOND VAN VERZEKERAARS



Verbond van Verzekeraars



De rol van de STIMVA is nog niet uitgespeeld. Er is nog steeds winst te behalen in incidentafhandeling. Een juiste uitvraag en goede registratie zijn daarbij de sleutelementen. Tevens kan door de verdere inzet van technieken, zoals camera's, de snelheid en volledigheid van de informatie nog verbeteren. De STIMVA kan ook een grotere rol spelen in de juiste, feitelijke, berichtgeving over de omvang en de gevolgen van de incidenten met vrachtauto's.

Door deze ervaringen om te zetten in preventieve maatregelen draagt dit bij aan minder incidenten en schade, wat positief is voor alle partijen die betrokken zijn bij de wegtransportsector. En ook goed voor de Nederlandse economie.

Verbond van Verzekeraars

Jan R. Stam

Directeur TVM preventie en risicobeheer

VERBOND VAN VERZEKERAARS



IM: wederzijds begrip vormt centrale spil

Vrachtauto's leggen jaarlijks miljarden kilometers af op de Nederlandse wegen. Logisch dus dat het bij deze enorme vervoersprestatie wel eens misgaat en vrachtauto's met pech stranden of betrokken raken bij een ongeval. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, doorstroming én economie is het belangrijk dat deze incidenten zoveel mogelijk worden voorkomen en dat eventuele risico's, congestie en kosten tot een minimum worden beperkt. Daarom communiceert Transport en Logistiek Nederland actief over de waarde van Incident Management.

De jaarcijfers van 2010 over het aantal meldingen laten een stijgende ontwikkeling zien in het aantal strandingen en ongevallen met vrachtauto's. De verklaring voor deze stijging is vooral te vinden in de verbeterde registratiegraad. De toegenomen aanwezigheid van weginsecteurs op de weg en de uitbreiding van het cameratoezicht zorgen dat naast incidenten ook steeds meer strandingen worden opgemerkt, gemeld en geregistreerd. Zo lijkt er een ferme groei van incidenten te zijn, maar gaat het feitelijk vooral om een betere registratiegraad. En dat is een goede ontwikkeling.

Belangrijk is het besef dat een melding niets zegt over de oorzaak, laat staan over een eventuele schuldvraag. Filemeldingen waarbij als oorzaak gekantelde vrachtauto's worden genoemd, leiden tot de perceptie dat deze verkeersdeelnemers een belangrijke oorzaak zijn van onveiligheid en files. Feit is echter dat ongevallen met vrachtauto's slechts 0,6% van de files veroorzaken. In december 2010 zorgden sneeuw en gladheid voor een toename van strandingen doordat de snelwegen, en met name de op- en afritten, voor vrachtauto's soms onberijdbaar werden.



Omdat elk incident met de daaruit volgende schade er in principe één teveel is, blijft Incident Management voor de maatschappij en de transportsector een waardevol initiatief waarbij overheid en betrokken branches door samenwerking oorzaken en gevolgen kunnen verminderen. Belangrijk aandachtspunt is dat er voldoende draagvlak bestaat bij de wegtransporteurs en hun chauffeurs voor de wijze waarop de incidentafhandeling wordt uitgevoerd. Dit proces moet logisch zijn en kostenefficiënt worden uitgevoerd. De afhandeling van een melding waarbij een berger wordt ingeschakeld, kost een transporteur immers veelal geld waarbij het soms om aanzienlijke bedragen gaat. En een bergingsnota vergt vaak weer tienduizenden kilometers transportomzet om dat bedrag terug te verdienen!

De transportsector volgt de uitwerking van Incident Management voor vrachtauto's nauwgezet en houdt onder andere via de Commissie van Toezicht een vinger aan de pols waar het gaat om het draagvlak. Een effectieve en efficiënte aanpak van Incident Management vereist nauwe samenwerking tussen pechhebber en pechhelper. Wederzijds begrip vormt de centrale spil.

Rob Aarse
Secretaris Beleid en Deelmarkten



Een goede weginfrastructuur is van levensbelang voor het Nederlandse bedrijfsleven. Een goede doorstroming, gekoppeld aan een hoge mate van verkeersveiligheid, draagt positief bij aan het economische succes van verladers en vervoerders. Het zorgdragen dat de nadelige effecten van ongelukken en pechgevallen met vrachtauto's zo beperkt mogelijk blijven, is daarbij een belangrijke factor.

EVO is dan ook groot voorstander van samenwerking tussen wegbeheerders, weggebruikers en andere belanghebbenden zoals die door de STIMVA op het gebied van incidentafhandeling voor vrachtauto's wordt uitgevoerd.

De resultaten van de activiteiten van STIMVA zijn succesvol te noemen. Er zijn positieve effecten op het gebied van doorstroming en verkeersveiligheid doordat incidenten met vrachtauto's snel en adequaat worden opgelost. Uitbreiding van deze werkwijze naar andere wegen dan het huidige Nederlandse (hoofd)wegennet zal deze positieve effecten nog versterken.

Natuurlijk zijn daarmee niet alle negatieve effecten als gevolg van incidenten waarbij vrachtauto's zijn betrokken, te vermijden. Ze zijn wel steeds beter beheersbaar en kunnen steeds vaker worden geschaard onder de noemer 'verantwoord ondernemersrisico'.

Uit de cijfers in dit jaarrapport is onder andere een stijging van het aantal meldingen en loze ritten af te leiden. De economische recessie en weersomstandigheden kunnen hier mogelijk een rol bij hebben gespeeld. Wij zijn van mening dat vooral de verbeterde registratiegraad en de toegenomen meldingsbereidheid van invloed is geweest op deze toename.



EVO



Dit geeft al aan dat het van belang is om goed te blijven kijken naar de waarheid achter de cijfers. Wat zijn de oorzaken van trends? Wat zijn de effecten van procesveranderingen zoals de inzet van luchtkussens bij het bergen van vrachtauto's? De STIMVA is in onze ogen een goed platform om vanuit de inhoud een antwoord op deze en andere vragen te geven. En door dit op een objectieve en positieve manier uit te dragen, bevordert zij tevens de verbetering van het imago rondom incidenten waarbij vrachtauto's zijn betrokken.

EVO
P. Teulings
Beleid



Uw schriftelijke reacties kunt u sturen aan:

STIMVA
Ter attentie van Mevr. M.E. van Beek-Spaans (secretariaat)
Postbus 3268
3502 GG UTRECHT

Telefoon: (030) 280 73 00
Email: dut-incidentmanagement@rws.nl
Internet: www.stimva.nl



Redactie E. Hoekstra (VCNL, Rijkswaterstaat)
M. Heesters (Business Improvement, Imtech ICT Consultancy)

Concept en ontwerp J. Kramer (Business Improvement, Imtech ICT Consultancy)

Fotografie B. de Bruijn en T. den Hertog (VCNL, Rijkswaterstaat)

Uitgave RWS

Druk Rijkswaterstaat, september 2011

