

JAARRAPPORT



VERBOND VAN VERZEKERAARS



Ministerie van Infrastructuur en Milieu



2014



Inhoud

- 01. Voorwoord**
- 02. Samenvatting**
- 03. Organisatie STIMVA**
- 04. Incident registraties**
- 05. Bergingen**
- 06. Oorzaak incidenten**
- 07. Incident locaties**
- 08. Land van herkomst**
- 09. Inzet VLM deskundigen**
- 10. Ontwikkelingen 2015**
- 11. Colofon**



Voorwoord

Een uitdagend jaar voor de STIMVA, waarin we al een eind op weg zijn. Door intensivering van de samenwerking en stimulering van innovaties tillen we Incident Management in 2015 naar een hoger plan.

Meer dan in voorgaande jaren voelen we de urgentie om continu te werken aan verbeteringen, want u leest in dit jaarrapport 2014 dat het aantal incidenten voor het eerst sinds 2010 weer is toegenomen. Oorzaak is stijging van het aantal gestrande voertuigen, meestal door lekke banden.

Drie initiatieven voor verdere professionalisering van IM licht ik er hier uit. Het bestuur heeft het besluit genomen de toekomst van IM scherp in beeld te brengen. In afwachting daarvan nemen we nu ook al concrete initiatieven. Zo vindt er een proef plaats om stilgevallen vrachtauto's tegen een landelijk uniform tarief te verplaatsen en is een breed pallet maatregelen vanuit Beter Benutten opgesteld.

Onze samenwerking heeft de afgelopen 15 jaar geleerd dat we maatschappelijke én commerciële belangen kunnen verenigen ten behoeve van succesvol Incident Management. De STIMVA is daarmee een schoolvoorbeeld van geslaagde publiek private samenwerking.

Ook de komende jaren zet de stichting zich in om IM te optimaliseren, met als basis de leidende beleidsthema's van het ministerie van I&M: bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid.

Ik wens u allen heel veel succes!

Karin Visser

Hoofdingenieur-directeur Rijkswaterstaat Verkeer- en Watermanagement

Samenvatting

Het STIMVA Bestuur heeft in 2014 2 maal vergaderd. Daarnaast heeft de Commissie van Toezicht 3 maal vergaderd. De vergadering in november was een gecombineerde vergadering van zowel het bestuur als de Commissie van Toezicht. Tevens is er een brainstormsessie geweest om te komen tot een gezamenlijke visie en onderlinge afstemming over de huidige en de wenselijke toepassing van IM en tussen de verschillende ketenpartners.

Het aantal CMV meldingen is ten opzichte van 2013 met 11 % gestegen tot 3848 meldingen.

| Incidenttype | aantal | percentage |
|-------------------|--------|------------|
| Pech | 2768 | 71,9% |
| Ongeval | 909 | 23,6% |
| Afgevallen lading | 9 | 0,2% |
| Onbekend | 162 | 4,2% |
| Totaal | 3848 | 100% |

De stijging van het aantal meldingen zit vooral in de stijging van het aantal gestrande voertuigen.

Bij 2199 van de 3848 meldingen is in 2014 een berging uitgevoerd. In ruim 38% ging dit om een pechberging en in 18% om een ongevalsberging. In 44% van de bergingen gaat het om een vergeefse rit. Dit is een stijging van 32% ten opzichte van 2013.

De gemiddelde aanrijtijd van een berger is 30 minuten. In 70% van de gevallen ligt de aanrijtijd tussen de 20 en 45 minuten.

Net zoals in de voorgaande jaren staan de bandenproblematiek (33%) nog op nummer 1 als meest voorkomende oorzaak van pech.

Vrachtwagens die betrokken zijn bij incidenten komt ongeveer 70 uit Nederland. De top 3 van buitenland gekentekende voertuigen is Polen (6,9%), Duitsland (5,0) en België (2,7%)

Ook in 2015 wordt er gestreefd naar verbeteringen en een verdere professionalisering van IM. Enkele lopende initiatieven zijn het Greenfieldtraject, de pilot IM pechverplaatsing en Beter Benutten Vervolg.



Organisatie STIMVA

Het bestuur van de STIMVA bestaat uit:

| Bestuur | | |
|----------------|---------------------|--|
| Voorzitter | K. Visser | Rijkswaterstaat |
| Secretaris | M.K. Kammeijer | Verbond van Verzekeraars |
| Penningmeester | M.J.H van der Kuijl | EVO, mede namens TLN & KNV (tot 1-7-'14) |
| Penningmeester | J. de Veth | EVO (per 1-7-'14) |
| Adviseur | H. van Douwe | Rijkswaterstaat |
| Lid | R. Salden | Rijkswaterstaat |
| Secretariaat | E. Hoekstra | Rijkswaterstaat |

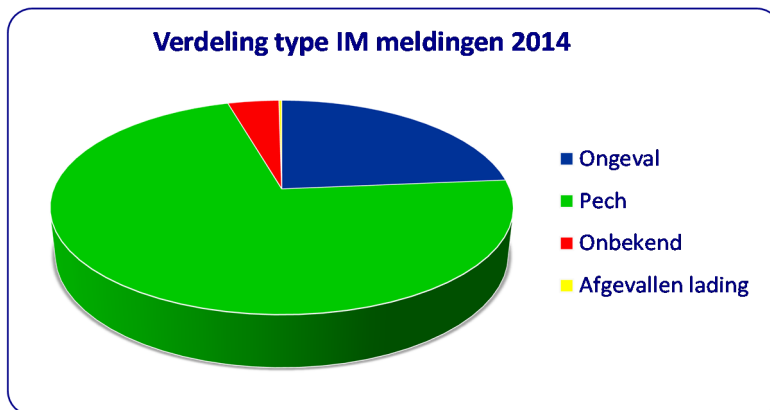
De commissie van toezicht bestaat uit de volgende leden:

| Commissie van Toezicht | | |
|------------------------|---------------------------|--|
| Voorzitter | R. Aarse | TLN, mede namens Evo en KNV |
| Lid | M. Zuidgeest | ZTA expertise/STI (tot 1-10-'14) |
| Lid | H. Janssen/ F Hartensveld | Hanselman groep/STI (per 1-10-'14) |
| Lid | G. Brink | Centraal Beheer Achmea |
| Lid | I. Huffener | ABned |
| Lid | F. Smink | VBM (per 19 december 2014) |
| Lid | H. van Douwe | RWS |
| Lid | P. Tol | RWS |
| Lid | M. Pleijsier | Eurocross Assistance Netherlands, namens CMV |
| Lid | R. de Bruijn | ANWB |
| Lid | K. Zandbergen | Politie |
| Lid | Geralt van 't Veld | Rijkswaterstaat |
| Secretariaat: | E. Hoekstra | Rijkswaterstaat |

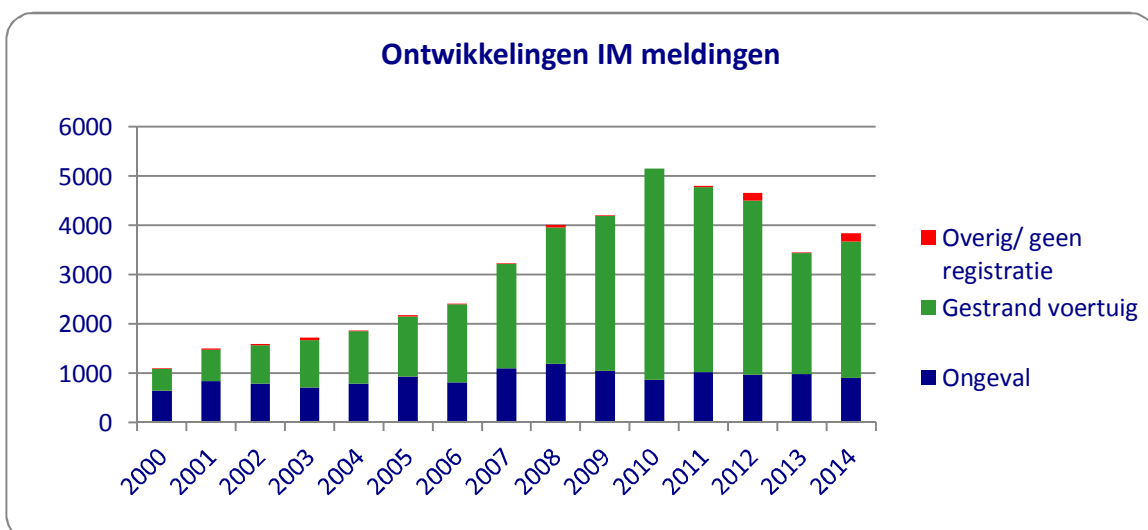
Incident registraties

In 2014 is het CMV 3848 keer ingeschakeld. Dit is een stijging van 11% ten opzichte van 2013. In onderstaande tabel en figuur is de verdeling over de verschillende incidenttypen weergegeven.

| Incidenttype | aantal | percentage |
|-------------------|-------------|-------------|
| Pech | 2768 | 71,9% |
| Ongeval | 909 | 23,6% |
| Afgevallen lading | 9 | 0,2% |
| Onbekend | 162 | 4,2% |
| Totaal | 3848 | 100% |



Het aantal IM meldingen is vanaf 2000 (1098 meldingen) gestegen tot 5155 meldingen in 2010. Sindsdien neem het aantal meldingen af. Ten opzichte van 2013 is er in 2014 sprake van een stijging. Deze stijging wordt veroorzaakt door een stijging van het aantal gestrande voertuigen.

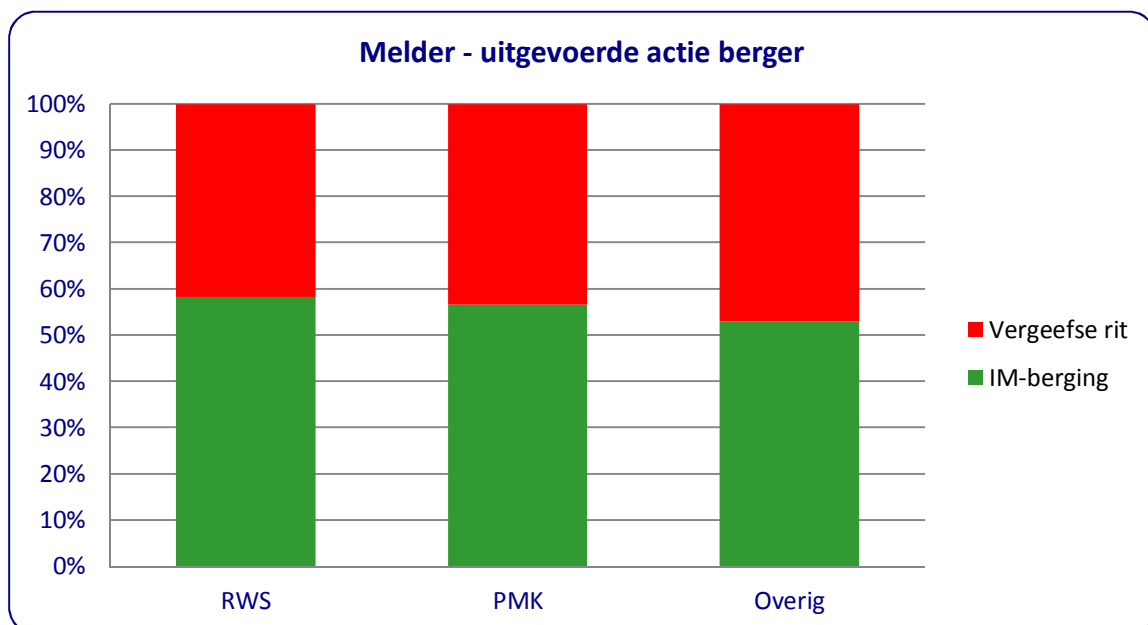


Het CMV wordt hoofdzakelijk door Rijkswaterstaat of de Politie Meldkamer ingeschakeld. In onderstaande tabel is de verdeling weergegeven ten aanzien van de melder en de uitgevoerde actie van de berger.

| Melder | IM meldingen | Vergeefse rit | IM-berging |
|-------------------|--------------|---------------|-------------|
| Rijkswaterstaat | 2958 | 1232 | 1726 |
| Politie Meldkamer | 722 | 313 | 409 |
| Overig | 168 | 79 | 89 |
| Totaal | 3848 | 1624 | 2224 |

De meldingen van Rijkswaterstaat komen van weginspecteurs ter plaatse of worden door de Verkeerscentrale gezien op camera. Opvallend is dat ruim 40 % van de meldingen resulteren in een vergeefse rit voor de berger. Een rit is vergeefs wanneer er geen daadwerkelijke berging wordt uitgevoerd (er wordt geen voertuig aangetroffen of voertuig kan na kleine reparatie weer zelfstandig verder)

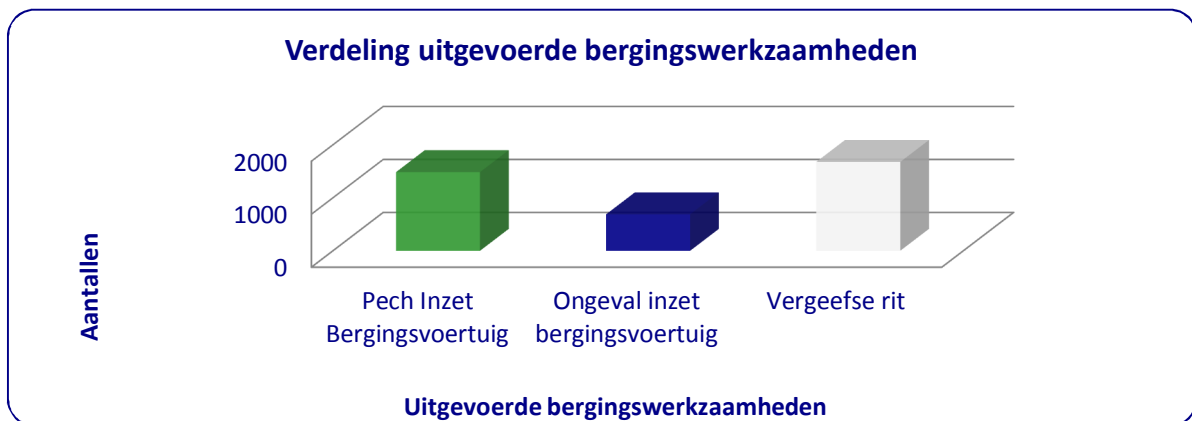
In de onderstaande grafiek is in percentages uitgedrukt hoeveel IM meldingen van de betreffende melder resulteren in een daadwerkelijke berging en hoeveel in een vergeefse rit. Uit de grafiek blijkt dat de percentages nauwelijks verschillen.



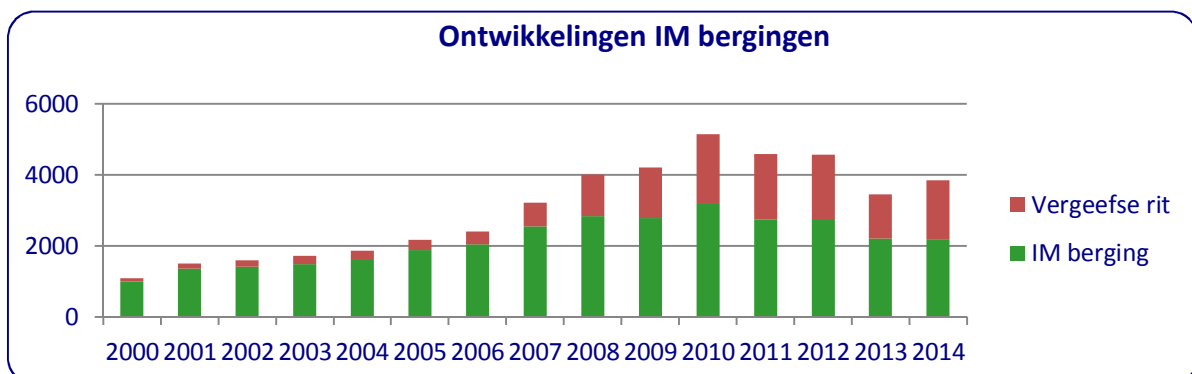
Bergingen

In 2014 is in 2199 van de 3848 meldingen een berging uitgevoerd. In de tabel hieronder is de verdeling weergegeven.

| Wijze van berging | aantal | percentage |
|-------------------|-------------|-------------|
| Pechberging | 1484 | 38,57% |
| Ongevalseberging | 688 | 17,88% |
| Vergeefse rit | 1676 | 43,56% |
| Totaal | 3848 | 100% |



In onderstaande grafiek is de ontwikkeling weergegeven van het aantal uitgevoerde IM bergingen vanaf het jaar 2000 tot 2014. Het aantal bergingen in het jaar 2000 was ruim 1000 en steeg in 10 jaar tijd tot bijna 3200. Sinds 2010 zakt het aantal bergingen gestaag naar circa 2200 bergingen in 2014. Het aantal vergeefse ritten is ten opzicht van 2013 toegenomen met 400. Dit is een stijging van 32%. De kosten voor vergeefse ritten zijn voor rekening van Rijkswaterstaat.



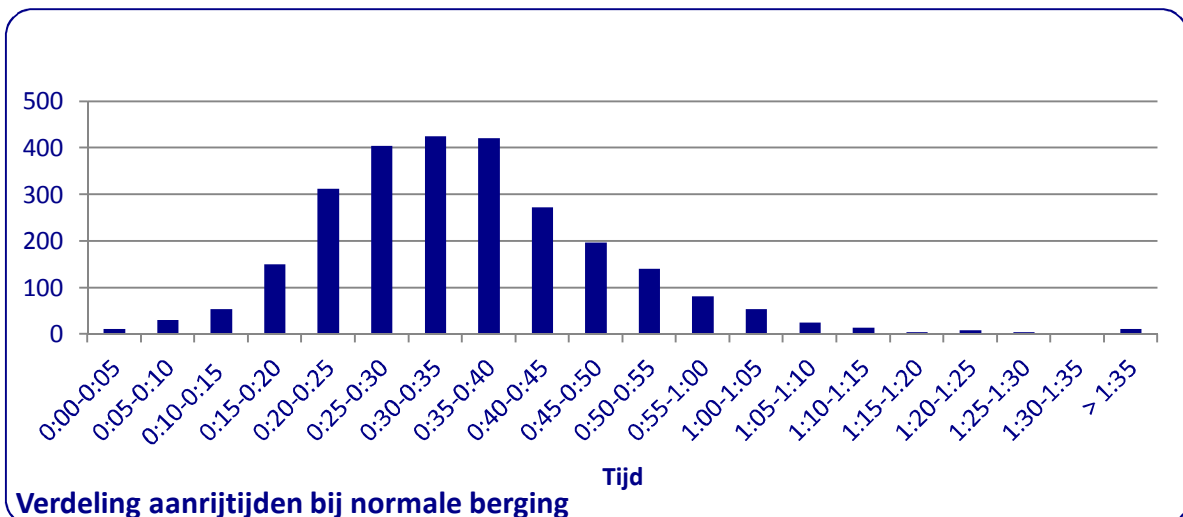
Er zijn verschillende soorten bergingen, te weten, normaal, versneld of een uitgestelde berging. In de tabel hieronder is voor de uitgevoerde bergingen in 2014 aangegeven op welke wijze de berging is uitgevoerd.

| Incidenttype | Wijze van berging | | | |
|-----------------|-------------------|-------------|------------|-----------|
| | versneld | normaal | uitgesteld | onbekend |
| Pechberging | 17 | 1435 | 4 | 21 |
| Ongevulsberging | 6 | 40 | 35 | 7 |
| Vergeefse rit | 0 | 28 | 0 | 6 |
| Totaal | 23 | 2103 | 39 | 34 |

Wanneer een berger wordt ingeschakeld worden de aanrijtijden gelogd. In de tabel hieronder zijn de gemiddelde aanrijtijden opgenomen. Deze zijn gebaseerd op:

- Pech en ongevalsmeldingen, waarvoor een normale of versnelde berging is uitgevoerd.
- Vergeefse ritten en uitgestelde bergingen zijn niet meegenomen
- Bergingsritten die niet hebben geresulteerd in een daadwerkelijke berging zijn niet meegenomen (bv. werkzaamheden aan vrachtwagen zoals aandraaien van een boutje)

| Wijze van berging | Gemiddelde aanrijtijd (in min.) |
|-------------------|---------------------------------|
| Normale berging | 31.4 |
| Versnelde berging | 29.8 |

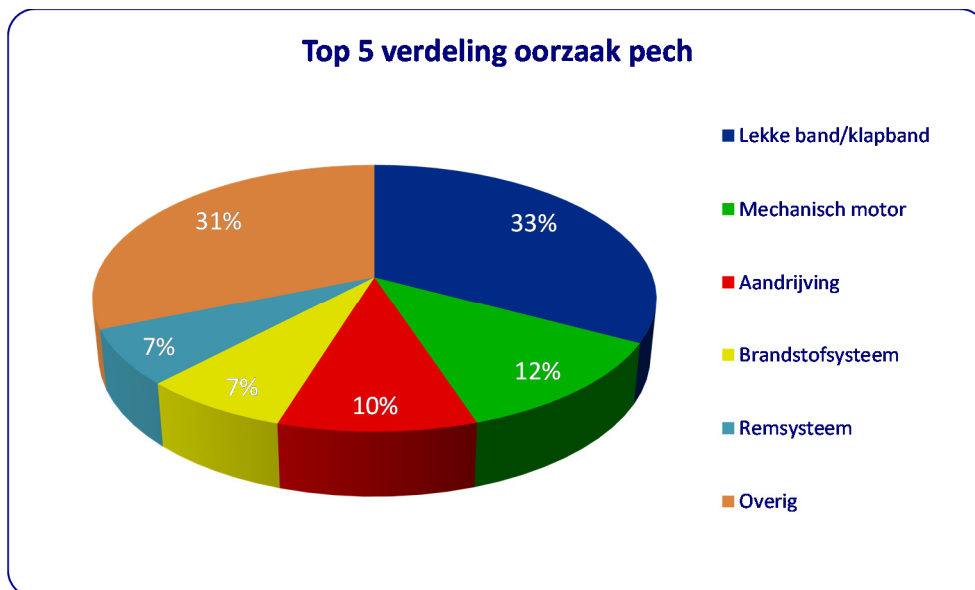


Bij een normale berging ligt de aanrijtijd van de berger in 70 % van gevallen tussen de 20 en 45 minuten.

Oorzaak incidenten

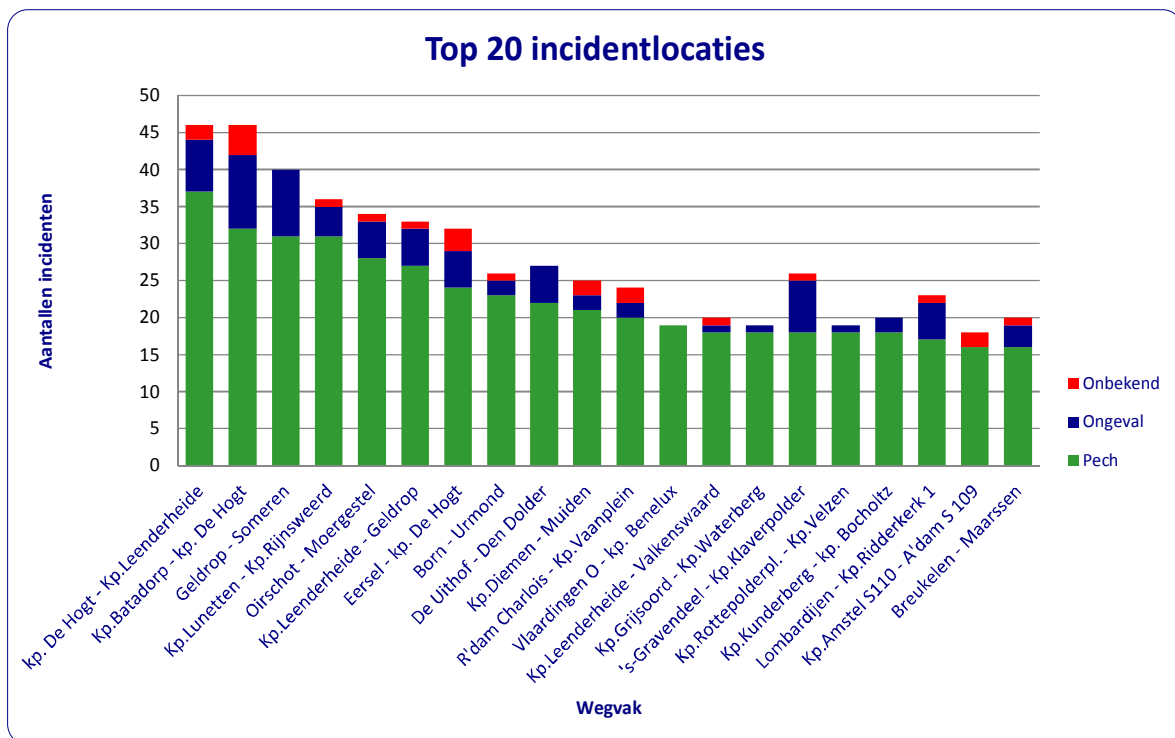
Net zoals in de afgelopen jaren is ook in 2014 de bandenproblematiek oorzaak nummer 1 bij gestrande vrachtwagens. Ten opzichte van 2013 zijn het aantal gestrande vrachtwagens door bandenproblemen gestegen van 659 naar 909 in 2014. Ten opzichte van het totaal aantal pechgevallen is het een stijging van 27% in 2013 naar 33% in 2014. De oorzaken mechanische motor problemen en aandrijving zijn na de lekke banden de meest voorkomende oorzaak.

| Oorzaak | Aantal | Percentage |
|---------------------|--------|------------|
| Lekke band/klapband | 909 | 32,84% |
| Mechanisch motor | 335 | 12,10% |
| Aandrijving | 272 | 9,83% |
| Brandstofsysteem | 202 | 7,30% |
| Remsysteem | 186 | 6,72% |
| Overig | 864 | 32,21% |



Incidentenlocaties

In onderstaande grafiek zijn de top 20 locaties opgenomen waar in 2014 de meeste incidenten (ongeval en pech) hebben plaatsgevonden. Binnen deze top 20 staan verschillende wegvakken behorende bij de A67 (plek 1, 3, 6 en 7). Tevens is het opvallend dat in de top 7 nu 6 wegvakken staan in de regio Eindhoven (A2, A67 en A58).



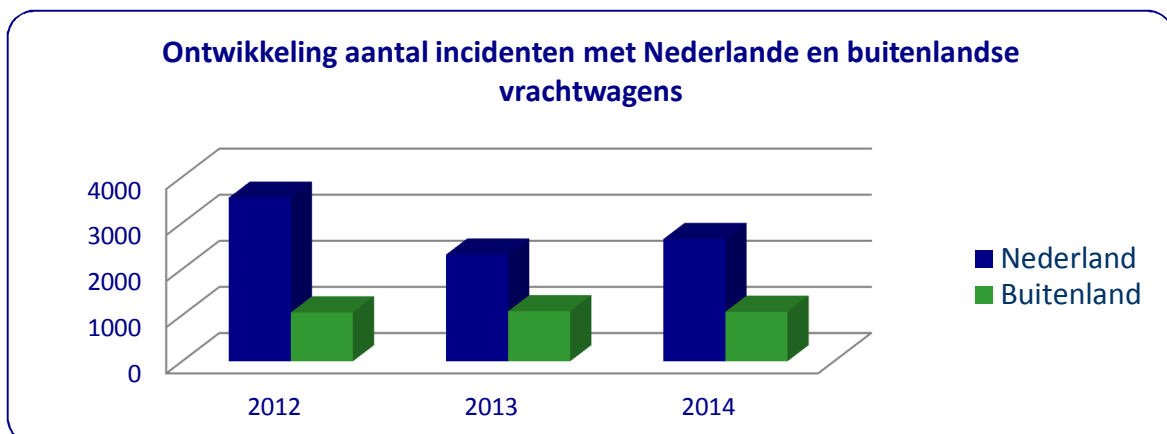
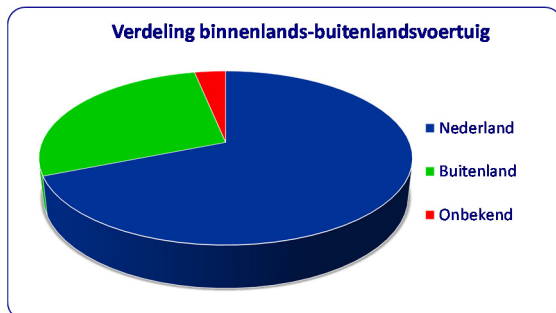
Er is geen nadere analyse uitgevoerd naar de mogelijke verklaringen voor het ontstaan van de incidenten op de betreffende wegvakken.

Land van herkomst

Het aandeel van Nederlandse vrachtwagens die betrokken zijn bij een incident is ongeveer 70% van het totaal aantal incident registraties. De top 3 van buitenland gekentekende voertuigen is Polen (6,9%), Duitsland (5,0%) en België (2,7%).

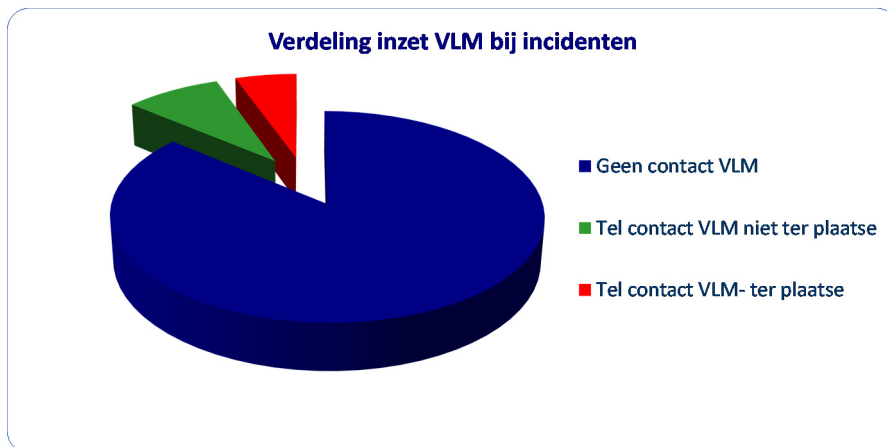
| Land van herkomst | Pech | Ongeval | Afgefallen lading |
|-------------------|------|---------|-------------------|
| Nederland | 1853 | 664 | 8 |
| Polen | 204 | 55 | 1 |
| Duitsland | 138 | 49 | 0 |
| België | 83 | 18 | 0 |
| Roemenië | 55 | 15 | 0 |
| Litouwen | 52 | 7 | 0 |
| Spanje | 23 | 10 | 0 |
| Tsjechië | 24 | 6 | 0 |
| Portugal | 13 | 5 | 0 |
| Rusland | 11 | 5 | 0 |

Het aandeel van incidenten met buitenlandse voertuigen is het afgelopen jaar met ongeveer 3% afgenomen.

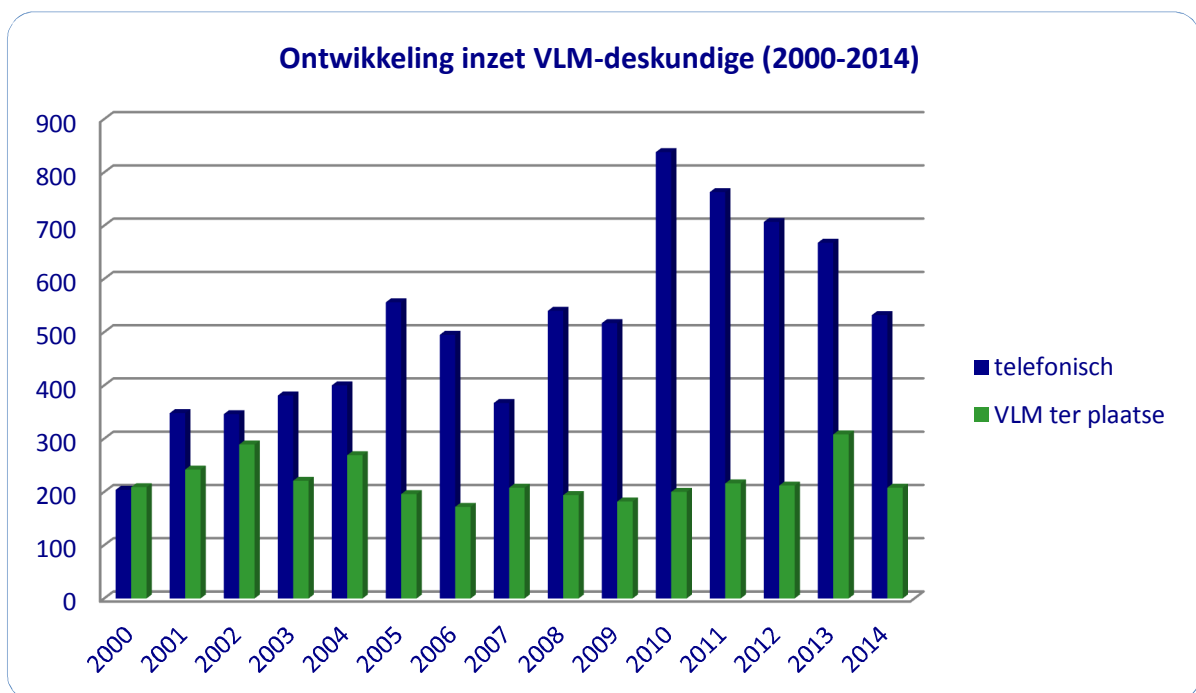


Inzet VLM deskundigen

In 2014 zijn bij de afhandeling van pech en ongevallen 532 keer (120 pechgevallen en 406 ongevallen) de VLM deskundigen telefonisch benaderd door de wegbeheerder. Bij 208 incidenten zijn de VLM deskundigen ter plaatse gegaan.



In 2014 is zowel het telefonisch contact als het ter plaatse gaan van de VLM deskundige afgenomen ten opzichte van 2013.





Ontwikkelingen 2015

Ook in 2015 wordt er gestreefd naar verbeteringen en een verdere professionalisering van IM. Onderstaand enkele lopende initiatieven:

1. Greenfieldtraject

Incident Management kenmerkt zich door de continue verbeteringen welke aan het IM-programma worden toegevoegd. Dit door pro-actief te kijken naar toekomstige vraagstukken, in te spelen op lopende ontwikkelingen en verbetervoorstellen te ontwikkelen. Vanuit het STIMVA-bestuur is het initiatief genomen om een Greenfieldtraject op te starten om gezamenlijk een beeld te vormen van de toekomst van IM en invulling te geven aan de verdere professionalisering.

2. Pilot IM pechverplaatsing

De proef vindt plaats in de periode van 1 juli 2015 tot en met 31 december 2015. Tijdens de proef worden stilgevallen vrachtauto's voor een landelijk uniform tarief (€ 450,00, excl. BTW) door een gecontracteerde IM-berger verplaatst naar een eerstvolgende veilige locatie of locatie van het servicebedrijf binnen een straal van 25km vanaf de strandingslocatie. In navolging van een succesvolle proef door de Verkeersonderneming, zijn alle bergers uitgerust met statiegeldwielen, hierdoor kunnen situaties met een lekke band nog sneller worden afgehandeld. De pechhulpverleners gaan hierbij actief melding doen aan Rijkswaterstaat van stilgevallen vrachtauto's waarbij sprake is van een onaanvaardbaar risico ten aanzien van de verkeersveiligheid en/ of verkeersdoorstroming. Het uniforme tarief voor IM-pechverplaatsingen geldt enkel voor situaties welke relatief eenvoudig te bergen zijn.

Door uitvoering van de proef, wil de STIMVA de verbinding leggen tussen het Incident Management proces en het private pechhulpverleningsproces en de effecten hiervan in kaart brengen. Dit om, in de toekomst, te komen tot verdere professionalisering van incidentafhandeling en nauwere samenwerking tussen de private pechhulpverleners en Rijkswaterstaat. Hiermee wordt een belangrijke stap gezet in het verbeteren van de 'veiligheid' en 'doorstroming'.



3. Beter Benutten Vervolg

Vanuit het vervolgprogramma Beter Benutten van het Ministerie van Infra en Milieu is in het najaar van 2014 een kopgroep 'Verminderen hinder vrachtauto incidenten' samengesteld. Deze kopgroep heeft een breed gedragen maatregelenpakket samen gesteld, bestaande uit preventieve- en correctieve maatregelen ter vermindering van hinder door vrachtauto incidenten.

De kopgroep heeft bestaan uit vertegenwoordigers vanuit de sector (TLN, BOVAG, VACO), de verzekeraars (Achmea en TVM), de wegbeheerder (RWS en Verkeersonderneming), de Stichting Incident Management Vrachtauto Incidenten (STIMVA), IL&T, de markt (V-tron en Trinité).

Begin 2015 is vanuit de Verkeersonderneming het initiatief genomen om het maatregelenpakket te verbreden door ook maatregelen toe te voegen voor personenauto. Dit heeft geresulteerd in een maatregelenpakket bestaande uit preventieve- en correctieve maatregelen voor personenauto- en vrachtauto-incidenten.



Colofon

Uw schriftelijke reacties kunt u sturen naar:

STIMVA

Postbus 24094

3502MB Utrecht

Telefoon: (030) 280 74 50

Internet: www.stimva.nl (via contactformulier)

Redactie: E. Hoekstra (Rijkswaterstaat)

Concept en ontwerp: E. Hoekstra

Uitgave: STIMVA, september 2015