

Jaarrapportage STIMVA 2015



datum : oktoberr 2016

STIMVA
Postbus 24094
3502 MB Utrecht

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

Redactie: E. Hoekstra
Concept en ontwerp: E. Hoekstra
Uitgave: STIMVA, september 2016

COLOFON

INHOUD

VOORWOORD	3
OPTIMALISERING AFHANDELING VRACHTAUTO-INCIDENTEN	4
ECONOMIE HERSTELT, OOK HET GOEDERENVERVOER GROEIT WEER	5
TRANSPORTSECTOR ZELF AAN ZET	6
WEGBEHEERDERS DRAGEN OOK BIJ	7
FEITEN EN CIJFERS 2015	8
ORGANISATIE STIMVA	9

BIJLAGEN: FEITEN EN CIJFERS VRACHTAUTO-INCIDENTEN

VOORWOORD

Sinds 2000 werkt de STIMVA, Stichting Incident Management Vrachtauto's, aan het verbeteren van de afhandeling van incidenten met vrachtauto's. Door de afhandelingsduur te beperken, bevorderen we de doorstroming van het verkeer en beperken we de kosten als gevolg van incidenten.

De economie trekt weer aan en ook het goederenvervoer neemt toe. Dit vraagt om het herijken en aanscherpen van onze doelstellingen. Hoewel het rendement van Incident Management hoog is, is de huidige aanpak niet meer voldoende. Samen met de stakeholders is gekeken welke aanpassingen nodig zijn om de doelen voor de komende jaren te realiseren en er zijn toekomstscenario's gedefinieerd. De groei van het wegverkeer vraagt om innovatieve maatregelen van de transportsector en van Rijkswaterstaat. Het verbeteren van de telematica in vrachtauto's en gerichte en real time verkeersinformatie zijn voorbeelden van oplossingen die bijdragen aan een flexibele en efficiënte aanpak van incidenten met vrachtauto's.

Om proactief te kunnen blijven inspelen op economische en technologische ontwikkelingen continueren we de samenwerking binnen de STIMVA met de brancheorganisaties TLN en EVO, het Verbond van Verzekeraars en Rijkswaterstaat. Samen gaan we voor effectief incident management voor vrachtauto's.

*Karin Visser
Hoofdingenieur-directeur Rijkswaterstaat Verkeer-
en Watermanagement*

OPTIMALISERING AFHANDELING VRACHTAUTO-INCIDENTEN

De STIMVA, Stichting Incident Management Vrachtauto's, is in 2000 opgericht om de afhandeling van incidenten met vrachtauto's te verbeteren. Het gaat daarbij om het beperken van de afhandelingsduur, zodat de doorstroming van het verkeer wordt bevorderd. Maar ook dat de (maatschappelijke en bedrijfsmatige) kosten die het gevolg zijn van incidenten zo beperkt mogelijk zijn. De STIMVA is een publiek-privaat samenwerkingsverband van Rijkswaterstaat, het Verbond van Verzekeraars en de branche organisaties TLN en EVO. STIMVA heeft een kleine en slagvaardige organisatie, gericht op snel schakelen tussen de partijen en op effectief raadplegen en informeren van de verschillende achterbannen.

Verkorting incidentduur weerbarstige opgave

In 2008 is de ambitie neergezet om tussen 2008 en 2015 de incidentduur met 25% te verkorten. De overige ambities die toen zijn vastgesteld hebben betrekking op de thema's veiligheid en organisatie van het IM proces, de vaststelling van de schuldvraag en informatieverstrekking aan de reiziger en media.

Ondanks een breed scala aan maatregelen, is het niet gelukt deze ambities te realiseren. Tot 2012 was er sprake van een afname van de incidentduur (gemiddeld met 14% voor alle incidentcategorieën), daarna is die weer toegenomen (gemiddeld met 15% voor alle incidentcategorieën). Hierdoor zijn ook de filekosten als gevolg van pech en ongevallen toegenomen van € 365 miljoen in 2011 tot € 500 miljoen in 2015.

Hoewel het rendement van Incident Management hoog is (iedere in IM geïnvesteerde euro levert een besparing van 5 tot 8 euro op de maatschappelijke file kosten), is de huidige aanpak niet (meer) afdoende. De economische ontwikkelingen en de daarmee samenhangende groei van het goederenvervoer liggen hier mede aan ten grondslag.

Herijking doelstellingen en toekomstscenario's

Gezien deze constatering heeft de STIMVA de doelstellingen herijkt en aangescherpt¹:

- De gemiddelde incidentduur is in 2022 t.o.v. 2015 25% korter (alle incidentcategorieën).

- Voor incidenten geldt op werkdagen tussen 07.00 en 19.00 uur op economisch belangrijke wegdelen een reductie van 40%.
 - Pro-actief inspelen op relevante economische en technologische ontwikkelingen en waar nodig ook organisatorische maatregelen treffen.
- Op initiatief van het STIMVA Bestuur is in februari 2016 een bijeenkomst georganiseerd met alle stakeholders om vast te stellen welke fundamentele aanpassingen op het huidige IM-systeem nodig zijn om deze doelstellingen te realiseren. Het zal gaan over de inrichting van de processen, de organisatie en de inzet van mensen en middelen. Het voornemen is eind 2016 hierover besluiten te nemen.

Martijn Kammeijer, Verbond van Verzekeraars

"Van alle belanghebbenden is niemand meer 100% tevreden met het huidige IM proces"

¹ Incident Management in Nederland, 'nieuwe impuls nodig'

ECONOMIE HERSTELT, OOK HET GOEDERENVERVOER GROEIT WEER

De economie trekt weer aan. Dat vertaalt zich ook naar het goederenvervoer binnen Nederland: zowel in termen van vervoerd gewicht als in termen van ladingtonkilometers ligt het vervoer in 2014² weer op hetzelfde niveau als voor de economische crisis. Dit is vooral te danken aan de groei van het internationale vervoer in de afgelopen vijf jaar.

Voor de periode 2014–2020 verwacht het KiM voor het binnenlandse goederenvervoer een groei van gemiddeld 2,1% per jaar en voor het internationale vervoer een groei van gemiddeld 1,7% per jaar. Dat is dus een toename van 13% respectievelijk 10% in de komende zes jaar.

Reistijdverlies en filezwaarte nemen fors toe

Deze groei heeft ook zijn impact op het reistijdverlies³. De verkeersomvang op het Nederlandse hoofdwegennet is in 2014 met 2% en de congestie (met name in het westen en zuiden van het land) met 6% gegroeid ten opzichte van 2013. Naar verwachting groeit onder invloed van een aantrekkende economie en een lagere brandstofprijs het wegverkeer in 2015 en 2016 met 1,5-2,5% per jaar en tussen 2014 en 2020 met in totaal 9%. Tot 2020 wordt deze verwachte groei slechts voor een deel opgevangen door uitbreiding van de wegcapaciteit. Het reistijdverlies kan hierdoor tot 2020 toenemen met in totaal 45% ten opzichte van het niveau in 2014.

In 2015 wordt ongeveer 67% van de filezwaarte (de lengte van de file vermenigvuldigd met de duur van de file) veroorzaakt door reguliere spitsfiles (hoge intensiteit). Het aandeel in de filezwaarte veroorzaakt door ongevallen (zowel ongevallen met personenauto's als vrachtauto's) is ruim 19%, het aandeel door incidenten (pech, verloren lading, etc.) bijna 8 procent⁴.

Meer kans op ongevallen en grotere impact

De groei van het wegverkeer met 20% heeft tot gevolg dat er sprake is van een grotere dichtheid van verkeer op de autosnelwegen. Deze toenemende dichtheid maakt de kans op ongevallen groter en daarmee de impact die de ongevallen hebben op het overige verkeer. Voor de transportsector en de maatschappij betekent dit dat de congestiekosten⁵ verder gaan toenemen.

Voor de transportsector en Rijkswaterstaat ligt er dus een opgave om de nadelige effecten (meer reistijd verlies en dus meer maatschappelijke kosten) beter en efficiënter te managen. Andere en meer innovatieve maatregelen zijn vereist om te zorgen voor een vermindering van het aantal vrachtauto incidenten.

² Mobiliteitsbeleid 2015, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), Ministerie van Infrastructuur & Milieu

³ Reistijdverlies: wordt berekend door het rijden in de file (tot 50km/u) en een vertraagde afwikkeling van het verkeer (tussen de 50 en 100 km/uur) af te zetten tegen een referentiesnelheid van 100 km/uur (vrije afwikkeling van het verkeer).

⁴ Bron: Publieksrapportage Rijkswegennet, jaaroverzicht 2015, Rijkswaterstaat Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 28 januari 2016).

⁵ Congestiekosten: de som van kosten die het gevolg zijn van reistijdverliezen, kosten die het gevolg zijn van onbetrouwbaarheid van de reistijd en van elementen als uitwijkgedrag, additionele brandstofkosten en indirecte effecten.

TRANSPORTSECTOR ZELF AAN ZET

Door het economische herstel stijgen vrachtvolumes, zowel op het water, spoor als op de weg. De concurrentie op de weg is groot, met name uit de Oost-Europese landen. Deze groei en de complexiteit ervan vragen ook van de transportsector om (soms onconventionele) maatregelen, maar ook verandering in houding.

Ieder voor zich, of gezamenlijk?

Steeds meer verladers en vervoerders onttrekken zich, als er sprake is van pech, uit het collectieve Incident Managementproces. Dit in verband met de hogere kosten die zijn verbonden aan het IM-proces. Zij maken gebruik van de eigen pechhulpverlening service. Het gevolg hiervan is dat het inzicht in het totaal aantal pechgevallen met vrachtauto's ontbreekt en er geen optimale efficiency in het incident management proces wordt bereikt.

Binnen de transportwereld moeten de krachten daarom beter worden gebundeld zodat er meer flexibiliteit en snelheid ontstaat in de aanpak van incidenten.

Jeroen de Veth, EVO

"Binnen het IM proces acteren veel verschillende stakeholders. Voor velen is de gedachtegang: "We weten wat we hebben en niet wat we krijgen"

Technologie biedt hulp

Met behulp van **telematica** in de vrachtwagen is het mogelijk om continu en realtime inzicht te krijgen in de conditie, veiligheid en brandstofverbruik van de vrachtwagen. Zo biedt bv Route42⁶ één universeel platform waarop de meest uiteenlopende sensoren aangesloten kunnen worden voor bv. efficiënter brandstofverbruik, dashboardcamera's voor meer veiligheid, voorkomen van onnodige stilstand door foutdiagnose op afstand en een bandenmonitor om klapbanden te voorkomen.

Door gerichte en zoveel mogelijk 'real time' **verkeersinformatie** direct bij de vrachtwagen chauffeur te brengen kan die beter anticiperen bij grote drukte en files. Mobiliteitsdienstverleners bieden die diensten in toenemende mate, maar nu nog vooral aan de vervoersplanners.

Truck Platooning verhoogt efficiency

Bij Truck Platooning rijden vrachtwagens 'virtueel gekoppeld' achter elkaar zodat de weg beter wordt benut en tijd en brandstof worden bespaard. De vrachtwagens communiceren onderling met radar, GPS en WIFI.

In het voorjaar van 2016 is door Nederland een Europese Truck Platooning Challenge georganiseerd. Vanuit verschillende Europese Steden reden de vrachtwagens met nieuwe technieken aan boord in een peloton naar Rotterdam. Op deze manier kunnen zowel wegbeheerders als transportondernemingen ervaring opdoen met wat deze ontwikkeling in de praktijk betekent voor het wegbeheer en de veiligheid. Met de ervaringen worden de kennis- en innovatieagenda's verder aangescherpt.

⁶ In maart 2016 is er door TVM een pilot gestart om de techniek te testen. De verwachte release van het systeem is in de zomer van 2016.

WEGBEHEERDERS DRAGEN OOK BIJ

Uitbreiden weegpunten autosnelwegennet

Weegpunten op de weg zijn een effectieve oplossing om chauffeurs te informeren over het eventueel niet voldoen aan de eisen ten aanzien van hoogte, gewicht of bandentemperatuur. Door deze informatie kan de chauffeur tijdig reageren en voorkomen dat er doorstromings- of veiligheidsproblemen ontstaan. De bestaande weegpunten op het autosnelwegennet worden uitgebreid met een hoogtedetectiesysteem (bestaande techniek) en een meetsysteem voor bandentemperatuur (nog te onderzoeken techniek). Nu nog wordt de chauffeur via een display langs de weg geïnformeerd over de toestand van zijn voertuig. Naar het zich laat aanzien zal op niet al te lange termijn deze informatie via een nieuw systeem direct in het voertuig kan worden aangeboden aan de chauffeur.

Karin Visser, Rijkswaterstaat

"De markt kijkt snel naar ons als Rijkswaterstaat om de handschoen op te pakken. Ik daag alle betrokkenen uit om met innovatieve oplossingen te komen welke bijdragen aan een effectief IM voor vrachtauto's"

Bandenspanningsmeter in de Rotterdamse haven

Chauffeurs die de terminal van APM Terminals MVII op de Maasvlakte 2 verlaten, kunnen snel en gratis hun bandenspanning controleren. Deze zogenoemde 'free tyre check'⁷ zit met sensoren in de grond. Als de truck er met lage snelheid overeen rijdt, toont een smiley of de bandenspanning in orde is.



Enkele logistieke projecten gericht op het verminderen van de files:

- **Truckspotting:** gedurende korte tijd wordt op belangrijke knelpunten het bestel- en vrachtverkeer in de spits geregistreerd. Met bedrijven die regelmatig in de spits te vinden zijn, wordt contact opgenomen om te inventariseren of er belangstelling is om het logistieke proces te optimaliseren. Daarbij kijkt men bijvoorbeeld welke samenwerkings- en verbeteropties kansrijk zijn tegen de achtergrond van een rendabele en bestendige businesscases. Bij truckspotting zijn de brancheorganisaties TLN en EVO betrokken.
- **Landelijke Ontkoppel Punten:** locaties aan de randen van (grote) steden waar zgn. LZV's (Lange Zware Vrachtwagens) met aanhangers worden afgekoppeld om met een kortere combinatie de binnenstad te bevoorraden.
- **Marktplaats goederenvervoer:** door de Verkeersonderneming is in Rotterdam een marktplaats ingericht, waarbij een slimme match wordt gezocht tussen vraag naar en aanbod van logistieke oplossingen. De gehonoreerde initiatieven worden beloond voor hun aanpak naar rato van het aantal daadwerkelijk vermeden spitsritten. Daarnaast wordt er gericht gezocht naar oplossingen per gebied en per keten, zoals de containersector en de chemie.

Naar een effectiever gebruik van infrastructuur

Beter Benutten is een programma van het Rijk, regio's en bedrijven om samen innovatieve maatregelen te nemen om de bereikbaarheid in de drukste regio's te verbeteren. Binnen dit programma zijn verschillende thema's gedefinieerd die een relatie hebben met het goederenvervoer en transport⁸.

⁷ Initiatief van Havenbedrijf Rotterdam en de Verkeersonderneming

⁸ Bron: www.beterbenutten.nl

FEITEN EN CIJFERS 2015

Ontwikkelingen vrachtauto-incidenten

Bij vrachtauto incident meldingen vanuit het CMV zien we in 2015 een stijging van het aantal incident meldingen met ruim 15% ten opzichte van 2014, waarbij circa 75% wordt veroorzaakt door gestrande vrachtauto's en 25% door ongevallen met vrachtauto's.

- Het aantal IM-bergingen is in 2015 met ruim 15% toegenomen ten opzichte van 2014.
- Het aantal meldingen van gestrande vrachtauto's bij het CMV neemt in 2015 met ruim 20% toe, het aantal meldingen van vrachtauto ongevallen neemt in 2015 met circa 25% toe.
- Het aantal vergeefse ritten is met 9% toegenomen ten opzichte van 2014.

Vrachtwagen ongevallen worden voor ruim 70% veroorzaakt door een aanrijding (44,6% daarvan eenzijdig, 55,4% ongeval met wederpartij), voor 13,8% door onwel wording bestuurder en voor 3,0% door bandenproblemen.

De voornaamste oorzaak van vrachtwagen pechgevallen zijn bandenproblemen (35,3%), gevolgd door de aandrijving (19,3%), motorproblemen (18,9%) en onbekend (17,7%).

Impact vrachtauto-incidenten

Incidentele files zijn de tweede oorzaak van alle files (88,6% is een structurele file). In 2015 is 9,4% van alle files een incidentele file. Deze 9,4% incidentele files zorgen echter voor 27,4% van de totale filezwaarte en 27,9% van het aantal VVU. Dus ondanks het relatief kleine aantal incidentele files zorgen deze toch voor meer dan 27% van de hinder en de filekosten (Bron: file data WV, RWS).

Files als gevolg van vrachtwagen incidenten

In totaal 96,4% van alle incidentele files wordt in 2015 veroorzaakt door een ongeval of een gestrand voertuig.

Bij files als gevolg van een ongeval wordt 4,7% veroorzaakt door een vrachtwagen, 84,6% door een personenauto en in 10,7% van de ongevallen is het voertuigtype niet aangegeven. De vrachtwagen ongevallen nemen hierbinnen 8,6% van de filezwaarte voor hun rekening en 8,3% van de VVU.

Bij files als gevolg van een gestrand voertuig wordt 32,3% veroorzaakt door een vrachtwagen en 67,7% door een personenauto. De gestrande vrachtwagens nemen hierbinnen 41,3% van de filezwaarte voor hun rekening en 40,7% van de VVU.

	%	Aantal files	Filezwaarte (Kilometerminuut)	VVU (Voertuigverliesuren)
Totaal files 2015	100	126.660	1.022.196.715	4.073.518.638
Incidentele files 2015	9,4	11.906	2.800.819	11.365.117
Incidentele files 2014		9.040	1.928.939	7.848.838
Stijging incidentele files 2014- 2015		2.866 (31,7%)	871.880 (45,2%)	3.516.279 (44,8%)

ORGANISATIE STIMVA

Het bestuur van de STIMVA bestaat uit:

Bestuur		
Voorzitter	K. Visser	Rijkswaterstaat
Secretaris	M.K. Kammeijer	Verbond van Verzekeraars
Penningmeester	J. de Veth	Transportsector
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	H. Janssen/ F Hartensveld	Hanselman groep/STI
Lid	G. Brink	Centraal Beheer Achmea
Lid	I. Huffener	ABned
Lid	F. Smink	VBM
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
Lid	Henry Spriel	Rijkswaterstaat
Secr.	E. Hoekstra	Rijkswaterstaat

Dhr. Van Douwe is per 1 oktober opgevolgd door mevr. S. Stollenberg, juridisch adviseur bij RWS

K. Visser



M.K. Kammeijer



J. de Veth



H. van Douwe



R. Salden



E. Hoekstra



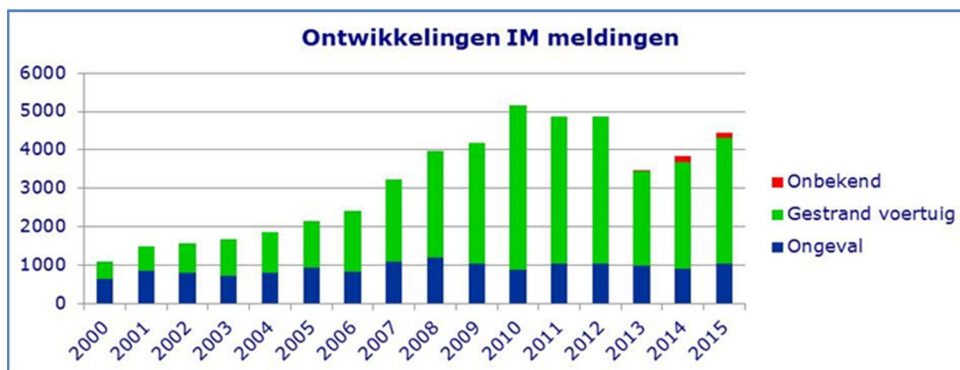
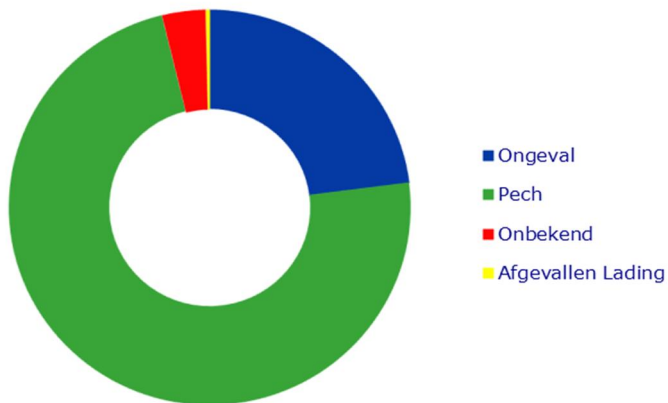
BIJLAGEN FEITEN EN CIJFERS VRACHTAUTO-INCIDENTEN

Incident registraties Centraal Meldpunt 2015

Verdeling type meldingen

Incidenttype	Aantal	Percentage
Pech	3262	73,2%
Ongeval	1025	23,0%
Afgevallen lading	15	0,3%
Onbekend	156	3,5%
Totaal	4458	100%

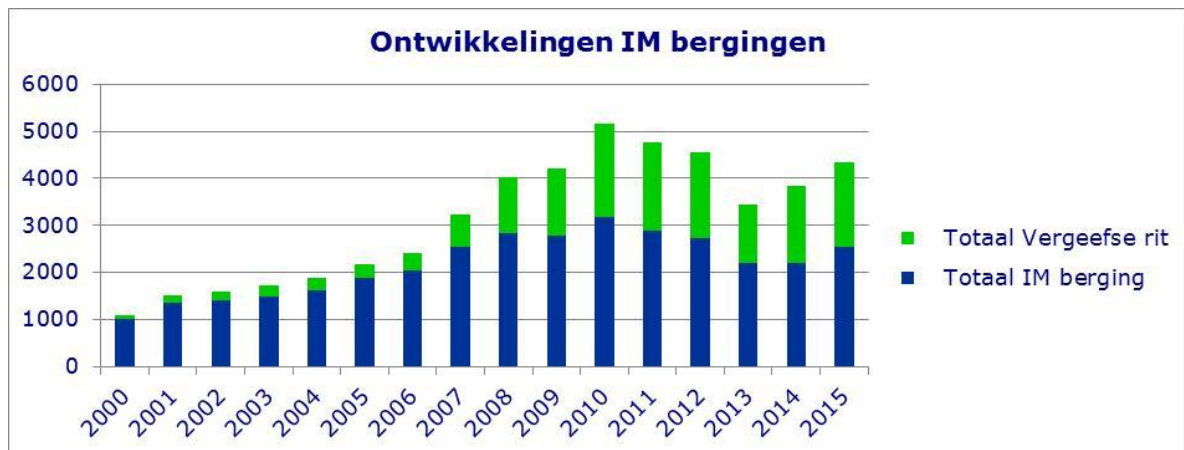
Verdeling type IM meldingen 2015



Ontwikkelingen bergingen

Uitgevoerde actie	Aantal	Percentage
Inzet bergingsvoertuig	2529	56,7%
Vergeefse rit*	1802	40,4%
Niet uitgereden	118	2,6%
Niet ingevuld	9	0,2%
Totaal	4458	100%

Wijze van berging	Aantal	Percentage
Normale berging	1838	72,7%
Pechverplaatsing	637	25,2%
Uitgestelde berging	38	1,5%
Versnelde berging	16	0,6%
Totaal	2529	100%



*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).

Oorzaak incidenten

Oorzaak pech	Aantal	Percentage
Lekke Band/ Klapband	1151	35,3%
Mechanisch Motor	366	11,2%
Aandrijving	324	9,9%
Remsysteem	190	5,8%
Luchtsysteem	184	5,6%
Brandstof-systeem	184	5,6%
Overig	863	26,5%
Totaal	2399	100%

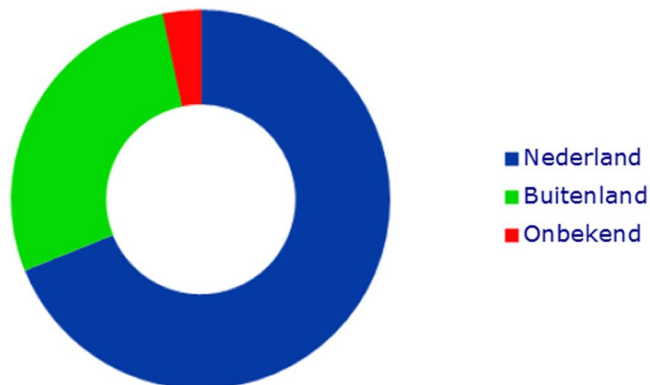
Top 6 verdeling oorzaak pech



Land van herkomst

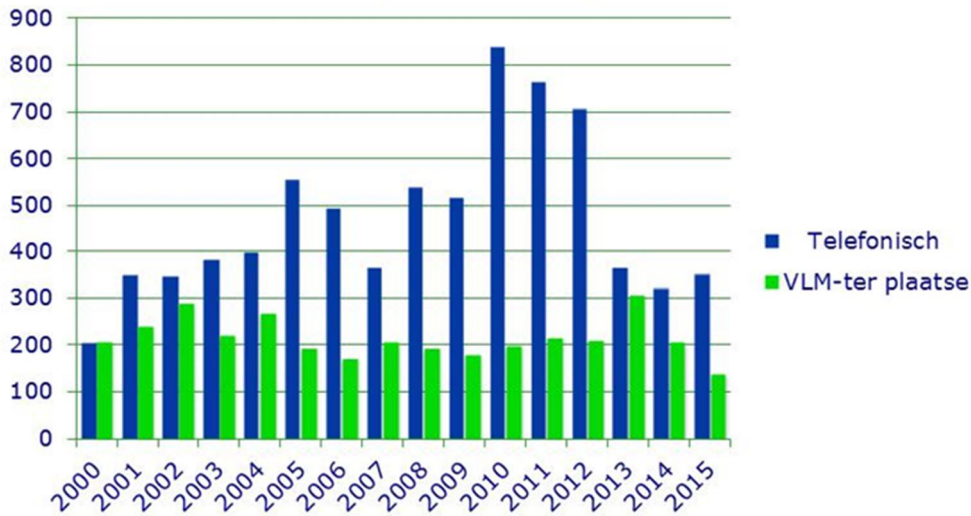
Land van herkomst chauffeur	Pech	Ongeval	Afgevallen Lading	Onbekend	Aantal	Proc. Verdeling
Nederland	1028	513	8	28	1577	35,37%
Polen	175	59	1	4	239	5,36%
Duitsland	116	41	0	4	161	3,61%
België	80	31	0	2	113	2,53%
Roemenië	55	19	0	1	75	1,68%
Bulgarije	56	7	0	3	66	1,48%
Tsjechië	40	10	0	0	50	1,12%
Litouwen	37	11	0	1	49	1,10%
Spanje	25	9	0	0	34	0,76%
Slowakije	20	7	0	1	28	0,63%
Overig	148	44	2	1	195	4,37%
Onbekend	1482	274	4	111	1871	41,97%
Totalen	3262	1025	15	156	4458	100,00%

Verdeling binnenlands - buitenlands voertuig



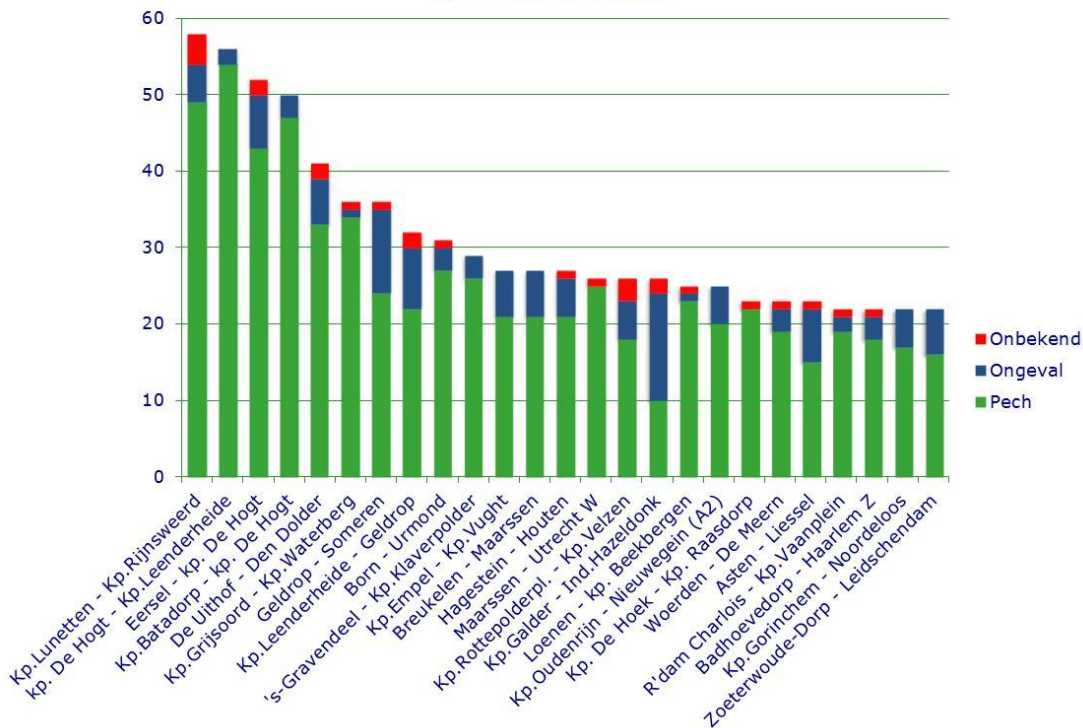
Inzet VLM deskundigen

Ontwikkeling VLM-deskundige op incidentlocatie (2000- 2015)



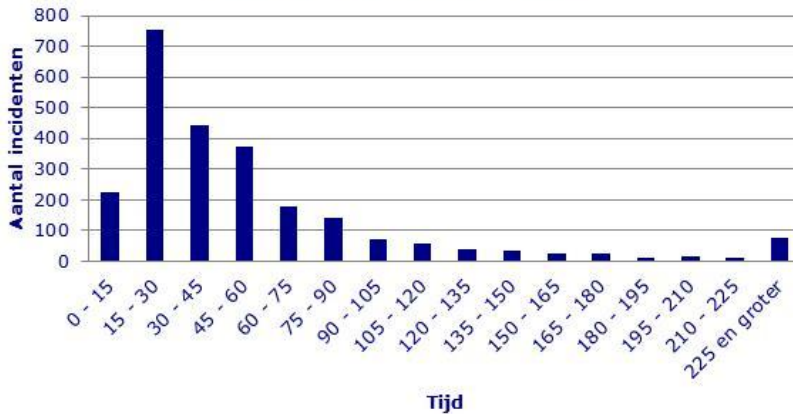
Incident locaties

Top 25 Incidentlocaties

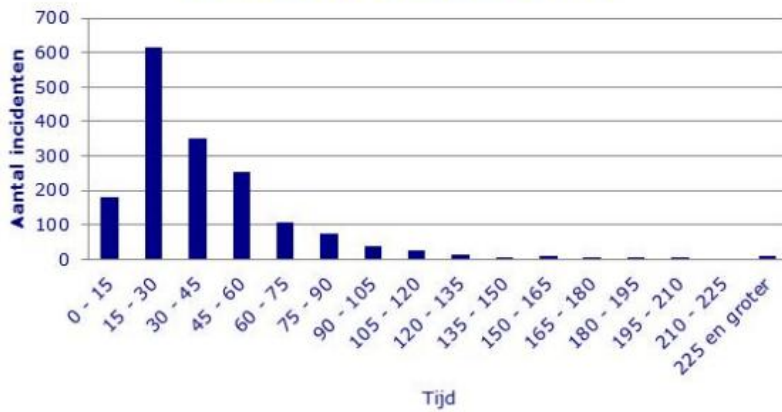


Afhandeldingsduur bergingen

Afhandeltijd berging



Afhandeltijd pechberging

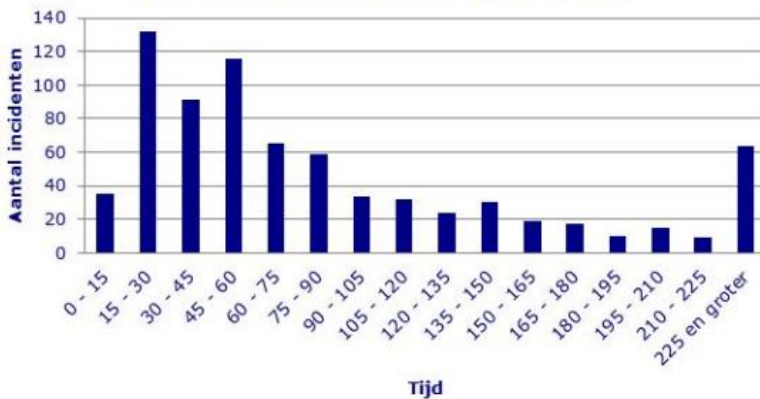


Gemiddelde afhandeltijd

pechberging:43 minuten

De extreem lange afhandeltijden (langer dan 225 minuten) zijn in deze berekening niet meegenomen.

Afhandeltijd ongevalsberging



Gemiddelde afhandeltijd pechberging:75 minuten

De extreem lange afhandeltijden (langer dan 225 minuten) zijn in deze berekening niet meegenomen.

Gekantelde vrachtwagens

Ontwikkeling aantal gekantelde vrachtwagens

