



Jaarrapportage STIMVA 2018





Datum: juli 2019

Uw schriftelijke reacties kunt u sturen naar:

STIMVA
Postbus 24094
3502 MB Utrecht

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

Redactie: L. Gasseling
Concept en ontwerp: E. Hoekstra
Uitgave: STIMVA, juli 2019

COLOFON



INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	4
Organisatie Stimva	6
Feiten en cijfers vrachtauto-incidenten 2018	7
IM-meldingen bij het CMV in 2018	7
Ontwikkelingen IM meldingen 2000 – 2018.....	8
Melders bij het CMV.....	9
Incidentmeldingen verdeeld over de maanden en dagen	9
Verdeling over de maanden	9
Verdeling over de weekdays	10
Verdeling over de uren van de dag (alle weekdays)	11
Uitgevoerde actie CMV-bergers in 2018	11
Ontwikkelingen IM bergingen 2000 – 2018	12
Niet uitrijden en vergeefse ritten	12
Reden vergeefse rit 2018	13
Wijze van berging	13
Oorzaak melding gestrande vrachtauto's.....	14
Vrachtauto ongevallen	15
Land van herkomst chauffeur	15
Top-10 land van herkomst chauffeur.....	16
Inzet VLM deskundigen	16
Ontwikkeling inzet VLM deskundige 2000 – 2018.....	17
Top 25 Incident locaties in 2018	18
<i>Nieuw in de Top 25 wegvakken in 2018 zijn:</i>	18
<i>Verdwenen uit de Top 25 wegvakken in 2018 zijn:</i>	18
Afhandelingsduur bergingen	19
Afhandelingsduur ongevalsbergingen	19
Afhandelingsduur pechbergingen	20
Gekantelde vrachtauto's	20
Impact vrachtauto-incidenten op de files.....	21
Relatie IM-bergingsopdrachten en weersomstandigheden.....	23
Ongevalsmeldingen en weersomstandigheden.....	23
Pechmeldingen en weersomstandigheden	23
Top 20 meeste IM-meldingen per dag in 2017-2018	24
Top 19 meeste IM-ongevalsmeldingen per dag in 2017-2018.....	25
Top 19 meeste IM-Pechmeldingen per dag in 2017-2018.....	26
Relatie oorzaak pechgevallen en weersomstandigheden	27





Voorwoord

Inzet op aanpak files

Voor u ligt de jaarrapportage 2018 van de Stichting Incident Management Vrachtauto's (STIMVA). Veiligheid en doorstroming staan centraal bij de afhandeling van incidenten. Door een goede samenwerking is de afhandelingsduur van incidenten met vrachtauto's op autosnelwegen de afgelopen jaren sterk teruggebracht, met gunstige effecten op de fileduur. Maar het wordt steeds drukker op de weg met alle gevolgen van dien.

Reden voor Minister Van Nieuwenhuizen (Infrastructuur en Waterstaat) om in 2018 met extra maatregelen de files op drukke wegen in Nederland aan te pakken. Door gerichte maatregelen uit de File-aanpak 2020 wordt de duur en impact op files beperkt (verzachten), wordt de kans op ontstaan en omvang van fileknelpunten verkleind (voorkomen) en worden maatregelen om het keuzegedrag van weggebruikers te beïnvloeden getroffen (vermijden).

Impact vrachtauto-incidenten is groot

Sinds 2014 staan we in Nederland steeds vaker en langer in de file. En daar blijft het niet bij. De verwachting is dat we in 2020 45% langer in de file staan dan in 2014.

Het overgrote deel wordt veroorzaakt door files als gevolg van drukte met een aandeel van 69,4%. Files als gevolg van ongevallen zijn verantwoordelijk voor 19,3% van de filezwaarte en het reistijdverlies en files als gevolg van pech voor 7,2%.

Slechts 0,5% van alle files wordt veroorzaakt door een vrachtauto-ongeval en 0,9% door een gestrande vrachtauto. De impact als gevolg van vrachtauto-incidenten is echter veel groter dan die bij files als gevolg van personenauto-incidenten of reguliere files als gevolg van drukte. Voor Rijkswaterstaat zijn vrachtauto-incidenten daarom een serieuze uitdaging om de filedruk zoveel mogelijk te minimaliseren.

Aantal incidentmeldingen licht gestegen

In 2018 werd 1,71 miljard ton goederen vervoerd vanuit, naar en binnen Nederland. Er was sprake van een toename van het goederenvervoer over de weg van 1,6 procent.

Meldingen van vrachtauto-incidenten laten een stijging zien van 5,9 % t.o.v. 2017, waarbij 76% (+11%) wordt veroorzaakt door gestrande vrachtauto's en 22% (-9%) door ongevallen. In 2018 was 55% van de ongevalsbergingen met vrachtauto's binnen één uur afgehandeld, in 2016 lag dit percentage nog op 49% en in 2017 op 52%.

De snellere afhandeling is te danken aan een verbeterde samenwerking tussen de servicebedrijven en de wegbeheerders. Daarnaast worden gestrande vrachtauto's eerder gemeld door ontsluiting van bronnen als Waze en Flitsmeister. Tevens wil Rijkswaterstaat een versnelde en een uitgestelde bergingsmethodiek van vrachtauto's verder benutten. Hiermee wordt de verkeershinder tot een minimum beperkt.

Invloed van het weer op ongevallen

Ongevallen met vrachtauto's vinden het meest plaats in de wintermaanden. Een duidelijke oorzaak betreft de weeromstandigheden zoals winterse neerslag. Maar ook storm laat zijn sporen na als het gaat om vrachtauto-ongevallen. Zo was de storm van 18 januari goed voor 72 ongevalsmeldingen (5,3% van het totaal in 2018).

Reden voor Minister van Nieuwenhuizen (Infrastructuur en Waterstaat) om de STIMVA partijen op te roepen om concrete handelingsperspectieven te formuleren voor chauffeurs en bedrijven bij een weeralarm. STIMVA heeft daarom een digitale flyer ontwikkeld voor bedrijven en hun vrachtwagenchauffeurs met tips over hoe om te gaan met extreme weersomstandigheden.

De huidige rapportage van Feiten en cijfers vrachtauto-incidenten 2018 is mede daarom uitgebreid met de impact van weersomstandigheden op vrachtauto-incidenten.

Fileverlichting door Nieuwe Impuls IM en File-aanpak

In de File-aanpak 2020 zijn maatregelen beschreven voor een betere doorstroming. Een aantal van die maatregelen betreft het Incident Management proces, waaronder intensiveren versneld bergingen, inzet extra weginspecteurs voor een snellere afhandeling





van incidenten, bergers en weginspecteurs op strategische locaties, incidenten sneller detecteren, tijdig waarschuwen via de matrixborden en drips boven de weg en tijdig meten van bandenspanning en hoogte vrachtwagens ruim voor tunnels. Met deze maatregelen dragen we eveneens bij aan de multidisciplinaire bestrijding van incidenten. En daar kunnen we als weggebruikers en BV Nederland alleen maar blij mee zijn. Doorstroming is één van de pijlers van ons beleid. Binnen het geheel van maatregelen en afspraken binnen Incident Management is het ons streven om door nog efficiëntere incidentafhandeling bij vrachtauto's de files te verlichten.

Karin Visser
Voorzitter STIMVA





ORGANISATIE STIMVA

De Stichting Incident Management Vrachtauto's (STIMVA) is een samenwerkingsverband van Rijkswaterstaat, het Verbond van Verzekeraars en de brancheorganisaties Transport en Logistiek Nederland, Evofenedex en Koninklijk Nederlands Vervoer.

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 en voor het beschikbaar stellen van IM deskundigen. De voor de zware bergingen in te zetten bergingsbedrijven worden door Rijkswaterstaat op basis van eisen en criteria vanuit de branche geselecteerd.

De STIMVA heeft zich ten doel gesteld om de afhandeling van incidenten met vrachtauto's (zoals ongevallen, gestrande vrachtauto's, hoogtemeldingen of afgevalen lading) op het Nederlandse wegennet te verbeteren.

Het bestuur van de STIMVA bestaat uit:

Bestuur		
Voorzitter	K. Visser	Rijkswaterstaat
Secretaris	M.K. Kammeijer*	Verbond van Verzekeraars
Penningmeester	M. van der Kuijl*	Transportsector
Lid	D. van Baarle	Rijkswaterstaat
Secretariaat	E. Hoekstra	Rijkswaterstaat



K. Visser



M.K. Kammeijer



M. van der Kuijl



D. van Baarle

* In 2018 zijn er twee bestuursveranderingen binnen de STIMVA geweest.

In januari 2018 is de heer van der Kuijl tijdelijk als bestuurslid vanuit Evofenedex, namens vervoerders, verladers en transportsector, toegetreden tot het STIMVA bestuur als opvolger van de heer de Veth, die op 18 januari 2018 is vertrokken. Als opvolger van de heer de Veth zal de heer Reitsma in 2019 bij het bestuur STIMVA aansluiten namens vervoerders, verladers en transportsector.

De heer Kammeijer heeft rond de zomer TVM en daarmee het STIMVA bestuur verlaten. De heer Stiekema, advocaat en manager Juridische Zaken en manager Speciale Zaken bij TVM verzekeringen, zal namens het Verbond van Verzekeraars tot het bestuur STIMVA toetreden nadat de portefeuilles officieel verdeeld zijn.

De Commissie van Toezicht bestaat uit de volgende leden:

Commissie van Toezicht		
Voorzitter	R. Aarse	TLN, mede namens Evofenedex en KNV
Lid	H. Janssen/ F. Hartensveld	Hanselman groep/STI
Lid	G. Brink	Centraal Beheer Achmea
Lid	F. Smink	Vereniging van Bergings- en Mobiliteitsspecialisten (VBM)
Lid	S. Strolenberg	Rijkswaterstaat (CD BJV)



Lid	M. Pleijsier	Eurocross Assistance Netherlands, namens CMV
Lid	R. de Bruijn	ANWB
Lid	K. Zandbergen	Politie
Lid	G. van 't Veld	Rijkswaterstaat (VWM)
Lid	T. Roelofs*	Rijkswaterstaat (VWM)
Secr.	E. Hoekstra	Rijkswaterstaat (VWM)

* De heer Roelofs (OvD en adviseur operationele zaken) is de vervanger van de heer Spriel omdat deze een andere functie binnen Rijkswaterstaat heeft gekregen.

Feiten en cijfers vrachtauto-incidenten 2018

De in deze rapportage vermelde cijfers zijn gebaseerd op de incidentregistraties vastgelegd door het Centraal Meldpunt Vrachtautobergingen (CMV). Het CMV wordt geëxploiteerd door Eurocross Assistance.

IM-meldingen bij het CMV in 2018

Meldingen aan het CMV voor de inzet van een IM-berger worden voornamelijk gedaan vanuit de regionale verkeerscentrales van Rijkswaterstaat of vanuit de politiemeldkamers. Een melding kan gedaan worden in situaties waarbij geconstateerd wordt dat er een vrachtauto stilstaat op de rijstrook of vluchtstrook. De oorzaak van deze stilstand hoeft in deze fase van de melding nog niet bekend te zijn. Meldingen vanuit Rijkswaterstaat zijn gebaseerd op waarnemingen via de camera's langs de weg, meldingen vanuit hulpverleners of meldingen vanuit de weginspecteurs op de weg. Meldingen vanuit de politiemeldkamers zijn gebaseerd op 112-meldingen of meldingen van politiesurveillanten.

Type incidentmelding	Aantal	Percentage	Gemiddeld per dag
Gestrande vrachtauto	4.644	76,0%	12,7
Ongeval	1.359	22,2%	3,7
Afgevallen lading	13	0,2%	0,0
Onbekende oorzaak tijdens melding	95	1,6%	0,3
Totaal incidentregistraties 2018	6.111	100%	16,7

Bij meldingen van vrachtauto-incidenten vanuit het CMV zien we in 2018 een stijging van het totaal aantal incidentmeldingen met 5,9% ten opzichte van 2017¹, waarbij 76% wordt veroorzaakt door gestrande vrachtauto's en 22% door ongevallen met vrachtauto's (restant is afgevallen lading en onbekend). Het aantal meldingen van gestrande vrachtauto's bij het CMV neemt in 2018 met 11% toe, het aantal meldingen van vrachtauto-ongevallen neemt in 2018 met 9% af. Belangrijk om hier te constateren is dat dit de initiële meldingen betreft en dat dit (nog) niets zegt over de wijze van afhandeling (IM-berging, pechverplaatsing, vergeefse rit, niet uitgereden, annulering).

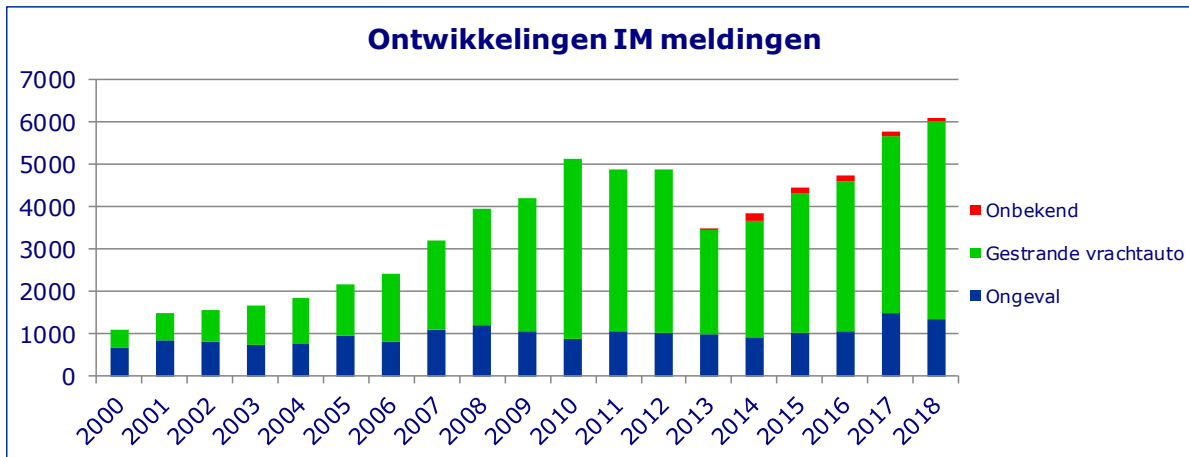
¹ De cijfers van 2017 wijken iets af van de Jaarrapportage 2017 omdat sommige bergingsdossiers toen nog niet waren afgesloten bij het CMV.





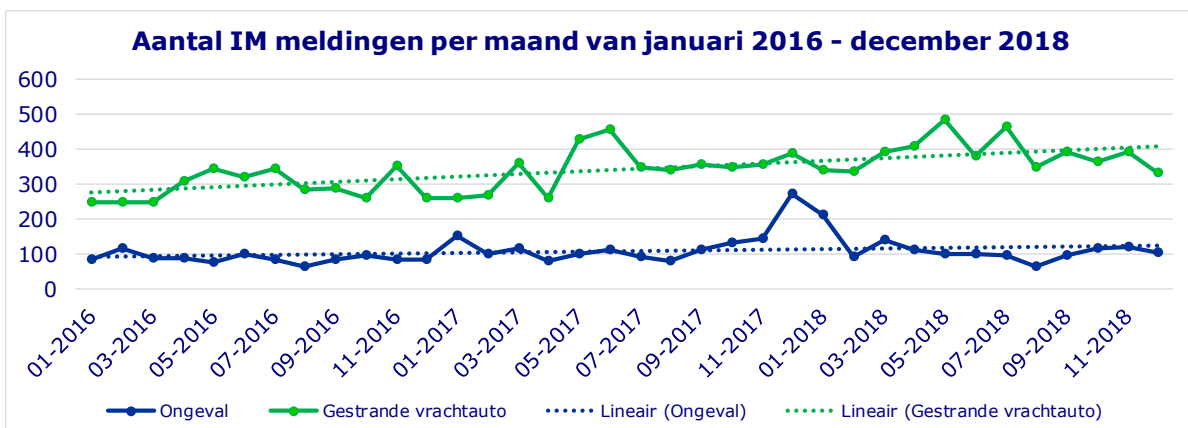
Ontwikkelingen IM meldingen 2000 – 2018

Na een daling van het aantal incidentregistraties vanaf 2010 neemt het aantal incidentregistraties vanaf 2014 weer toe. Het jaar 2018 is wederom een recordjaar met de meeste incidentregistraties tot nu toe.



Type incidentmelding	2016	2017	2018	Toeafname 2016-2017	Toeafname 2017-2018
Ongeval	1.057	1.495	1.359	41,4%	-9,1%
Gestrande vrachtauto	3.513	4.173	4.644	18,8%	11,3%
Onbekend	150	84	95	-44,0%	13,1%
Afgevalen lading	14	21	13	50,0%	-38,1%
Totaal meldingen	4.734	5.773	6.111	21,9%	5,9%

De toename in 2018 wordt veroorzaakt door een stijging van 11% van het aantal incidentmeldingen voor gestrande vrachtauto's. Dit kan verklaard worden door de verbeterde samenwerking tussen de servicebedrijven en de wegbeheerders. Daarnaast worden gestrande vrachtauto's eerder gemeld door ontsluiting van de bronnen Waze en Flitsmeister.



Het aantal IM-meldingen voor vrachtauto-ongevallen lag van 2007-2016 rond de 1000 incidentmeldingen op jaarbasis. In 2017 zagen we echter een stijging met 41% van het aantal IM-meldingen van het incidenttype ongeval. Een deel van de toegenomen



vrachtauto-ongevallen was toen te verklaren door de aantrekkende economie en daarmee de toename van goederenvervoer over de weg en toename van het verkeer.

Ook sprong de maandag 11 december 2017 eruit, met een totaal aantal CMV-meldingen van 176, waarvan 127 ongevalsmeldingen (8,5% van het jaartotaal ongevalsmeldingen in 2017) en 43 meldingen van gestrande vrachtauto's (en 6 onbekend). Deze dag kende code rood wegens zware sneeuwval.

Ook dinsdag 12 december 2017 kende vanwege de zware sneeuwval een meer dan gemiddeld aantal CMV-meldingen, met 16 ongevalsmeldingen en 26 meldingen van gestrande vrachtauto's.

Voor de maand januari 2018 springt de donderdag 18 januari 2018 eruit, met een totaal aantal CMV-meldingen van 103, waarvan 72 ongevalsmeldingen (5,3% van de totale ongevalsmeldingen in 2018) en 31 meldingen van gestrande vrachtauto's. Deze dag kende code rood wegens zware storm.

In 2018 zien we het aantal IM-meldingen voor vrachtauto-ongevallen voor het eerst sinds 2014 weer dalen met 9% ten opzichte van 2017.

Melders bij het CMV

Het overgrote deel (87,5%) van de IM-meldingen bij het CMV wordt gedaan door de verkeerscentrales van Rijkswaterstaat. De politiemeldkamers zijn verantwoordelijk voor 9,9% van alle CMV meldingen.

Melder bij het CMV	Ongeval	Gestrande vrachtauto
Rijkswaterstaat Verkeerscentrales	1.059	4.198
Politiemeldkamers	277	314
ANWB	0	43
Overige melders	23	89
Totaal	1.359	4.644

Incidentmeldingen verdeeld over de maanden en dagen

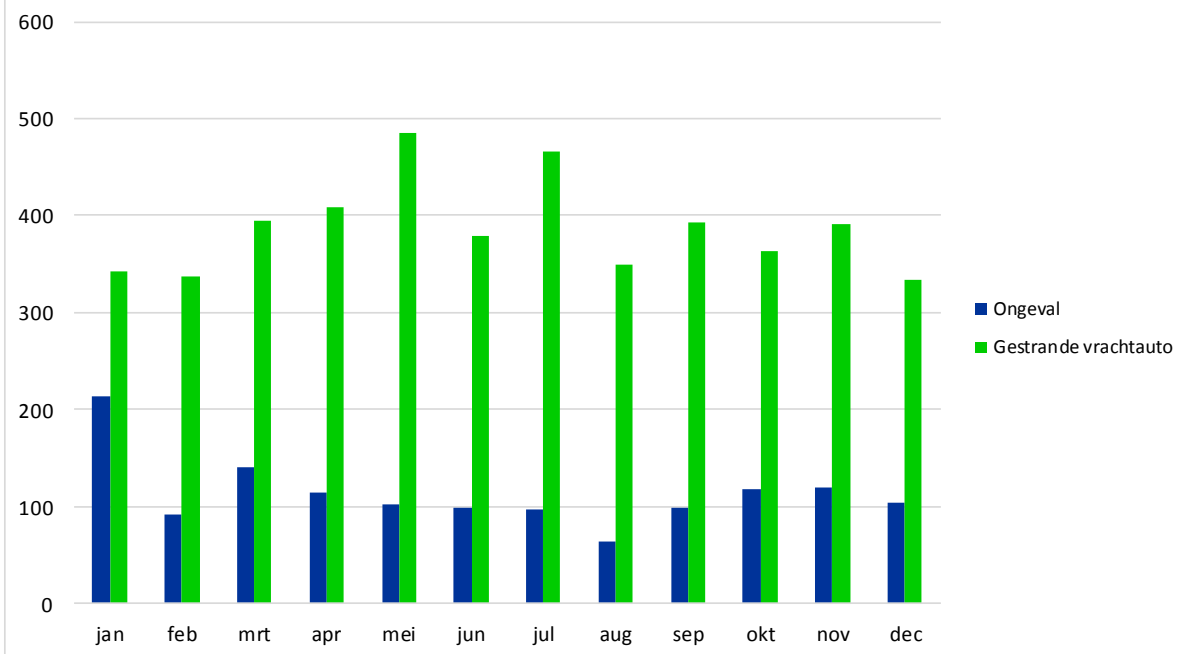
Verdeling over de maanden 2018

Ongevallen met vrachtauto's vinden het meest plaats in de wintermaanden. Dit is zeer waarschijnlijk gerelateerd aan de weersomstandigheden. Gestrande vrachtauto's vertonen een piek in het voorjaar en in de zomer.



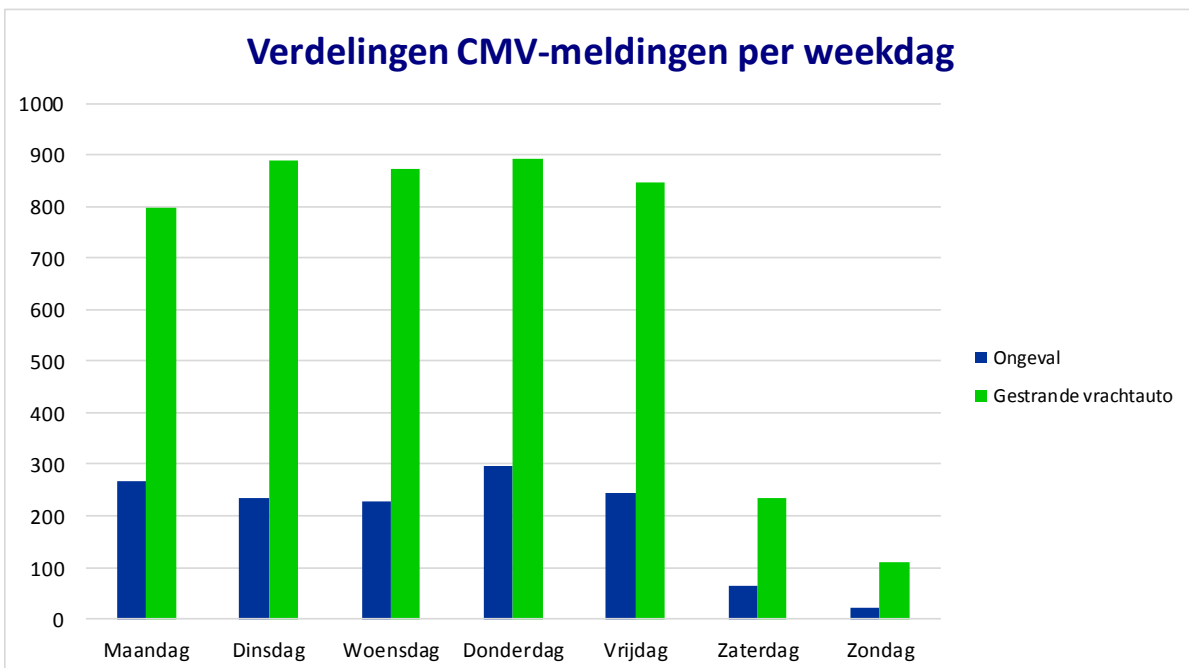


Verdelingen CMV-meldingen per maand



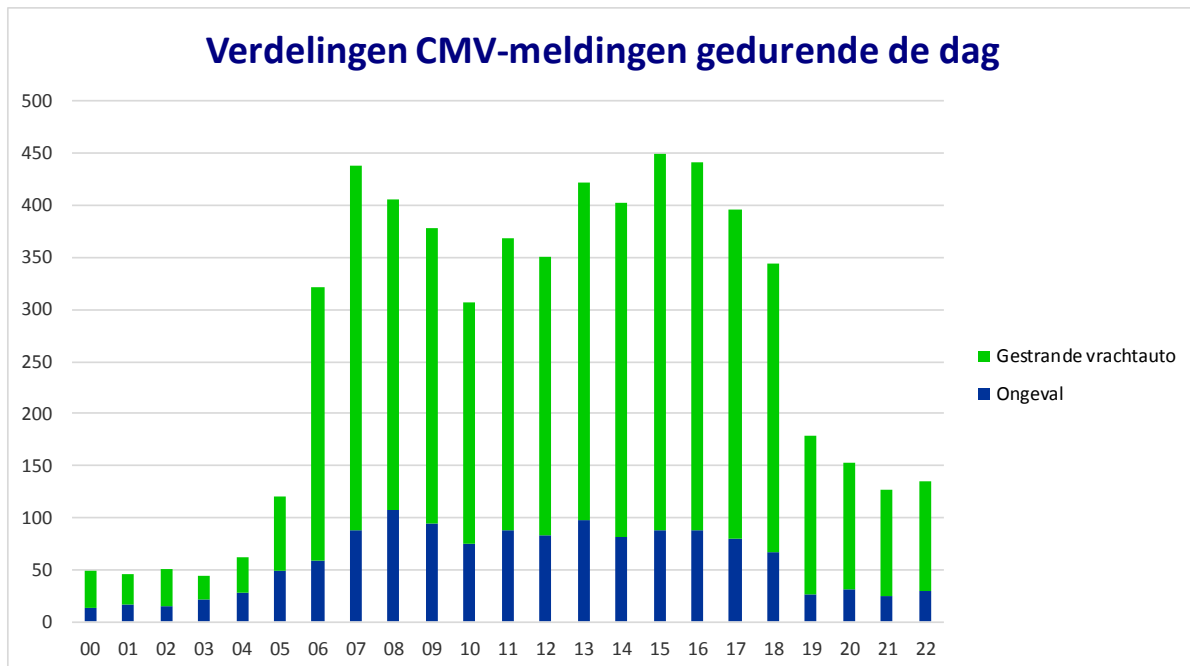
Verdeling over de weekdays

Gestrande vrachtauto's verdelen zich redelijk gelijkmatig over de werkdagen van de week. Vrachtauto-ongevallen komen het meest voor op de donderdag.





Verdeling over de uren van de dag (alle weekdays)



De helft van alle vrachtauto-ongevallen vindt plaats gedurende de ochtendspits (26%) en de avondspits (24%). Tijdens de daluren overdag vindt 32% van de vrachtauto-ongevallen plaats, terwijl gedurende de daluren in de avond, nacht en ochtend 18% van de vrachtauto-ongevallen plaatsvinden.

Meer dan de helft van gestrande vrachtauto's vinden plaats in de ochtendspits (26%) of de avondspits (28%). Tijdens de daluren overdag stranden 31% van de vrachtauto's, terwijl gedurende de daluren in de avond, nacht en ochtend 15% van de vrachtauto's stranden.

Uitgevoerde actie CMV-bergers in 2018

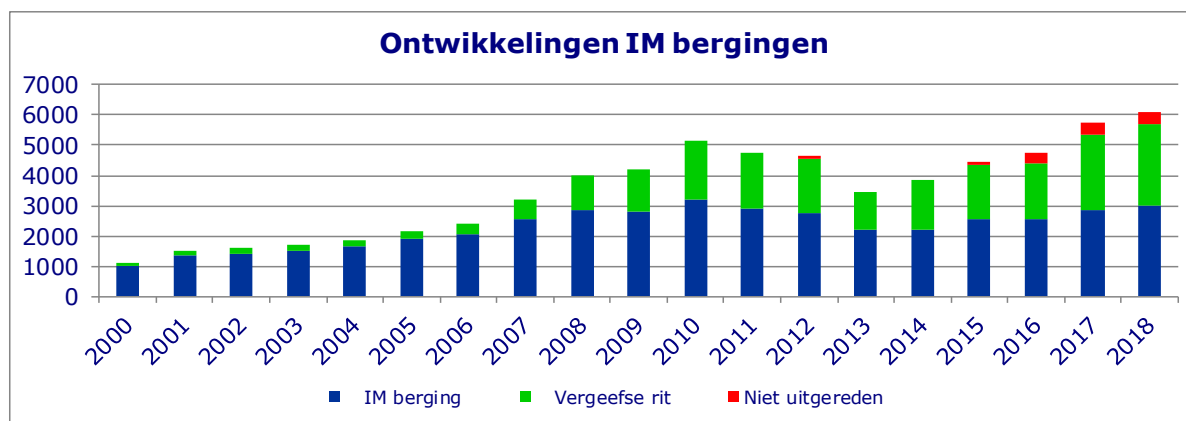
Na ontvangst van een melding bij het CMV wordt een IM-berger ingezet voor de afhandeling van het incident. Omdat in de meldingsfase niet altijd alle informatie beschikbaar is, kan het voorkomen dat een melding wordt ingetrokken (niet uitgereden), of dat ter plaatse geen voertuig door de berger wordt aangetroffen (vergeefse rit), of dat de IM-berger ondersteunende handelingen verricht op de incidentlocatie zonder daadwerkelijk te bergen (wordt ook geregistreerd als vergeefse rit).

Uitgevoerde actie	Aantal	Percentage
IM- Berging (Inzet bergingsvoertuig)	2.993	49,0%
Vergeefse rit*	2.691	44,0%
Niet uitgereden	427	7,0%
Totaal	6.111	100%

* Vergeefse rit wil niet zeggen dat er voor niets is uitgereden, er kan ook hulp door de IM-berger zijn aangeboden zonder dat er daadwerkelijk een IM-berging heeft plaatsgevonden.

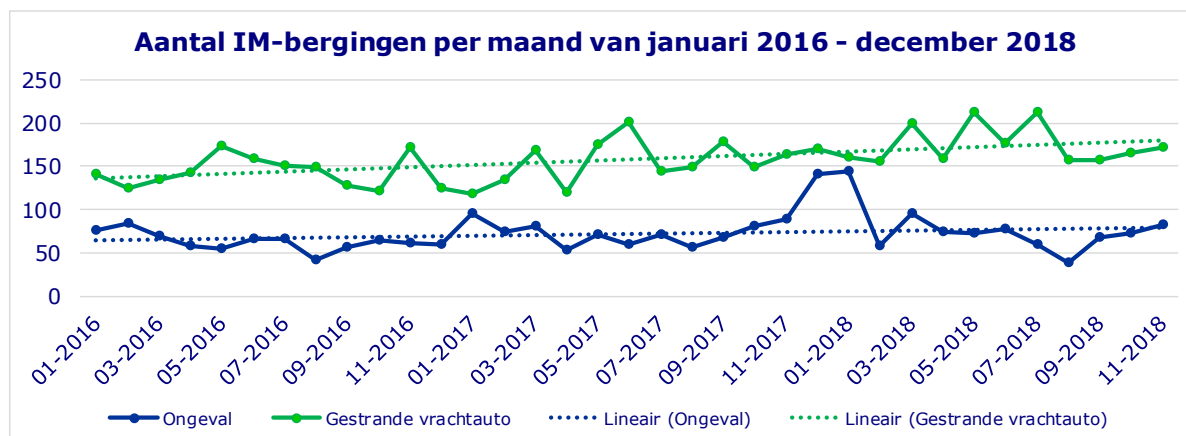


Ontwikkelingen IM bergingen 2000 – 2018



Wanneer er naar de ontwikkeling van het aantal IM-bergingen in de jaren 2016, 2017 en 2018 wordt gekeken, dan ontstaat het volgende beeld voor het aantal bergingsopdrachten van gestrande vrachtauto's, het aantal ongevalsbergingen en de toe- of afname voor respectievelijk 2016-2017 en 2017-2018.

IM-bergingen	2016	2017	2018	Toe-afname 2016-2017	Toe-afname 2017-2018
Ongeval	756	941	901	24,5%	-4,3%
Gestrande vrachtauto	1.721	1.873	2.078	8,8%	10,9%
Totaal meldingen	2.534	2.827	2.993	11,6%	5,9%



Niet uitrijden en vergeefse ritten

Van alle IM-meldingen wordt 7,0% van de meldingen ingetrokken en volgt er een registratie 'Niet uitgereden'. In een aantal gevallen is dan bij het CMV bekend dat er al een bandenbedrijf (10,8%) of truckdealer (2,1%) ter plaatse is, dat de chauffeur zelf de reparatie uitvoert (8,4%), dat er een noodreparatie (0,5%) is verricht of dat het voertuig wordt begeleid naar een veilige locatie (2,8%). In de overige gevallen is de reden van niet uitrijden onbekend (65,8%).

Het aandeel vergeefse ritten ligt in 2018 op 44% van alle IM-meldingen. Het aantal vergeefse ritten is in 2018 gestegen met 6,2% ten opzichte van 2017. Mogelijke verklaringen voor het hoge aantal vergeefse ritten zijn:



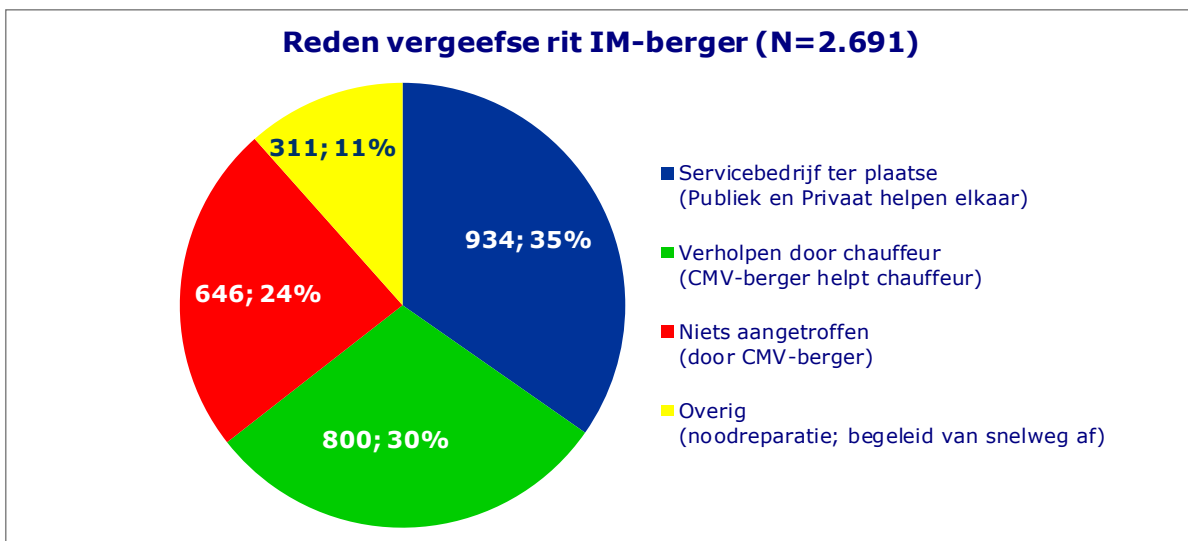
- Hét kenmerk van Incident Management is het direct inschakelen van partijen bij een eerste melding aan het CMV en LCM (ongeacht de op dat moment beschikbare informatie).
- De systemen van servicebedrijven, de transportsector en de wegbeheerder zijn niet met elkaar verbonden en het tijdig delen van informatie verloopt hierdoor niet optimaal.
- De wegbeheerder gaat, door de toenemende verkeersdruk, eerder over tot het inzetten van de IM-berger (zonder alle informatie over de oorzaak te hebben).
- De wegbeheerder heeft met private truck service- en bandenbedrijven afspraken gemaakt over het sneller doorbellen van gevaarlijke vrachtautopech naar de verkeerscentrales.
- De IM-berger kan ter plaatse de aanwezige servicebedrijven of dealerbedrijven ondersteunen bij de pechhulpverlening, waardoor geen IM-berging hoeft plaats te vinden.

In samenwerking tussen de servicebedrijven en transportsector met Rijkswaterstaat lopen verschillende initiatieven om de samenwerking en het delen van informatie te verbeteren.

Reden vergeefse rit 2018

Door het CMV wordt geregistreerd wat de reden van een vergeefse rit is geweest. Van alle geregistreerde vergeefse ritten blijkt in 24% van de gevallen dat de IM-berger daadwerkelijk niets aantreft op de doorgegeven incidentlocatie. Op het totaal aantal van 6.111 IM-meldingen in 2018 is het percentage niets aangetroffen 10,6%.

In de meeste gevallen treft de berger een servicebedrijf ter plaatse aan of wordt het mankement door de chauffeur verholpen. In deze gevallen kan de IM-berger op de incidentlocatie hand- en spandiensten verlenen en daarmee zorgdragen voor een vlotte afhandeling van het incident. In de overige situaties wordt een noodreparatie uitgevoerd of wordt het voertuig begeleid van de snelweg af naar een veilige locatie.



Wijze van berging

Het bergingsproces is doorgaans tijdrovend (veiligheidsmaatregelen, berging gereed maken, voorkomen van extra schade) en veroorzaakt aanzienlijke vertragingen voor het verkeer op het betreffende deel van het wegennet. Vanaf 2008 is daarom de versnelde- en uitgestelde bergingsmethodiek ingevoerd. Rijkswaterstaat geeft opdracht



voor het toepassen van een uitgestelde of versnelde berging indien naar verwachting een normale (eerste) berging tot grote vertraging voor de weggebruikers zal leiden.

Uitgestelde berging: eerste berging waarbij de vrachtauto eerst van de rijbaan wordt verwijderd (duwen, tillen, slepen naar de vluchtstrook of berm).

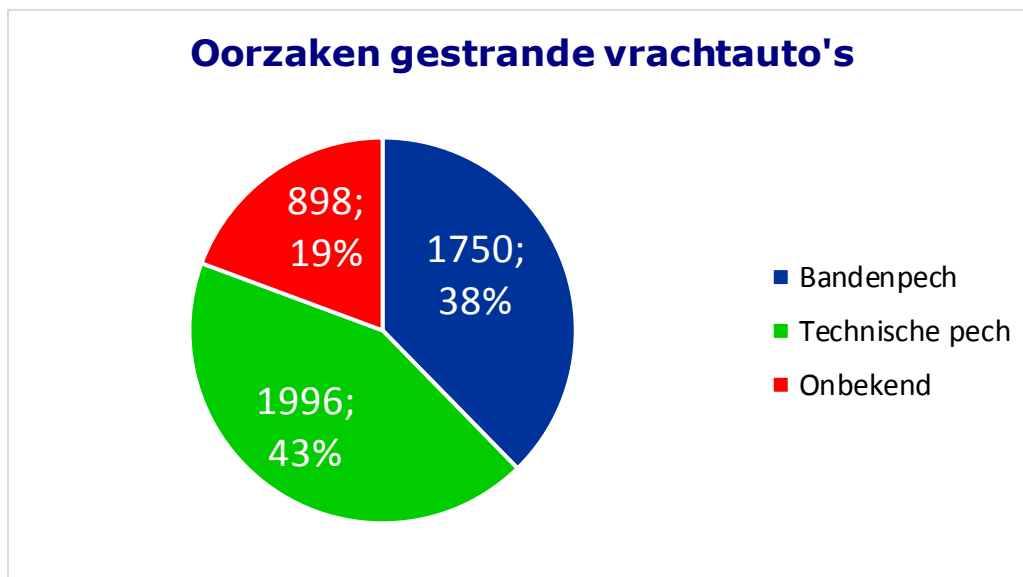
Versnelde berging: eerste berging waarbij geen maatregelen ter voorkoming van schade aan de vrachtauto of het wegdek genomen worden.

Wijze van berging	Aantal	Percentage
Normale berging	2.896	96,8%
Uitgestelde berging	52	1,7%
Versnelde berging	45	1,5%
Totaal	2.993	100%

Rijkswaterstaat heeft geconstateerd dat de versnelde- en uitgestelde bergingsmethodiek op beperkte schaal toegepast werden. Vanuit de Rijkswaterstaat is het initiatief genomen om in 2017 en 2018 de versnelde en uitgestelde bergingsmethodiek beter te integreren in de werkprocessen van Rijkswaterstaat, de IM-bergers en de VLM-deskundigen². Dit met als doel de verkeershinder ten gevolgen van vrachtauto-incidenten verder te beperken.

Voor uitgestelde berging zien we in 2018 een afname van 63 in 2017 naar 52 uitgestelde bergingen in 2018. Voor versnelde berging zien we in 2018 een toename van 17 in 2017 naar 45 versnelde bergingen in 2018.

Oorzaak melding gestrande vrachtauto's



Wat de geregistreerde oorzaken van de gestrande vrachtwagens betreft, wordt 38% veroorzaakt door bandproblemen en 43% door technische problemen. Bij 19% van de geregistreerde gestrande vrachtauto's is de oorzaak onbekend.

Het aantal geregistreerde bandproblemen bij pech is in 2018 toegenomen met 7,4% ten opzichte van 2017. Het aantal geregistreerde technische pechproblemen is in 2018 toegenomen met 19,8%. Oorzaak pech onbekend is met 2,3% toegenomen in 2018.

² Een schade expert met deskundigheid op het gebied van voertuig-, lading en milieuschade.

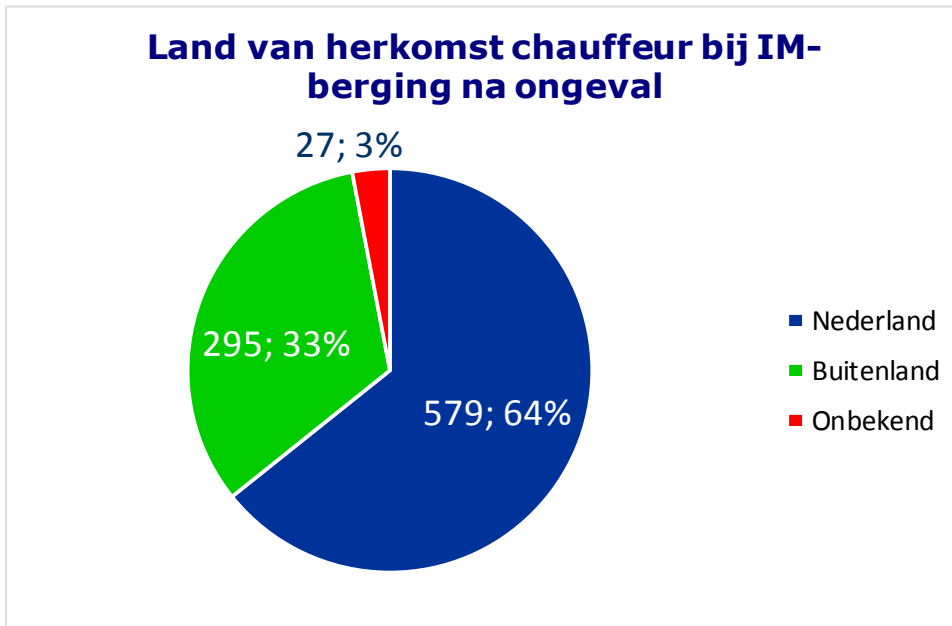


Vrachtauto ongevallen

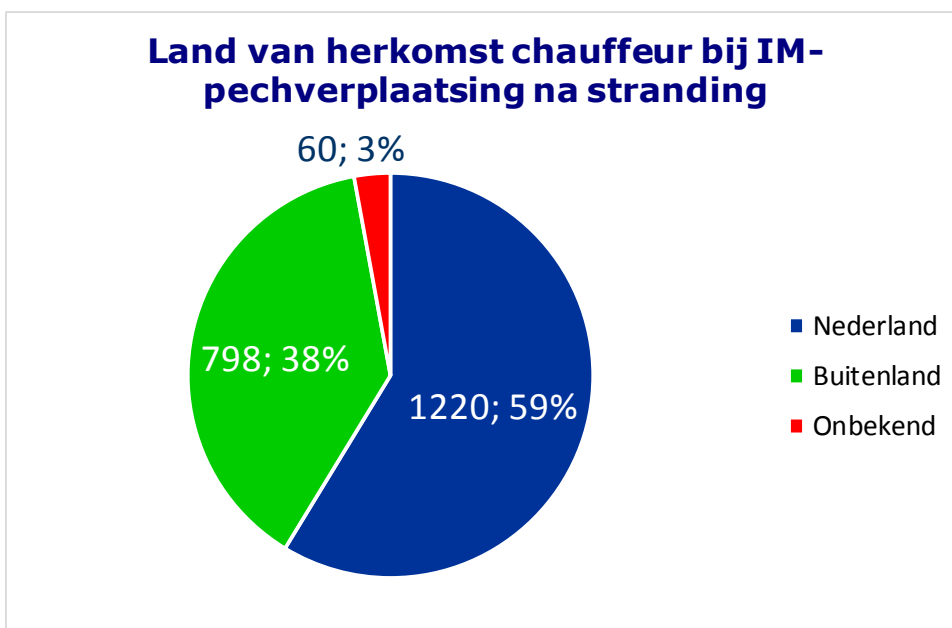
Oorzaken van vrachtauto ongevallen worden nagenoeg niet geregistreerd door het CMV. Wel is bekend dat van alle 1.359 IM-ongevalsmeldingen bij het CMV 51,3% een eenzijdig ongeval betrof en 48,6% een ongeval met een wederpartij.

Land van herkomst chauffeur

Wanneer een IM-ongevalsmelding resulteert in een IM-ongevalsberging, komt 64% van de chauffeurs uit Nederland en 33% uit het buitenland. Van 3% is het land van herkomst onbekend.



Wanneer een IM-pechmelding resulteert in een IM-pechverplaatsing, komt 59% van de chauffeurs uit Nederland en 38% uit het buitenland. Van 3% is het land van herkomst onbekend.





Van de buitenlandse chauffeurs zijn Polen, Duitsers en Roemenen het meest betrokken bij IM-ongevalsbergingen en IM-pechverplaatsingen.

Top-10 land van herkomst chauffeur

Land van herkomst chauffeur	Ongeval	Gestrande vrachtauto	Overig	Totaal	Percentage
Nederland	579	1.220	10	1.809	60%
Polen	72	208	1	281	9%
Duitsland	44	102	0	146	5%
Roemenië	32	85	1	118	4%
België	32	70	1	103	3%
Bulgarije	22	58	0	80	3%
Litouwen	19	52	0	71	2%
Tsjechië	11	23	0	34	1%
Spanje	4	29	0	33	1%
Turkije	5	20	0	25	1%
Overig	54	151	0	205	7%
herkomst onbekend	27	60	1	88	3%
Totaal	901	2.078	14	2.993	100%

Van alle meldingen waarbij een IM-berging is uitgevoerd is 60% van de chauffeurs afkomstig uit Nederland. Van de buitenlandse chauffeurs zijn Polen, Duitsers en Roemenen het meest betrokken bij IM-ongevalsbergingen en IM-pechverplaatsingen.

Inzet VLM deskundigen

Bij de afhandeling van vrachtauto-incidenten zijn veel factoren van invloed waar rekening mee moet worden gehouden. Hierbij valt te denken aan schade aan het voertuig en/of de lading en milieuaspecten. Indien noodzakelijk voor het bepalen van aanpak van de incidentafhandeling, hebben de wegbeheerders en hulpdiensten de beschikking over verzekeringsexperts op het gebied van Voertuig, Lading en Milieu (VLM-deskundigen). De VLM-deskundigen zijn gemachtigd namens het Verbond van Verzekeraars en worden erkend door de brancheverenigingen. Hierdoor ontstaat er na afloop geen discussie over de te vergoeden kosten ten gevolge van schade. De VLM-deskundige houdt bij adviezen rekening met de belangen van 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).

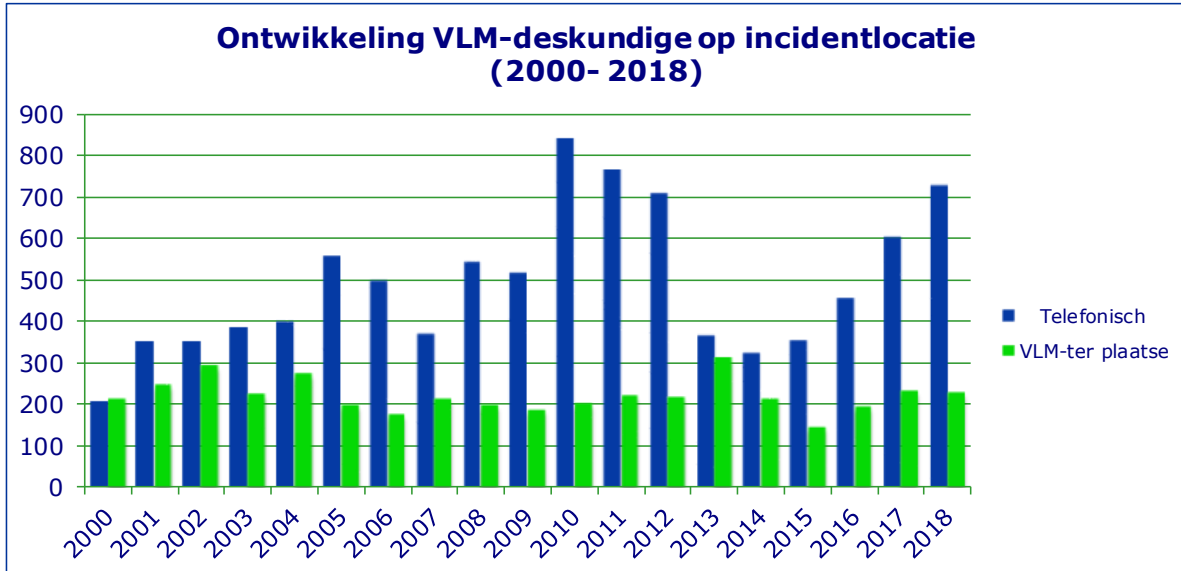
Incidenttype	Telefonisch advies VLM (niet ter plaatse)	VLM ter plaatse	Totaal VLM ingeschakeld
Gestrande vrachtauto	272	27	299
Ongeval	438	193	631
Afgevalen lading	8	2	10
Onbekend	7	1	8
Totaal	725	223	948

De VLM-deskundige wordt ingezet voor zowel gestrande vrachtauto's, vrachtauto-ongevallen als incidenten met afgevalen lading. Bij incidenten met afgevalen lading



wordt in 77% van de gevallen advies gevraagd van een ladingexpert. Bij ongevallen wordt de expertise van de VLM-deskundige bij 46% van de incidenten ingeroepen. Bij gestrande vrachtauto's wordt de hulp van de VLM-deskundige in 7% van de gevallen ingeroepen.

Ontwikkeling inzet VLM deskundige 2000 – 2018



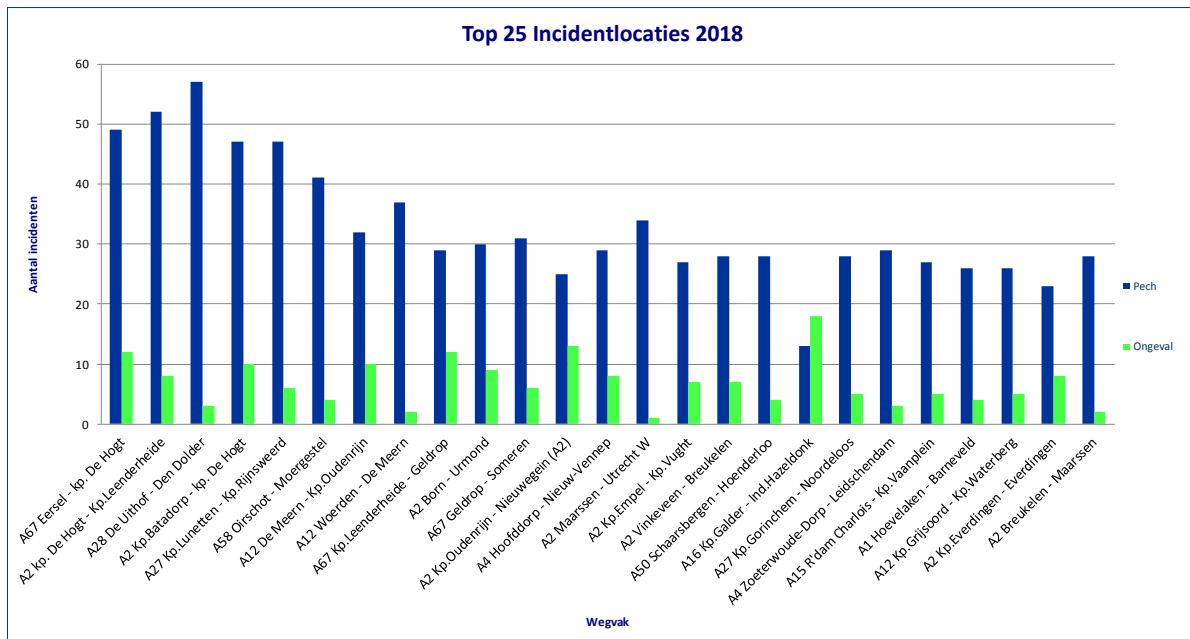
Vanaf 2014 is er sprake van een geleidelijke stijging van de inzet van een VLM-deskundige. In 2018 wordt een stijging van 14,3% van de inzet van de VLM-deskundigen gerealiseerd ten opzichte van 2017. De stijging van de inzet van een VLM-deskundige is hoger dan de stijging van het totaal aantal incident meldingen (5,9%) in 2018.

Deze stijging wordt vooral veroorzaakt door het vaker geven van telefonisch advies (stijging 20,6%) door de VLM-deskundige, de aanwezigheid van de VLM-deskundige ter plaatse daalt in 2018 met 2,2%.





Top 25 Incident locaties in 2018



Binnen de Top 25 van incidentlocaties is A67 Eersel- Knooppunt de Hogt (en vice versa) van plek vijf in 2017 gestegen naar de eerste plaats in 2018. Het wegvak A2 Knooppunt De Hogt - Knooppunt Leenderheide (en vice versa) stond in 2017 bovenaan is in 2018 terug te vinden op de tweede plaats. De A28 De Uithof – Den Dolder (en vice versa) is één plek gestegen naar de derde plaats in 2018.

De Top 25 locaties worden vooral bepaald op basis van het aantal pechgevallen. Het aantal IM-meldingen op deze Top 25 wegvakken is in 2018 met 8% toegenomen ten opzichte van de Top 25 wegvakken in 2017.

Het valt op dat relatief veel vrachtwagen-incidenten uit de Top 25 in de regio Eindhoven en Utrecht plaatsvinden.

Nieuw in de Top 25 wegvakken in 2018 zijn:

Wegvak	IM-meldingen 2018	Positie 2018	IM-meldingen 2017	Positie 2017
A2 Maarsse - Utrecht W	36	14	25	29
A2 Vinkeveen - Breukelen	35	16	20	46
A50 Schaarsbergen - Hoenderloo	34	17	19	52
A16 Kp. Galder - Ind. Hazeldonk	33	18	25	28
A27 Kp. Gorinchem - Noordeloos	33	19	26	26
A4 Zoeterwoude-Dorp - Leidschendam	33	20	25	30
A2 Kp. Everdingen - Everdingen	31	24	23	35

Verdwenen uit de Top 25 wegvakken in 2018 zijn:

Wegvak	IM-meldingen 2018	Positie 2018	IM-meldingen 2017	Positie 2017
A27 Hagestein - Houten	30	27	29	21
A4 Vlaardingen O - kp. Benelux	29	30	32	17



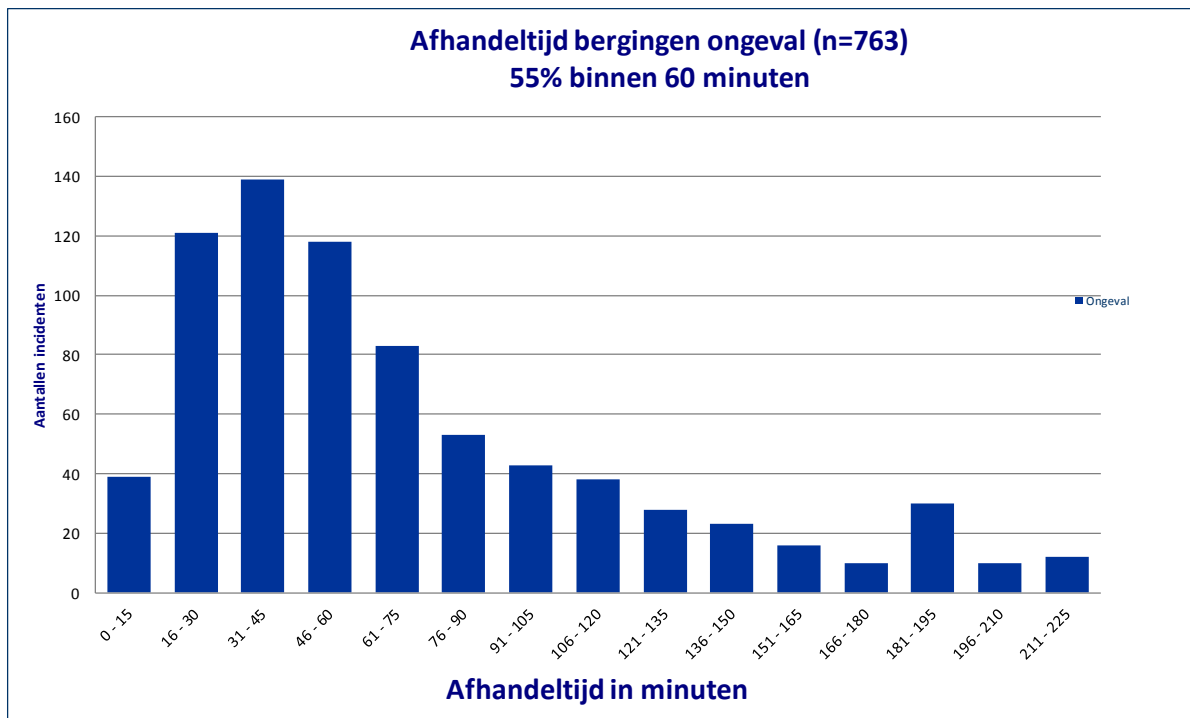


A58 Best - Oirschot	29	31	31	18
A16 's-Gravendeel - Kp.Klaverpolder	28	33	35	11
A2 Kp.Leenderheide - Valkenswaard	21	47	27	23
A27 Noordeloos - Lexmond	21	48	30	20
A67 Asten - Liessel	18	62	27	24

Afhandeldingsduur bergingen

Afhandelduur heeft betrekking op alle uitgevoerde IM-bergingen bij een vrachtauto-ongeval en pechverplaatsingen bij een gestrande vrachtauto (versnelde en uitgestelde berging, vergeefse rit en annulering zijn hier buiten gehouden). De afhandeldingsduur van een berging betreft de tijd die een berger nodig heeft om de vrachtwagen berging gereed te maken zodat deze van de incidentlocatie kan worden verwijderd. In de situatie dat een berger ter plaatse komt en direct kan aanvangen met zijn werkzaamheden is de definitie: Afhandeltijd* = 'Bergertijdstip ter plaatse' tot en met 'Bergertijdstip vertrek locatie'.

Afhandeldingsduur ongevalsbergingen



In totaal vindt 55% van de afhandeling van IM-ongevalsbergingen plaats binnen 1 uur. De activiteiten van de CMV-berger die binnen dat uur plaatsvinden zijn te relateren aan de ongevalsberging.

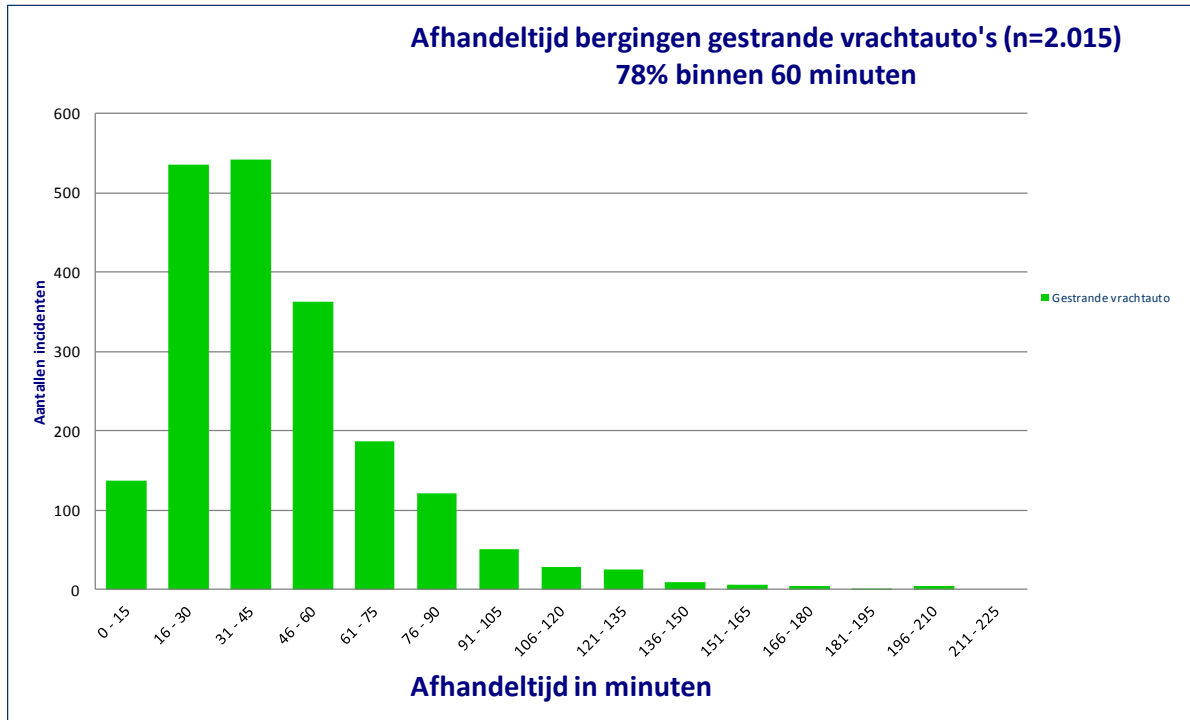
Bij IM-ongevalsafhandelingen waarbij de berger langer dan 1 uur ter plaatse is, is het de vraag of alle activiteiten van de CMV-berger gedurende die afhandelperiode aan de berging te relateren zijn of dat hierin ook een wachttijd zit waarin de berger niets kan doen en afhankelijk is van andere partijen. Er wordt onderzocht of in deze gevallen winst valt te behalen.





Afhandelingsduur pechbergingen

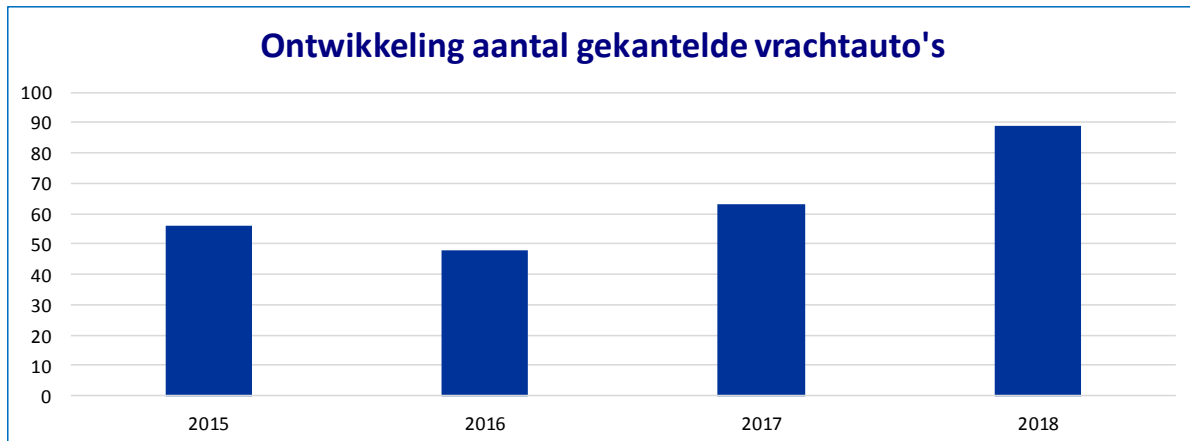
In totaal vindt 78% van de afhandeling van IM-pechverplaatsingen plaats binnen 1 uur. De activiteiten van de CMV-berger die binnen dat uur plaatsvinden zijn te relateren aan de pechverplaatsing.



Gekantelde vrachtauto's

Bij ongevallen met gekantelde vrachtauto's, al dan niet met losliggende lading, geldt in de regel dat het afhandelingproces gecompliceerd is en veel tijd vergt. Om de lading over te laden moet eerst een vervangende vrachtauto ter plaatse komen en moet de lading veelal handmatig worden overgeladen. De berging van een gekantelde vrachtwagen vergt extra materiaal, zoals een telekraan of hefkussens. De rijstroken zijn hierdoor veelal langdurig niet beschikbaar waardoor omleidingen ingesteld moeten worden. In 2018 zijn er 89 gekantelde vrachtwagens geregistreerd waarvan er 72 op het rijkswegennet plaatsvonden. Dit is een toename van 41,3% ten opzichte van 2017. De toename in gekantelde vrachtwagens is deels toe te schrijven aan de storm die plaatsvond op 18 januari. Naar aanleiding van het groot aantal incidenten met gekantelde vrachtwagens tijdens extreem weer, is een [folder](#) ontwikkeld.





Bron: Gegevensregistratie Verkeersinformatie, Rijkswaterstaat 2019.

Impact vrachtauto-incidenten op de files

In 2018 neemt de totale filezwaarte met 2,2% toe ten opzichte van 2017 (Bron 3^e Publieksrapportage Rijkswegennet-2018*). Ook de reistijdverliezen voor alle files laten in 2018 een toename van 5,1% ten opzichte van 2017 zien.

Reistijdverlies: de vertragingstijd uitgedrukt in uren voor voertuigen ten opzichte van een referentiesnelheid van 100 km/uur.

Files zijn in 2018, net als in 2017, meer over het wegennet verdeeld dan in het verleden. Belangrijkste file-oorzaak blijft hoge intensiteit (reguliere spitsfiles), gevolgd door ongevallen en incidenten.

File oorzaken 2018	Aantal files	Filezwaarte	Reistijdverlies
Drukke	133.265	8.080.545	19.594.745
Vrachtauto-ongeval	732	321.663	800.319
Overig ongeval	7.558	1.888.764	5.185.178
Gestrande vrachtauto	1.324	344.502	835.457
Overig gestrand	2.273	332.930	868.939
Werkzaamheden	1.291	279.547	650.277
Overige oorzaken	1.981	380.902	921.966
Totaal	148.424	11.628.852	28.856.881

(Bron: Data Filestraat Rijkswaterstaat).

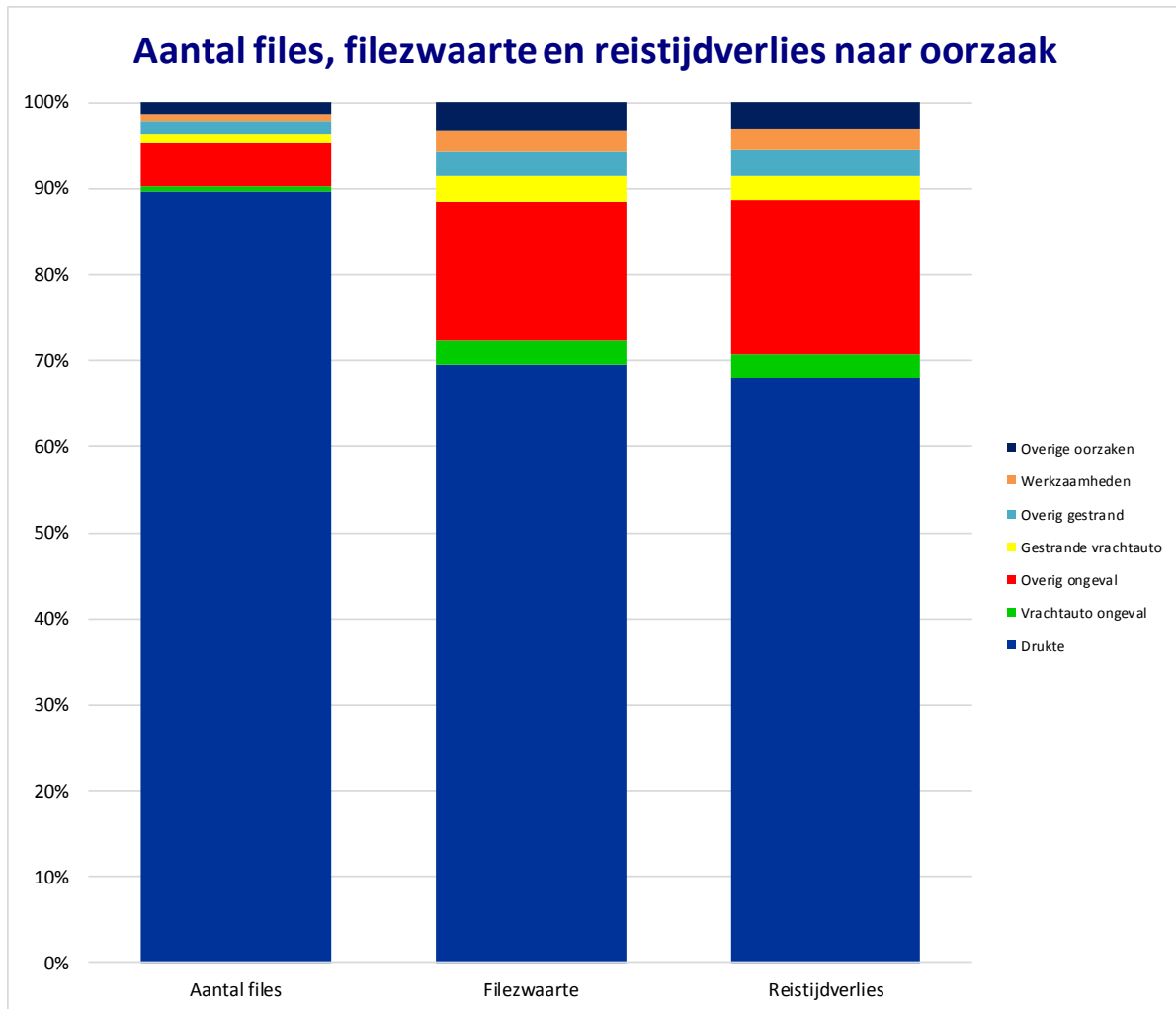
In totaal 89,8% van alle files wordt veroorzaakt door drukte. Deze files zijn verantwoordelijk voor 69,5% van de filezwaarte en 67,9% van het reistijdverlies.

De 8,0% files als gevolg van incidenten (ongeval en gestrand) zijn verantwoordelijk voor 24,8% van de totale filezwaarte en 26,6% van het totale reistijdverlies.

Personenauto-incidenten (aandeel 6,6%) zijn hierbinnen verantwoordelijk voor 19,1% van de totale filezwaarte en 21,0% van het totale reistijdverlies.

Vrachtauto-incidenten (aandeel 1,4%) zijn hierbinnen verantwoordelijk voor 5,7% van de totale filezwaarte en 5,7% van het totale reistijdverlies.





In 0,5% van alle files is een vrachtauto-ongeval de oorzaak van de file. Files als gevolg van een vrachtauto-ongeval zijn verantwoordelijk voor 2,8% van de filezwaarte en 2,8% van het reistijdverlies. Dit wil zeggen dat wanneer er een file ontstaat als gevolg van een vrachtauto-ongeval, de veroorzaakte filezwaarte en het reistijdverlies aanzienlijk groter is dan bij een reguliere file als gevolg van drukte of bij een file als gevolg van een personenauto-ongeval.

In 0,9% van alle files is een gestrande vrachtauto de oorzaak van de file. Files als gevolg van een gestrande vrachtauto zijn verantwoordelijk voor 3,0% van de filezwaarte en 2,9% van het reistijdverlies. Dit wil zeggen dat wanneer er een file ontstaat als gevolg van een gestrande vrachtauto, de veroorzaakte filezwaarte en het reistijdverlies aanzienlijk groter is dan bij een reguliere file als gevolg van drukte of bij een file als gevolg van een gestrande personenauto.





Relatie IM-bergingsopdrachten en weersomstandigheden

Om de uitschieters bij extreme weersomstandigheden beter te kunnen verklaren is het aantal IM-meldingen en het aantal IM-bergingsopdrachten afgezet tegen de weersomstandigheden voor de jaren 2017 en 2018. Hierbij zijn de neerslagwaardes en de gemiddelde temperaturen voor De Bilt aangehouden. Als bron is de data van het KNMI gebruikt.

Ongevalsmeldingen en weersomstandigheden

De pieken voor het aantal ongevalsmeldingen van 2017 en 2018 liggen met name op dagen waar sprake is van veel neerslag. De storm van 18 januari 2018 springt eruit wanneer we kijken naar het aantal ongevalsmeldingen (72) en het aantal ongevalsbergingen (42). In 2017 springt 13 januari 2017 eruit wat ongevalsmeldingen (31) en ongevalsbergingen (13) betreft, een dag met code geel, winterse buien en zware windstoten. Ook 7 januari 2017 kent relatief veel ongevalsmeldingen (18) en ongevalsbergingen (16). Dit was een vorstdag met sneeuw.

Pechmeldingen en weersomstandigheden

Pieken voor het aantal pechmeldingen van 2017 en 2018 liggen op dagen waar sprake is van veel neerslag en/of een lage temperatuur. De storm van 18 januari 2018 springt er minder extreem uit in vergelijking met ongevallen wanneer we kijken naar het aantal pechmeldingen (31) en het aantal pechverplaatsingen (8). De ijsdag van 1 maart 2018 (koude dag record) valt op wanneer we kijken naar het aantal pechmeldingen (28) en het aantal pechverplaatsingen (14). is Daarnaast zijn er pieken van het aantal pechmeldingen op dagen van geen neerslag en een oplopende temperatuur. Een hoog aantal pechmeldingen (32) zien we op de warmste dag (27 juli 2018) van het kwartaal.



Top 20 meeste IM-meldingen per dag in 2017-2018

Positie	Datum	IM- meldingen	Neerslag	Sneeuw	Gem. temp.	Weerbeeld
1	maandag 11 december 2017	176	105	5	-0,1	Code rood, zware sneeuwval
2	donderdag 18 januari 2018	103	75	0	4,7	Code rood, zware windstoten
3	dinsdag 12 december 2017	43	122	14	1,8	Gladheid door bevroering
4	vrijdag 13 januari 2017	42	216	1	3,1	Code geel, winterse buien en zware windstoten
5	dinsdag 29 mei 2018	41	4	0	22,1	Code oranje, zware onweersbuien
6	donderdag 23 februari 2017	40	227	0	8	Code oranje, zware windstoten
7	vrijdag 15 december 2017	39	77	0	2,6	Rustig weer, bewolking en af en toe een bui
8	vrijdag 27 juli 2018	37	0	0	29,7	Zeer warme dag (record dag temperatuur)
9	donderdag 15 juni 2017	37	0	0	20	Zwaar bewolkt, warm
10	donderdag 6 december 2018	37	35	0	11,1	Veel bewolking en 's avonds regen
11	donderdag 19 april 2018	36	0	0	19,2	Zeer warme dag (record dag temperatuur)
12	woensdag 17 mei 2017	35	0	0	22,3	Zeer warme dag (record dag temperatuur)
13	donderdag 12 juli 2018	35	0	0	19	Zon en stapelwolken
14	woensdag 21 juni 2017	35	0	0	21,4	Zeer warme dag (record dag temperatuur)
15	dinsdag 26 juni 2018	35	0	0	16	Regelmatig zon
16	dinsdag 3 april 2018	35	15	0	12,7	Buien met onweer
17	woensdag 17 januari 2018	35	55	0	4,6	Winterse buien
18	woensdag 24 mei 2017	34	0	0	15,9	Zwaar bewolkt
19	donderdag 22 juni 2017	34	0	0	22,9	Zeer warme dag (record dag temperatuur)
20	vrijdag 7 december 2018	34	64	0	10,0	Zeer onstuimig en veel regen en harde wind

Top 19 meeste IM-ongevalsmeldingen per dag in 2017-2018

Positie	Datum	IM-ongevals- meldingen	Neerslag	Sneeuw	Gem. temp.	Weerbeeld
1	maandag 11 december 2017	127	105	5	-0,1	Code rood, zware sneeuwval
2	donderdag 18 januari 2018	72	75	0	4,7	Code rood, zware windstoten
3	vrijdag 13 januari 2017	31	216	1	3,1	Code geel, winterse buien en zware windstoten
4	zaterdag 7 januari 2017	18	54	998	-0,2	Vorst dag met sneeuw
5	donderdag 23 februari 2017	17	227	0	8	Code oranje, zware windstoten
6	dinsdag 12 december 2017	16	122	14	1,8	Gladheid door bevriezing
7	woensdag 17 januari 2018	16	55	0	4,6	Winterse buien
8	zondag 10 december 2017	16	87	0	1,1	Code oranje, zware sneeuwval
9	vrijdag 27 oktober 2017	14	2	0	11,8	Rustig, grijs najaarsweer
10	woensdag 3 januari 2018	14	134	0	8,8	Code oranje, zware windstoten
11	vrijdag 15 december 2017	12	77	0	2,6	Rustig weer, bewolking en af en toe een bui
12	maandag 10 december 2018	12	78	0	5,5	Wisselvallig, buien met regen en hagel
13	donderdag 28 juni 2018	12	0	0	21,2	Wolken, zon en warm
14	dinsdag 24 januari 2017	11	6	0	0,8	Koude, bewolkte dag met af en toe regen
15	vrijdag 16 maart 2018	11	13	0	3,8	Winterse buien en stevige wind
16	donderdag 9 november 2017	11	0	0	8,7	Bewolkt
17	donderdag 29 maart 2018	11	131	0	6,5	Bewolkt, af en toe zon en een enkele bui
18	Vrijdag 7 december 2018	11	64	0	10	Zeer onstuimig en veel regen en harde wind
19	Vrijdag 30 november 2018	11	27	0	9,6	Af en toe een bui en sterke wind



Top 19 meeste IM-Pechmeldingen per dag in 2017-2018

Positie	Datum	IM-Pech- meldingen	Neerslag	Sneeuw	Gem. temp.	Weerbeeld
1	maandag 11 december 2017	43	105	5	-0,1	Code rood, zware sneeuwval
2	donderdag 19 april 2018	34	0	0	19,2	Zeer warme dag (record dag temperatuur)
3	vrijdag 27 juli 2018	32	0	0	29,7	Zeer warme dag (record dag temperatuur)
4	woensdag 17 mei 2017	32	0	0	22,3	Zeer warme dag (record dag temperatuur)
5	donderdag 18 januari 2018	31	75	0	4,7	Code rood, zware windstoten
6	dinsdag 29 mei 2018	31	4	0	22,1	Code oranje, zware onweersbuien
7	woensdag 24 mei 2017	31	0	0	15,9	Zwaar bewolkt
8	donderdag 6 december 2018	30	35	0	11,1	Veel bewolking en 's avonds regen
9	donderdag 12 juli 2018	29	0	0	19	Zon en stapelwolken
10	woensdag 6 juni 2018	29	0	0	19,8	Zomerse dag met veel zon
11	donderdag 6 juli 2017	29	0	0	19,9	Warm met in namiddag onweer
12	dinsdag 15 mei 2018	29	0	0	19,2	Warm met geregeld zon
13	woensdag 21 juni 2017	28	0	0	21,4	Zeer warme dag (record dag temperatuur)
14	dinsdag 26 juni 2018	28	0	0	16	Regelmatig zon
15	donderdag 22 juni 2017	28	0	0	22,9	Zeer warme dag (record dag temperatuur)
16	donderdag 1 maart 2018	28	0	0	-4,7	Ijsdag (record koude dag temperatuur)
17	woensdag 4 juli 2018	28	0	0	19,2	Warme dag
18	donderdag 15 juni 2017	27	0	0	20	Zwaar bewolkt, warm
19	vrijdag 25 mei 2018	27	7	0	20,6	Warm, benauwd en kans op neerslag
19	dinsdag 12 december 2017	26	122	14	1,8	Gladheid door bevroering
20	dinsdag 3 april 2018	26	15	0	12,7	Buien met onweer



Relatie oorzaak pechgevallen en weersomstandigheden

Voor de dagen met extreem veel pechmeldingen (zie ook Top 19 dagen met pechmeldingen) is gekeken naar de aantallen en de verdeling tussen de oorzaken van pech en de relatie met het weerbeeld. Dit levert het volgende beeld op:

Datum	Banden	Technisch	Onbekend	Weerbeeld
11-12-2017	3 (7%)	15 (35%)	25 (58%)	Code rood, zware sneeuwval
19-4-2018	15 (44%)	11 (32%)	8 (24%)	Zeer warme dag (record dag temperatuur)
27-7-2018	15 (47%)	10 (31%)	7 (22%)	Zeer warme dag (record dag temperatuur)
17-5-2017	13 (41%)	13 (41%)	6 (19%)	Zeer warme dag (record dag temperatuur)
18-1-2018	15 (48%)	8 (26%)	6 (26%)	Code rood, zware windstoten
29-5-2018	15 (48%)	13 (42%)	3 (10%)	Code oranje, zware onweersbuien
24-5-2017	9 (29%)	14 (45%)	8 (26%)	Zwaar bewolkt
6-12-2018	13 (43%)	8 (27%)	9 (30%)	Veel bewolking en 's avonds regen
12-7-2018	16 (55%)	12 (41%)	1 (3%)	Zon en stapelwolken
6-6-2018	10 (35%)	15 (52%)	4 (14%)	Zomerse dag met veel zon
6-7-2017	12 (41%)	11 (38%)	6 (21%)	Warm met in namiddag onweer
15-5-2018	13 (45%)	6 (21%)	10 (34%)	Warm met geregeld zon
21-6-2017	13 (45%)	14 (48%)	2 (7%)	Zeer warme dag (record dag temperatuur)
26-6-2018	12 (43%)	14 (50%)	2 (7%)	Regelmatig zon
22-6-2017	13 (46%)	8 (29%)	7 (25%)	Zeer warme dag (record dag temperatuur)
1-3-2018	5 (18%)	20 (71%)	3 (11%)	Ijsdag (record koude dag temperatuur)
4-7-2018	10 (36%)	9 (32%)	9 (32%)	Warme dag
15-6-2017	11 (41%)	11 (41%)	5 (18%)	Zwaar bewolkt, warm
25-5-2018	11 (41%)	14 (52%)	2 (7%)	Warm, benauwd en kans op neerslag
12-12-2017	5 (19%)	16 (62%)	5 (19%)	Gladheid door bevriezing
3-4-2018	8 (31%)	13 (50%)	5 (19%)	Buien met onweer

Over het algemeen kan op basis van bovenstaande gegevens gesteld worden dat:

- Bij sneeuwval en koude dagen technische pech vaker de oorzaak van de pechmelding is in vergelijking met bandenpech.
- Bij zware windstoten bandenpech vaker de oorzaak van de pechmeldingen is in vergelijking met technische pech.
- Bij zeer warme dagen bandenpech vaker de oorzaak van de pechmeldingen is in vergelijking met technische pech.

