



Jaarrapportage STIMVA 2019

DEFINITIEF



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

COLOFON

Uitgave: STIMVA, september 2020



INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	3
Organisatie Stimva	6
Feiten en cijfers vrachtauto-incidenten 2019	7
IM-meldingen bij het CMV in 2019	7
IM-meldingen bij het CMV in 2018 en 2017.....	7
Ontwikkelingen IM meldingen 2000 – 2019.....	8
Melders bij het CMV.....	10
Incidentmeldingen verdeeld over de maanden en dagen	10
Verdeling over de maanden	10
Verdeling over de weekdays	11
Verdeling over de uren van de dag (alle weekdays)	11
Uitgevoerde actie CMV-bergers in 2019	12
Ontwikkelingen IM bergingen 2000 – 2019	12
Niet uitrijden en geen bergingswerkzaamheden verricht	13
Reden geen bergingswerkzaamheden verricht 2019	13
Wijze van berging	14
Vrachtauto ongevallen	15
Oorzaak melding gestrande vrachtauto's.....	15
Oorzaak CMV-pechverplaatsingen vrachtauto's	16
Land van herkomst chauffeur	18
Top-10 land van herkomst chauffeur.....	18
Inzet imV3-deskundigen	19
Ontwikkeling inzet imV3-deskundige 2000 – 2019	20
Top 25 Incident locaties in 2019	21
<i>Nieuw in de Top 25 wegvakken in 2019 zijn:</i>	21
<i>Verdwenen uit de Top 25 wegvakken in 2019 zijn:</i>	22
Afhandelingsduur bergingen	22
Afhandelingsduur ongevalsbergingen	23
Afhandelingsduur eenzijdige ongevalsbergingen en met wederpartij	23
Afhandelingsduur pechbergingen	24
Afhandelingsduur pechbergingen naar oorzaak.....	24
Gekantelde vrachtauto's	25
Impact vrachtauto-incidenten op de files.....	25
Aantal files, filezwaarte en reistijdverlies bij vrachtauto-incidenten	26
Drukke dagen met veel files in 2019	27
CMV-meldingen en weersinvloeden in 2019	27
CMV-pechmeldingen en het Protocol 'Extreem weer'	29





VOORWOORD

Voor u ligt de jaarrapportage 2019 van de Stichting Incident Management Vrachtauto's (STIMVA). De STIMVA richt zich op het voorkomen en het verbeteren van de afhandeling van incidenten met vrachtauto's op het hoofdwegennet. Een incident met een vrachtauto zorgt voor overlast voor de andere weggebruikers, zoals files. Door een goede samenwerking met onze ketenpartners in het incidentmanagement is de afhandelingsduur van incidenten met vrachtauto's op autosnelwegen de afgelopen jaren teruggebracht, met onder meer gunstige effecten op de fileduur. Een aantal andere voorbeelden van de succesvolle samenwerking tussen IM-ketenpartners wordt hieronder gegeven.

Cross wind naar aanleiding van januaristorm 2018

De storm van 18 januari 2018 (code rood) zorgde voor een piek in het aantal vrachtauto ongevallen. De STIMVA heeft vervolgens, op verzoek van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, diverse partijen opgeroepen om concrete handelingsperspectieven te formuleren voor chauffeurs en bedrijven bij een weeralarm. Tastbaar resultaat was de digitale flyer voor bedrijven en hun vrachtwagenchauffeurs met tips over hoe om te gaan met extreme weersomstandigheden. Gebleken is dat zijwinden, en dan met name door windvlagen, het grootste risico vormen voor vrachtwagens. Op basis van de data heeft Rijkswaterstaat, in samenwerking met het KNMI, een voorspellend model ontwikkeld dat aangeeft op welke hotspots het mis kan gaan als er sprake is van zware wind. De volgende stap is dat deze data rechtstreeks wordt opgenomen in de verkeersinformatie en direct bij de chauffeur komt. Hier wordt nog aan gewerkt.

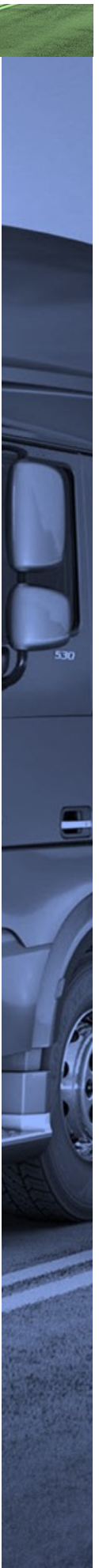
Bandenspanning meetsysteem

Uit de data van het Centraal Meldpunt Vrachtautoberging (CMV) blijkt dat bandenpech een belangrijke oorzaak van gestrande vrachtwagens is. Reden om te kijken naar preventieve maatregelen om het aantal bandproblemen bij vrachtwagens te verkleinen.

In 2018 is met een proef op de A16 begonnen, waarbij op de rechterrijstrook de bandenspanning van voorbijrijdende vrachtwagens wordt gemeten. In 2019 is de proef op een andere locatie op de A16 gecontinueerd. De proef is erop gericht om risicovolle banden te detecteren. Het systeem herkent hierbij extreme afwijkingen (bandenspanning lager dan 3 bar), maakt kentekenfoto's en genereert een rapport. Aangesloten transportbedrijven ontvangen de voor hun bestemde rapportage en kunnen op basis daarvan preventieve maatregelen treffen. Ook wordt onderzocht hoe de chauffeur rechtstreeks een bericht kan ontvangen. Daarnaast is op de N279 een soortgelijk systeem geïnstalleerd, waarbij het resultaat van de meting direct op een bord langs de kant van de weg wordt geprojecteerd en gepresenteerd aan de chauffeur.

Brexit

Eén van de invalshoeken ter voorbereiding op de Brexit is de afhandeling van het vrachtverkeer en de verwachte vrachtwagenparkeeroverlast bij ferry afvaarlocaties naar het Verenigd Koninkrijk. Een goede doorstroming van het wegtransport is van groot belang voor het bedrijfsleven in Nederland. Ook voor de STIMVA is bereikbaarheid van en naar het Havengebied Rotterdam een belangrijk aandachtspunt, zowel vanwege het grote economische belang van het Havengebied alsook omdat hier een aantal belangrijke Europese corridors voor het vrachtvervoer beginnen. Onder leiding van Rijkswaterstaat zijn er parkeerterreinen ingericht om vrachtwagens op te vangen nabij ferryhavens en is er een verkeerscirculatieplan opgesteld ten behoeve van de doorstroming van het verkeer.





Vluchtstrook parkeren

Parkeren op de vluchtstrook is verboden; deze moet te allen tijde worden vrijgehouden voor pechgevallen. Bovendien kunnen er zeer gevaarlijke situaties ontstaan als geparkeerde vrachtauto's weer in beweging komen en moeten invoegen in het rijdende verkeer.

Tal van maatregelen wordt de laatste jaren door Rijkswaterstaat ingezet om parkeren op de vluchtstrook te voorkomen. Zoals borden boven en langs de weg met verwijzing naar parkeerplaatsen en het afzetten van vluchtstroken met bakens. Om onveilige situaties met parkerende vrachtwagens op de vluchtstrook te voorkomen, heeft Rijkswaterstaat met ingang van 2019 standaard extra wegininspecteurs met BOA-status ingezet met name tijdens Duitse feestdagen. De wegininspecteurs werken daarbij nauw samen met de politie. Vrachtwagenchauffeurs die er toch voor kiezen om hier op de vluchtstrook te parkeren, riskeren een boete.

Veranderingen vrachtwagenpark

Geconstateerd wordt dat het vrachtwagenpark het afgelopen decennia enorm is veranderd, met name waar het de technologische ontwikkelingen van de vrachtauto's betreft. Comfort- en veiligheidssystemen in vrachtauto's zijn verder geoptimaliseerd en het belang van aerodynamica binnen transport neemt toe. Daarnaast stijgt het aantal telematicatoepassingen in vrachtauto's en het aandeel zware vrachtauto's met een alternatieve aandrijving neemt toe.

De huidige procedure en werkwijze voor versnelde berging, geïmplementeerd in 2007, voldoet door deze technologische ontwikkelingen niet meer. Deze was gericht op conventionele, handgeschakelde vrachtwagens met een koppeling. Deze zijn echter nagenoeg niet meer vertegenwoordigd in ons verkeersbeeld. Door de technologische ontwikkelingen van het vrachtwagenpark wordt het bergen van vrachtauto's steeds complexer. Het handelingsperspectief van een zware berger komt hiermee onder druk te staan.

Samen met de CMV-bergers en de Nederlandse truckimporteurs is een Programma van Eisen opgesteld en is een Proof of Concept ontwikkeld. Momenteel wordt gezien of dit door de markt kan worden ontwikkeld. Ook binnen het Europese programma Ursa Major Neo heeft men belangstelling voor dit onderwerp en ziet men de stappen die in Nederland mogelijk worden gezet als een belangrijke ontwikkeling om dit probleem uiteindelijk ook op Europees niveau aan te pakken.

Aanbestedingen vanuit de STIMVA in 2019

De aanbesteding voor het Centraal Meldpunt Vrachtautoberging (CMV) is door de STIMVA gegund aan Eurocross. Alarmcentrale Eurocross Assistance blijft daarmee, met ingang van 1 juni 2019, de komende drie jaar dé partner van de STIMVA als het gaat om de berging van gestrande vrachtauto's op de Nederlandse snelwegen.

De imV3-deskundige is de verzekeringsexpert op het gebied van vrachtautobergingen, de vracht en verontreinigingen. De aanbesteding voor de imV3-deskundigheid is door de STIMVA gegund aan Salvage Transport Incident (STI). STI blijft daarmee, met ingang van 1 juni 2019, de komende drie jaar de contractpartner van de STIMVA.





De aanbesteding voor de CMV-bergers is in 2019 uitgesteld. Rijkswaterstaat heeft een extra marktdialogoog gehouden om met de marktpartijen de kansen en risico's van de aanbesteding beter te kunnen doorgronden. Doel is een aanbesteding uit te schrijven, waarbij alle belangen zo goed mogelijk worden geborgd, zowel vanuit de bergersbranche als vanuit de overige betrokkenen. De STIMVA volgt deze aanbesteding nauwlettend.

mr.drs. Erica Slump,

Voorzitter



ORGANISATIE STIMVA

Het bestuur van de STIMVA bestaat uit:

Bestuur		
Voorzitter	E. Slump	Rijkswaterstaat
Penningmeester	T. Reitsma	Evofenedex
Secretaris	L. Stiekema	TVM
Lid	D. van Baarle	Rijkswaterstaat
Secretariaat	L. Gasseling	Rijkswaterstaat



Erica Slump



Thomas Reitsma



Laurens Stiekema



David van Baarle

De Commissie van Toezicht bestaat uit de volgende leden:

Commissie van Toezicht		
Voorzitter	R. Aarse	TLN, mede namens Evofenedex en KNV
Lid	F. Hartensveld	Hanselman groep
Lid	G. Brink	Centraal Beheer Achmea
Lid	F. Smink	Vereniging van Bergings- en Mobiliteitsspecialisten (VBM)
Lid	M. Pleijsier	Eurocross Assistance Netherlands, namens CMV
Lid	L. van der Meulen	ANWB
Lid	K. Zandbergen	Politie
Lid	G. van 't Veld	Lid namens STIMVA
Lid	T. Roelofs	Rijkswaterstaat (VWM)
Lid	N. Kerkmeijer	Rijkswaterstaat (VWM)
Lid	S. Strolenberg	Rijkswaterstaat (CD BJV)



FEITEN EN CIJFERS VRACHTAUTO-INCIDENTEN 2019

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 2019

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 wegininspecteurs 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	6.302	80,7%	17,3
Ongeval	1.373	17,6%	3,8
Afgevallen lading	27	0,3%	0,1
Onbekende oorzaak tijdens melding	109	1,4%	0,3
Totaal incidentregistraties 2019	7.811	100%	21,4

Bij meldingen van vrachtauto-incidenten vanuit het CMV zien we in 2019 een stijging van het aantal incidentmeldingen met 27,8% ten opzichte van 2018. Van de vrachtauto-incidenten wordt 81% veroorzaakt door gestrande vrachtauto's en 18% door ongevallen met vrachtauto's (restant is afgevallen lading en onbekend). Het aantal meldingen van gestrande vrachtauto's bij het CMV neemt in 2019 met 36% toe, het aantal meldingen van vrachtauto-ongevallen neemt in 2019 met 1% toe. 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, geen bergingswerkzaamheden verricht, niet uitgereden, annulering).

IM-meldingen bij het CMV in 2018 en 2017

Type incidentmelding	Aantal	Percentage	Gemiddeld per dag
Gestrande vrachtauto 2018	4.644	76,0%	12,7
Ongeval 2018	1.359	22,2%	3,7
Afgevallen lading 2018	13	0,2%	0,0
Onbekende oorzaak tijdens melding 2018	95	1,6%	0,3
Totaal incidentregistraties 2018	6.111	100%	16,7
Gestrande vrachtauto 2017	4.173	72,3%	11,4
Ongeval 2017	1.495	25,9%	4,1
Afgevallen lading 2017	21	0,4%	0,1
Onbekende oorzaak tijdens melding 2017	84	1,5%	0,2
Totaal incidentregistraties 2017	5.773	100%	15,8

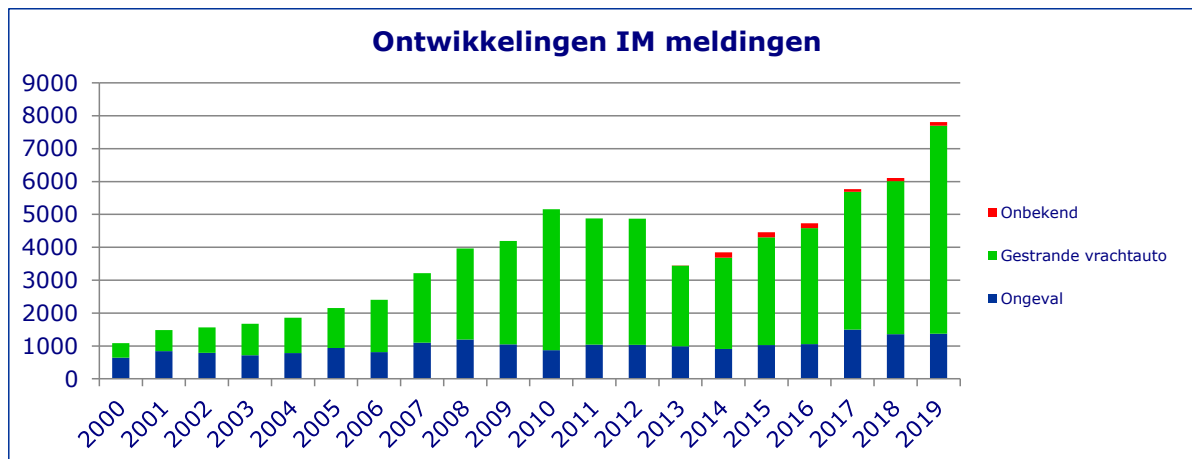


Bij meldingen van vrachtauto-incidenten bij het CMV zagen we in 2018 een stijging van het aantal incidentmeldingen met 5,9% ten opzichte van 2017¹, waarbij 76% werd veroorzaakt door gestrande vrachtauto's en 22% door ongevallen met vrachtauto's (restant was afgefallen lading en onbekend). Het aantal meldingen van gestrande vrachtauto's bij het CMV nam in 2018 met 11% toe, het aantal meldingen van vrachtauto-ongevallen nam in 2018 met 9% af. Het gemiddeld aantal IM-meldingen voor het jaar 2018 lag op bijna 17 per dag.

Bij meldingen van vrachtauto-incidenten vanuit het CMV zagen we in 2017 een stijging van het aantal incidentmeldingen met 22% ten opzichte van 2016, waarbij 72% werd veroorzaakt door gestrande vrachtauto's en 26% door ongevallen met vrachtauto's (restant was afgefallen lading en onbekend). Het aantal meldingen van gestrande vrachtauto's bij het CMV nam in 2017 met 19% toe, het aantal meldingen van vrachtauto-ongevallen nam in 2017 met 41% toe. Het gemiddeld aantal IM-meldingen voor het jaar 2017 lag op bijna 16 per dag.

Ontwikkelingen IM meldingen 2000 – 2019

Na een daling van het aantal incidentregistraties vanaf 2010 (vanwege financiële- en economische crisis) neemt het aantal incidentregistraties vanaf 2014 weer toe. Het jaar 2019 is wederom een recordjaar met de meeste incidentregistraties tot nu toe. Het jaar 2019 zit 28% boven het niveau van 2018.



Type incidentmelding	2017	2018	2019	Toe-afname 2017-2018	Toe-afname 2018-2019
Ongeval	1.495	1.359	1.373	-9,1%	1,0%
Gestrande vrachtauto	4.173	4.644	6.302	11,3%	35,7%
Onbekend	84	95	109	13,1%	14,7%
Afgefallen lading	21	13	27	-38,1%	107,7%
Totaal meldingen	5.773	6.111	7.811	5,9%	27,8%

De toename in 2019 wordt bijna geheel veroorzaakt door een stijging van 36% van het aantal incidentmeldingen voor gestrande vrachtauto's.

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



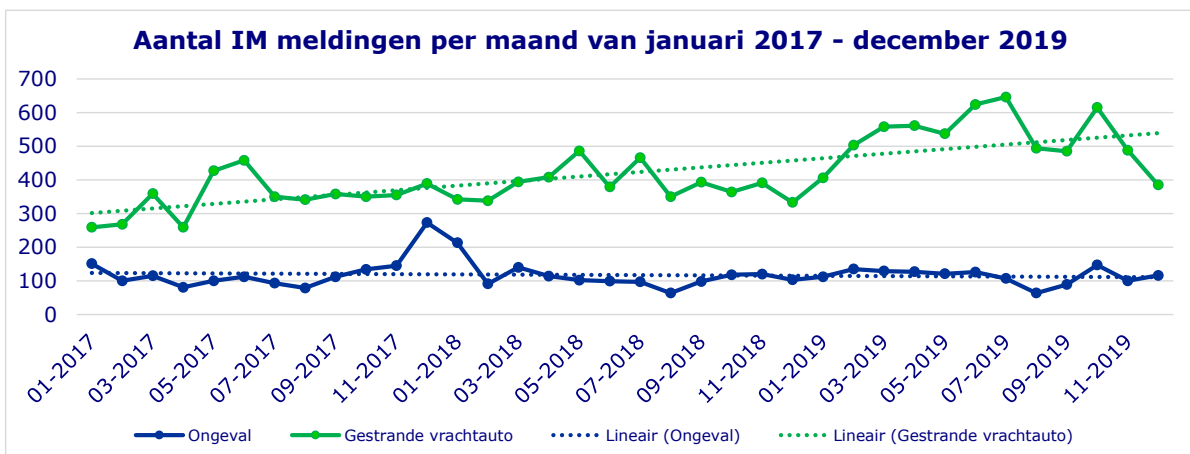


Dit kan deels verklaard worden door de in 2019 nog steeds aantrekkende economie en daarmee de toename van goederenvervoer over de weg en toename van het verkeer.

Er is eveneens een relatie tussen het actief zijn van het Extreem weer protocol en het aantal pechmeldingen bij het CMV (zie verderop in deze rapportage). In 2019 zijn er 14 dagen geweest waarop het hitteprotocol actief was. Deze 14 dagen (3,8% van het jaar) waren in totaal goed voor 6,9% van alle CMV pechmeldingen in 2019. Dus ook het actief zijn van het hitteprotocol heeft in 2019 bijgedragen aan de stijging van het aantal CMV pechmeldingen.

Ook kan de stijging mogelijk verklaard worden door de verbeterde samenwerking tussen de servicebedrijven en de wegbeheerders, waardoor vrachtauto incidenten eerder bekend zijn bij het CMV.

Daarnaast worden incidenten, waaronder zich gestrande vrachtauto's kunnen bevinden, eerder gemeld door ontsluiting van de bronnen Waze en Flitsmeister. Sinds vorig jaar wordt meer proactief gekeken naar berichten op social-media, waardoor eerder incidenten worden gedetecteerd. Verder is met de bergers afgesproken dat zij eigen klant meldingen bij CMV kunnen aanmelden. Op die manier is sneller een CMV-berger ter plaatse. Dit kan een kleine stijging van het aantal CMV meldingen tot gevolg hebben gehad (dit wordt niet specifiek gemonitord).



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 11 en 12 december 2017 springen eruit, met een totaal aantal CMV-meldingen van respectievelijk 176 en 42. Beide dagen was sprake van zware sneeuwval en daarmee code rood.



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 zware storm.

In 2019 is het aantal gestrande vrachtauto's op de dagen 25 juli (64), 25 juni (56) en 24 juni (46) het hoogst, alle drie dagen met uitzonderlijk hoge temperaturen. In 2019 zien we het aantal IM-meldingen voor vrachtauto-ongevallen heel licht stijgen met 1% ten opzichte van 2018. Het aantal IM-meldingen voor gestrande vrachtauto's is ten opzichte van 2018 echter met ruim 36% toegenomen.

Melders bij het CMV

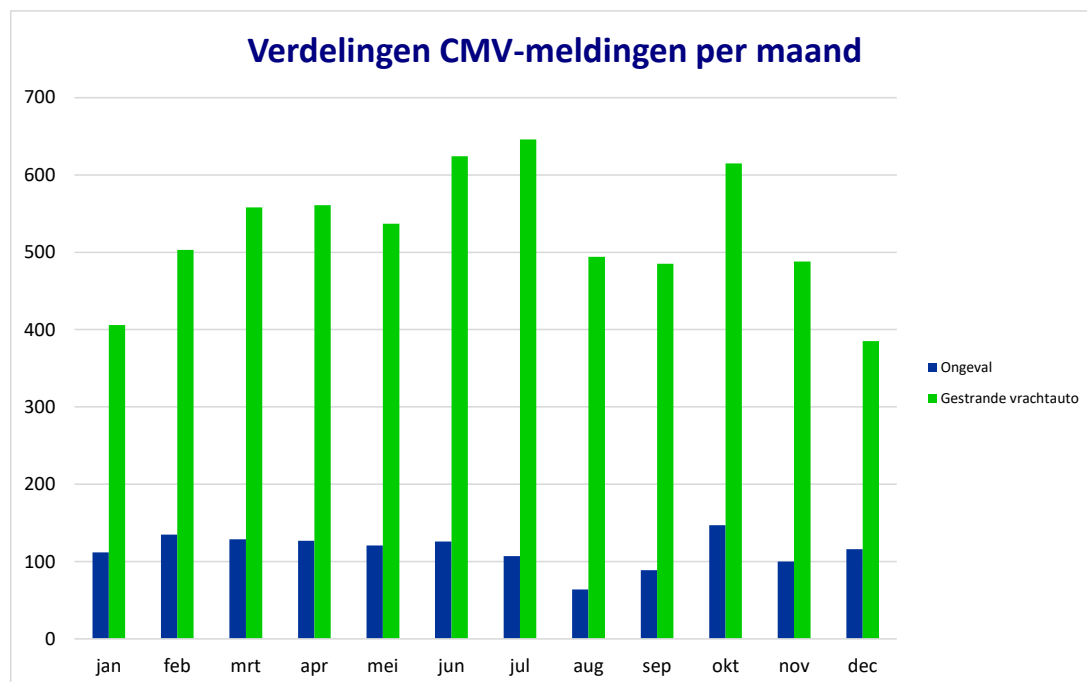
Het overgrote deel (89,5%) van de IM-meldingen bij het CMV wordt gedaan door de verkeerscentrales van Rijkswaterstaat. De politiemeldkamers zijn verantwoordelijk voor 6,6% van alle CMV meldingen.

Melder bij het CMV	Ongeval	Gestrande vrachtauto
Rijkswaterstaat Verkeerscentrales	1.123	5.744
Politiemeldkamers	230	273
ANWB	0	58
Overige melders	20	227
Totaal	1.373	6.302

Incidentmeldingen verdeeld over de maanden en dagen

Verdeling over de maanden

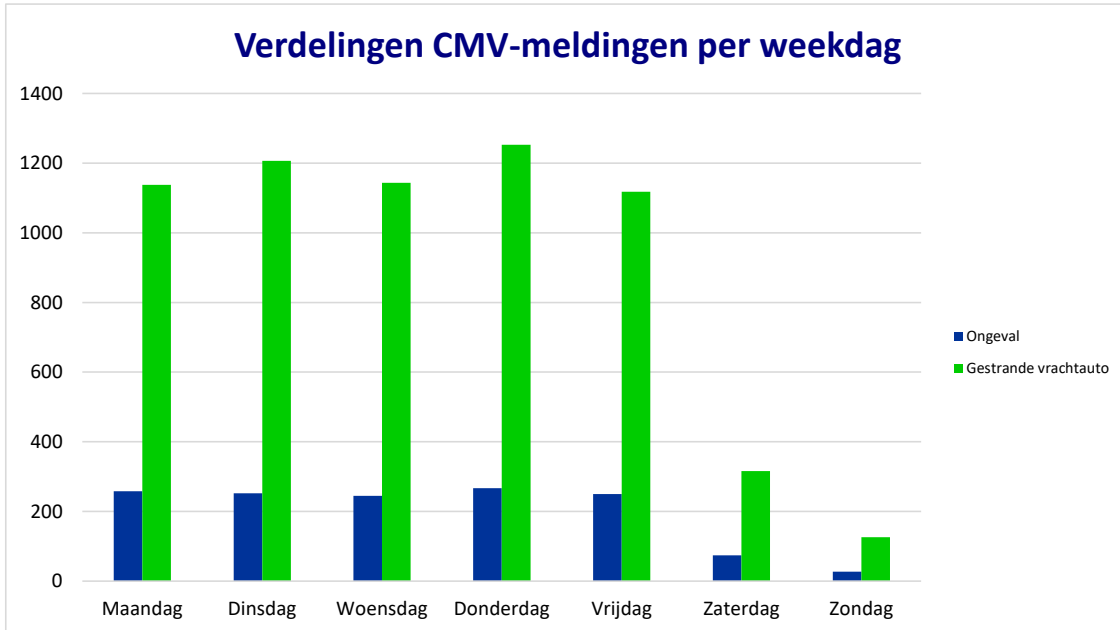
Ongevallen met vrachtauto's vinden het meest plaats in het najaar en in de wintermaanden. Dit is zeer waarschijnlijk gerelateerd aan de weersomstandigheden. Gestrande vrachtauto's vertonen een piek in het voorjaar, de zomer en het najaar. De wintermaanden kenmerken zich door het laagste aantal meldingen van gestrande vrachtwagens.



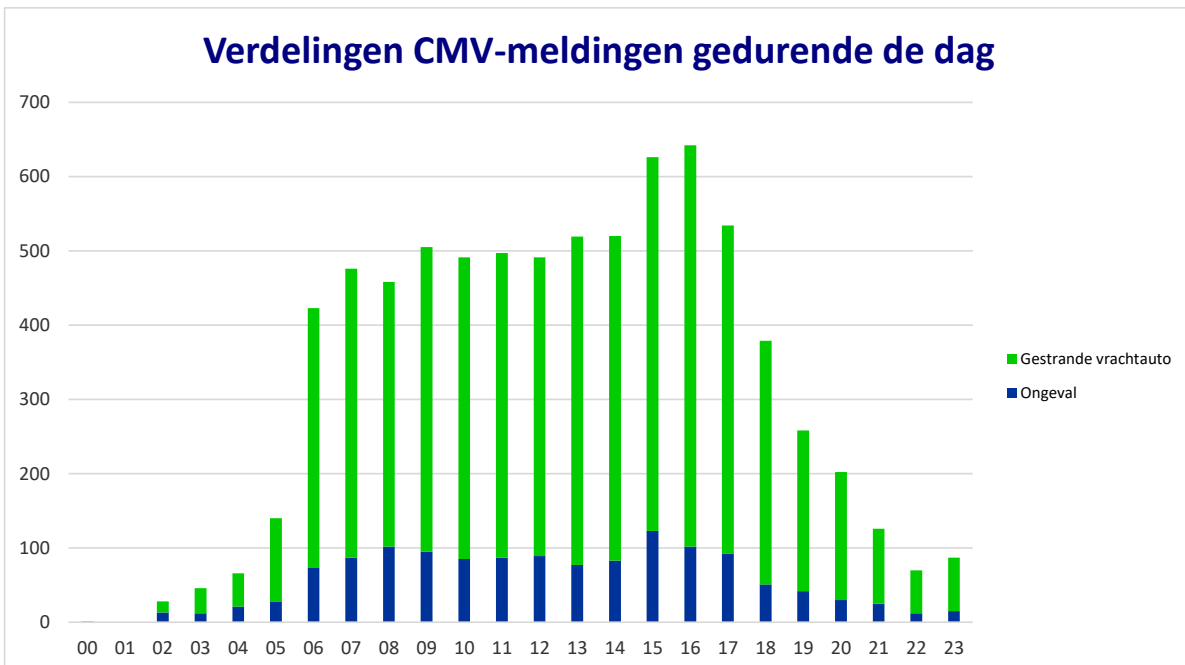


Verdeling over de weekdays

Gestrande vrachtauto's verdelen zich redelijk gelijkmatig over de werkdagen van de week met kleine pieken op de dinsdag en donderdag. Vrachtauto-ongevallen verdelen zich redelijk gelijkmatig over de werkdagen van de week.



Verdeling over de uren van de dag (alle weekdays)



Meer dan de helft van alle vrachtauto-ongevallen vindt plaats gedurende de ochtendspits (27%) of de avondspits (27%). Tijdens de daluren overdag vindt 31% van de vrachtauto-ongevallen plaats, terwijl gedurende de daluren in de avond, nacht en ochtend 15% van de vrachtauto-ongevallen plaatsvinden.





Meer dan de helft van gestrande vrachtauto's vinden plaats in de ochtendspits (24%) of de avondspits (29%). Tijdens de daluren overdag stranden 34% van de vrachtauto's, terwijl gedurende de daluren in de avond, nacht en ochtend 13% van de vrachtauto's stranden.

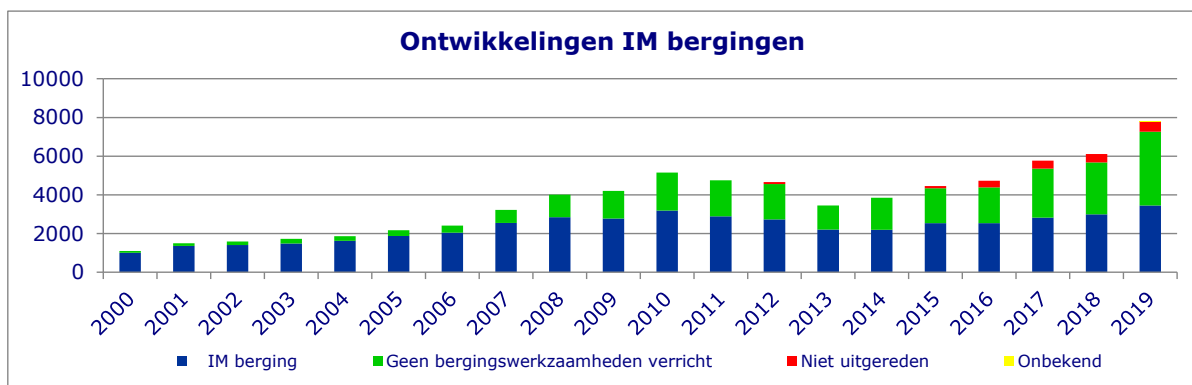
Uitgevoerde actie CMV-bergers in 2019

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 (geen bergingswerkzaamheden verricht).

Uitgevoerde actie	Aantal	Percentage
IM- Berging (Inzet bergingsvoertuig)	3.457	44,3%
Geen bergingswerkzaamheden verricht*	3.812	48,8%
Niet uitgereden	512	6,6%
Onbekend	30	0,4%
Totaal	7.811	100%

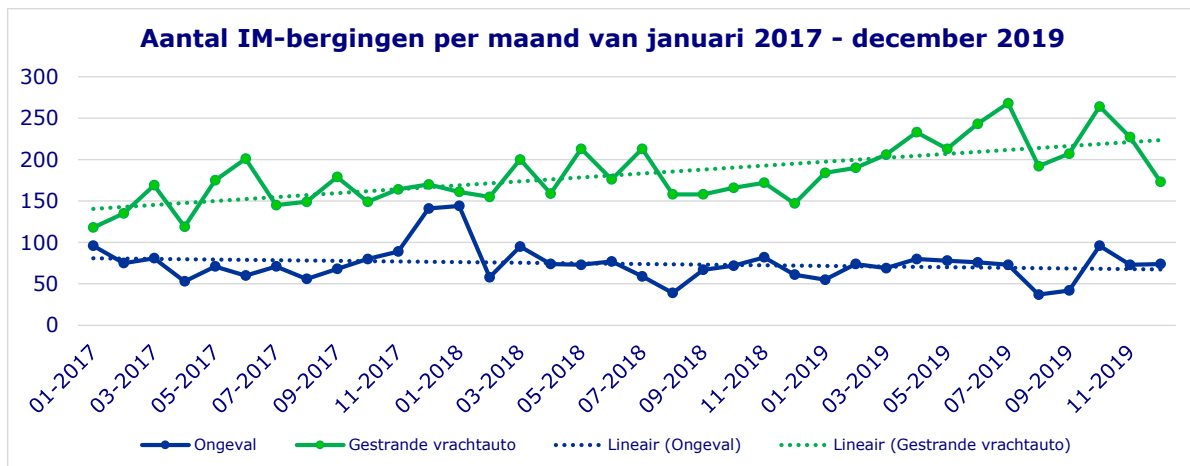
* Dit is de categorie 'Geen bergingswerkzaamheden verricht', die door het CMV wordt geregistreerd onder de noemer 'Vergeefse rit'. Dit wil echter niet zeggen dat er voor niets is uitgereden, er kan ook hulp door de IM-berger zijn aangeboden zonder dat er daadwerkelijk een IM-berging heeft plaatsgevonden. Ook inzetten die niet verhaald kunnen worden op de transporteur worden door het CMV als vergeefse rit aangemerkt.

Ontwikkelingen IM bergingen 2000 – 2019



Wanneer er naar de ontwikkeling van het aantal IM-bergingen in de jaren 2017, 2018 en 2019 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 2017-2018 en 2018-2019.

IM-bergingen	2017	2018	2019	Toe-afname 2017-2018	Toe-afname 2018-2019
Ongeval	941	901	827	-4,3%	-8,2%
Gestrande vrachtauto	1.873	2.078	2.600	10,9%	25,1%
Totaal meldingen	2.827	2.993	3.457	5,9%	15,5%



Niet uitrijden en geen bergingswerkzaamheden verricht

Van alle IM-meldingen wordt 6,6% 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 (8,6%) of truckdealer (1,2%) ter plaatse is, dat de chauffeur zelf de reparatie uitvoert (11,1%), dat er een noodreparatie (0,4%) is verricht of dat het voertuig wordt begeleid naar een veilige locatie (5,7%). In de overige gevallen is de reden van niet uitrijden onbekend (66,4%).

Het aandeel geen bergingswerkzaamheden verricht, ligt in 2019 op 49% van alle IM-meldingen. Verklaringen voor het hoge aantal zijn:

- Het 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 werkprocessen van servicebedrijven, de transportsector en de wegbeheerder zijn nog onvoldoende met elkaar verbonden en het tijdig delen van informatie verloopt nog 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 geen bergingswerkzaamheden verricht 2019

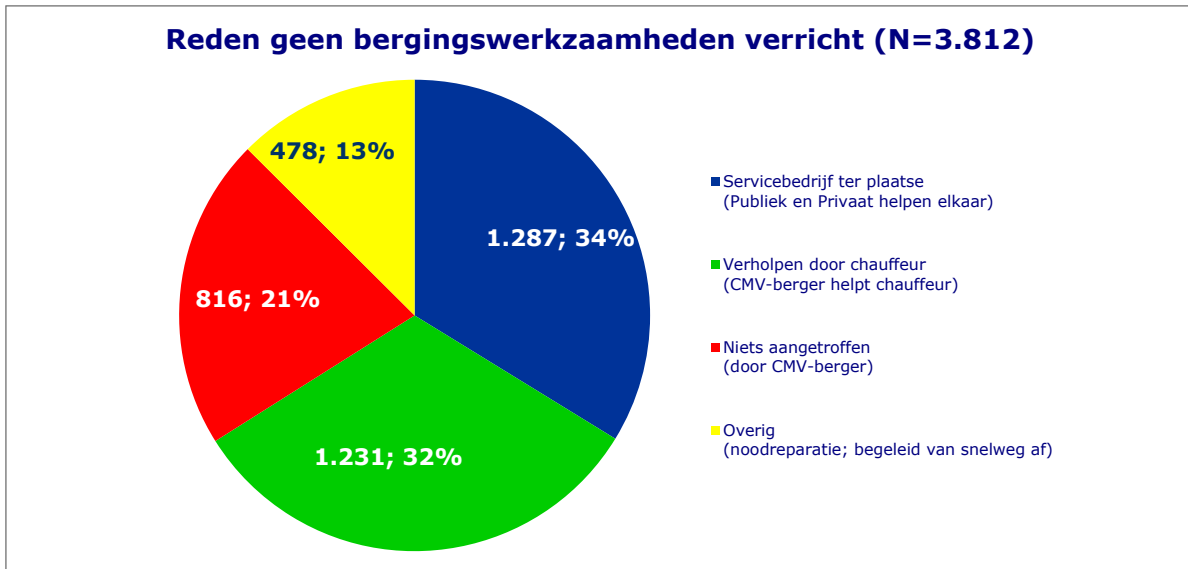
Door het CMV wordt geregistreerd wat de reden van geen bergingswerkzaamheden verricht is geweest. Van alle geregistreerde ritten waarbij geen bergingswerkzaamheden zijn verricht, blijkt in 21,4% van de gevallen dat de IM-berger daadwerkelijk niets aantreft op de doorgegeven incidentlocatie. Op het totaal aantal van 7.811 IM-meldingen in 2019 is het percentage niets aangetroffen 10,4%.

Redenen hiervoor zouden kunnen zijn dat er geen sprake was van een incident (bijvoorbeeld een rustende chauffeur op de vluchtstrook), dat de chauffeur de pech zelf



verholpen heeft en weer is weggereden of dat er een verkeerde locatie bij het CMV is doorgegeven.

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 van de snelweg af begeleid naar een veilige locatie.

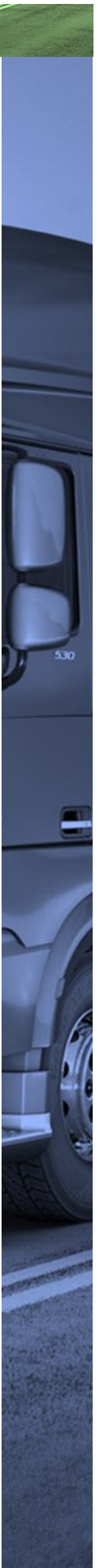


Wijze van berging

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	3.364	97,3%
Uitgestelde berging	63	1,8%
Versnelde berging	30	0,9%
Totaal	3.457	100,0%

Voor uitgestelde berging zien we een toename van 52 in 2018 naar 63 uitgestelde bergingen in 2019. Voor versnelde berging zien we een afname van 45 in 2018 naar 30 versnelde bergingen in 2019.

Rijkswaterstaat heeft geconstateerd dat de versnelde- en uitgestelde bergingsmethodiek maar op beperkte schaal toegepast worden. Vanuit de STIMVA is daarom in 2017 het initiatief genomen om de versnelde en uitgestelde bergingsmethodiek beter te integreren in de werkprocessen van Rijkswaterstaat, de IM-bergers en de imV3-deskundigen. Dit met als doel de verkeershinder ten gevolge van vrachtauto-incidenten verder te beperken. Eén van de zaken dat toen aan het licht is gekomen, betrof de technologische ontwikkeling van vrachtauto's in relatie tot versneld berging, zoals in het voorwoord is aangegeven. Zowel de Nederlandse truckimporteurs als de CMV-bergers zien de noodzaak en urgentie om kennis te delen, te bundelen en op een eenvoudige wijze te ontsluiten waardoor gestrande vrachtauto's sneller afgesleept kunnen worden.

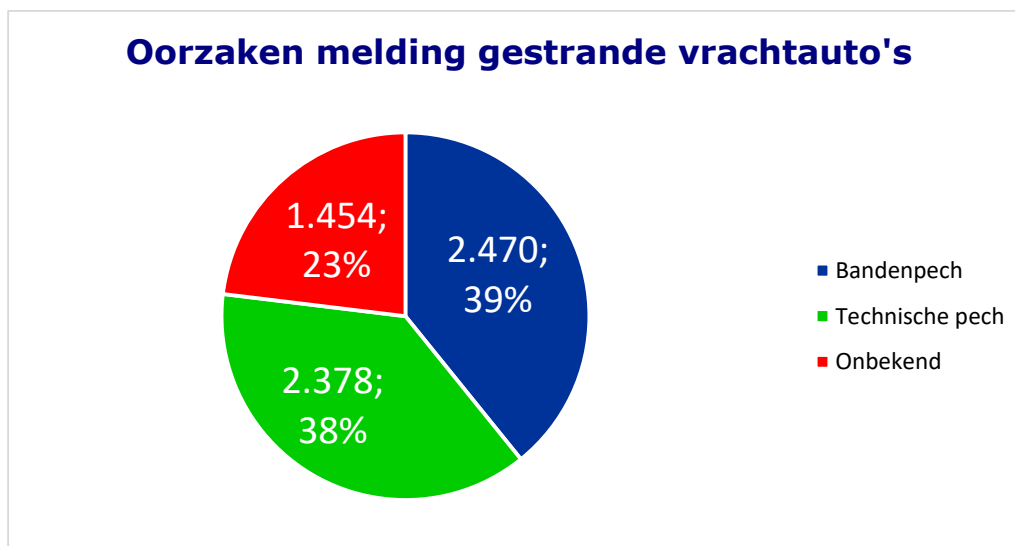
Andere mogelijke redenen waarom het aantal versnelde bergingen laag blijft, zijn de toegenomen risico's en schadekosten bij het versneld slepen, onduidelijkheden vanuit de opdrachtverstrekking vanuit de weginspecteur en de imago-schade waarmee een berger door de transporteur geconfronteerd kan worden wanneer de berger een voertuig versneld afsleept en onverhoopt schade toebrengt.

Vrachtauto ongevallen

Oorzaken van vrachtauto ongevallen worden nagenoeg niet geregistreerd door het CMV. Wel is bekend dat van alle 1.373 IM-ongevalsmeldingen bij het CMV 46,5% een eenzijdig ongeval betrof en 53,1% een ongeval met een wederpartij. Rijkswaterstaat beziet of deze cijfers te koppelen zijn met de analyses die vanuit veiligheidsoptiek zijn gemaakt. Momenteel is onduidelijk waardoor het relatief grote aandeel van 46,5% eenzijdige ongevallen verklaard kan worden.

Oorzaak melding gestrande vrachtauto's

Wat de geregistreeerde oorzaken van de gestrande vrachtwagens betreft, wordt 39% veroorzaakt door bandproblemen en 38% door technische problemen. Bij 23% van de





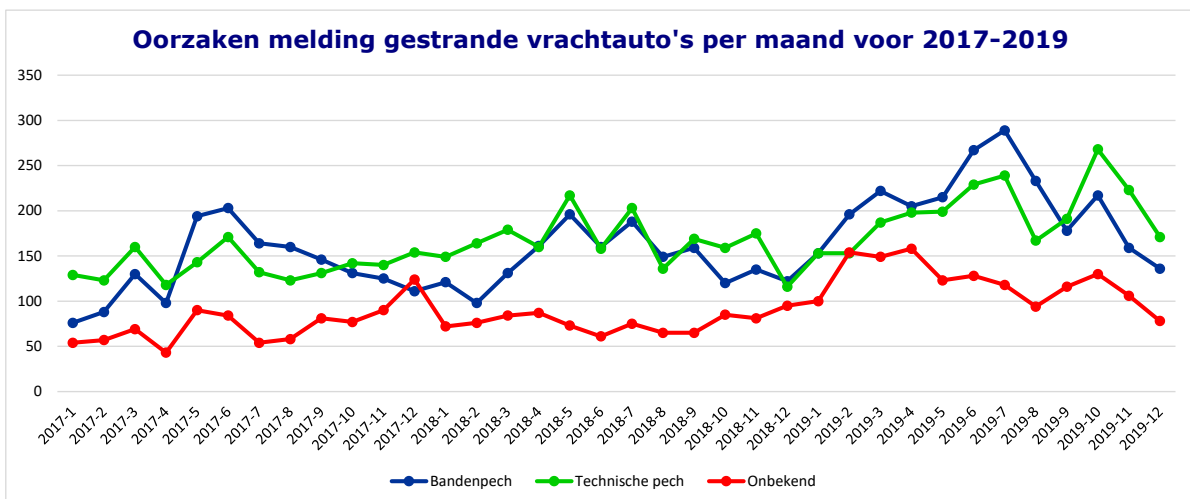
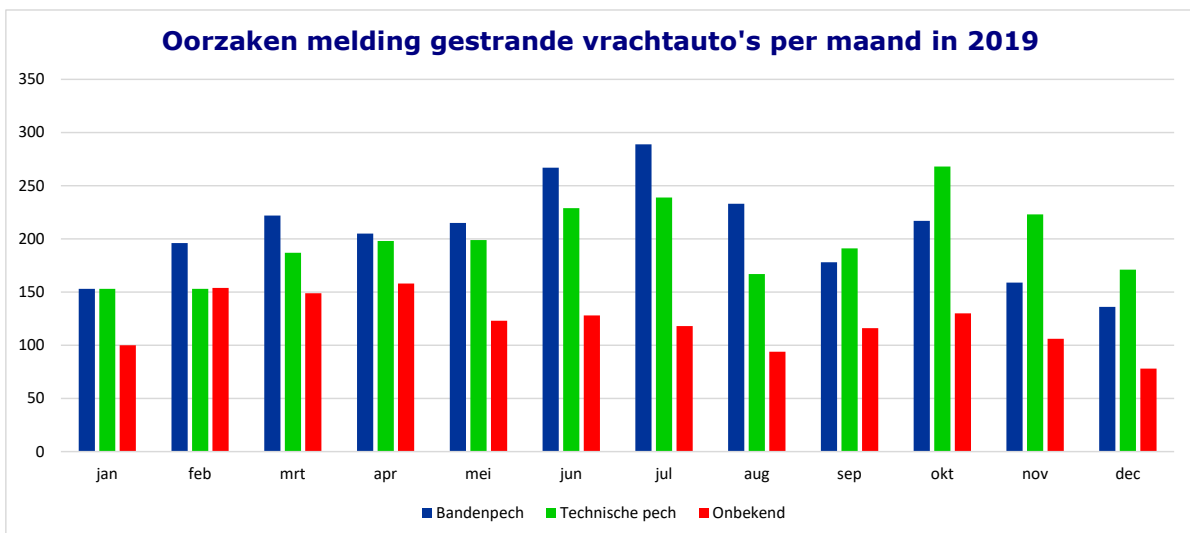
geregistreerde gestrande vrachtauto's is de oorzaak bij het doorgeven van de melding onbekend.

Het aantal geregistreerde bandproblemen bij pech is in 2019 toegenomen met 41,1% ten opzichte van 2018. Het aantal geregistreerde technische pechproblemen is in 2019 toegenomen met 19,1%. Oorzaak pech onbekend is met 61,9% toegenomen in 2019.

Wanneer we de meldingen van gestrande vrachtauto's afzetten tegen de oorzaken en de maanden van het jaar valt een aantal zaken op.

De meeste meldingen van bandenpech zijn gedurende de lente- en de zomermaanden, op warme dagen. Over het algemeen neemt het aantal meldingen van technische pech eveneens toe gedurende de lente- en zomermaanden.

Het aantal technische pechmeldingen ligt het hoogst in het najaar en ligt dan hoger dan het aantal meldingen van bandenpech.



Oorzaak CMV-pechverplaatsingen vrachtauto's

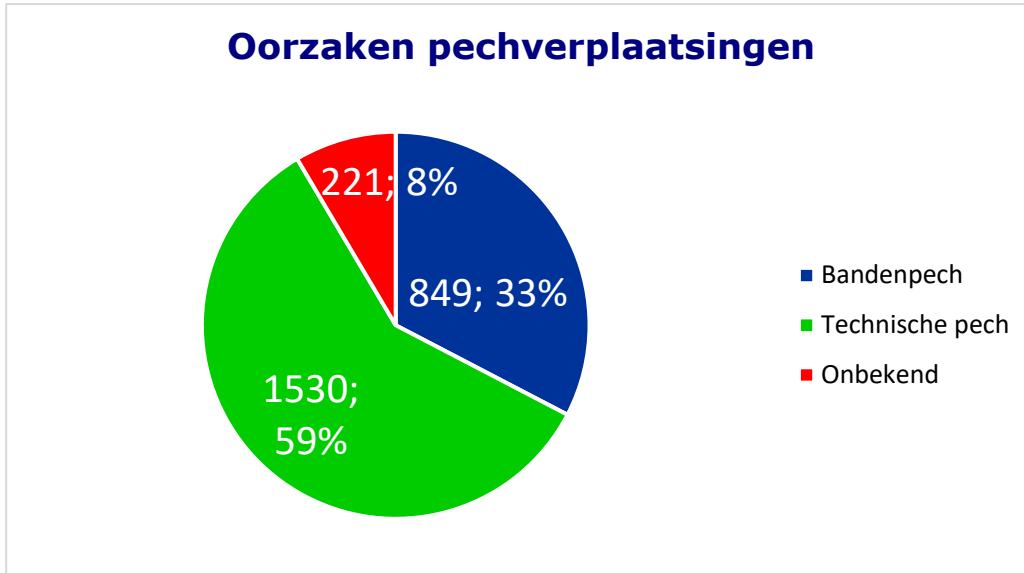
Wanneer een CMV-pechmelding daadwerkelijk tot een inzet heeft geleid, is de oorzaak bij het CMV vaker geregistreerd. Wat de geregistreerde oorzaken van de pechverplaatsingen betreft, wordt 33% veroorzaakt door bandproblemen en 59% door





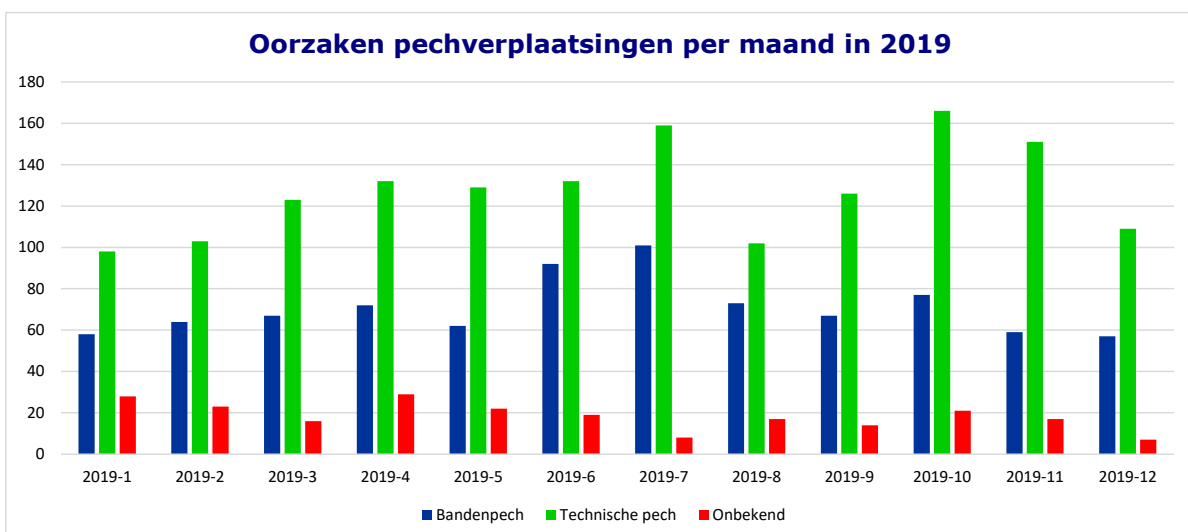
technische problemen. Bij 8% van de geregistreerde gestrande vrachtauto's is de oorzaak onbekend.

We zien hier een heel ander beeld dan wanneer alleen gekeken wordt naar de oorzaak van de CMV-meldingen. Het overgrote deel van CMV-pechverplaatsingen betreft technische pech. Dit terwijl het aantal meldingen van technische pech iets lager lag dan



het aantal meldingen van bandenpech in 2019. Over het algemeen zijn truckservicebedrijven (en ook de BOVAG) geen voorstander van reparatie langs de weg. Zij zien liever het voertuig verplaatst worden naar de truckdealer om daar het mankement in de werkplaats te verhelpen.

Uit de cijfers van CMV-pechverplaatsingen valt te concluderen dat het aantal bandenpechmeldingen groot is en dat deze meldingen minder vaak tot een daadwerkelijke CMV-pechverplaatsing leiden. Redenen hiervoor kunnen zijn dat er al een bandenbedrijf ter plaatse is of komt, of omdat de chauffeur het zelf oplost, of omdat er doorgereden wordt naar een veilige locatie. Door een betere afstemming met de bandenbedrijven is hier nog winst te behalen omdat de kosten nu voor rekening van de wegbeheerder komen.



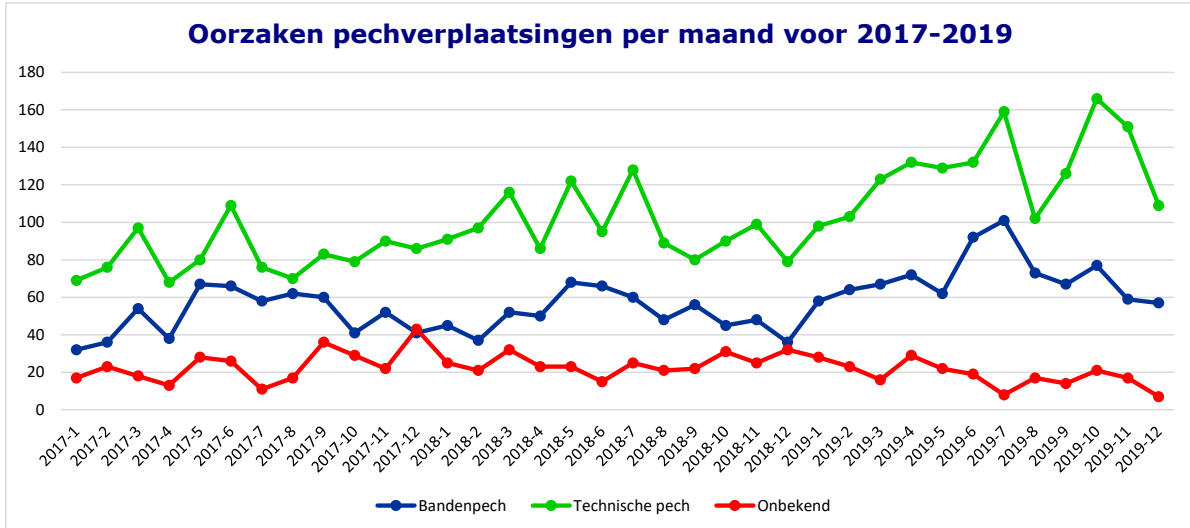
Wanneer we de pechverplaatsingen van gestrande vrachtauto's afzetten tegen de oorzaken en de maanden van het jaar valt een aantal zaken op:





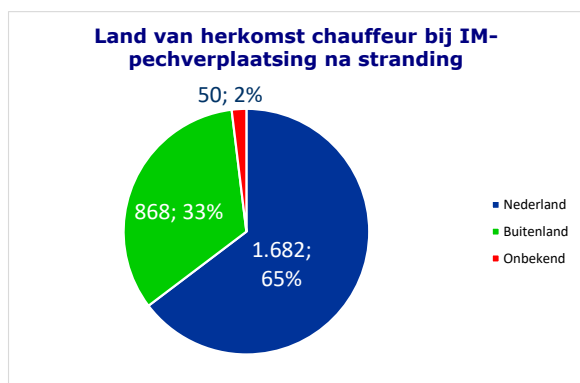
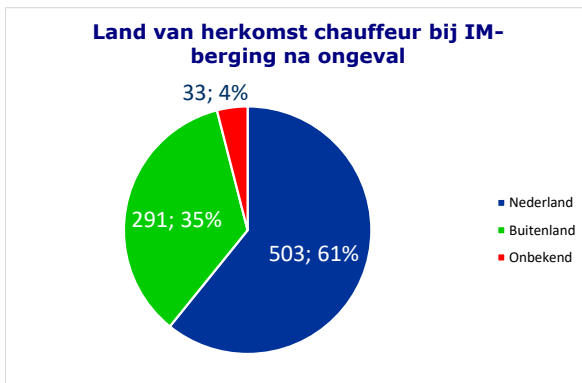
De meeste CMV-pechverplaatsingen van bandenpech zijn gedurende de lente- en de zomermaanden, op warme dagen. Over het algemeen neemt het aantal CMV-pechverplaatsingen van technische pech eveneens toe gedurende de lente- en zomermaanden.

Het aantal technische CMV-pechverplaatsingen ligt het hoogst in het najaar.



Land van herkomst chauffeur

Wanneer een IM-ongevalsmelding resulteert in een IM-ongevalsberging, komt 61% van de chauffeurs uit Nederland en 35% uit het buitenland. Van 4% is het land van herkomst onbekend.



Wanneer een IM-pechmelding resulteert in een IM-pechverplaatsing, komt 65% van de chauffeurs uit Nederland en 33% uit het buitenland. Van 2% is het land van herkomst onbekend.

Top-10 land van herkomst chauffeur

Land van herkomst chauffeur	Ongeval	Gestrande vrachtauto	Overig	Totaal	Percentage
Nederland	503	1.682	20	2.205	64%
Polen	69	231	3	303	9%
Duitsland	32	117	2	151	4%
Roemenië	43	99	1	143	4%
België	25	73	1	99	3%
Litouwen	23	59	1	83	2%





Bulgarije	20	61	0	81	2%
Spanje	12	22	0	34	1%
Tsjechië	10	23	0	33	1%
Rusland	8	19	0	27	1%
Overig	49	164	0	213	6%
Herkomst onbekend	33	50	2	85	2%
Totaal	827	2.600	30	3.457	100%

Van alle meldingen waarbij een IM-berging is uitgevoerd, is 64% 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 imV3-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 de aanpak van de incidentafhandeling, hebben de wegbeheerders en hulpdiensten de beschikking over verzekeringsexperts op het gebied van vrachtwagenbergingen, de vracht en verontreinigingen (voorheen was dit de VLM-deskundige, sinds 1 juni 2019 is dit de imV3-deskundige). De imV3-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 imV3-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).

In deze rapportage worden de imV3-activiteiten² gedurende het kalenderjaar 2019 nader beschreven. De rapportage over het betreffende jaar is enigszins afwijkend in vergelijking met voorgaande jaren. Dit is vanwege het gegeven dat met ingang van 1 juni 2019 de nieuwe aanbesteding van de STI-activiteiten van kracht is geworden (en daarmee niet meer onder het CMV valt).

Inzet imV3-deskundige	Inzet imV3 (2018)	Inzet imV3 (2019)	Toe- of afname
Telefonisch advies (imV3 niet ter plaatse)	854	853	0%
imV3 ter plaatse	151	124	-18%
Totaal imV3 ingeschakeld	1.005	977	-3%

In 2019 waren er 124 incidenten (-18%; 2018) waarbij een imV3-deskundige ter plaatse is gegaan. Dit aantal is inclusief 1 dossier welke middels telebegeleiding werd behandeld en 1 rit waarbij geen bergingswerkzaamheden werden verricht.

Het aantal inzetten in 2019 was beduidend lager dan het gemiddelde aantal van 150 inzetten gedurende de afgelopen 4 jaar. Een directe verklaring is hiervoor door STI niet te geven, met dien verstande dat 2019 geen extreme winterse omstandigheden en stormperiodes kende. Wel valt op dat kwartaal 1 en 3 in 2019 beduidend lager uitvallen qua inzetten ten opzichte van 2018, respectievelijk -24% en -23%. Met de toenemende verkeersintensiteit, c.q., filedruk (+17%; 2018) zou naar verwachting het aantal incidenten theoretisch hoger zijn.

² In voorgaande jaren werd de inzet en aanwezigheid van de VLM-deskundige (STI) door het CMV geregistreerd. Omdat de imV3-deskundige nu apart aanbesteed is, worden in dit jaarrapport de cijfers uit de Rapportage STI gebruikt.

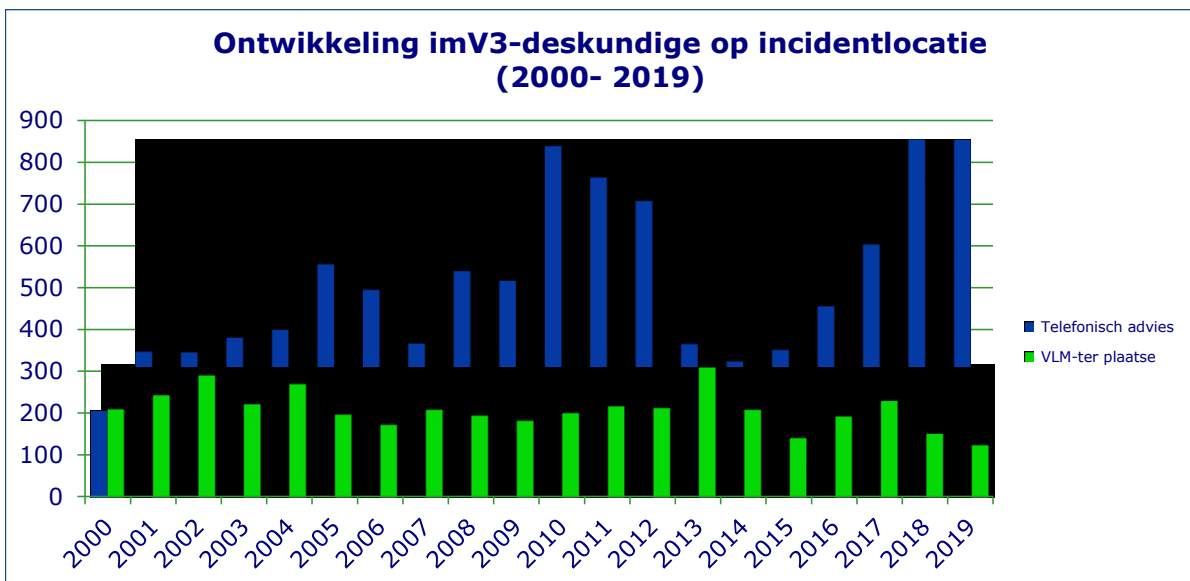


Daarentegen nam het aantal STI-helphdesk calls van 977 stuks vanuit het CMV met slechts 3% af en is daarmee vrijwel op gelijk niveau gebleven met het relatief hoge aantal in helphdesk calls in 2018.

In totaal 12 imV3 dossiers bleek de eigenaar van de vrachtauto niet bereid de kosten te betalen. De kosten werden door de wegbeheerder vergoed, waarna er een juridische verhaalprocedure kon worden gestart.

De imV3-deskundige wordt ingezet door het CMV conform de standaard inzetcriteria die hiervoor gehanteerd worden (brand, levende have, gevaarlijke stoffen, gekantelde vrachtwagen, etc.).

Ontwikkeling inzet imV3-deskundige 2000 – 2019³



Vanaf 2014 is er sprake van een geleidelijke stijging van de inzet van een imV3-deskundige. In 2019 is de inzet van de imV3-deskundigen iets lager dan die van 2018. De 2,8%% daling van de inzet van een imV3-deskundige is tegengesteld aan de stijging van het totaal aantal incidentmeldingen (27,8%) in 2019, al wordt die stijging vooral door het aantal meldingen van gestrande voertuigen bepaald.

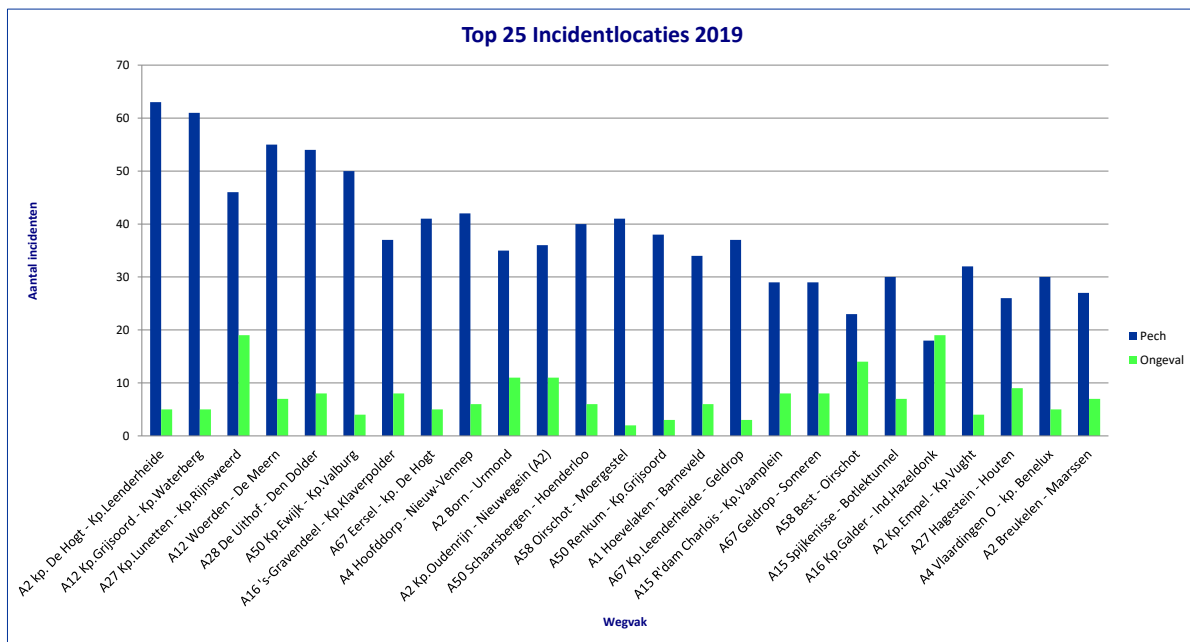
In 2019 wordt door de imV3-deskundige nagenoeg even vaak telefonisch advies gegeven (daling 0,1%) ten opzichte van 2018. De aanwezigheid van de imV3-deskundige ter plaatse daalt in 2019 echter met 17,9% ten opzichte van 2018.

³ Cijfers 2018-2019 komen uit STI rapportage en cijfers voorgaande jaren komen uit CMV-data.





Top 25 Incident locaties in 2019



Binnen de Top 25 van incidentlocaties is de A2 kp. De Hogt - Kp.Leenderheide (en vice versa) van plek twee in 2018 gestegen naar de eerste plaats in 2019. Het wegvak A12 Kp.Grijsoord - Kp.Waterberg (en vice versa) stond in 2018 op plaats 23 en is in 2019 terug te vinden op de tweede plaats. De A27 Kp.Lunetten - Kp.Rijnsweerd (en vice versa) is twee plekken gestegen naar de derde plaats in 2019.

De Top 25 locaties worden vooral bepaald op basis van het aantal pechgevallen. Het aantal IM-meldingen op deze Top 25 wegvakken is in 2019 met 15% toegenomen ten opzichte van de Top 25 wegvakken in 2018.

Het valt op dat relatief veel vrachtwagen-incidenten uit de Top 25 in de regio Eindhoven en Utrecht plaatsvinden. Ook de regio Arnhem-Nijmegen is steeds vaker vertegenwoordigd in de Top-25.

Nieuw in de Top 25 wegvakken in 2019 zijn:

Wegvak	IM-meldingen 2019	Positie 2019	IM-meldingen 2018	Positie 2018
A50 Kp.Ewijk - Kp.Valburg	54	6	23	40
A16 's-Gravendeel - Kp.Klaverpolder	52	7	28	33
A50 Renkum - Kp.Grijsoord	41	14	20	51
A58 Best - Oirschot	38	19	29	31
A15 Spijkenisse - Botlekunnel	37	20	27	35
A27 Hagestein - Houten	36	23	30	27
A4 Vlaardingen O - Kp. Benelux	35	24	29	30





Verdwenen uit de Top 25 wegvakken in 2019 zijn:

Wegvak	IM-meldingen 2019	Positie 2019	IM-meldingen 2018	Positie 2018
A2 Kp.Batadorp - kp. De Hogt	24	67	57	4
A12 De Meern - Kp.Oudenrijn	29	34	42	7
A2 Maarssen - Utrecht W	33	27	36	14
A2 Vinkeveen - Breukelen	26	53	35	16
A27 Kp.Gorinchem - Noordeloos	31	31	33	19
A4 Zoeterwoude-Dorp - Leidschendam	27	46	33	20
A2 Kp.Everdingen - Everdingen	27	43	31	24

Afhandelingsduur bergingen

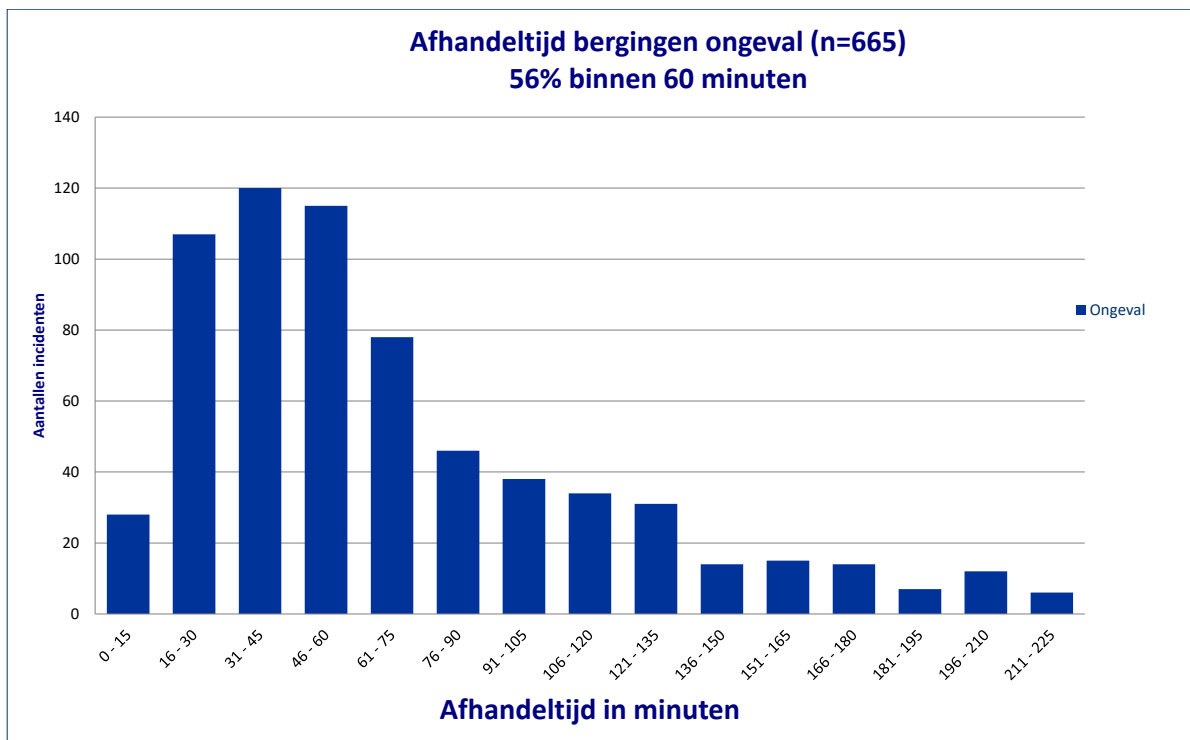
Afhandelduur heeft betrekking op alle uitgevoerde IM-bergingen bij een vrachtauto-ongeval en pechverplaatsingen bij een gestrande vrachtauto (versnelde en uitgestelde berging, geen bergingswerkzaamheden verricht en annulering zijn hier buiten gehouden). De afhandelingsduur van een berging betreft de 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* = 'Berger tijdstip ter plaatse' tot en met 'Berger tijdstip vertrek locatie'. De verschillende tijdstippen zijn door het CMV geregistreerd.

De afhandeltijd van de berger is onderdeel van de totale incidentduur van een incident. Is er bijvoorbeeld sprake van sporenonderzoek dan zal de berger moeten wachten tot de incidentlocatie wordt vrijgegeven. Die wachttijd zit opgesloten in de definitie van afhandelingsduur bergingen. Vandaar dat het accent bij de analyses wordt gelegd op de afhandeling door de berger binnen een uur, omdat daarmee een goede indicatie van de bergingsduur gegeven kan worden.





Afhandeldingsduur ongevalsbergingen



Uitgevoerde IM-bergingen waarbij de afhandeldingsduur >225 minuten is geweest of waarbij de afhandeldingsduur negatief was (n=67), zijn niet meegenomen in de berekening van de afhandeldingsduur. Dit geldt eveneens voor de meldingen waarbij één van de tijdstippen niet is geregistreerd (n=45) voor het berekenen van de afhandeldingsduur.

In totaal vindt 56% 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. Juist in die 45% is nog veel winst te behalen.

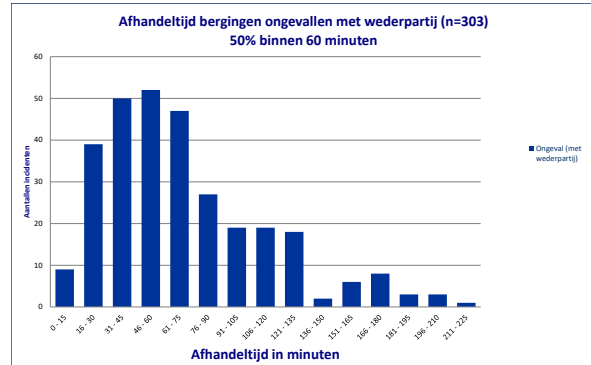
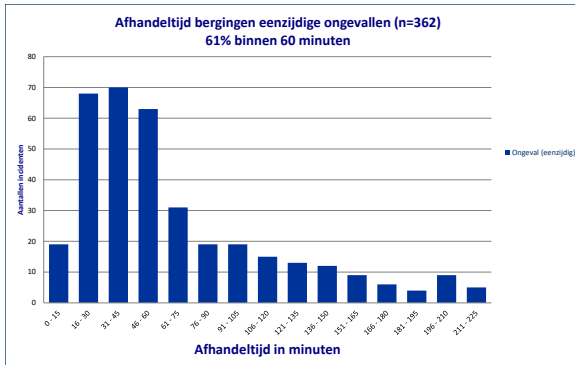
Het percentage voor de afhandeldingsduur van een ongevalsberging binnen een uur lag in 2018 op 55% en is dus vergelijkbaar met 2019.

Afhandeldingsduur eenzijdige ongevalsbergingen en met wederpartij

Wanneer alleen de CMV-ongevalsbergingen worden genomen waarvan bekend is dat het een eenzijdig ongeval betrof (n=362), wordt 60,8% van de CMV-ongevalsbergingen binnen een uur afgehandeld. Dit aandeel is iets hoger dan de afhandeling binnen een uur van alle ongevalsbergingen.

Wanneer alleen de CMV-ongevalsbergingen worden genomen waarvan bekend is dat het een ongeval met een wederpartij betrof (n=303), wordt 49,5% van de CMV-ongevalsbergingen binnen een uur afgehandeld. Dit aandeel is iets lager dan de afhandeling binnen een uur van alle ongevalsbergingen.



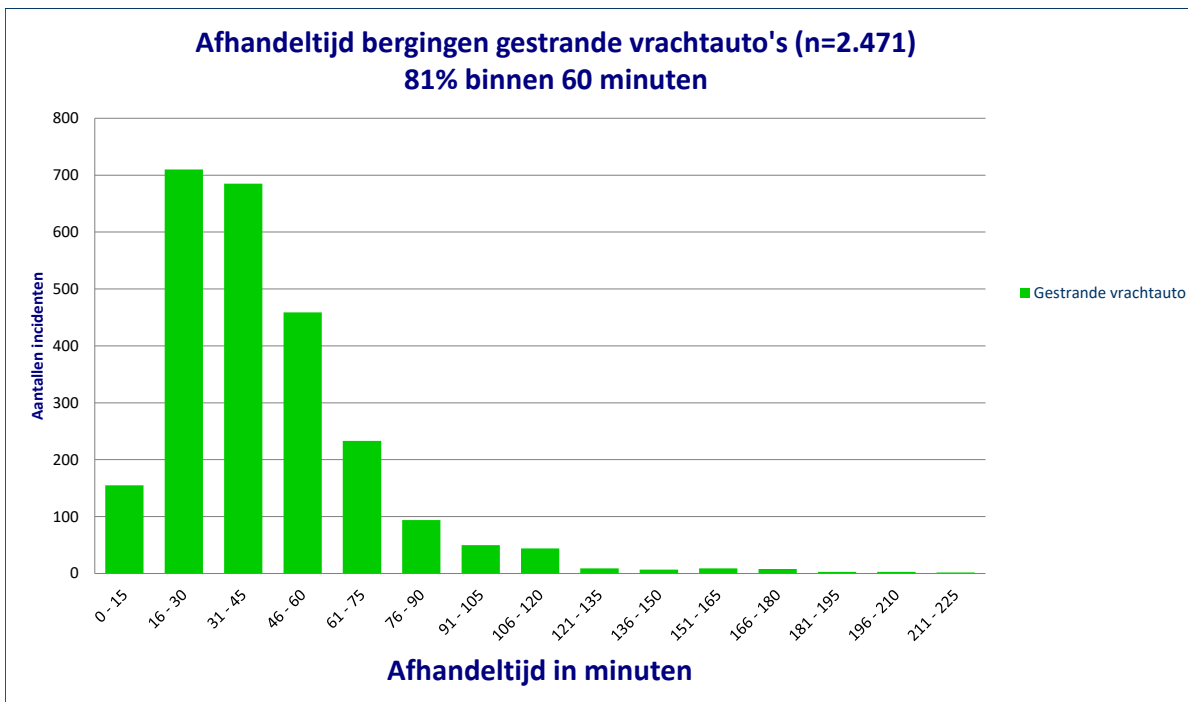


Uitgevoerde IM-bergingen waarbij de afhandelingsduur >225 minuten is geweest of waarbij de afhandeltijd negatief was, zijn niet meegenomen in de berekening van de afhandelingsduur. Dit geldt eveneens voor de meldingen waarbij één van de tijdstippen niet is geregistreerd voor het berekenen van de afhandelduur.

Afhandelingsduur pechbergingen

In totaal vindt 81% 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.

Het percentage voor de afhandelduur van een gestrande vrachtauto's binnen een uur lag in 2018 lag op 78% en is iets lager dan in 2019.



Uitgevoerde IM-bergingen waarbij de afhandelingsduur >225 minuten is geweest of waarbij de afhandeltijd negatief was (n=14), zijn niet meegenomen in de berekening van de afhandelingsduur. Dit geldt eveneens voor de meldingen waarbij één van de tijdstippen niet is geregistreerd (n=73) voor het berekenen van de afhandelduur.

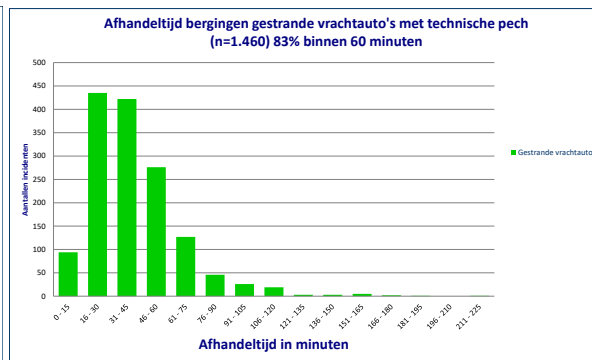
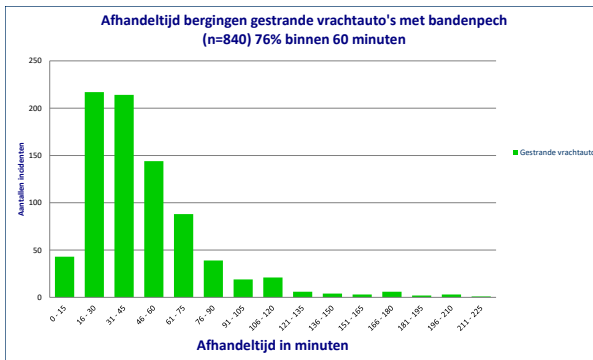
Afhandelingsduur pechbergingen naar oorzaak

Wanneer alleen de CMV-pechverplaatsingen worden genomen waarvan de oorzaak bandenpech is (n=810), wordt 76,1% van de CMV-pechverplaatsingen binnen een uur afgehandeld. Dit aandeel is iets lager dan de afhandeling binnen een uur van alle pechverplaatsingen.





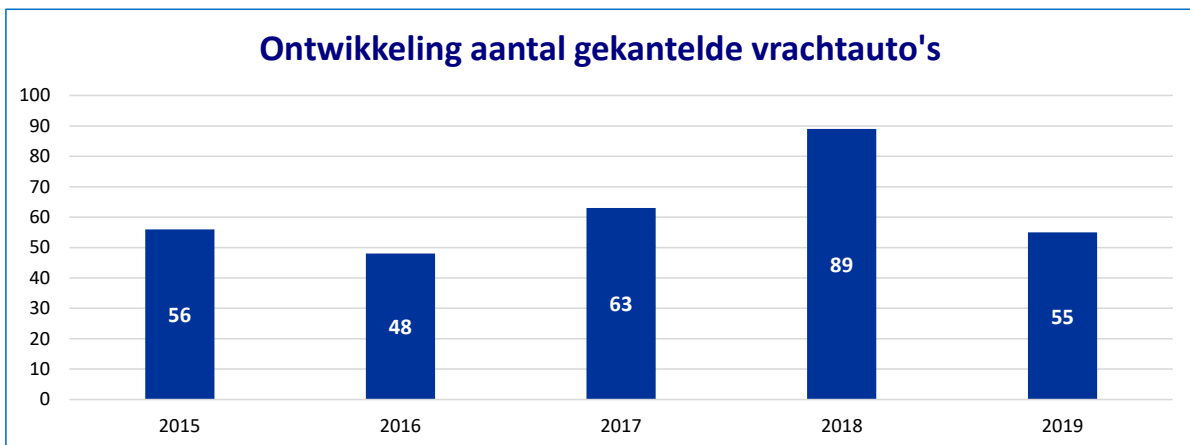
Wanneer alleen de CMV-pechverplaatsingen worden genomen waarvan de oorzaak technische pech is (n=1.460), wordt 83,0% van de CMV-pechverplaatsingen binnen een uur afgehandeld. Dit aandeel is iets hoger dan de afhandeling binnen een uur van alle pechverplaatsingen.



Uitgevoerde IM-bergingen waarbij de afhandelingsduur >225 minuten is geweest of waarbij de afhandeltijd negatief was, zijn niet meegenomen in de berekening van de afhandelingsduur. Dit geldt eveneens voor de meldingen waarbij één van de tijdstippen niet is geregistreerd voor het berekenen van de afhandelduur.

Gekantelde vrachtauto's

Bij ongevallen met gekantelde vrachtauto's, al dan niet met losliggende lading, geldt in de regel dat het afhandelingsproces 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 2019 zijn er 55 gekantelde vrachtwagens geregistreerd waarvan er 43 op het rijkswegennet plaatsvonden. Dit is een afname van 38,2% ten opzichte van 2018.



Bron: Gegevensregistratie Verkeersinformatie (Mistica), Rijkswaterstaat 2019.

Impact vrachtauto-incidenten op de files

In 2019 neemt de totale filezwaarte met 14,1% toe ten opzichte van 2018 (Bron Filedata Rijkswaterstaat WVl en Rapportage Rijkswegennet 3^e periode 2019). Ook de reistijdverliezen⁴ voor alle files laten in 2019 een toename van 9,1% ten opzichte van 2018 zien.

⁴ Reistijdverlies: de vertragingstijd uitgedrukt in uren voor voertuigen ten opzichte van een referentiesnelheid van 100 km/uur.



Files zijn in 2019, net als in 2018, meer over het wegennet verdeeld dan in het verleden. Belangrijkste file-oorzaak blijft hoge intensiteit (reguliere spitsfiles), gevolgd door ongevallen en incidenten.

File oorzaken 2019	Aantal files	Filezwaarte	Reistijdverlies
Drukke	163.765	9.682.452	22.489.628
Vrachtauto-ongeval	576	231.252	577.925
Overig ongeval	7.692	1.895.093	4.812.550
Gestrande vrachtauto	1.202	322.304	775.486
Overig gestrand	1.944	277.790	691.741
Werkzaamheden	2.185	508.480	1.268.766
Overige oorzaken	1.362	348.969	858.595
Totaal	178.726	13.266.340	31.474.692

(Bron: Data Filestraat Rijkswaterstaat).

In totaal 91,6% van alle files wordt veroorzaakt door drukke. Deze files zijn verantwoordelijk voor 73,0% van de filezwaarte en 71,5% van het reistijdverlies.

De 6,4% files als gevolg van incidenten (ongeval en gestrand voertuig) zijn verantwoordelijk voor 20,6% van de totale filezwaarte en 21,8% van het totale reistijdverlies.

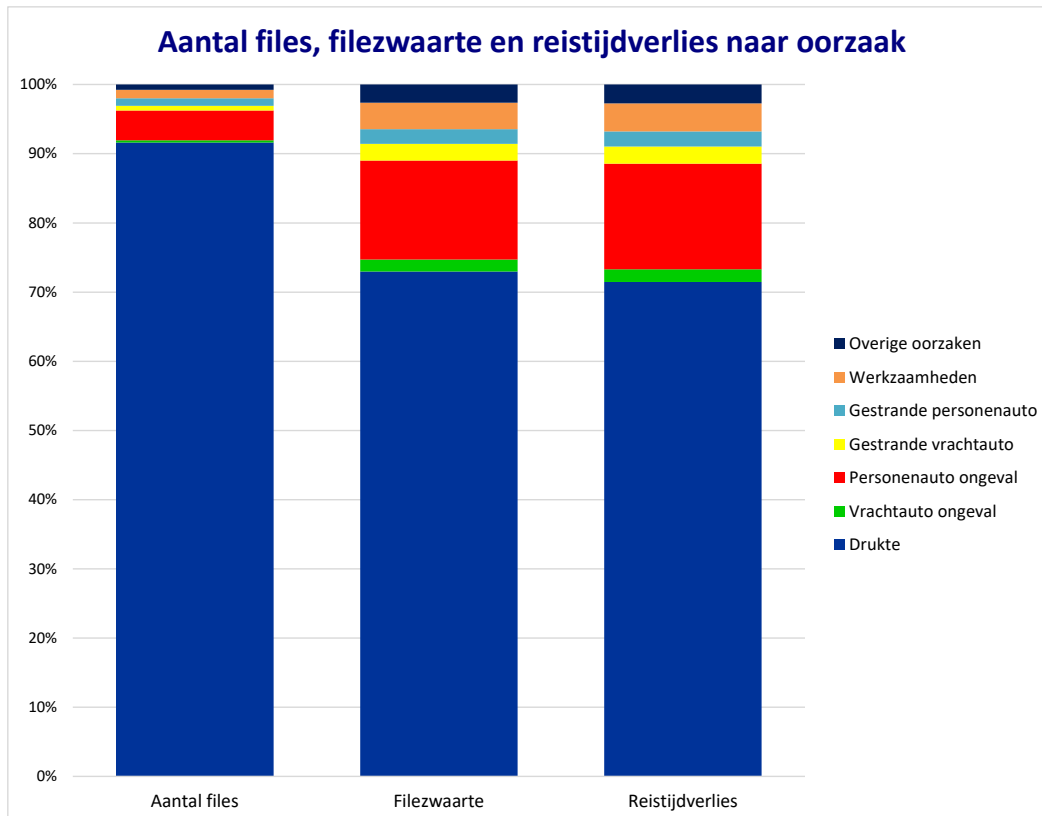
Personenauto-incidenten (aandeel 5,4% van alle files) zijn hierbinnen verantwoordelijk voor 16,4% van de totale filezwaarte en 17,5% van het totale reistijdverlies.

Vrachtauto-incidenten (aandeel 1,0% van alle files) zijn hierbinnen verantwoordelijk voor 4,2% van de totale filezwaarte en 4,3% van het totale reistijdverlies.

Aantal files, filezwaarte en reistijdverlies bij vrachtauto-incidenten

Bij 0,3% van alle files is een vrachtauto-ongeval de oorzaak van de file. Files als gevolg van een vrachtauto-ongeval zijn verantwoordelijk voor 1,7% van de filezwaarte en 1,8% 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 drukke of bij een file als gevolg van een personenauto ongeval.

Bij 0,7% van alle files is een gestrande vrachtauto de oorzaak van de file. Files als gevolg van een gestrande vrachtauto zijn verantwoordelijk voor 2,4% van de filezwaarte en 2,5% 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 drukke of bij een file als gevolg van een gestrande personenauto.



Drukke dagen met veel files in 2019

De top-5 van drukke dagen in 2019 is veroorzaakt door diverse oorzaken. De drukte als gevolg van de boerenprotesten in oktober is duidelijk zichtbaar. De vijf drukste dagen van 2019 zijn goed voor 5,2 procent van de totale filezwaarte van 2019.

- De drukste filedag met veel regen en ongevallen was 28 november 2019. Het CMV registreerde op die dag 4 ongevalsmeldingen en 24 pechmeldingen.
- Op de tweede plaats van drukste filedagen komt het Hemelvaartweekend van 2019.
- De derde drukste dag was 3 oktober 2019, een filedag met veel ongevallen en incidenten. Het CMV registreerde op deze dag 5 ongevalsmeldingen en 24 pechmeldingen.
- De boerenprotesten op 16 oktober en 1 oktober 2019 staan op positie vier en vijf wat drukste filedagen betreft.
- Ook 22 januari 2019 was een drukke filedag. Door de ANWB is deze filedag gemeld als de drukste filedag van 2019 (ANWB neemt ook files op het onderliggend wegennet mee). De reden was hevige sneeuwval, met name in de noordoostelijke helft van het land. Het CMV registreerde op deze dag 6 ongevalsmeldingen en 12 pechmeldingen.

CMV-meldingen en weersinvloeden in 2019

De drukste dagen in 2019 wat aantal CMV-meldingen betreft zijn de dagen waarop het erg warm is en de dagen waarop er veel neerslag valt. De volgende dagen vallen op als we kijken naar het aantal CMV-meldingen van gestrande vrachtauto's:

- Donderdag 25-7-2019 kent 64 CMV-meldingen van gestrande vrachtwagens (en 2 ongevallen). Het was een dag waarop het uitzonderlijk warm was.
- Dinsdag 25-6-2019 kent 56 CMV-meldingen van gestrande vrachtwagens (en 3 ongevallen). Het was de warmste 25 juni ooit gemeten.





- Maandag 24-6-2019 kent 46 CMV-meldingen van gestrande vrachtwagens (en 8 ongevallen). Het is die dag tropisch warm.
- Dinsdag 18-6-2019 kent 41 CMV-meldingen van gestrande vrachtwagens (en 5 ongevallen). Het is die dag tropisch warm.
- Dinsdag 23-7-2019 kent 39 CMV-meldingen van gestrande vrachtwagens (en 8 ongevallen). Het was de warmste 23 juli ooit gemeten.

De volgende dagen vallen op als we kijken naar het aantal meldingen van ongevallen met vrachtauto's:

- Donderdag 20-6-2019 kent 13 CMV-meldingen van vrachtauto ongevallen (en 32 pechmeldingen). Dit was een dag met wat het weer betreft geen bijzonderheden.
- Woensdag 18-12-2019 kent 13 CMV-meldingen van vrachtauto ongevallen (en 21 pechmeldingen). Dit was een droge dag met een temperatuur (15 graden) die warm was voor de periode van het jaar.
- Dinsdag 29-10-2019 kent 12 CMV-meldingen van vrachtauto ongevallen (en 24 pechmeldingen). Zonnig en koud.
- Dinsdag 26-2-2019 kent 10 CMV-meldingen van vrachtauto ongevallen (en 36 pechmeldingen). Het was de warmste 26 februari ooit gemeten.
- Vrijdag 22-3-2019 kent 10 CMV-meldingen van vrachtauto ongevallen (en 33 pechmeldingen). Dit was een dag met veel mist en laaghangende bewolking.
- Vrijdag 14-6-2019 kent 10 CMV-meldingen van vrachtauto ongevallen (en 32 pechmeldingen). Het weer was die dag wisselvallig met regen en hagel.





CMV-pechmeldingen en het Protocol 'Extreem weer'

Wanneer er sprake is van extreme weersomstandigheden streeft Rijkswaterstaat er naar de betrokkenen zo snel mogelijk op een veilige en beschutte plaats met voorzieningen af te laten zetten. Het Protocol voor Extreem weer houdt in dat pechvoertuigen zo snel mogelijk van de snelweg worden verwijderd. Normaal gesproken rijden de IM-bergers alleen uit voor ongevallen of voor pechvoertuigen die een gevaar opleveren voor het verkeer. Het actief zijn van het hitteprotocol zorgt daarmee voor een relatief hoger aantal pechmeldingen bij het CMV.

In de zomer van 2019 is het hitteprotocol gedurende vier perioden toegepast. Dit waren in totaal 14 dagen (3,8% van het gehele jaar), vaak voor een deel van Nederland. Gedurende deze 14 dagen zijn in totaal 435 pechmeldingen vanuit het gehele land bij het CMV ontvangen. Deze 435 pechmeldingen zijn goed voor 6,9% van het totaal aantal pechmeldingen bij het CMV in 2019.

Provincie	Eerste periode	Tweede periode	Derde periode	Vierde periode	#werk-dagen	#weekend-dagen	#dagen totaal	
Groningen	24 en 25 juni	23 t/m 28 juli	24 t/m 28 augustus	-	9	4	13	
Friesland			25 t/m 28 augustus		9	3	12	
Drenthe			24 t/m 28 augustus		9	4	13	
Overijssel			24 t/m 28 augustus		31 augustus	9	5	14
Gelderland			24 t/m 28 augustus		31 augustus	9	5	14
Flevoland			25 t/m 28 augustus		9	3	12	
Noord-Holland			24 t/m 28 augustus		9	4	13	
Utrecht			24 t/m 28 augustus		9	2	11	
Zuid-Holland			24 t/m 28 augustus		9	2	11	
Noord-Brabant			24 t/m 26 juni		23 t/m 26 juli	24 t/m 28 augustus	31 augustus	10
Limburg	10	3		13				
Zeeland	24 en 25 juni		25 t/m 28 augustus	-	9	1	10	

- Op maandag 24 en dinsdag 25 juni voor het gehele land, voor de provincies Noord-Brabant en Limburg ook nog aansluitend op 26 juni; Beide dagen staan in de top 3 van het aantal (46 en 56) pechmeldingen bij het CMV.
- Op dinsdag 23 t/m vrijdag 26 juli voor de provincies Limburg, Noord-Brabant, Zeeland, Zuid-Holland en Utrecht, en op 23 t/m 28 juli voor de overige provincies; Donderdag 25 juli is de dag met het hoogste aantal pechmeldingen (64) bij het CMV in 2019, de overige dagen staan op positie 6-8 waar het gaat om aantal (39, 40 en 37) pechmeldingen bij het CMV.
- Op zaterdag 24 t/m woensdag 28 augustus voor het gehele land behalve voor de provincies Friesland, Flevoland en Zeeland, voor deze provincies geldt inzet voor de periode van 25 t/m 28 augustus; De dagen in het weekeind kennen een laag aantal (10 en 4) pechmeldingen, de overige dagen kenmerken zich door een boven gemiddeld aantal (33, 35 en 33) pechmeldingen.
- Op zaterdag 31 augustus voor de provincies Overijssel, Gelderland, Noord-Brabant en Limburg; Deze weekenddag heeft relatief weinig (8) pechmeldingen bij het CMV.