



## Jaarrapportage STIMVA 2020





Datum: 10 september 2021 Uw schriftelijke reacties kunt u sturen naar:

STIMVA  
Postbus 24094  
3502 MB Utrecht

Telefoon: (030) 280 74 50  
Internet: [www.stimva.nl](http://www.stimva.nl) (via contactformulier)

COLOFON

Redactie: L. Gasseling en W. de Klerk  
Uitgave: STIMVA, september 2021



## INHOUDSOPGAVE

Voorwoord .....	4
Organisatie Stimva .....	5
Feiten en cijfers vrachtauto-incidenten 2020 .....	7
IM-meldingen bij het CMV in 2020 .....	7
IM-meldingen bij het CMV in 2019 .....	7
Ontwikkelingen IM meldingen 2000 – 2020.....	8
CMV-meldingen en weersinvloeden .....	9
Melders bij het CMV.....	15
Incidentmeldingen verdeeld over de maanden en dagen .....	15
Verdeling over de maanden .....	15
Verdeling over de weekdays .....	15
Verdeling over de uren van de dag (alle weekdays) .....	16
Uitgevoerde actie CMV-bergers in 2020 .....	19
Uitgevoerde actie CMV-bergers in 2020 .....	19
Ontwikkelingen IM-bergingen 2000 – 2020.....	19
Niet uitrijden en geen bergingswerkzaamheden verricht .....	20
Reden geen bergingswerkzaamheden verricht 2020 .....	21
Wijze van berging .....	21
Vrachtauto ongevallen .....	22
Oorzaak melding gestrande vrachtauto's.....	22
Oorzaak CMV-pechverplaatsingen vrachtauto's .....	25
Land van herkomst chauffeur .....	27
Top-10 land van herkomst chauffeur.....	27
Inzet imV3-deskundigen .....	28
Ontwikkeling inzet imV3-deskundige 2000 – 2020 .....	29
Top 25 Incident locaties in 2020 .....	33
<i>Nieuw in de Top 25 wegvakken in 2020 zijn:</i> .....	33
<i>Verdwenen uit de Top 25 wegvakken in 2020 zijn:</i> .....	34
Afhandelingsduur bergingen .....	34
Afhandelingsduur ongevalsbergingen .....	34
Afhandelduur eenzijdige ongevalsbergingen en met wederpartij .....	35
Afhandelingsduur pechbergingen .....	35
Afhandelduur pechbergingen naar oorzaak .....	36
Gekantelde vrachtauto's .....	37
Impact vrachtauto-incidenten op de files.....	37
Aantal files, filezwaarte en reistijdverlies bij vrachtauto-incidenten .....	38
Drukke dagen met veel files in 2020 .....	39







## VOORWOORD

Voor u ligt de jaarrapportage 2020 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 en economische schade. Door een goede samenwerking met onze ketenpartners in het incidentmanagement is de afhandelduur van incidenten met vrachtauto's op autosnelwegen de afgelopen jaren teruggebracht en de doorstroming van het verkeer bevorderd.

### Corona

2020 was voor iedereen een bijzonder jaar. De coronapandemie heeft haar invloed doen gelden. Als we kijken naar de invloed van corona op vrachtverkeer, dan zien we dat het wegverkeer inclusief vracht vanaf begin maart 2020 begon te dalen ten opzichte van diezelfde week in 2019.

In de tweede week van april 2020 daalde specifiek het vrachtverkeer in het weekend naar iets meer dan de helft van dat in 2019. Begin juli was de intensiteit van het vrachtverkeer weer vergelijkbaar met 2019. Sindsdien schommelt het vrachtverkeer rond het niveau van 2019.

Als we kijken naar hoe de IM-meldingen zich hebben ontwikkeld, is duidelijk dat het aantal ongevallen in de periode maart-juli 2020 licht is gedaald ten opzichte van diezelfde periode in 2019. Het aantal meldingen van pechgevallen zit daarentegen iets in de lift. Aandachtspunt voor de vervoerssector is het onderhoud aan voertuigen en rustende chauffeurs op de vluchtstrook.

### Meer pech, minder ongevallen

Wat verder opvalt in de cijfers van 2020, is dat de verhouding tussen pech- en ongevallen weer iets verschuift. Waar in 2019 nog 80,7% van de meldingen pechgevallen betrof en 17,6% ongevallen, was dat in 2020 83,8% pechgeval en 15,7% ongevallen. Deze cijfers kunnen zich laten verklaren door het verminderde verkeersaanbod en het onderhoud aan voertuigen.

### Extreem weer

In 2020 hebben we ook te maken gehad met extreem weer, met bijzondere incidenten en bergingen tot gevolg. Graag maak ik mijn complimenten aan alle betrokken IM-partners voor de manier waarop zij, in goede samenwerking met elkaar en onder soms extreme omstandigheden, hun werk hebben gedaan. En natuurlijk ook vandaag de dag nog steeds doen.

### Verhalen

Samenwerking is essentieel bij ieder incident, maar misschien nog wel een beetje meer bij vrachtauto incidenten. Hoezeer dit het geval is, laten we in deze editie van de STIMVA-jaarrapportage op een bijzondere manier aan u zien. Aan de hand van een werkelijk in 2020 gebeurd vrachtauto incident, vertellen een aantal betrokken IM-professionals hun verhaal. Zo krijgen de cijfers in deze jaarrapportage een gezicht.

Mr. drs. Erica Slump

Voorzitter STIMVA





## ORGANISATIE STIMVA

Het bestuur van de STIMVA bestaat uit:

Bestuur		
Voorzitter	E. Slump	Rijkswaterstaat
Penningmeester	T. Reitsma	Namens transportsector
Secretaris	L. Stiekema	Namens Verbond van Verzekeraars
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	P. Weinreich	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)





## Introductie van het incident Gekantelde vrachtauto in buitenberm op A16

*Het was 24 juni 2020. Een van de extreem warme dagen die we in die zomer voor de kiezen kregen. Temperaturen stegen op veel plekken in Nederland tot rond de 30 graden. Het was op die dag dat een vrachtauto op de A16 aan het begin van de middag moest uitwijken voor een personenauto en in zijn uitwijkmanoeuvre via de geleiderail op zijn kop in de buitenberm terecht kwam.*



*De vrachtauto bleek geladen met gevaarlijke stoffen. Dat betekende dat alle registers open getrokken moesten worden: meerdere weginspecteurs en Officieren van Dienst van RWS ter plaatse, grootschalig omleiden, brandweer, ambulance en politie aanwezig, imV3-deskundigen ter plaatse en via de helpdesk betrokken, bijzonder materieel voor de berging van de vrachtauto en het veiligstellen van de lading. Over dit incident komen een betrokken wegverkeersleider, weginspecteur en Officier van Dienst van Rijkswaterstaat, operator van het Centraal Meldpunt Vrachtautoberging, berger en imV3-deskundigen aan het woord.*



## FEITEN EN CIJFERS VRACHTAUTO-INCIDENTEN 2020

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 2020

Meldingen aan het CMV voor de inzet van een IM-berger komen voornamelijk vanuit de regionale verkeerscentrales van Rijkswaterstaat of vanuit de politiemeldkamers. Een melding kan gedaan worden in situaties waarbij geconstateerd wordt dat 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 de wegininspecteurs op de weg, maar ook bronnen zoals lussen in de weg en serviceproviders. Hierdoor krijgt Rijkswaterstaat meldingen steeds eerder binnen. Meldingen vanuit de politiemeldkamers zijn gebaseerd op 112-meldingen of meldingen van politiesurveillanten.

Type incidentmelding	Aantal	Percentage	Gemiddeld per dag
Gestrande vrachtauto	5.963	83,8%	16,3
Ongeval	1.118	15,7%	3,1
Afgevallen lading	17	0,2%	0,0
Onbekende oorzaak tijdens melding	16	0,2%	0,0
<b>Totaal incidentregistraties 2020</b>	<b>7.114</b>	<b>100%</b>	<b>19,5</b>

Bij meldingen van vrachtauto-incidenten vanuit het CMV zien we in 2020 een daling van 8,9% ten opzichte van 2019. Van de vrachtauto-incidenten wordt 84% veroorzaakt door gestrande vrachtauto's en 16% door ongevallen met vrachtauto's (restant is afgevallen lading en onbekend). Het aantal meldingen van gestrande vrachtauto's bij het CMV neemt in 2020 met 5% af. Het aantal meldingen van vrachtauto-ongevallen neemt in 2020 met 19% af. Belangrijk om hier aan te geven 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 2019

Type incidentmelding	Aantal	Percentage	Gemiddeld per dag
Gestrande vrachtauto 2019	6.302	80,7%	17,3
Ongeval 2019	1.373	17,6%	3,8
Afgevallen lading 2019	27	0,3%	0,1
Onbekende oorzaak tijdens melding 2019	109	1,4%	0,3
<b>Totaal incidentregistraties 2019</b>	<b>7.811</b>	<b>100%</b>	<b>21,4</b>

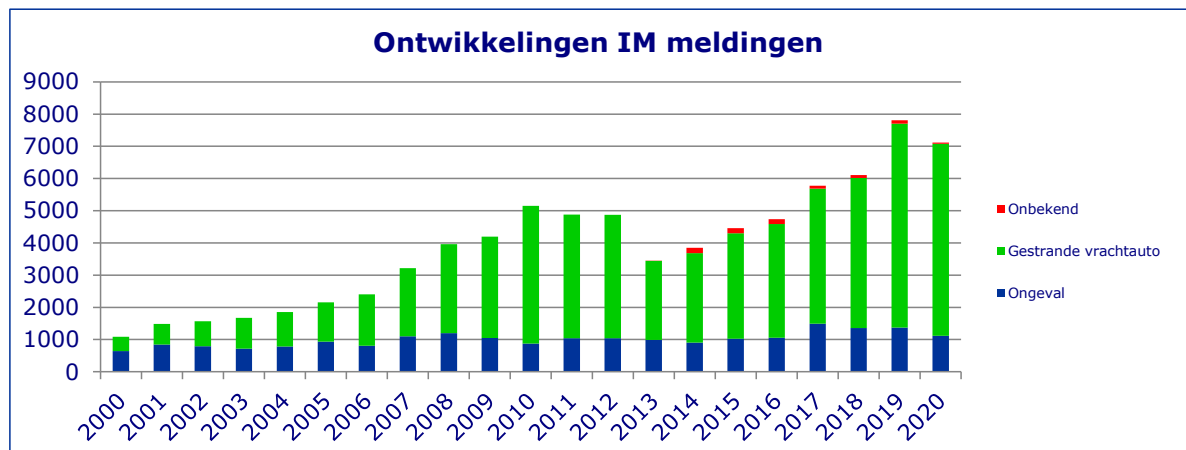
Bij meldingen van vrachtauto-incidenten vanuit het CMV zagen we in 2019 een stijging van het aantal incidentmeldingen met 27,8% ten opzichte van 2018, waarbij 81% werd veroorzaakt door gestrande vrachtauto's en 18% door ongevallen met vrachtauto's (restant was afgevallen lading en onbekend). Het aantal meldingen van gestrande vrachtauto's bij het CMV nam in 2019 met 36% toe, het aantal meldingen van vrachtauto-ongevallen nam in 2019 met 1% toe. Het gemiddeld aantal IM-meldingen voor het jaar 2019 lag op bijna 21 per dag.





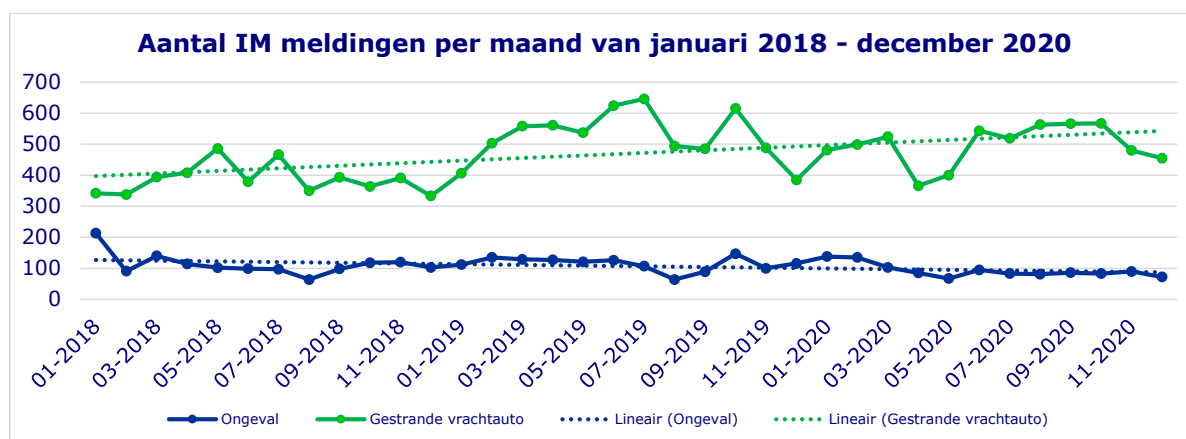
## Ontwikkelingen IM meldingen 2000 – 2020

Na een daling van het aantal incidentregistraties vanaf 2010 (vanwege financiële- en economische crisis) neemt het aantal incidentregistraties vanaf 2014 jaarlijks weer toe. Het jaar 2020 kenmerkt zich door de Corona-pandemie. De jaarlijkse stijging is in 2020 gestagneerd, wat resulteert in een daling van 8,9%.



Type incidentmelding	2018	2019	2020	Toe-afname 2018-2019	Toe-afname 2019-2020
Ongeval	1.359	1.373	1.118	1,0%	-18,6%
Gestrande vrachtauto	4.644	6.302	5.963	35,7%	-5,4%
Onbekend	95	109	16	14,7%	-85,3%
Afgevallen lading	13	27	17	107,7%	-37,0%
<b>Totaal meldingen</b>	<b>6.111</b>	<b>7.811</b>	<b>7.114</b>	<b>27,8%</b>	<b>-8,9%</b>

De afname in 2020 wordt veroorzaakt door een daling van alle incidenttypen. We zien hier dat met name het aantal gestrande vrachtauto's en het aantal ongevallen is afgenomen. Dit kan grotendeels verklaard worden door de Covid-19 pandemie en de genomen maatregelen vanuit de overheid.



Het aantal IM-meldingen voor vrachtauto-ongevallen lag van 2007-2016 rond de 1.000 incidentmeldingen op jaarbasis. In 2017 lag het aantal IM-meldingen voor vrachtauto-ongevallen op bijna 1.500, waarna het in 2018 en 2019 daalde naar rond de 1.400 IM-meldingen voor vrachtauto-ongevallen.





## CMV-meldingen en weersinvloeden

In 2019 was 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 zagen 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.

In 2020 zagen we het aantal IM-meldingen voor vrachtauto-ongevallen met bijna 19% dalen ten opzichte van 2019. Het aantal IM-meldingen voor gestrande vrachtauto's is ten opzichte van 2019 met meer dan 5% gedaald in 2020.

De drukste dagen in 2020 wat aantal CMV-meldingen betreft zijn de dagen waarop het erg warm is en de dagen waarop er veel neerslag valt.

In 2020 was het aantal gestrande vrachtauto's op de dagen 24 juni (47) en 13 augustus (40) het hoogst, beide dagen met uitzonderlijk hoge temperaturen. Ook 14 augustus (39) en 15 september (38) waren warme dagen met veel gestrande vrachtauto's. Op al deze dagen was het extreem weer protocol van toepassing. Op dit soort dagen neemt het aantal IM-meldingen bij het CMV toe.

Bij extreme warmte wordt extra materieel ingezet om gestrande verkeersdeelnemers op de snelweg direct naar een veilige locatie met voorzieningen te brengen. Het hitteprotocol geldt in de provincies waar volgens het KNMI een grote kans (70% of meer) is op temperaturen van 30 °C of hoger.

Datum extreem weer protocol	Aantal CMV meldingen	Aantal meldingen ongeval	Aantal meldingen pech
Woensdag 24 juni 2020	53	6	47
Donderdag 25 juni 2020	40	4	35
Vrijdag 26 juni 2020	39	6	32
Vrijdag 31 juli 2020	33	3	30
Zaterdag 1 augustus 2020	3	1	2
Donderdag 6 augustus 2020	25	5	20
Vrijdag 7 augustus 2020	24	2	22
Zaterdag 8 augustus 2020	4		4
Zondag 9 augustus 2020	3	1	2
Maandag 10 augustus 2020	34		34
Dinsdag 11 augustus 2020	34	5	29
Woensdag 12 augustus 2020	32	2	30
Donderdag 13 augustus 2020	44	4	40
Dinsdag 15 september 2020	45	7	38

(Bron: Data VCNL Rijkswaterstaat en CMV).



## 'Meteen als een malle loggen, aansturen en de weg veilig maken'



Ellen aan het werk aan haar desk.

*Het overgrote deel van incidenten detecteren we in de verkeerscentrales (VC's) van Rijkswaterstaat, al komen incidentmeldingen ook van andere instanties zoals de politie en de ANWB. De VC's zijn als het ware het zenuwcentrum van het verkeers- en incidentmanagement op de rijkswegen. Zo ook bij het ongeval op de A16. Wegverkeersleider van dienst, Ellen van Hemert, vertelt over haar dienst op die snikhete dag.*

*'De melding kwam binnen en het eerste dat ik deed, was in ons systeem loggen dat er sprake was van een ongeval met een vrachtauto. Loggen is erg belangrijk omdat alle betrokken collega's dan alle informatie kunnen lezen die er beschikbaar is over een incident. Klinkt misschien niet 'sexy', maar is dus wel essentieel', begint Ellen haar verhaal. 'Daarna ging ik meteen met de hulp van de camera's boven de weg kijken of ik beeld van het ongeval kon krijgen. Omdat het om een vrachtwagen ging, wilde ik zien of ik beeld kon krijgen van de plaatjes op de vrachtwagen. Die laten namelijk zien wat de lading is.*

*Helaas kon ik in dit geval niets zien, maar kwam al snel de melding binnen dat er mogelijk sprake was van gevaarlijke stoffen. En dan gaat er veel tegelijk lopen'.*

*'Het is dan niet alleen loggen als een malle, maar ook ervoor zorgen dat weginspecteurs en Officieren van Dienst ter plaatse gaan.*



*Afhankelijk van de ernst van de situatie mogen wij toestemming geven aan weginspecteurs en Ovd's om met zwaailicht en sirene aan te rijden. Nou, die toestemming kregen ze in dit geval wel hoor', vertelt Ellen verder.*

*'Maar dan zijn we er nog niet. Intussen was het ook zaak de weg veilig te maken. In overleg met weginspecteur en Ovd keek ik welke maatregelen we plaatsen om het verkeer te geleiden of om te leiden. Zie je rode kruisen boven de weg? Die toveren wij tevoorschijn in de verkeerscentrale en geloof me, die staan er niet voor niks. In dit geval gingen we grootschalig omleiden. Dat vroeg ook afstemming met de regiodesk, de collega's die de verkeersmaatregelen plaatsen bij grootschalige omleidingen. En ook toen waren we er nog niet...'*

*'De betrokken voertuigen en de lading moesten worden geborgen. Omdat het hier om een vrachtauto ging, schakelde ik ook meteen het Centraal Meldpunt Vrachtautoberging, ook wel het CMV, in. Het CMV zorgde er op zijn beurt weer voor dat er een berger en imV3-deskundige ter plaatse gingen. Maar daar vertellen het CMV en imV3-deskundigen zelf meer over, hoorde ik', vervolgt Ellen.*

*'Tussen het loggen, aansturen en maatregelen plaatsen door schakelde ik ook met het operationeel centrum van de hulpdiensten, hun meldkamer. Ook hield ik korte lijntjes met ons Verkeerscentrum Nederland, VCNL. Zij zorgden ervoor dat weggebruikers op de hoogte waren van het ongeval en dan vooral van de omleiding en vertraging op hun route. Als wegverkeersleider was ik, maar ben ik ook iedere dienst weer, echt de verbindende schakel in het zenuwcentrum van ons werk. Duidelijk zijn in je communicatie zodat je elkaar meteen begrijpt en direct kunt schakelen, is dan zó belangrijk!', sluit Ellen af.*







## 'Snel de juiste deskundigheid ter plaatse'



Chris van Spronsen op zijn werkplek.

*Bij een vrachtauto incident zorgt het Centraal Meldpunt Vrachtautoberging (CMV) ervoor dat zo snel mogelijk een berger en - indien nodig - een imV3-deskundige ter plaatse zijn. Operator Chris van Spronsen vertelt hoe zijn dienst er op die warme 24 juni uit zag.*

*'Net zoals Rijkswaterstaat zijn verkeerscentrales heeft, zo hebben wij ook onze meldkamer. Wij zorgen ervoor dat snel de juiste deskundigheid, mens en materieel ter plaatse zijn om de weg veilig en zo snel mogelijk vrij te krijgen. Toen ik deze melding door kreeg van de verkeerscentrale van Rijkswaterstaat, wist ik dat we groots moesten gaan inzetten', begint Chris zijn verhaal.*

*'Meteen nadat de melding binnen was, checkte ik welke berger zo snel mogelijk ter plaatse kon zijn. Gezien de plek van het incident bij Dordrecht, was dit Bergingscentrale Drechtsteden. Die was ook rap ter plaatse. Vanwege de mogelijke aanwezigheid van gevaarlijke stoffen én omdat de vrachtauto gekanteld was, schakelde ik ook een imV3-deskundige in. Volgens mij gaan zij allebei nog hun eigen verhaal vertellen, dus dat gras maai ik niet voor hun voeten weg', glimlacht Chris.*

*Chris vertelt verder: 'Vanwege de positie van de vrachtauto en omdat de vrachtauto gekanteld was, was er meer materieel nodig dan het standaard bergingsvoertuig om de vrachtauto te kunnen bergen en de lading veilig te stellen. Daarvoor moeten wij als CMV toestemming geven. In dit geval vroeg de berger om een telekraan en een dieplader.*



*Ik weet dat de berger en de imV3-deskundige de expertise in huis hebben om goed te kunnen inschatten wat nodig is. Deze aanvraag keurde ik natuurlijk goed'.*

*'Al met al verliep de berging gesmeerd en zonder extra schade aan het voertuig, de weg of het wegmeubilair. Wel heb ik de berger en de voertuigeigenaar nog gewezen op de verantwoordelijkheden en mogelijkheden voor de financiële afhandeling. Zeker omdat we te maken hadden met een buitenlandse voertuigeigenaar, komt daar wat meer bij kijken. Denk aan een garantstelling voor de berger zodat hij betaald krijgt voor zijn inzet en het overleggen van een gedegen rapportage van het incident aan de betrokken verzekeraars. Daar spelen rapportages van de berger en van de imV3-deskundige en soms bemiddeling door de imV3-deskundigen overigens ook een belangrijke rol', vervolgt Chris.*

*'Je ziet wel dat we eigenlijk een spin in een belangrijk deel van het vrachtauto incidenten web zijn. Bij dit incident heb ik echt nauw samengewerkt met de berger, de imV3-deskundige en de wegverkeersleider van de verkeerscentrale. Het was voor mij zaak om zo snel mogelijk duidelijkheid te krijgen over de bijzonderheden van het incident, zodat ik de berger en de imV3-deskundige goed kon aansturen en zij op hun beurt hun werk goed konden doen. Het is mooi om te zien dat mede door jouw bijdrage het proces soepel loopt. En al is het voor de betrokkenen en de mensen in de file natuurlijk niet leuk... Ik voel me toch wel trots als ik in de media hoor over het incident waarvan ik dan heb bijgedragen aan de veilige en snelle afhandeling', sluit Chris af.*







## 'Zorgen voor een veilige werkplek is onze eerste prioriteit!'



*Weginspecteur Eric Geurtsen was samen met zijn collega Jan als eerste ter plaatse. 'Nou draai ik al even mee als weginspecteur en kan ik de situatie normaal gesproken wel snel overzien. Bij dit incident moest ik wel even een paar keer extra kijken voordat ik iets van een beeld had. Als je een vrachtwagen met container in de zijberm op zijn kant ziet liggen en een zwaar beschadigde Tesla nog op de weg, dan maak je er niet meteen chocola van', begint Eric zijn verhaal.*

*'In principe leek er niet direct sprake te zijn van een gevaarlijke situatie voor het verkeer, maar we kregen van de verkeerscentrale door dat er mogelijk gevaarlijke stoffen in de container zaten. Tsjja, dat verandert de zaak', vertelt Eric. 'Zorgen voor een veilige werkplek voor*

*alle betrokken partijen zoals hulpdiensten en de berger was onze eerste prioriteit. We vroegen een volledige afsluiting van de A16 aan bij de verkeerscentrale en dirigerden het verkeer via de vluchtstrook de N3 op.'*

*Bij een groot incident als dit komt ook een Officier van Dienst (OvD) ter plaatse. In dit geval zelfs twee. Eric: 'Zodra zij er waren, hebben wij hen bijgepraat over de actuele situatie en de acties die wij al verricht hadden, zoals het dicht zetten van de A16 en het oproepen van een aannemer die met behulp van bepaald materieel de afzetting van de weg veilig kan regelen. De OvD moet de afstemming met alle aanwezige partners doen, dus het is belangrijk dat zij goed worden bijgepraat.'*

*Incidentmanagement is een kwestie van samenwerken. 'Wij als weginspecteurs werkten vooral samen met de collega's in de verkeerscentrale en met de politie. Ons doel was om het verkeer veilig te geleiden en een veilige werkplek te creëren. Het is dan zo belangrijk dat je elkaar weet te vinden en goed en constructief te overleggen! Het zou helemaal mooi zijn als wij als RWS volledig aanhaken bij het communicatiesysteem van de andere hulpdiensten. Dat is nog wel mijn wens voor de toekomst', sluit Eric af.*





## Melders bij het CMV

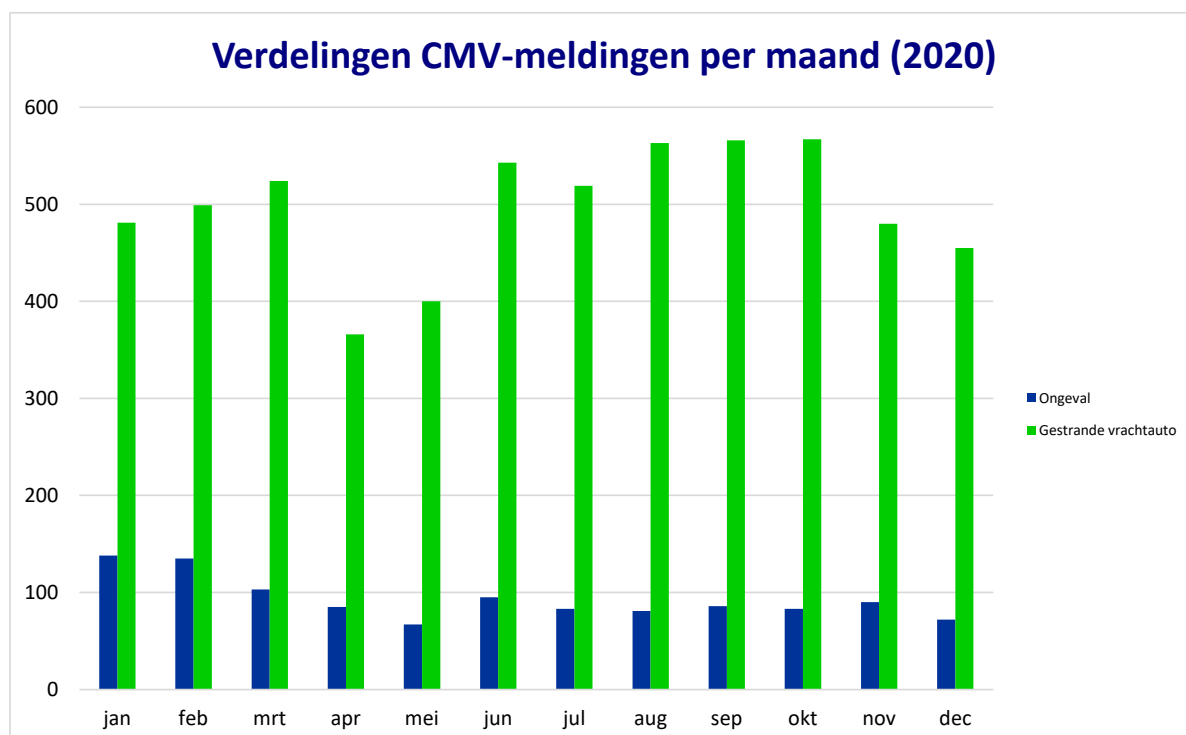
Het overgrote deel (89,9%) van de IM-meldingen bij het CMV komen van de verkeerscentrales van Rijkswaterstaat. De politiemeldkamers zijn verantwoordelijk voor 3,7% van alle CMV-meldingen.

Melder bij het CMV	Ongeval	Gestrande vrachtauto
Rijkswaterstaat Verkeerscentrales	937	5.429
Politiemeldkamers	134	129
ANWB		46
Overige melders	47	359
<b>Totaal</b>	<b>1.118</b>	<b>5.963</b>

## Incidentmeldingen verdeeld over de maanden en dagen

### Verdeling over de maanden

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 de winter, de zomer en het najaar. Het voorjaar van 2020 kenmerkt zich door het laagste aantal meldingen van gestrande vrachtauto's, terwijl in het voorjaar van 2019 nog sprake van een piek was. Zeer waarschijnlijk zijn hier de lock-down maatregelen van invloed.



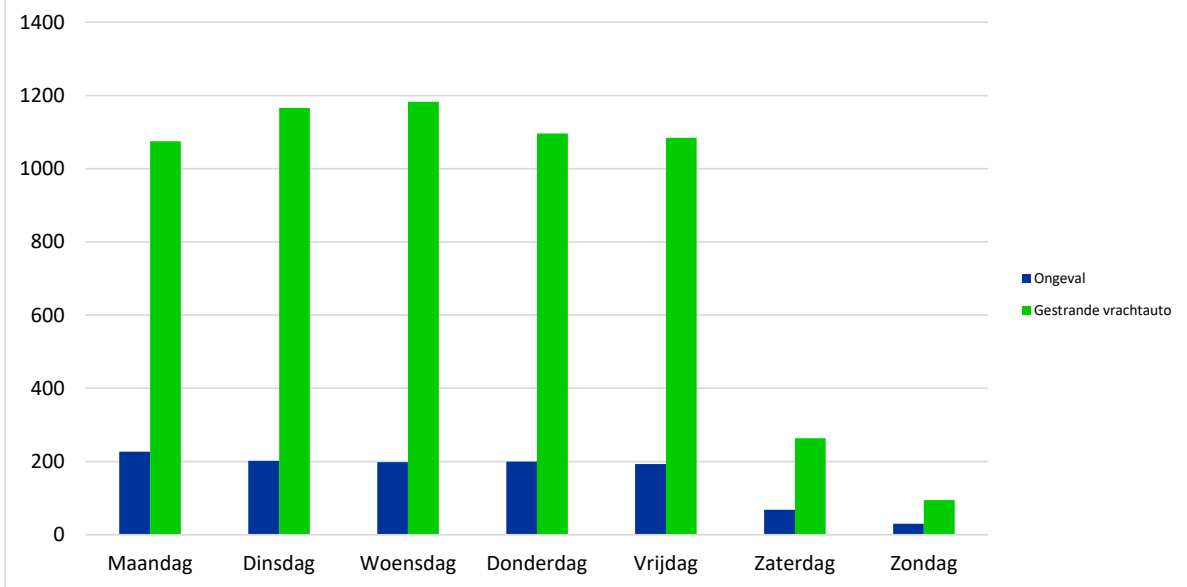
### Verdeling over de weekdays

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



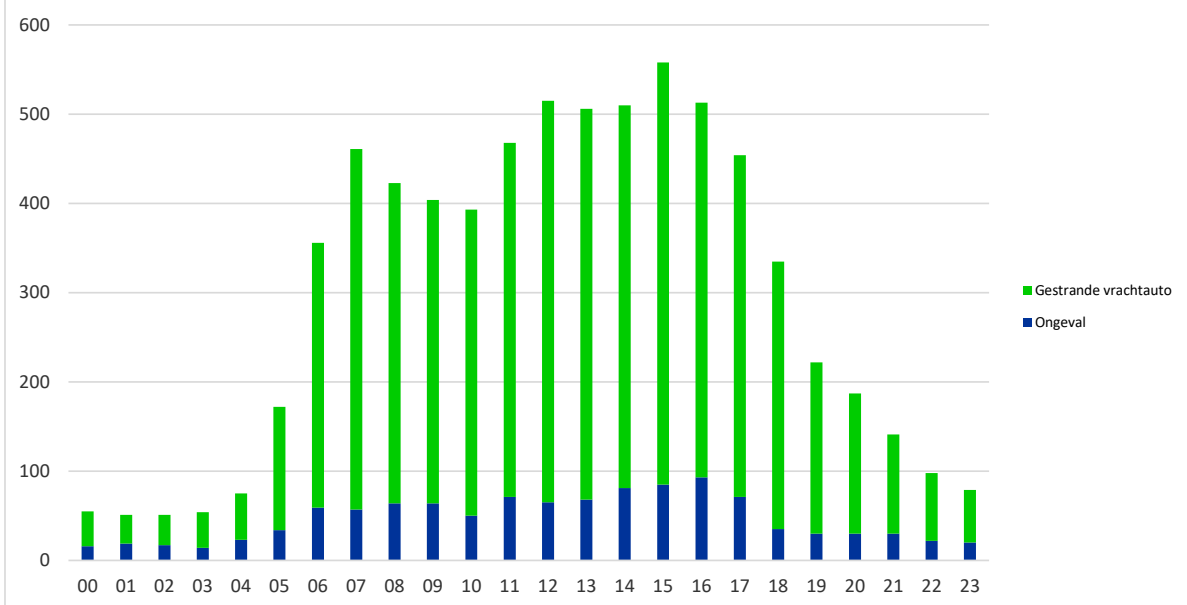


## Verdelingen CMV-meldingen per weekdag (2020)



## Verdeling over de uren van de dag (alle weekdays)

### Verdelingen CMV-meldingen gedurende de dag (2020)



Bijna de helft van alle vrachtauto-ongevallen vindt plaats gedurende de ochtendspits (22%) of de avondspits (25%). Tijdens de daluren overdag vindt 30% van de vrachtauto-ongevallen plaats, terwijl gedurende de daluren in de avond, nacht en ochtend 23% van de vrachtauto-ongevallen plaatsvinden.

Bijna de helft van gestrande vrachtauto's stranden in de ochtendspits (23%) of de avondspits (26%). Tijdens de daluren overdag stranden 34% de vrachtauto's, terwijl gedurende de daluren in de avond, nacht en ochtend 16% van de vrachtauto's stranden.





**'Het was alle hens aan dek op één van de warmste dagen van het jaar!'**



Kimberley bij haar voertuig.

*Bij grote of 'ingewikkelde' incidenten komt ook de Officier van Dienst (OvD) van Rijkswaterstaat ter plaatse. Zo ook bij het incident op de A16. OvD Kimberley Schiks vertelt: 'Het was alle hens aan dek en dat op één van de warmste dagen van het jaar!'*

*'Die temperatuur maakte ook dat we zo snel mogelijk te weten moesten komen om wat voor lading het precies ging. Het kan snel knap heet worden in zo'n container dus hoe eerder we wisten waar we mee te maken hadden, des te beter. En sowieso geldt: als er sprake is van gevaarlijke stoffen, moet de weg helemaal dicht totdat de Brandweer het sein veilig geeft', begint Kimberley.*

*Kimberley: 'Toen ik nog aanrijdend was, had ik al contact met de weginspecteurs ter plaatse. Met hen besprak ik hoe we de afsluiting aan zouden pakken en regelden zij dat meteen. Aan mij was de schone taak om het RWS-team aan te sturen, een plan van aanpak te maken en onze processen te coördineren en te bewaken. En natuurlijk was ik de verbindende schakel met de andere disciplines ter plaatse'.*





*'Zodra ik ter plaatse was, praatten Eric en Jan me bij. Ik bleef nog even op gepaste afstand totdat de Brandweer aangaf, dat ik de Plaats incident kon betreden.*

*Toen meteen een eerste motorkap-overleg gedaan. Dat is een overleg met alle partners. We bespraken wie er wat ging doen en wie daar hoe veel tijd en ruimte voor nodig had. De politie wilde een Verkeersongevallen Analyse, ook wel VOA doen. We moesten er met de deskundige van de brandweer en onze eigen imV3-deskundigen achter komen om wat voor gevaarlijke stof het precies ging, omdat hier onduidelijkheid over was door verkeerde labels. Tot na de berging van deze lading zorgden we voor een grootschalige omleiding. De ambulancemedewerkers waren verantwoordelijk voor de eerste hulp verlening aan betrokken slachtoffers. De berger stond aan de lat voor het bergen van de betrokken voertuigen, waaronder de vrachtauto met lading. Als OvD RWS maakte ik een inschatting van de restduur van het incident zodat Rijkswaterstaat dit kon communiceren naar de verkeersinformatiediensten, waaronder onze eigen RWS Verkeersinfo kanalen. De verkeersinformatiediensten zorgden op hun beurt weer voor informatie aan de weggebruikers, zodat zij rekening konden houden met de omleiding. Dat er meer dan eens overleg nodig was, snapt iedereen wel denk ik. De motorkap werd de overlegplace to be...', vertelt Kimberley.*

*'Dit incident heeft tot ver in de avonduren geduurd. Ik werd op gegeven moment dus afgelost. Wat bij mij van deze ervaring vooral is blijven hangen is het belang van goede communicatie en een prettige samenwerking tussen alle partijen. Het laatste wat je wilt is dat iedereen elkaar in de weg gaat lopen. Helaas is file niet te voorkomen bij een ongeval van dit formaat, maar de fijne samenwerking heeft zeker bijgedragen aan een snellere afhandeling van dit incident', sluit Kimberley af.*





## Uitgevoerde actie CMV-bergers in 2020

Na ontvangst van een melding bij het CMV, zet CMV een IM-berger in 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 de IM-berger ondersteunende handelingen verricht op de incidentlocatie zonder daadwerkelijk te bergen of dat ter plaatse geen voertuig door de berger wordt aangetroffen (geen bergingswerkzaamheden verricht).

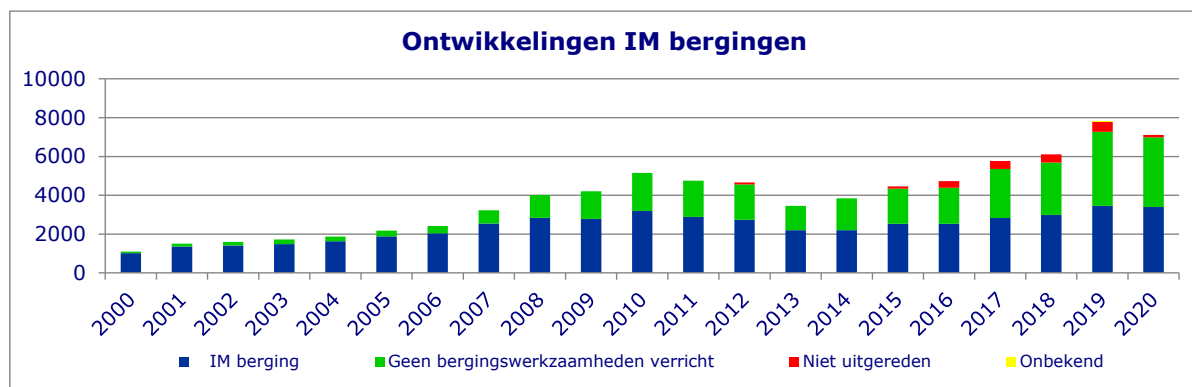
Uitgevoerde actie	Aantal	Percentage
IM-berging (inzet bergingsvoertuig)	3.394	47,7%
Geen bergingswerkzaamheden verricht*	3.587	50,4%
Niet uitgereden	133	1,9%
Onbekend		0,0%
<b>Totaal</b>	<b>7.114</b>	<b>100,0%</b>

## Uitgevoerde actie CMV-bergers in 2020

Na ontvangst van een melding bij het CMV, zet CMV een IM-berger in 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 de IM-berger ondersteunende handelingen verricht op de incidentlocatie zonder daadwerkelijk te bergen of dat ter plaatse geen voertuig door de berger wordt aangetroffen (geen bergingswerkzaamheden verricht).

Uitgevoerde actie	Aantal	Percentage
IM-berging (inzet bergingsvoertuig)	3.394	47,7%
Geen bergingswerkzaamheden verricht*	3.587	50,4%
Niet uitgereden	133	1,9%
Onbekend		0,0%
<b>Totaal</b>	<b>7.114</b>	<b>100,0%</b>

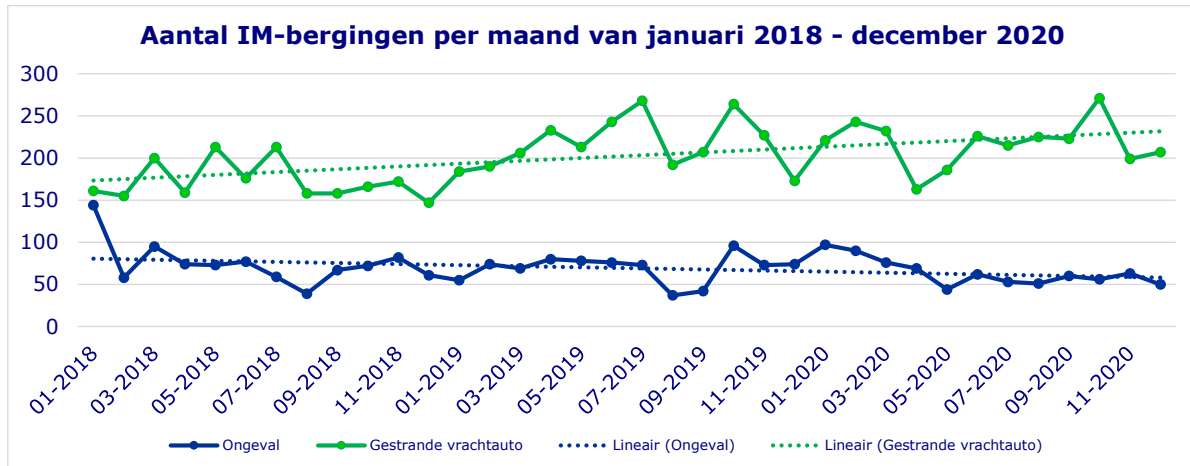
## Ontwikkelingen IM-bergingen 2000 – 2020



Wanneer we kijken naar de ontwikkeling van het aantal IM-bergingen in de jaren 2018, 2019 en 2020, dan ontstaat het volgende beeld voor het aantal bergingsopdrachten van gestrande vrachtauto's, het aantal ongevalsbergingen en de toe- of afname voor respectievelijk 2018-2019 en 2019-2020.



IM-bergingen	2018	2019	2020	Toe-afname 2018-2019	Toe-afname 2019-2020
Ongeval	901	827	771	-8,2%	-6,8%
Gestrande vrachtauto	2.078	2.600	2.611	25,1%	0,4%
<b>Totaal meldingen</b>	<b>2.993</b>	<b>3.457</b>	<b>3.394</b>	<b>15,5%</b>	<b>-1,8%</b>



### Niet uitrijden en geen bergingswerkzaamheden verricht

Van alle IM-meldingen wordt 1,9% van de meldingen door het CMV ingetrokken en volgt er een registratie 'Niet uitgereden'.

Het aandeel geen bergingswerkzaamheden verricht ligt in 2020 op 50% 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 (ongeacht de op dat moment beschikbare informatie), om zo de impact van een incident te beperken.
- De werkprocessen van servicebedrijven, de transportsector en de wegbeheerder zijn nog onvoldoende met elkaar verbonden.
- Ook het feit dat de wegbeheerders van meer incidenten sneller op de hoogte zijn, zorgt ervoor dat eerder tot een bergingsinzet wordt besloten; ook voor die gevallen waarbij er achteraf sprake was van een slechts korte stilstand van het voertuig, zoals in het geval van een rustende chauffeur. Dit leidt dientengevolge ook eerder tot een inzet waarbij uiteindelijk geen bergingswerkzaamheden werden verricht.
- 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.







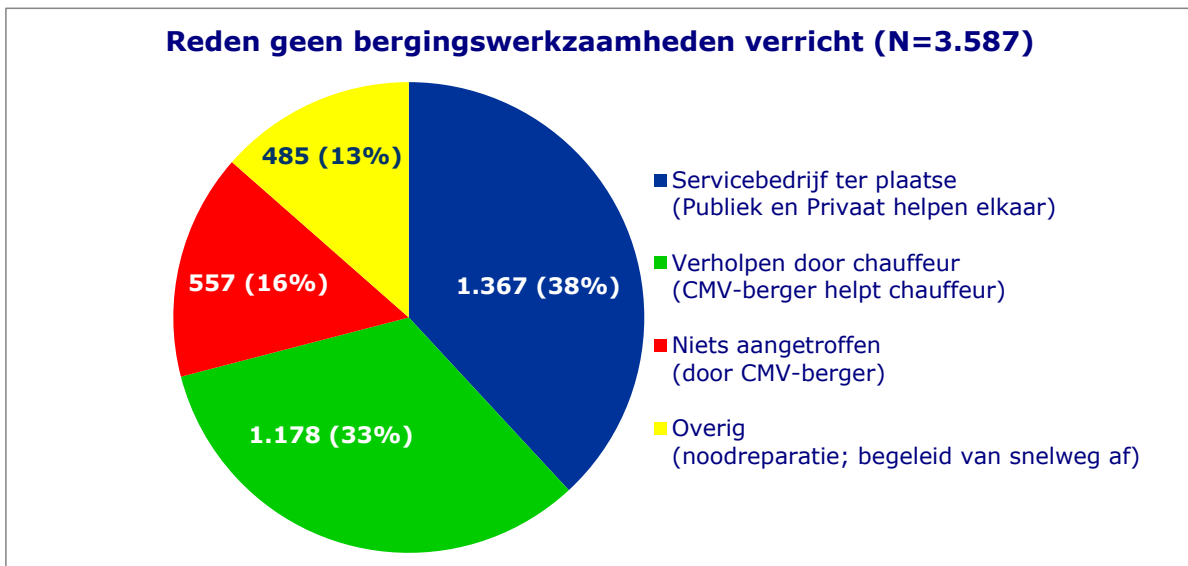
## Reden geen bergingswerkzaamheden verricht 2020

Het CMV registreert wat de redenen van 'geen bergingswerkzaamheden verricht' is geweest. Van alle 3.587 geregistreerde ritten waarbij geen bergingswerkzaamheden zijn verricht, blijkt in 15,5% van de gevallen dat de IM-berger daadwerkelijk niets aantreft op de doorgegeven incidentlocatie.

Op het totaal aantal van alle 7.114 IM-meldingen in 2020 is het uiteindelijke percentage niets aangetroffen 7,8%.

Redenen voor niets aangetroffen 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 aan 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 CMV-berger op de incidentlocatie hand- en spandiensten verlenen en daarmee zorgen voor een vlottere 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. Vanaf 2008 is daarom de versnelde- en uitgestelde bergingsmethodiek ingevoerd. Rijkswaterstaat geeft opdracht voor het toepassen van een uitgestelde of versnelde berging wanneer naar verwachting een normale (eerste) berging tot grote vertraging voor de weggebruikers leidt.

**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 2019	Aantal 2020	Percentage 2020
Normale berging	3.364	3.350	98,7%
Uitgestelde berging	63	35	1,0%
Versnelde berging	30	9	0,3%
<b>Totaal</b>	<b>3.457</b>	<b>3.394</b>	<b>100,0%</b>

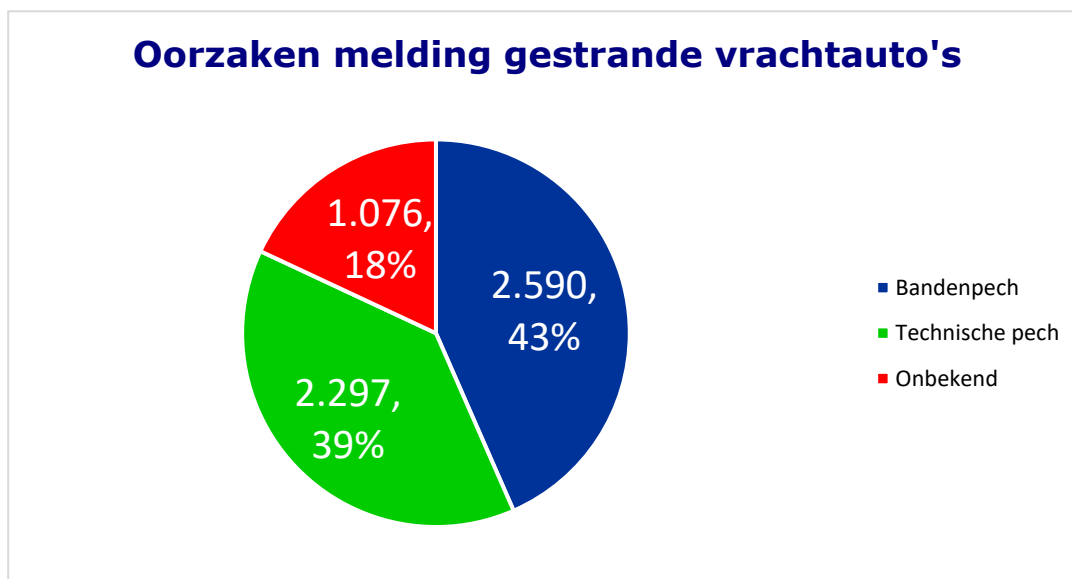
Voor uitgestelde berging zien we in 2020 een afname van 63 in 2019 naar 35 uitgestelde bergingen in 2020. Voor versnelde berging zien we in 2020 een afname van 30 in 2019 naar 9 versnelde bergingen in 2020.

## Vrachtauto ongevallen

Oorzaken van vrachtauto ongevallen worden nagenoeg niet geregistreerd door het CMV. Wel is bekend dat van alle 1.118 IM-ongevalsmeldingen bij het CMV 52,7% een eenzijdig ongeval betrof en 42,1% een ongeval met een wederpartij. Van de overige 5,2% is het niet bekend. Bij ongevallen zien we een verschuiving ten opzichte van 2019, waar 46,5% een eenzijdig ongeval en 53,1% een ongeval met een wederpartij betrof.

## Oorzaak melding gestrande vrachtauto's

Wat de geregistreerde oorzaken van de gestrande vrachtauto's betreft, wordt 43% veroorzaakt door bandproblemen en 39% door technische problemen. Bij 18% van de geregistreerde gestrande vrachtauto's is de oorzaak bij het doorgeven van de melding onbekend.



Het aantal geregistreerde bandproblemen bij pech is in 2020 toegenomen met 4,9% ten opzichte van 2019. Het aantal geregistreerde technische pechproblemen is in 2020 afgenomen met 3,4%. Oorzaak pech onbekend is met 26,0% afgenomen in 2020.

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

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



- Het aantal technische pechmeldingen ligt het hoogst in het najaar en gedurende de wintermaanden.







## 'Het eerste kwartier was hectisch'



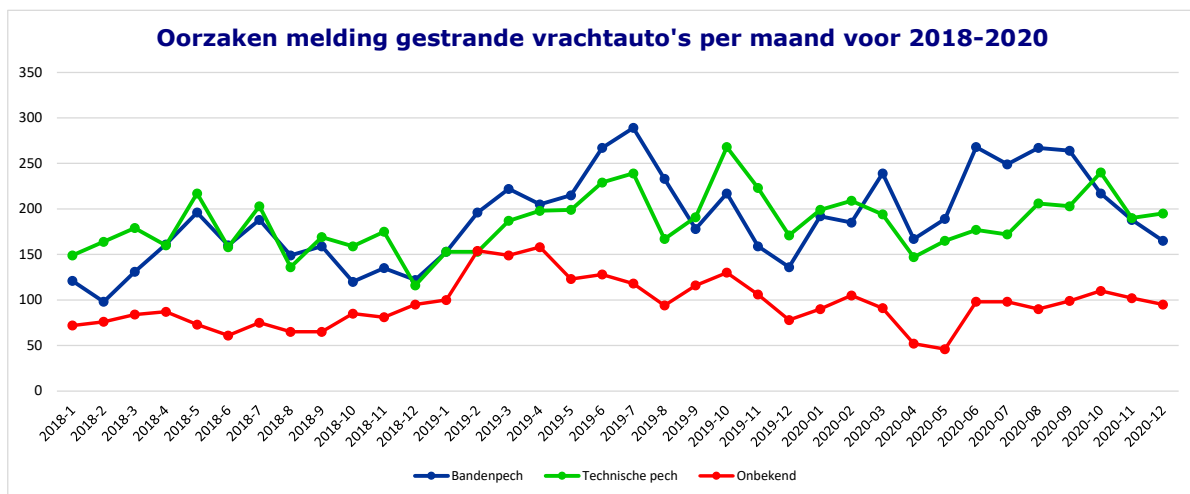
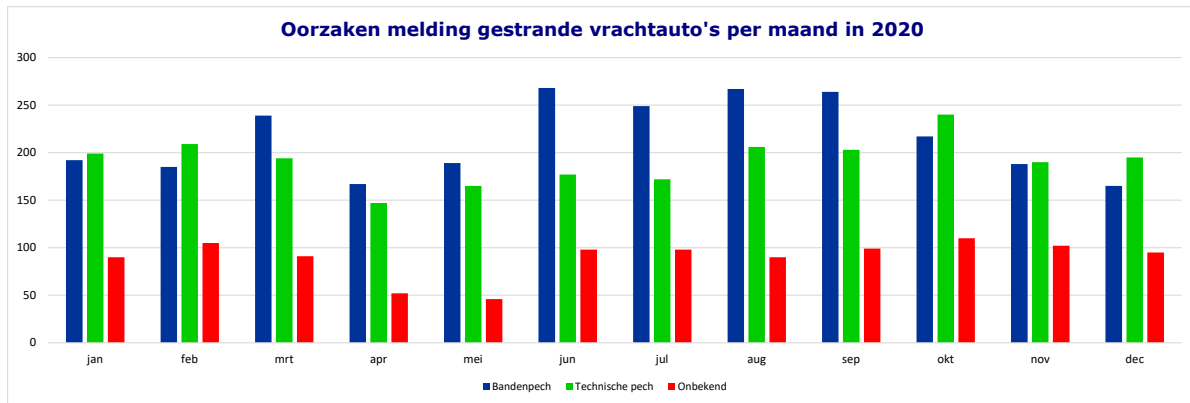
*De bij een incident betrokken voertuigen moeten zo snel en veilig mogelijk van de weg af. Hiervoor komt een berger ter plaatse. Bij het incident op de A16 was Mels de Bruin van Bergingscentrale Drechtsteden (BCD) de berger van dienst. Hij vertelt hoe de berging in zijn werk ging.*

*'Dit incident vond plaats in mijn spreekwoordelijke achtertuin dus kon ik snel ter plaatse zijn. Het eerste dat je doet, is toch altijd even vragen hoe het met de betrokken bestuurder is. Die was al uit de cabine en mee met de ambulance. Het eerste kwartier was hectisch. Je maakt een ronde over de plaats incident en maakt in je hoofd al een plannetje voor hoe je de klus gaat klaren', begint Mels. 'Ik belde meteen mijn onderaannemer om een telekraan en dieplader standby te krijgen, zodat die snel*

*ter plaatse konden zijn. Voor de inzet van dit extra materieel moest ik toestemming hebben van CMV, dus daar heb ik ook meteen een belletje voor gedaan'.*

*'De imV3-deskundige was ook snel ter plaatse', vertelt Mels verder. 'Met hem besprak ik mijn plan om de vrachtauto en de container te bergen. Hij heeft het meeste verstand van verschillende soorten lading en in dit geval waren er gevaarlijke stoffen in het spel. Het hele spul lag op z'n kop. Ook zat er een scheurtje aan de bovenkant van de brandstoftank. Daarom liet ik een vat met pomp erop komen want als we de vrachtauto met container gingen omdraaien, zou er brandstof kunnen gaan lekken.'*

*Mels vervolgt: 'Toen dat klusje voor elkaar was, hebben we de vrachtauto inclusief container met de lier van mijn voertuig omgetrokken. Met de telekraan die intussen ter plaatse was, zorgden we ervoor dat de vrachtauto niet zomaar ineens zou neervallen. Toen de boel eenmaal weer overeind stond, hebben we de container met gevaarlijke stof los gemaakt van het chassis en met de telekraan in een vloeistofdichte bak geplaatst zodat die kon worden afgevoerd naar een veilige plek. Met diezelfde telekraan hebben we daarna de trailer op een ander voertuig gezet. Die trailer kon niet meer verder vanwege lekke banden. De trekker hebben we vervolgens met ons eigen bergingsvoertuig geborgen. Toen was de klus geklaard.'*



## Oorzaak CMV-pechverplaatsingen vrachtauto's

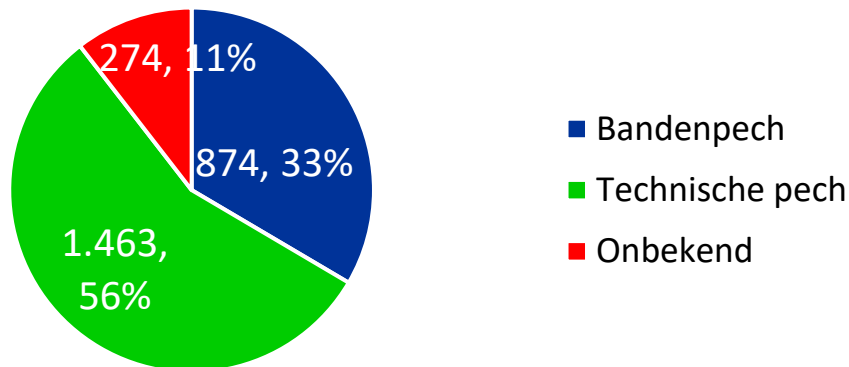
Wanneer een CMV-pechmelding daadwerkelijk tot een inzet heeft geleid, registreert het CMV de oorzaak vaker. Wat de geregisteerde oorzaken van de pechverplaatsingen betreft, wordt 33% veroorzaakt door bandproblemen en 56% door technische problemen. Bij 11% van de geregisteerde gestrande vrachtauto's is de oorzaak onbekend.

We zien hier een 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 2020. 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.



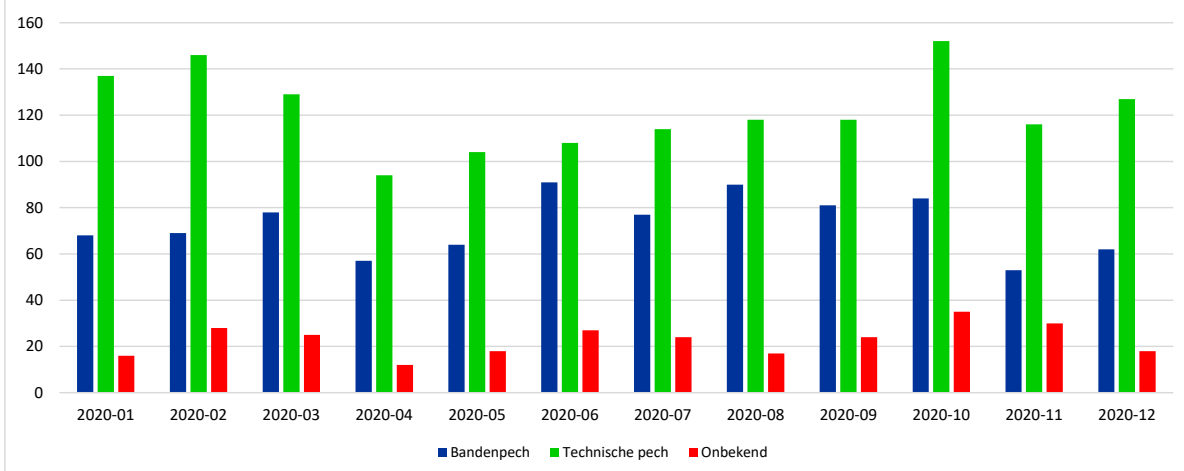


## Oorzaken pechverplaatsingen



Uit de cijfers van CMV-pechverplaatsingen concluderen we dat het aantal bandenpechmeldingen groot is, maar 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, omdat de chauffeur het zelf oplost, of omdat er doorgereden wordt naar een veilige locatie. Betrokken partijen zijn met elkaar in gesprek om de werkprocessen adequater op elkaar te laten aansluiten waar mogelijk.

## Oorzaken pechverplaatsingen per maand in 2020

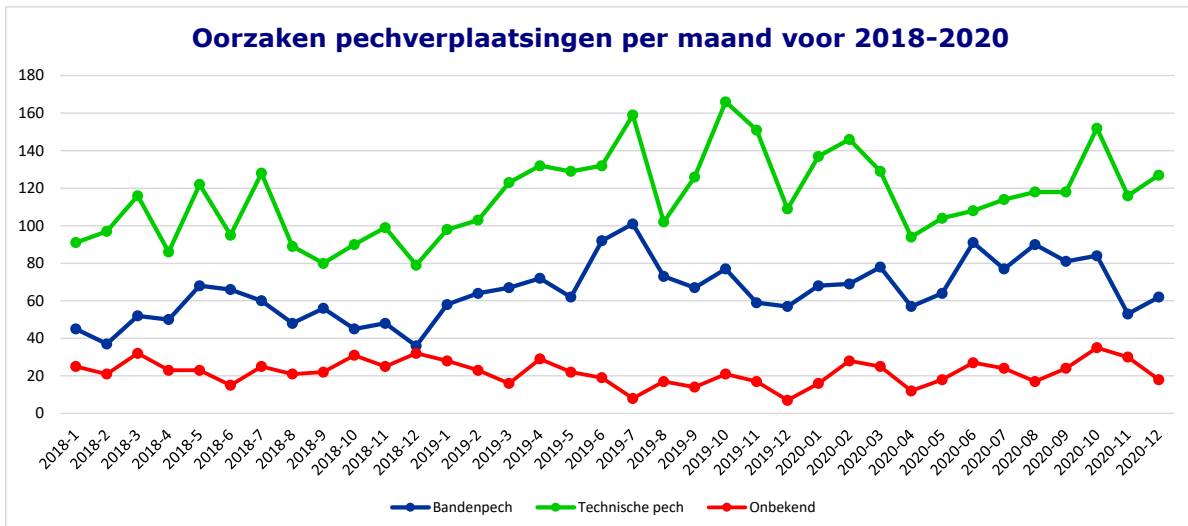


Wanneer we de pechverplaatsingen van gestrande vrachtauto's afzetten tegen de oorzaken en de maanden van het jaar vallen een aantal zaken op:

- De meeste CMV-pechverplaatsingen van bandenpech zijn gedurende de zomermaanden, op warme dagen. Over het algemeen neemt het aantal CMV-pechverplaatsingen van technische pech toe gedurende het najaar- en wintermaanden.
- Het aantal technische CMV-pechverplaatsingen ligt het hoogst in het najaar.

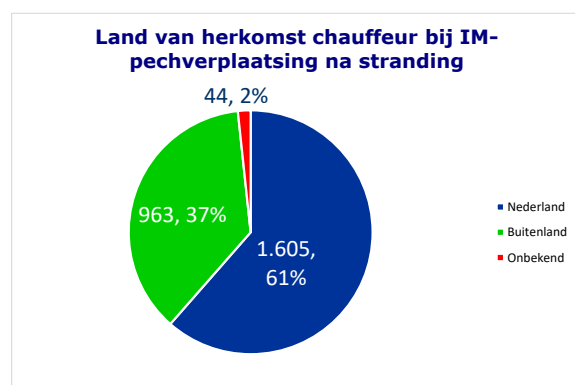
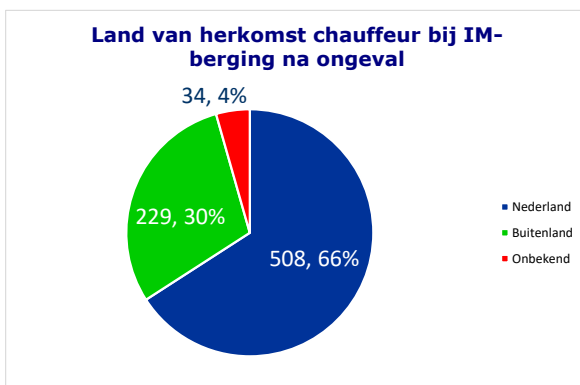






## Land van herkomst chauffeur

Wanneer een IM-ongevalsmelding resulteert in een IM-ongevalsberging, komt 66% van de chauffeurs uit Nederland en 30% uit het buitenland. Van 4% is het land van herkomst onbekend.



Wanneer een IM-pechmelding resulteert in een IM-pechverplaatsing, komt 61% van de chauffeurs uit Nederland en 37% 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	508	1.605	7	2.120	62%
Polen	65	277	0	342	10%
Duitsland	27	117	0	144	4%
Roemenië	25	113	0	138	4%
België	19	80	3	102	3%
Litouwen	23	65	0	88	3%
Bulgarije	11	63	0	74	2%
Spanje	11	29	1	41	1%
Tsjechië	3	29	0	32	1%
Portugal	5	19	0	24	1%
Overig	40	170	1	211	6%
Herkomst onbekend	34	44	0	78	2%
<b>Totaal</b>	<b>771</b>	<b>2.611</b>	<b>12</b>	<b>3.394</b>	<b>100%</b>



Van alle meldingen waarbij een IM-berging is uitgevoerd is 62% 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 moet met veel factoren rekening worden gehouden. Denk 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 vrachtautobergingen, de vracht en verontreinigingen. Deze 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 als gevolg 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).

De nu volgende rapportage van de imV3-activiteiten<sup>1</sup> in het kalenderjaar 2020 wijkt iets af in vergelijking met voorgaande jaren. Dit is omdat per 1 juni 2019 de nieuwe aanbesteding van de imV3-activiteiten van kracht is en daarmee niet meer onder het CMV valt.

Inzet imV3-deskundige	Inzet imV3 (2019)	Inzet imV3 (2020)	Toe- of afname
Telefonisch advies (imV3 niet ter plaatse)	853	642	-25%
imV3 ter plaatse	124	98	-21%
<b>Totaal imV3 ingeschakeld</b>	<b>977</b>	<b>740</b>	<b>-24%</b>

In 2020 registreerde het STI 98 incidenten (-21%; 2019) waarbij een imV3-deskundige ter plaatse is gegaan. Genoemd aantal inzetten over 2020 is inclusief 1 dossier dat middels tele-begeleiding werd behandeld en 1 vergeefse rit, waar een imV3-deskundige wel ter plaatse is geweest, maar bij nader inzien toch als onderliggend wegennet werd afgewikkeld (Rapportage STI/imV3 2020).

Het aantal STI-helpdesk calls bedroeg in totaal 740 telefonische oproepen, een afname van 24% ten opzichte van het voorgaande jaar.

Het aantal inzetten in 2020 was beduidend lager. STI stelt dat de daling in 2020 volledig toe is te schrijven aan de gevolgen van de pandemie.

Bij 63 gekantelde voertuigen ging een imV3-deskundige ter plaatse. Gekantelde voertuigen vormt daarmee de grootste categorie waarvoor een inzet plaatsvindt. Het aantal voertuigen in de berm/sloot (inclusief tegen/op geleiderail) dat werd bezocht door een imV3-deskundige, bedroeg 10. Pechmeldingen en bandenproblemen werden niet ter plaatse bezocht.

Het moment waarop de imV3-helpdesk de melding krijgt, is gemiddeld 20 minuten na het plaatsvinden van het incident. Dit is 2 minuten later ten opzichte van 2019, toen het gemiddeld 18 minuten was.

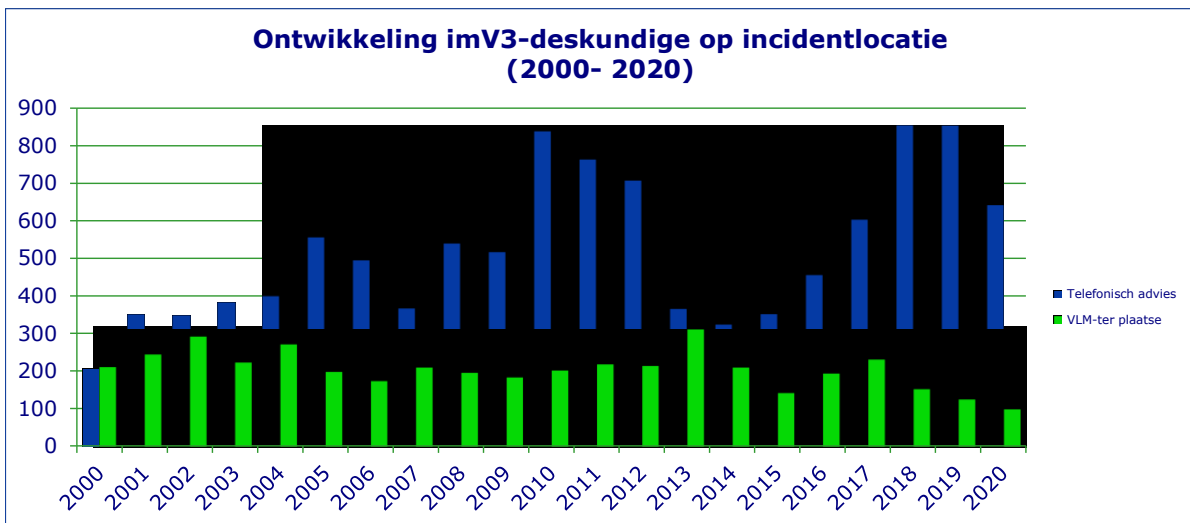
<sup>1</sup> Voor 2018 werd de inzet en aanwezigheid van de VLM-deskundige (STI) door het CMV geregistreerd. Omdat de imV3-deskundige apart aanbesteed is, worden in dit jaarrapport de cijfers uit de Rapportage STI 2020 gebruikt.





Het CMV zet de imV3-deskundige in conform de standaard inzetcriteria: brand, levende have, gevaarlijke stoffen, gekantelde vrachtauto etc.

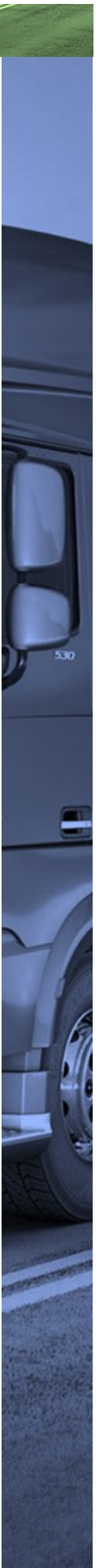
### Ontwikkeling inzet imV3-deskundige 2000 – 2020<sup>2</sup>



Vanaf 2014 is er sprake van een geleidelijke daling van de inzet van een imV3-deskundige. In 2020 is de inzet van de imV3-deskundigen iets lager dan die van 2019. De 24,3%% daling van de inzet van een imV3-deskundige is overeenkomstig met de daling van het totaal aantal incidentmeldingen (daling van 8,9%) in 2020, waarbij de daling vooral door het aantal meldingen van ongevallen wordt bepaald.

In 2020 gaf de imV3-deskundige minder vaak telefonisch advies (daling 24,7%) dan in 2019. Ook de aanwezigheid van de imV3-deskundige ter plaatse daalt in 2020 met 21,0% ten opzichte van 2019.

<sup>2</sup> Cijfers 2018-2020 komen uit STI-rapportage. Cijfers van voorgaande jaren komen uit CMV-data.







## 'Ieder incident is maatwerk'



Links Peter Groeneveld, rechts Frans Hartensveld.

*ImV3-deskundigen zijn experts op het gebied van schade aan voertuig, lading en milieu. De drie v's staan voor vrachtauto, vracht en verontreiniging. Zij adviseren hulpverleners en wegbeheerders over de manier van bergen bij ongevallen met vrachtwagens. De deskundige weegt het maatschappelijke belang van veilige en vlotte doorstroming van het verkeer af tegen het individuele belang van schade- en kostenbeperking en adviseert van daaruit. Zo ook op 24 juni 2020 bij het meerzijdige ongeval op de A16. Peter Groeneveld en Frans Hartensveld waren die dag de imV3-deskundigen van dienst. Peter was ter plaatse, Frans werkte vanuit de (STI) helpdesk. Zij vertellen samen hun verhaal.*

*'De melding kwam binnen via het CMV. We hebben daarop meteen de weginspecteur ter plaatse gebeld voor meer informatie, om te kunnen beoordelen of we iemand ter plaatse moesten sturen', begint Frans. 'In dit geval was snel duidelijk dat we wel een deskundige ter plaatse moesten hebben. We keken wie er beschikbaar en het dichtstbij was. Dat bleek Peter te zijn.'*

*Peter vult aan: 'Zelf ben ik voertuigdeskundige, Frans is schade-expert op het gebied van lading en Veiligheidsadviseur gevaarlijke stoffen. Frans stond mij telefonisch bij en deed veel van het uitzoeken en belwerk. Het was belangrijk dat we snel achterhaalden om wat voor gevaarlijke stof het ging, om vervolgens adequaat te kunnen handelen. Het bleek hier te gaan om chloorazijnzuur in vaste vorm. Gelukkig in vaste vorm én in zakken waardoor het risico van vrijkomen en blootstelling in deze situatie klein was. Chloorazijnzuur is een agressieve bijtende stof als het in contact komt met water of als het in stofwolken vrij komt. Van dit gevaar was nu dus gelukkig geen sprake.'*

*'De politie en brandweer hadden al een veiligheidszone ingesteld toen ik arriveerde', herinnert Peter zich. 'Er bleken geen veiligheidsrisico's voor weggebruikers te zijn, dus de politie had de plaats incident inmiddels verlaten. Ik meldde me ter plaatse bij de weginspecteurs en Officieren van Dienst van Rijkswaterstaat en van de andere hulpdiensten.'*



*Frans: 'Intussen belde ik met de Nederlandse expediteur voor precieze informatie over de lading en de vorm ervan.' Peter vervolgt: 'Mede op basis van informatie van Frans heb ik samen met de betrokken IM-partners een motorkapoverleg gevoerd om een plan van aanpak te maken. We bespraken of er gevaar voor ontploffing of lekkage was. Hoe gaan we container bergen? Welk materiaal hebben we nodig om de vrachtauto rechtop te zetten en de lading af te voeren?'*

*'Ook schouwde ik de plaats incident samen met de berger. Samen bespraken we wat er nodig was om de vrachtauto en container te kunnen optillen en verplaatsen', vertelt Peter. 'De inspecteur van de Inspectie Leefomgeving en Transport gaf aan dat hij de container met zakken chloorazijnzuur in een mobiele vloestofdichte bak wilde hebben. Die werd vervolgens geregeld bij het in milieucalamiteiten gespecialiseerde bedrijf Wilchem.'*

*Peter: 'Waarvoor ik vaak ook ter plaatse ben, is om te waarborgen dat er bij een bergingsactie geen extra of onnodige schade wordt toegebracht aan het voertuig, lading, de weg en wegmeubilair en dat milieurisico's zo beperkt mogelijk blijven. In dit geval was het voertuig helaas al total loss. De berger en ik hebben de privé spullen van de chauffeur veiliggesteld en zijn aan de slag gegaan. De berger heeft eerst het voertuig met container met behulp van een mobiele telescoopkraan rechtop gezet, toen de container van het chassis af gehaald en in de vloestofdichte bak gehesen en ook de trailer op een ander voertuig geladen. Ik zag erop toe dat alles goed en volgens veiligheidsrichtlijnen verliep. Dat ging allemaal keurig. Intussen zat Frans ook niet stil.'*

*'Omdat Wilchem geen vaste contractpartij van RWS is, wilde zij een garantstelling voor de te maken kosten', vervolgt Frans. 'Daar heb ik in bemiddeld, ook in samenspraak met CMV die namens RWS dit soort garantstellingen mag afgeven. Ook maakten we de rapportage op die het bergingsproces voor alle betrokkenen transparant maakt. Deze rapportage is belangrijk voor wegbeheerders, voertuigeigenaren, ladingeigenaren en achterliggende verzekeraars. Zij laat duidelijk zien hoe er geborgen is en met welk materieel, aankomst- en vertrektijden van bergingsmaterieel, verkeersmaatregelen, materieel van de calamiteitenaannemer die reparaties aan weg en wegmeubilair uitvoert en andere beslissingen die tijdens de berging worden genomen. Dit vergemakkelijkt de schade-afhandeling.'*

*Peter vervolgt: 'Toen de berger de trekker-oplegger had afgevoerd en Wilchem vertrokken was met de container, bekeek ik nog welke schade er aan de weg en het wegmeubilair was. Er was zo'n 75 meter aan geleiderail beschadigd geraakt, ook waren er wat bomen gesneuveld en moest de berm gesaneerd en gefatsoeneerd worden. Ik schakelde met de OvD van RWS en de calamiteitenaannemer die verkeersmaatregelen plaatst en reparaties verricht over de verwachte eindtijd. Pas ver in de avond was de situatie weer normaal.'*

*'Je komt soms ogen en oren te kort op de incidentlocatie. Daarom is het fijn dat je een collega van de helpdesk beschikbaar hebt om mee te sparren en ook als schakelbord waar veel informatie samenkomt', vindt Peter. 'Het blijft leuk om te zien hoe de kwaliteit van de samenwerking en het contact afhankelijk is van de mensen met wie je werkt. Vrijwel niet één berging is hetzelfde, waardoor er niet zo eenvoudig een werkinstructie valt te schrijven voor ons werk.'*





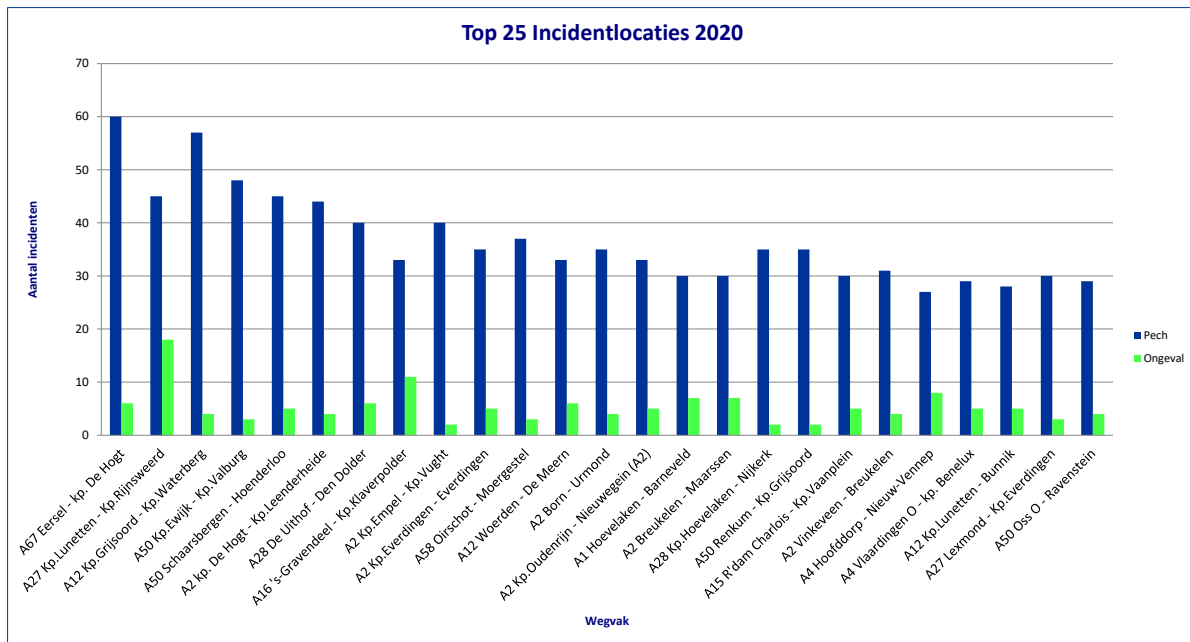
*Die hebben we natuurlijk wel, maar het blijft altijd maatwerk en je moet snel kunnen schakelen op de omstandigheden ter plaatse. Maar het mooie is de saamhorigheid die er is om een incident tot een goed einde te brengen', sluit Frans af.*







## Top 25 Incident locaties in 2020



Binnen de Top 25 van incidentlocaties is de A67 Eersel – Knp. de Hogt (en vice versa) van plek acht in 2019 gestegen naar de eerste plaats in 2020. De A27 Kp.Lunetten - Kp.Rijnsweerd (en vice versa) is één plek gestegen naar de tweede plaats in 2020. De A12 Kp.Grijsoord - Kp.Waterberg (en vice versa) stond in 2019 op plaats 2 en is in 2020 terug te vinden op de derde plaats.

De Top 25 locaties worden vooral bepaald op basis van het aantal pechgevallen. Het aantal IM-meldingen op deze Top 25 wegvakken is in 2020 met 9,3% afgenomen ten opzichte van de Top 25 wegvakken in 2019.

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

### Nieuw in de Top 25 wegvakken in 2020 zijn:

Wegvak	IM-meldingen 2020	Positie 2020	IM-meldingen 2019	Positie 2019
A2 Kp.Everdingen - Everdingen	40	10	27	43
A28 Kp.Hoevelaken - Nijkerk	37	17	27	45
A2 Vinkeveen - Breukelen	35	20	26	53
A12 Kp.Lunetten - Bunnik	33	23	33	26
A27 Lexmond - Kp.Everdingen	33	24	26	54
A50 Oss O - Ravenstein	33	25	18	107





## Verdwenen uit de Top 25 wegvakken in 2020 zijn:

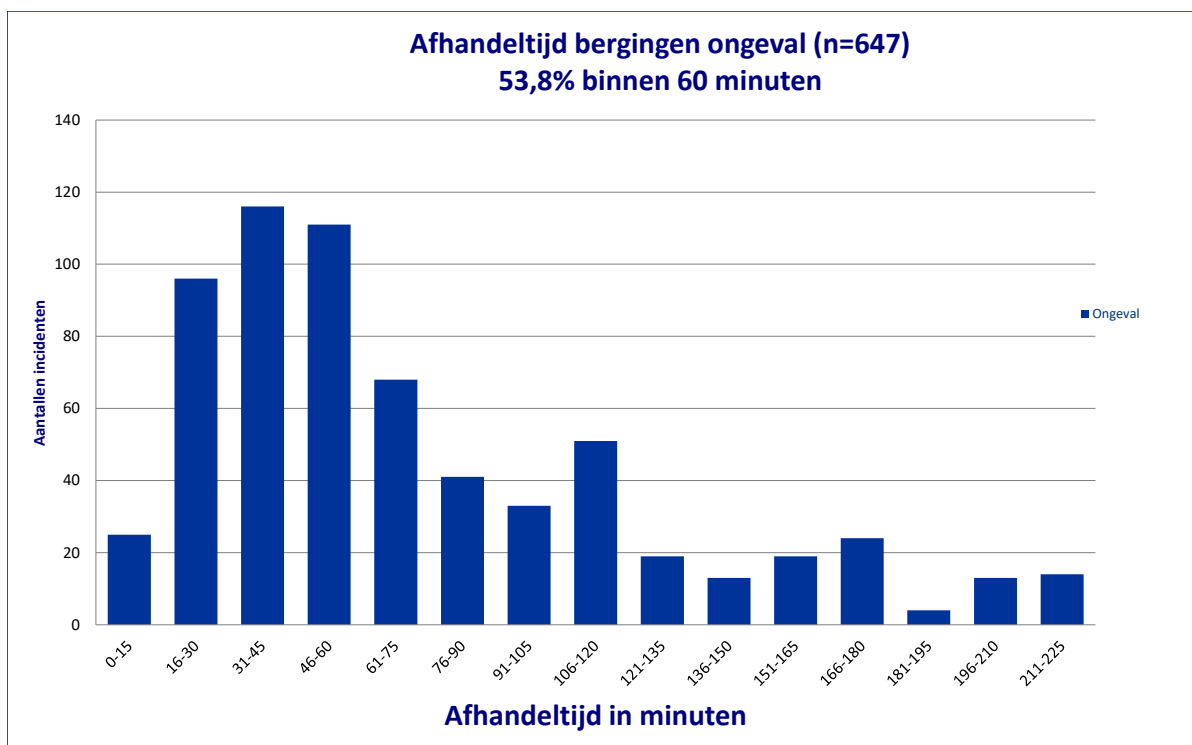
Wegvak	IM-meldingen 2020	Positie 2020	IM-meldingen 2019	Positie 2019
A27 Hagestein - Houten	31	26	36	23
A16 Kp.Galder - Ind.Hazeldonk	30	28	37	21
A67 Geldrop - Someren	29	31	39	18
A15 Spijkenisse - Botlektunnel	28	33	37	20
A67 Kp.Leenderheide - Geldrop	28	35	40	16
A58 Best - Oirschot	27	39	38	19

## 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'. Het CMV registreert de verschillende tijdstippen.

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.

## Afhandelingsduur ongevalsbergingen





\*Uitgevoerde IM-bergingen waarbij de afhandelduur >225 minuten is geweest of waarbij de afhandeltijd negatief was (n=61), zijn niet meegenomen in de berekening van de afhandelduur. Dit geldt eveneens voor de meldingen waarbij één van de tijdstippen niet is geregistreerd (n=40) voor het berekenen van de afhandelduur.

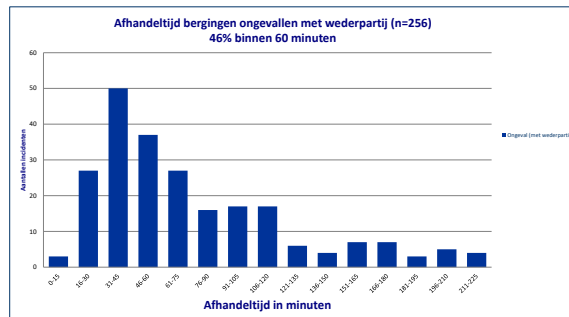
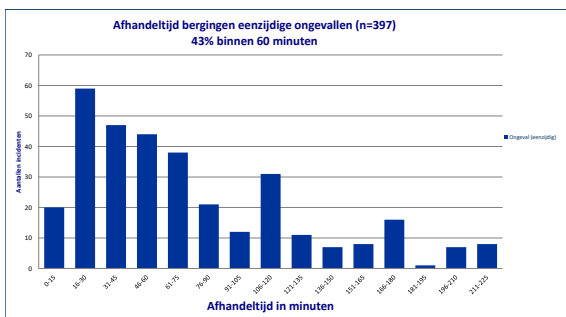
In totaal vindt 53,8% van de afhandeling van IM-ongevulsbergingen plaats binnen 1 uur. De activiteiten van de CMV-berger die binnen dat uur plaatsvinden zijn te relateren aan de ongevalsberging. Het percentage voor de afhandelduur van een ongevalsberging binnen een uur lag in 2019 op 56% en is vergelijkbaar met 2020.

Bij IM-ongevulsafhandelingen waarbij de berger langer dan 1 uur ter plaatse is, is het de vraag of alle activiteiten van de CMV-berger gedurende die tijd aan de berging te relateren is of dat hierin ook een wachttijd zit waarin de berger niets kan doen en afhankelijk is van andere partijen.

### Afhandelduur eenzijdige ongevalsbergingen en met wederpartij

Wanneer alleen de CMV-ongevulsbergingen worden genomen waarvan bekend is dat het een eenzijdig ongeval betrof (n=397), wordt 42,8% van de CMV-ongevulsbergingen binnen een uur afgehandeld.

Wanneer alleen de CMV-ongevulsbergingen worden genomen waarvan bekend is dat het een ongeval met een wederpartij betrof (n=256), wordt 45,7% van de CMV-ongevulsbergingen binnen een uur afgehandeld.



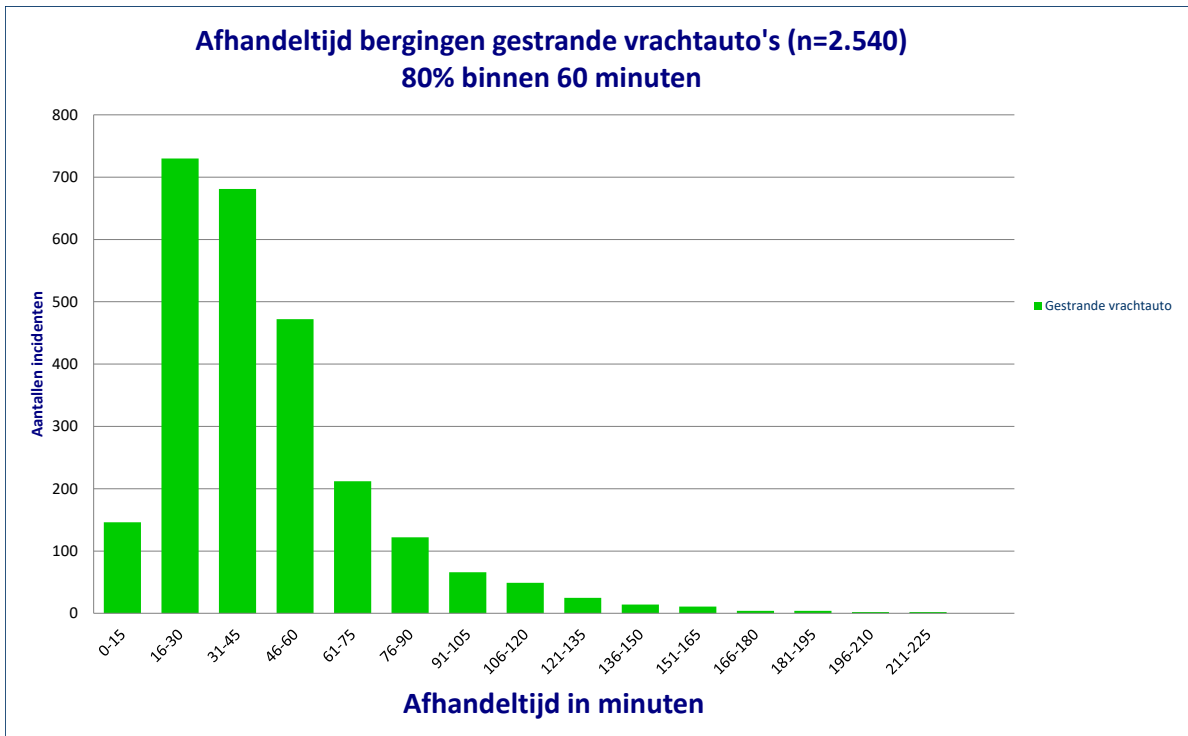
\* Uitgevoerde IM-bergingen waarbij de afhandelduur >225 minuten is geweest of waarbij de afhandeltijd negatief was, zijn niet meegenomen in de berekening van de afhandelduur. Dit geldt eveneens voor de meldingen waarbij één van de tijdstippen niet is geregistreerd voor het berekenen van de afhandelduur.

### Afhandelduur pechbergingen

In totaal vindt 79,9% 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 gestrande vrachtauto's is vergelijkbaar met de 81% van 2019.





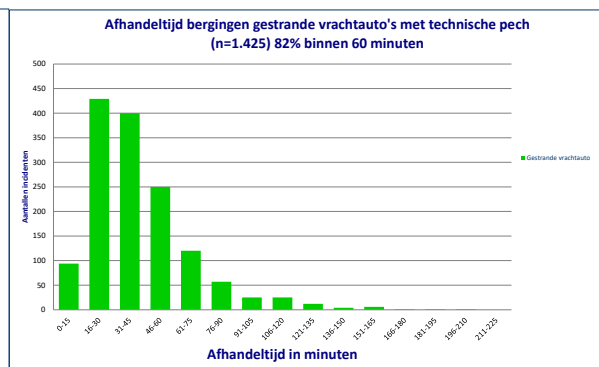
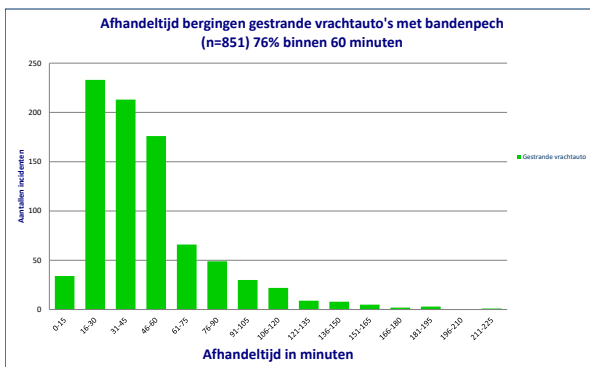


\* Uitgevoerde IM-bergingen waarbij de afhandelduur >225 minuten is geweest of waarbij de afhandeltijd negatief was (n=4), zijn niet meegenomen in de berekening van de afhandelduur. Dit geldt eveneens voor de meldingen waarbij één van de tijdstippen niet is geregistreerd (n=47) voor het berekenen van de afhandelduur.

### Afhandelduur pechbergingen naar oorzaak

Wanneer alleen de CMV-pechverplaatsingen worden genomen waarvan de oorzaak bandenpech is (n=851), wordt 76,4% van de CMV-pechverplaatsingen binnen een uur afgehandeld.

Wanneer alleen de CMV-pechverplaatsingen worden genomen waarvan de oorzaak technische pech is (n=1.425), wordt 81,7% van de CMV-pechverplaatsingen binnen een uur afgehandeld.



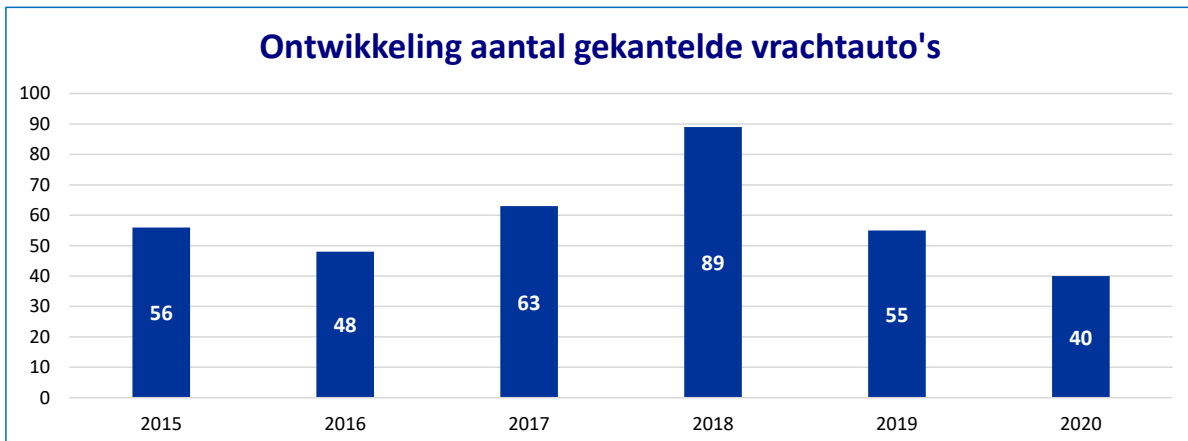
\* Uitgevoerde IM-bergingen waarbij de afhandelduur >225 minuten is geweest of waarbij de afhandeltijd negatief was, zijn niet meegenomen in de berekening van de afhandelduur. Dit geldt eveneens voor de meldingen waarbij één van de tijdstippen niet is geregistreerd voor het berekenen van de afhandelduur.





## Gekantelde vrachtauto's

Bij ongevallen met gekantelde vrachtauto's, al dan niet met losliggende lading, is het afhandelingsproces doorgaans gecompliceerd en vergt veel tijd. 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 vrachtauto vergt extra materiaal, zoals een telekraan of hefkussens. De rijstroken zijn hierdoor veelal langdurig niet beschikbaar waardoor (grootschalige) omleidingen ingesteld moeten worden. In 2020 zijn er 40 gekantelde vrachtauto's geregistreerd waarvan er 29 op het rijkswegennet plaatsvonden. Dit is een afname van 27,3% ten opzichte van 2019.



Bron: Gegevensregistratie Verkeersinformatie (Mistica), Rijkswaterstaat 2020.

## Impact vrachtauto-incidenten op de files

In 2020 neemt de totale filezwaarte met 68,1% af ten opzichte van 2019 (Bron Filedata Rijkswaterstaat WV). Ook de reistijdverliezen voor alle files laten in 2020 een afname van 68,9% ten opzichte van 2019 zien. De enorme daling is volledig toe te schrijven aan de Covid-19 pandemie.

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

Files zijn in 2020, net als in 2019, meer over het wegennet verdeeld dan in het verleden. Belangrijkste file-oorzaak blijft hoge intensiteit (reguliere spitsfiles), gevolgd door ongevallen en incidenten.

File oorzaken 2020	Aantal files	Filezwaarte	Reistijdverlies
Drukte	43.848	2.513.738	5.590.676
Vrachtauto-ongeval	328	129.181	338.260
Overig ongeval	3.852	766.106	1.915.626
Gestrande vrachtauto	857	165.666	380.917
Overig gestrand	1.261	144.513	337.705
Werkzaamheden	1.458	344.759	814.783
Overige oorzaken	960	169.370	417.967
<b>Totaal</b>	<b>52.564</b>	<b>4.233.333</b>	<b>9.795.933</b>

(Bron: Data Filestraat Rijkswaterstaat).

83,4% van alle files wordt veroorzaakt door drukte. Deze files zijn verantwoordelijk voor 59,4% van de filezwaarte en 57,1% van het reistijdverlies.



De 12,0% files als gevolg van incidenten (ongeval en gestrand voertuig) zijn verantwoordelijk voor 28,4% van de totale filezwaarte en 30,3% van het totale reistijdverlies.

Personenauto-incidenten (aandeel 9,7% van alle files) zijn hierbinnen verantwoordelijk voor 21,5% van de totale filezwaarte en 23,0% van het totale reistijdverlies.

Vrachtauto-incidenten (aandeel 2,2% van alle files) zijn hierbinnen verantwoordelijk voor 7,0% van de totale filezwaarte en 7,4% van het totale reistijdverlies.

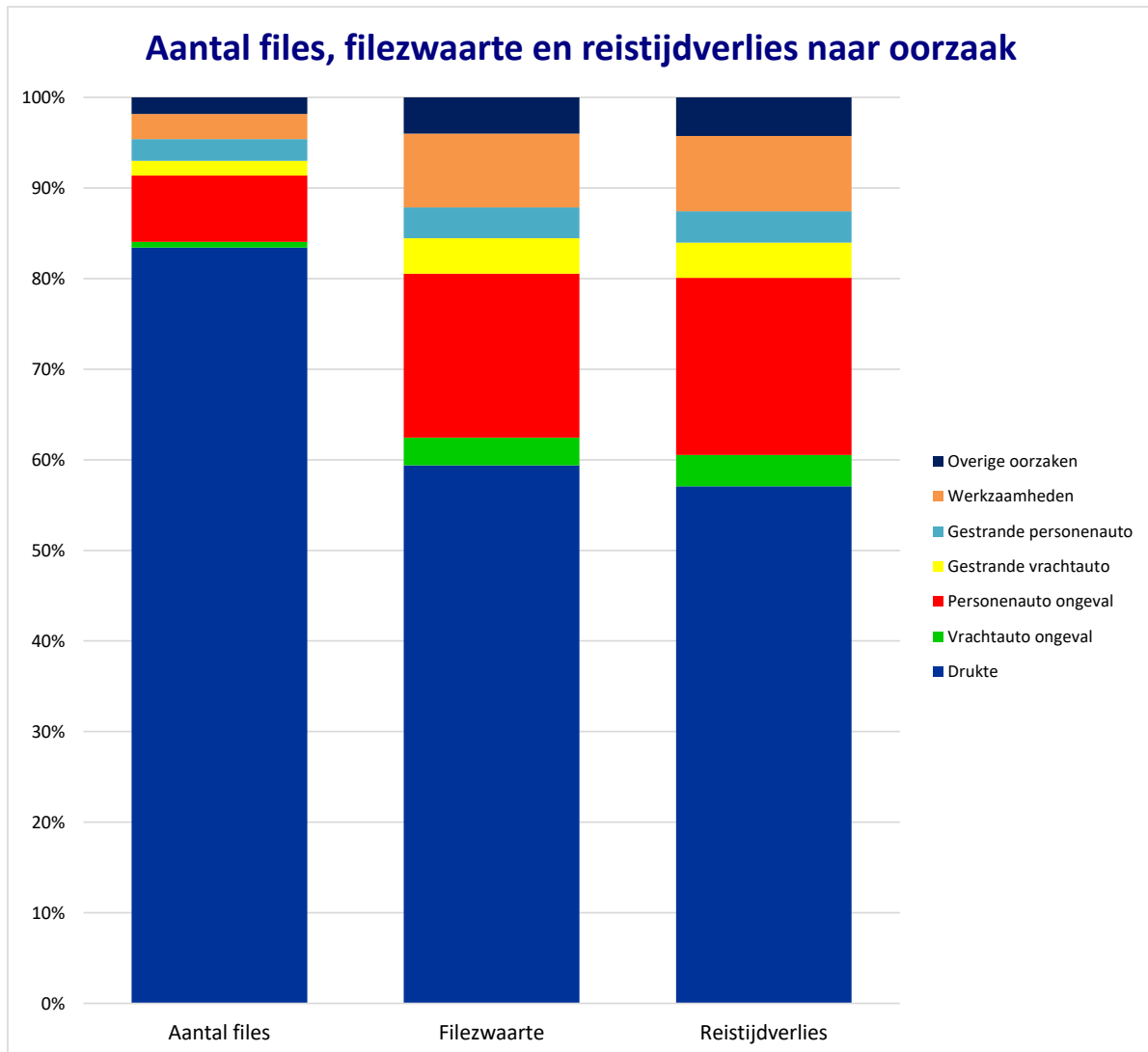
### **Aantal files, filezwaarte en reistijdverlies bij vrachtauto-incidenten**

Bij 0,6% van alle files is een vrachtauto-ongeval de oorzaak van de file. Files als gevolg van een vrachtauto-ongeval zijn verantwoordelijk voor 3,1% van de filezwaarte en 3,5% 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.

Bij 1,6% van alle files is een gestrande vrachtauto de oorzaak van de file. Files als gevolg van een gestrande vrachtauto zijn verantwoordelijk voor 3,9% van de filezwaarte en 3,9% 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.







### Drukke dagen met veel files in 2020

De top-5 van drukke dagen in 2020 kent diverse oorzaken. De vijf drukste dagen van 2020 zijn goed voor 8,0 procent van de totale filezwaarte van 2020.

- De drukste filedag was 13 februari 2020. Dit was een regenachtige dag met veel stevige buien. Het CMV registreerde op die dag 7 ongevalsmeldingen en 20 pechmeldingen.
- Op de tweede plaats van drukste filedagen komt 14 januari 2020. Dit was een bewolkte dag met in de ochtend regen. Het CMV registreerde op die dag 2 ongevallen en 18 pechmeldingen van vrachtauto's.
- De derde drukste dag was 28 januari 2020, een filedag met veel ongevallen en incidenten. Het was een regenachtige dag. Het CMV registreerde op deze dag 9 ongevalsmeldingen en 20 pechmeldingen.
- 11 februari 2020 staat op positie vier wat drukste filedagen betreft. Dit was een dag met een vrij krachtige tot krachtige wind en af en toe een stevige bui. Het CMV registreerde op die dag 8 ongevallen en 25 pechmeldingen van vrachtauto's.
- Ook 4 februari 2020 was een drukke filedag. Dit was een frisse dag met enkele winterse buien. Het CMV registreerde op deze dag 7 ongevalsmeldingen en 30 pechmeldingen.

