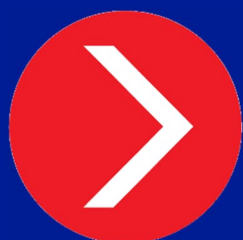


Inhoudsopgave

1. Voorwoord	2
2. Organisatie STIMVA	4
2.1 Bestuur	5
2.2 Commissie van Toezicht	5
3. Feiten en cijfers vrachtauto-incidenten 2023	6
 <i>Meldingen</i>	7
3.1 IM meldingen bij het CMV	7
3.2 Melders bij het CMV	12
3.3 Incidentmeldingen verdeeld over de maanden en dagen	12
3.4 Locaties van vrachtauto-incidenten	15
3.5 Gekantelde vrachtauto's	16
3.6 Land van herkomst chauffeur	18
 <i>Uitgevoerde acties</i>	21
3.7 Uitgevoerde acties CMV bergers	21
3.8 Wijze van berging	22
3.9 Inzet imV3-deskundige	23
3.10 Hoofdpunten uit jaarrapportage imV3-deskundige	23
3.11 Afhandelingsduur bergingen	24
 <i>Oorzaken van CMV-meldingen</i>	30
3.12 CMV-meldingen en weersinvloeden	30
3.13 Oorzaak CMV-meldingen	30

Voorwoord

1



Jaarrapportage
STIMVA 2023

1 Voorwoord

Voor u ligt de jaarrapportage 2023 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 goede samenwerking met onze ketenpartners in het incidentmanagement wordt beoogd de afhandelduur van incidenten met vrachtauto's op autosnelwegen terug te brengen, de veiligheid te verbeteren en de doorstroming te bevorderen.

Het aantal incidentmeldingen nam af

Het aantal incidentregistraties neemt vanaf 2015 toe. Het jaar 2020 kenmerkte zich door de Coronapandemie waardoor het aantal meldingen afnam. In 2021 nam het aantal incidenten weer verder toe en zagen we het aantal incidentmeldingen met 36,1% toenemen ten opzichte van 2020. De grote ontwikkeling van toenemende IM-meldingen van vrachtauto-incidenten is in 2022 gestagneerd, het aantal meldingen in 2022 nam ten opzichte van 2021 met 3,7% beperkt toe. En nu in 2023 zien we een kleine daling van 1,1% van het aantal incidentmeldingen.

Ondanks dat het aantal IM-meldingen iets afneemt, is het aantal uitgevoerde IM-bergingen en pechverplaatsingen (exclusief vergeefse ritten) samen in 2023 toegenomen met 9,1% ten opzichte van 2022. Bergers hebben het in 2023 dus drukker gehad wat daadwerkelijke bergingshandelingen betreft.

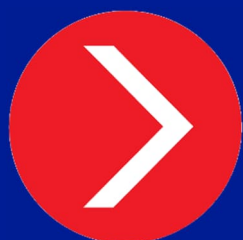
Het percentage voor de afhandelduur van een ongevalsberging binnen een uur lag in 2023 op 39,5% terwijl dat in 2022 nog op 42,6% lag. Enerzijds kan een ongevalsberging langer duren door de complexiteit, anderzijds door de ernst van een ongeval waarbij eerst de hulpdiensten hun werk moeten doen. Van de CMV-pechverplaatsingen met oorzaak bandenpech wordt 81,4% binnen een uur afgehandeld, bij CMV-pechverplaatsingen met oorzaak technische pech is dat zelfs 81,6%.

Lading als rode draad door de jaarrapportage

In 2023 hebben we wederom een aantal vrachtauto incidenten gehad waarbij de lading voor grote problemen en uitdagingen heeft gezorgd. Dit heeft geleid tot lange (gedeeltelijke) afsluitingen, ingesloten verkeer, omleidingen, lading op het wegdek of schade aan het wegdek. Een aantal experts vanuit het CMV, de imV3-deskundige, de bergers en Rijkswaterstaat delen hun ervaringen in deze jaarrapportage STIMVA 2023 wat het thema lading betreft.

Organisatie

2



Jaarrapportage
STIMVA 2023

2 Organisatie STIMVA

2.1 Bestuur

Het bestuur van de STIMVA bestaat uit:

Bestuur		
Voorzitter	Mevr. E. Slump	Rijkswaterstaat
Secretaris	Dhr. L. Stiekema	Verbond van Verzekeraars
Penningmeester	Dhr. T. Reitsma	Evo Fenedex, TLN & KNV
Lid	Dhr. D. van Baarle	Rijkswaterstaat
Secretariaat	Mevr. L. Gasseling	Rijkswaterstaat

2.2 Commissie van Toezicht

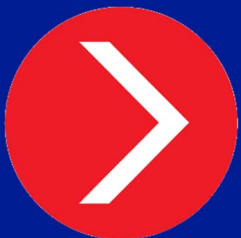
De Commissie van Toezicht bestaat uit de volgende leden:

Commissie van Toezicht		
Voorzitter	Rob Aarse	TLN, mede namens Evofenedex en KNV
Lid	Lalot Koster	Rijkswaterstaat (VWM)
Lid	F. Hartensveld	Hanselman groep
Lid	Rinaldo Kieffer	Rijkswaterstaat (VWM)
Lid	Rob van Amerongen	Vereniging van Bergings- en Mobiliteitsspecialisten (VBM)
Lid	Marck Pleijsier	Eurocross Assistance Netherlands, namens CMV
Lid	Luc van der Meulen	ANWB
Lid	Geralt van 't Veld	Lid namens STIMVA
Lid	Peter Weinreich	Centraal Beheer Achmea
Lid	Kees Zandbergen	Politie



3

Feiten en cijfers



Jaarrapportage
STIMVA 2023

3 Feiten en cijfers vrachtauto-incidenten 2023

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.



Meldingen

3.1 IM-meldingen bij het CMV

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 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, de Operationele Centra (OC's), zijn gebaseerd op 112-meldingen of meldingen van politiesurveillanten.

De in deze paragraaf genoemde aantallen betreffen initiële meldingen en geven geen inzicht over de wijze van afhandeling (IM-berging, pechverplaatsing, geen bergingswerkzaamheden verricht, niet uitgereden, annulering).

Ontwikkelingen IM-meldingen

Het aantal incidentregistraties neemt vanaf 2015 jaarlijks toe. Het jaar 2020 kenmerkt zich door de Coronapandemie. In 2021 nam het aantal incidenten weer verder toe en zagen we het aantal incidentmeldingen met 36,1% toenemen ten opzichte van 2020. In 2023 is er sprake van een daling van 1,1% ten opzichte van het jaar 2022.

Interview

Marco van den Berg
Officier van Dienst
Rijkswaterstaat

Marco van den Berg is Officier van Dienst bij Rijkswaterstaat binnen Noord-Oost Nederland, en dan met name in de regio Arnhem-Nijmegen. Hij heeft de portefeuille gladheid, maar komt ook regelmatig als Officier van Dienst (OvD) in aanraking met vrachtauto incidenten. Marco geeft een aantal voorbeelden van recente vrachtauto incidenten waar sprake was van een bijzondere lading.



Voorbeelden hiervan zijn een incident met een gekantelde vrachtauto met hangend vlees die de weg blokkeert, een incident met een 50 ton zware betonpomp die van de dieplader valt en op de weg terecht komt en een incident door onwel wording, waarbij 24.000 liter verwerkte zonnebloem olie weg lekt.

Incidenten met lading zorgen vaak voor langdurige stremmingen, omdat de lading vaak eerst verwijderd moet worden alvorens er geborgen kan worden. Daarnaast dienen bij dergelijke incidenten de hulpdiensten, zoals politie, ambulance en brandweer, hun werk te doen, alvorens er geborgen kan worden. Die tijd wordt door de Officier van Dienst gebruikt om het bergingsplan met de berger af te stemmen en om ervoor te zorgen dat het ingesloten verkeer weg kan. Dat heeft wat Marco betreft, na de veiligheid, de hoogste prioriteit. Soms gebeurt dat door de vluchtstrook vrij te maken of door het verkeer, onder begeleiding van weginspecteurs, terug te laten rijden naar de afrit.

Marco geeft aan dat het bij vrachtauto incidenten met lading belangrijk is dat er betrouwbare afhandeltijd vanuit de ketenpartners wordt aangegeven. "Daar kun je dan het plan over hoe het incident af te handelen op afstellen. Ik bouw daarnaast altijd wat marge in voor onvoorziene omstandigheden tijdens de afhandeltijd". Marco geeft aan dat betrouwbare afhandeltijden belangrijk zijn omdat daarmee de service providers, de pers en de weggebruikers juist geïnformeerd kunnen worden.

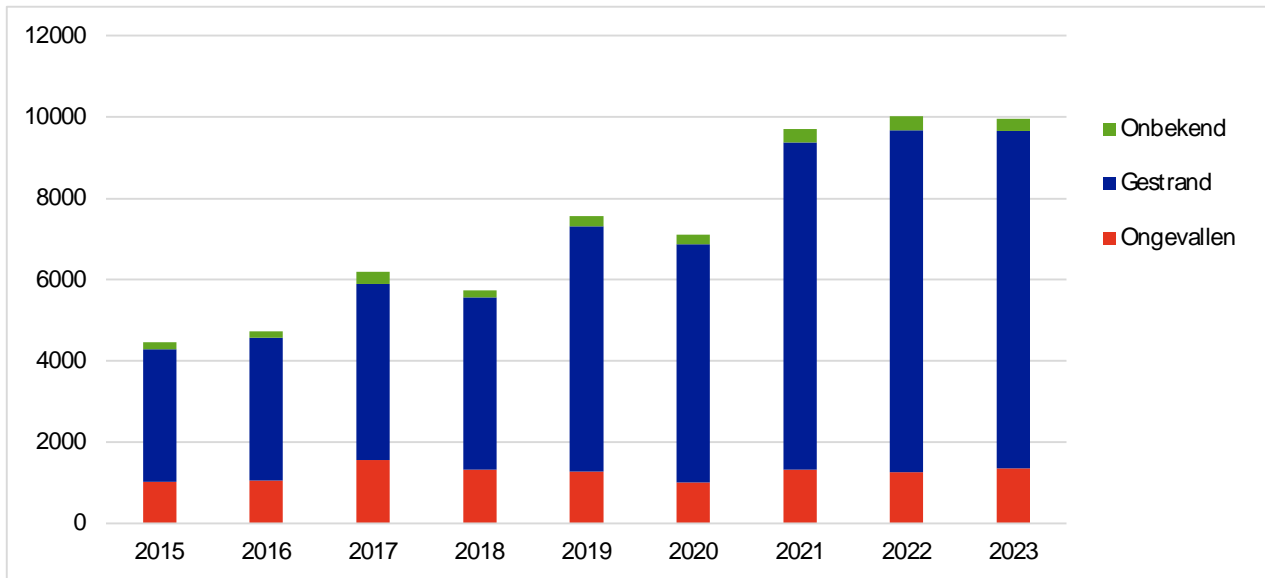
De samenwerking met de bergers en de imV3-deskundigen is goed, geeft Marco aan. We werken prettig samen. We weten van elkaar waar de deskundigheid ligt en door de jarenlange ervaring weet je al snel wat de juiste wijze van handelen is.

Wanneer we vragen naar mogelijke oorzaken van vrachtauto incidenten geeft Marco aan dat "de bestuurder van het betrokken voertuig of een andere verkeersdeelnemer vaak de oorzaak van het ongeval is door afleiding en door te hard rijden".

Eerste prioriteit heeft het ontsluiten van ingesloten verkeer.



Ontwikkelingen IM-meldingen in de jaren 2015-2023



De ontwikkeling van IM-meldingen van vrachtauto-incidenten is in 2023 licht gedaald. We zien in 2023 een daling van 1,1% van gemelde vrachtauto-incidenten ten opzichte van 2022. Het aantal meldingen van pech bij het CMV neemt in 2023 met 0,5% af. Het aantal meldingen van vrachtauto-ongevallen nam af met 1,7%. Het gemiddeld aantal IM-meldingen voor het jaar 2023 ligt op 27,2 meldingen per dag terwijl dit in 2022 op een vergelijkbare 27,5 meldingen per dag lag.

IM-Meldingen bij het CMV in de jaren 2021, 2022 en 2023

Type incidentmelding	2021	2022	2023	Toename 2021-2022	Afname 2022-2023
Gestrande vrachtauto	8.040	8.320	8.277	3,5%	-0,5%
Ongeval	1.312	1.381	1.358	5,3%	-1,7%
Afgevallen lading	31	41	25	32,3%	-39,0%
Onbekende oorzaak tijdens melding	200	302	273	51,0%	-9,6%
Totaal incidentmeldingen 2023	9.683	10.044	9.933	3,7%*	-1,1%

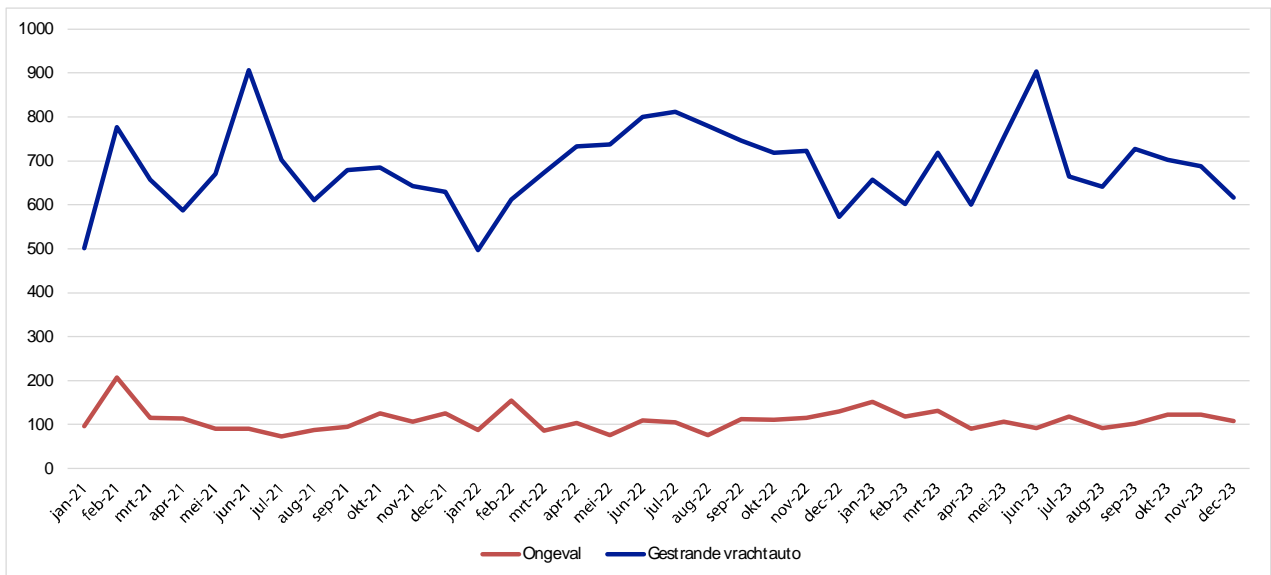
* Dit percentage is aangepast. In de Jaarrapportage 2022 staat een foutief percentage van 4,8% genoemd.

Van de vrachtauto-incidentmeldingen uit 2023 wordt 83,3% veroorzaakt door pech en 13,7% door ongevallen met vrachtauto's (restant is afgevallen lading en onbekend).

Type incidentmelding	Aantal	Percentage	Gemiddeld per dag
Gestrande vrachtauto	8.277	83,3%	22,7
Ongeval	1.358	13,7%	3,7
Afgevallen lading	25	0,3%	0,1
Onbekende oorzaak tijdens melding	273	2,7%	0,7
Totaal incidentregistraties 2020	9.933	100%	27,2

Bij meldingen van vrachtauto-incidenten zien we in 2023 een daling van 1,1% ten opzichte van 2022. Het aantal meldingen van gestrande vrachtauto's bij het CMV neemt in 2023 met 0,5% af. Het aantal meldingen van vrachtauto-ongevallen neemt in 2023 met 1,7% af.

Aantal IM meldingen per maand van januari 2021 - december 2023



3.2 Melders bij het CMV

Het overgrote deel (89,7%) van de IM-meldingen bij het CMV komt van de wegbeheerders. De CMV bergers zijn verantwoordelijk voor 7,8% van alle CMV-meldingen. Veelal zijn dit eigen-klant meldingen; met de zware bergers is de afspraak gemaakt dat zij hiervan een melding bij het CMV doen zodat de snelste berger ter plaatse kan worden gestuurd. Het CMV geeft vervolgens aan de meldende berger door wie de berging zal uitvoeren zodat de bergers onderling afspraken kunnen maken omtrent betaling en het natransport.

Melder bij het CMV	Pech	Ongeval	Afgevallen lading	Onbekende oorzaak tijdens melding	Totaal
Wegbeheerder	7.383	1.255	23	244	8.905
CMV berger	725	40	2	11	778
Politie	44	50		14	108
Overige melders	59	11		2	72
ANWB	66	2		2	70
Totaal	8.277	1.358	25	273	9.933

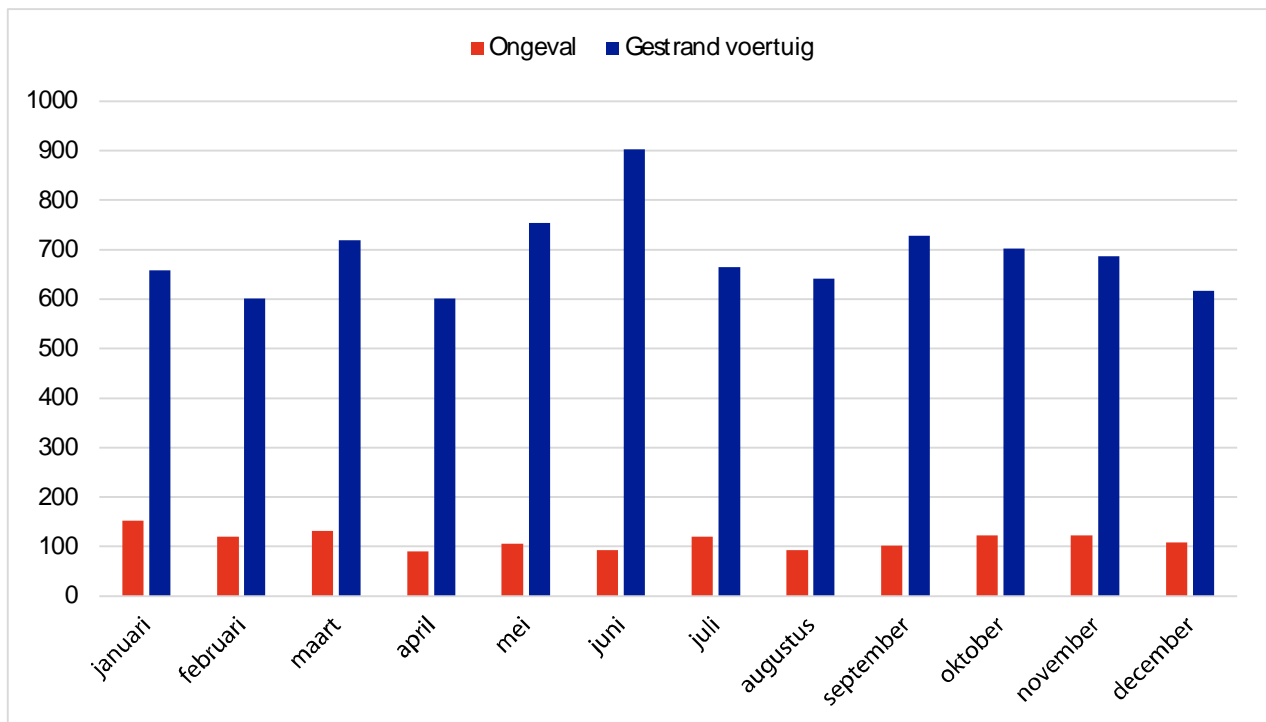
3.3 Incidentmeldingen verdeeld over de maanden en dagen

Gedurende het jaar zien we de invloed van het weer in de verschillende seizoenen op het aantal meldingen, zowel voor de ongevalsmeldingen als de meldingen van gestrande vrachtauto's.

Verdeling over de maanden

Ongevallen met vrachtauto's vinden het vaakst plaats in januari. In deze maand was ongeveer 2 graden zachter dan normaal en ze was erg nat, vooral de eerste 20 dagen. Pechgevallen zijn het vaakst gemeld in de maand juni. Naar verwachting is dit gerelateerd aan de weersomstandigheden. Zo was de maand juni warm, zeer zonnig en erg droog (opvallend waren de 13 zomerse dagen op rij in juni).

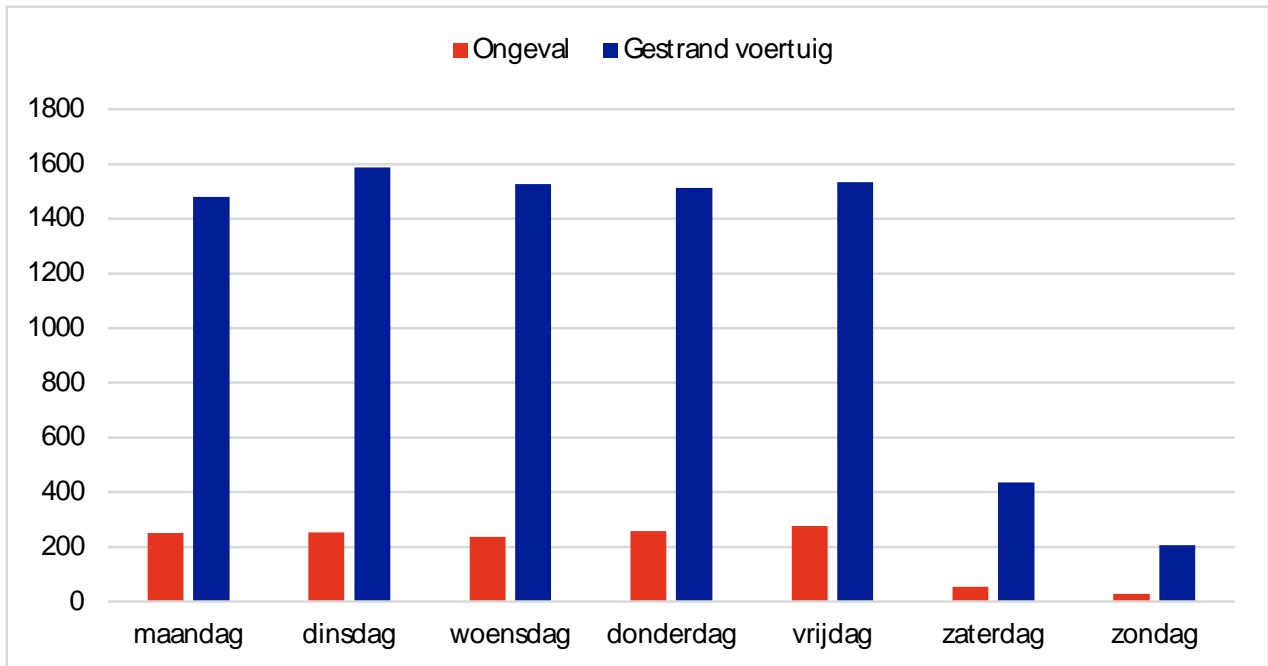
Verdelingen CMV-meldingen per maand (2023)



Verdeling over de weekdays

Pechgevallen verdelen zich redelijk gelijkmatig over de werkdagen van de week met een kleine piek op de dinsdag. Ook vrachtauto-ongevallen verdelen zich redelijk gelijkmatig over de werkdagen van de week.

Verdelingen CMV-meldingen per weekdag (2023)

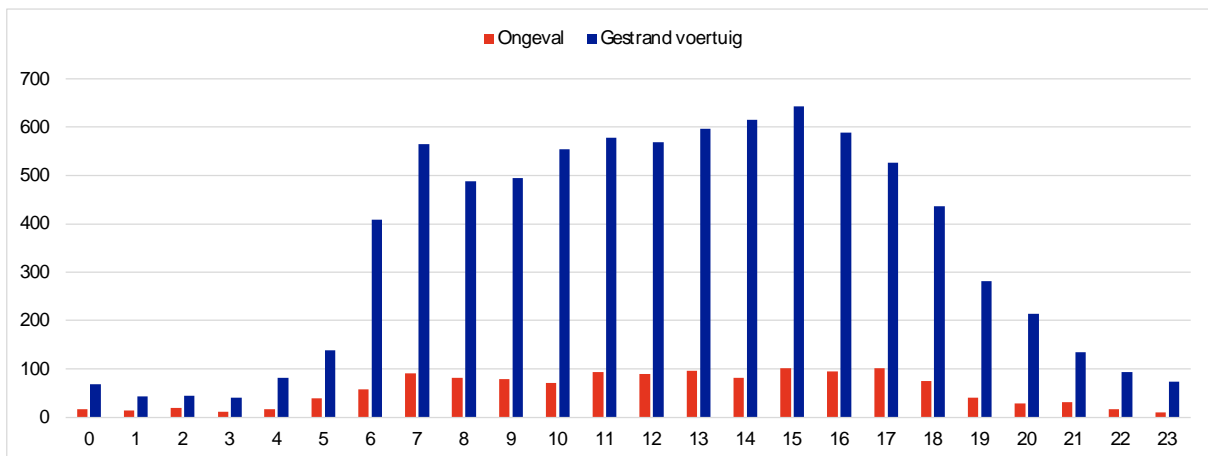


Verdeling over de uren van de dag (alle weekdays)

De meeste vrachtauto-ongevallen hebben overdag plaatsgevonden. Hierbij hebben tijdens de spitsen meer ongevallen plaatsgevonden als tijdens de daluren overdag. Het aantal ongevallen neemt af gedurende de daluren in de avond, nacht en ochtend.

De meeste pechgevallen zijn gemeld tijdens de ochtend- en de avondspits. Ook overdag vinden veel pechmeldingen plaats, met een piek rond 15 uur. Het aantal pechmeldingen neemt af gedurende de daluren in de avond en de nacht.

Verdelingen CMV-meldingen gedurende de uren van de dag (2023)



Interview

Marck Pleijsier Kennisspecialist CMV Eurocross Assistance

Marck Pleijsier is al jarenlang verbonden aan het Centraal Meldpunt voor Vrachtautoberging (CMV), dat uitgevoerd wordt door Eurocross Assistance. Bij vrachtauto incidenten wordt door het CMV onder meer een gecontracteerde zware berger ingeschakeld.

Marck geeft aan dat het CMV regie voert op de inzet van een berger en alles daarom heen. "Op basis van de meldingen die onze hulpverleners krijgen volgt een uitvraag, waarbij we zoveel mogelijk over de incidentlocatie en het incident willen weten. Ook lading is daarbij ook een belangrijk onderdeel."

Op basis van het type incident, de omstandigheden en de lading worden de vervolgacties opgestart. Als voorbeeld wordt een ongeval op de A15 van een trekker met een containerchassis, met daarop de container, gegeven. De vrachtwagen vervoert ziekenhuisafval en botst op een personenauto die op de vluchtstrook staat met pech. Gelukkig zijn er geen gewonden. Daarna schiet de trekker met oplegger van het viaduct en komt op een personenbusje terecht onderaan het viaduct. Ook hier zijn gelukkig geen gewonden. Uit de oplegger lekt vervolgens vloeistof en onduidelijk is wat het is. Men weet dat het ziekenhuisafval betreft, maar men weet niet wat de specifieke lading is en hoe deze verpakt is.

"Inzicht krijgen in de daadwerkelijke lading is vaak een probleem. Vooral bij groepagevervoer is er vaak geen ladingbrief of is de ladingbrief kwalitatief onvoldoende. Ook de digitale vrachtbrief is lang niet altijd inzichtelijk."

Marck geeft aan dat het CMV al langer zoekt naar mogelijkheden om, liefst gekoppeld aan kenteken(s), via portal(s) in digitale vrachtbrieven te kunnen kijken. "Dat zou een waardevolle toevoeging zijn en het proces van incidenten met lading versnellen".

Het CMV coördineert ook de nasleep van een incident als dit nodig is. Wat gebeurt er met de lading, wat is de restwaarde van de lading, wie is de eigenaar van de lading, wat wil de eigenaar met de lading? Allemaal vragen die door de backoffice van het CMV vaak in nauwe samenwerking met de imV3-deskundige worden opgepakt.



Naast het inschakelen van een zware berger en indien nodig de imV3-deskundige, wordt bij incidenten met levende have vaak een dierenspecialist ingeschakeld. Afhankelijk van het soort levende have wordt vaak een deskundige dierenspecialist ingeschakeld, samen met de imV3-deskundige. De dierenspecialist gaat ter plaatse en beoordeelt de situatie. Indien nodig zorgt de dierenspecialist voor een nette afhandeling van de levende have, waarna er geborgen kan worden.

Als laatste wijst Marck op de IM brede behoefte aan een duurzame "common operational picture" oplossing. "Door een gemeenschappelijke beeld te creëren en te delen met elkaar kunnen veel processen sneller, efficiënter en kwalitatief beter worden uitgevoerd."

3.4 Locaties van vrachtauto-incidenten

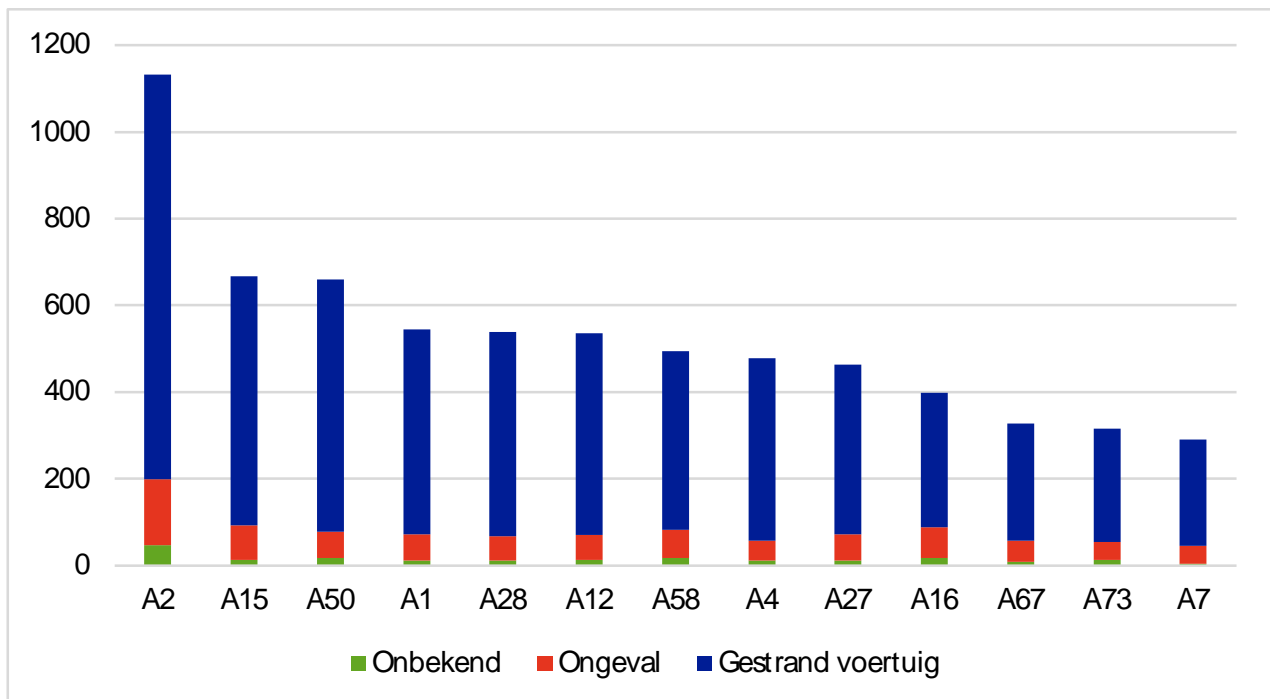
In totaal 1.133 incidentmeldingen (11,4%) van alle CMV-meldingen vinden plaats op de A2. De A15 met 668 incidentmeldingen (6,7%) en de A50 met 660 incidentmeldingen (6,6%) volgen daarna.

De onderstaande 13 IM-wegen zijn samen verantwoordelijk voor 68,9% van alle CMV-meldingen.

Aantal incidentmeldingen per weg in 2023

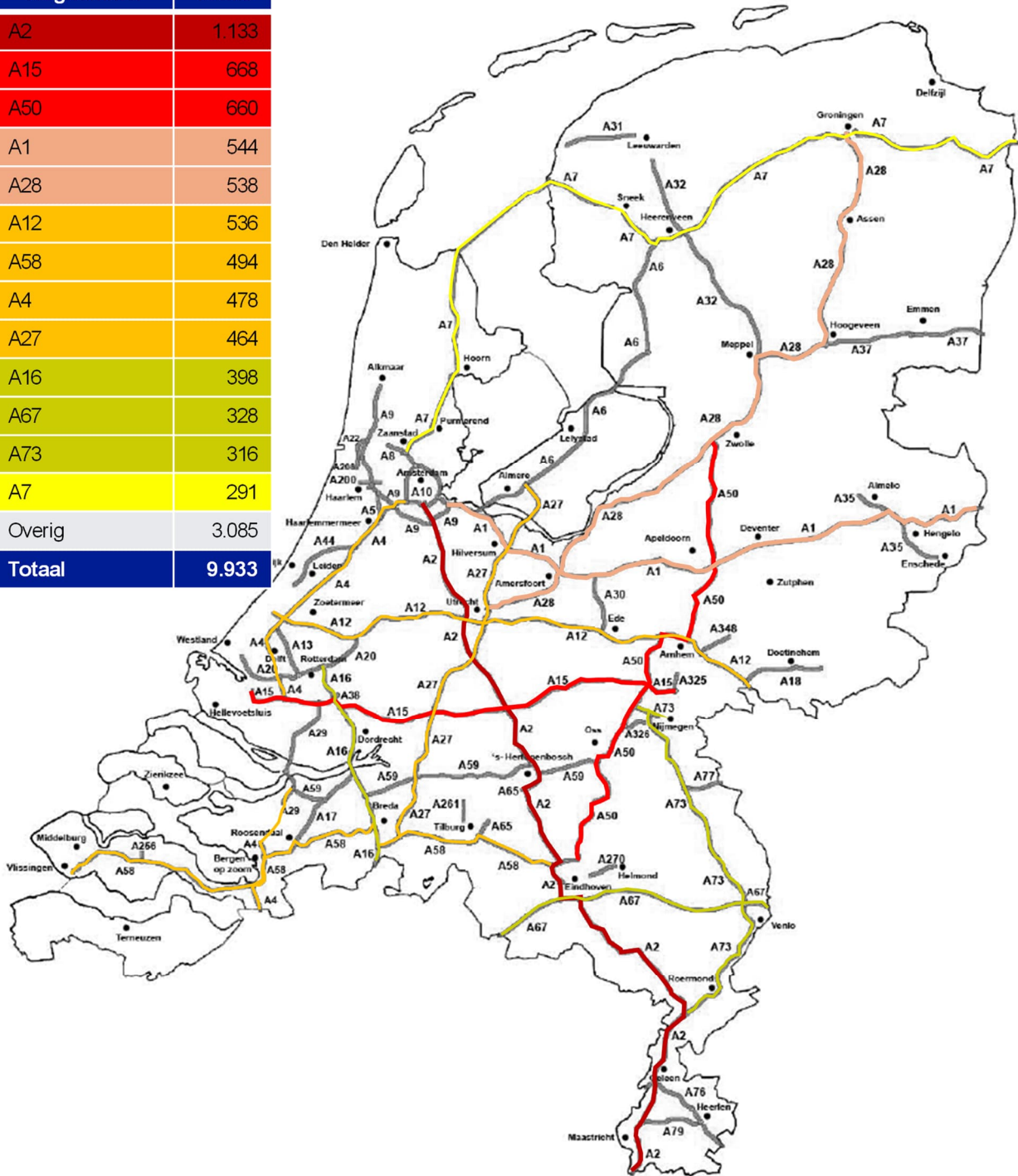
Wegnummer	Ongeval	Gestrand voertuig	Onbekend	Totaal	Aandeel
A2	152	934		1.133	11,4%
A15	78	576		668	6,7%
A50	61	582		660	6,6%
A1	61	472		544	5,5%
A28	57	470		538	5,4%
A12	57	466		536	5,4%
A58	65	412		494	5,0%
A4	46	421		478	4,8%
A27	59	393		464	4,7%
A16	71	310		398	4,0%
A67	49	270		328	3,3%
A73	40	262		316	3,2%
A7	42	245		291	2,9%
Overige IM-wegen	520	2464		3.085	31,1%
Totaal	1.358	8.277		9.933	100,0%

IM-wegen met het hoogste aantal incidentmeldingen in 2023



Wanneer er onderscheid wordt gemaakt tussen ongevalsmeldingen en meldingen van gestrande voertuigen ontstaat ongeveer hetzelfde beeld. De meeste ongevallen vinden plaats op de A2, A15 en A16 (totaal 22,2% van alle ongevallen). De meeste gestrande vrachtauto's komen we tegen op de A2, A50 en A15 (totaal 25,3% van alle gestrande vrachtauto's).

Wegnummer	Totaal
A2	1.133
A15	668
A50	660
A1	544
A28	538
A12	536
A58	494
A4	478
A27	464
A16	398
A67	328
A73	316
A7	291
Overig	3.085
Totaal	9.933

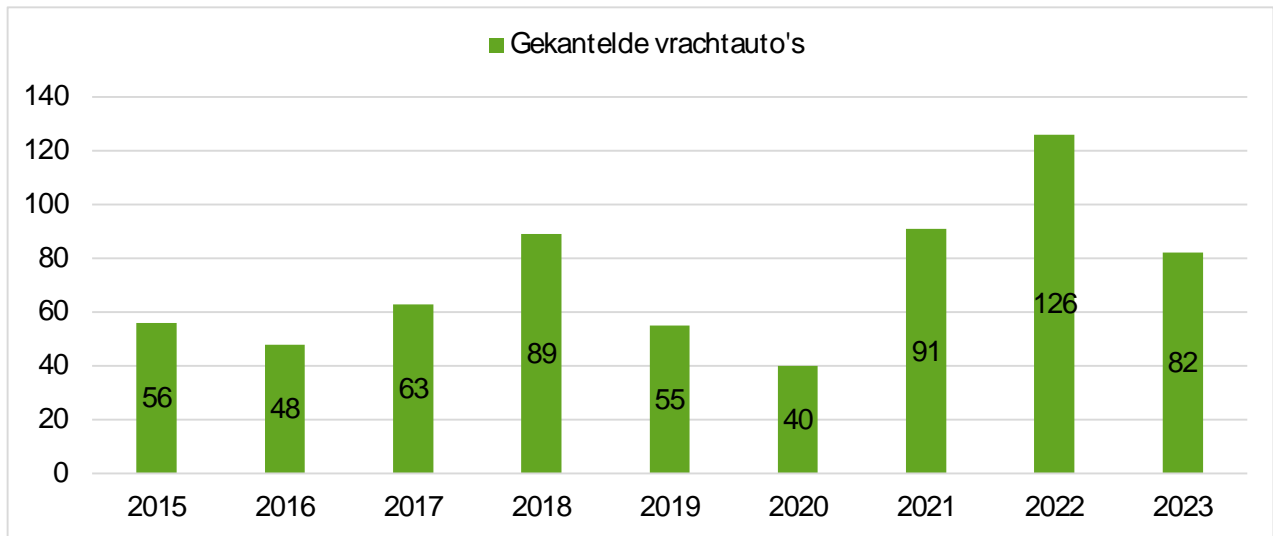


3.5 Gekantelde vrachtauto's

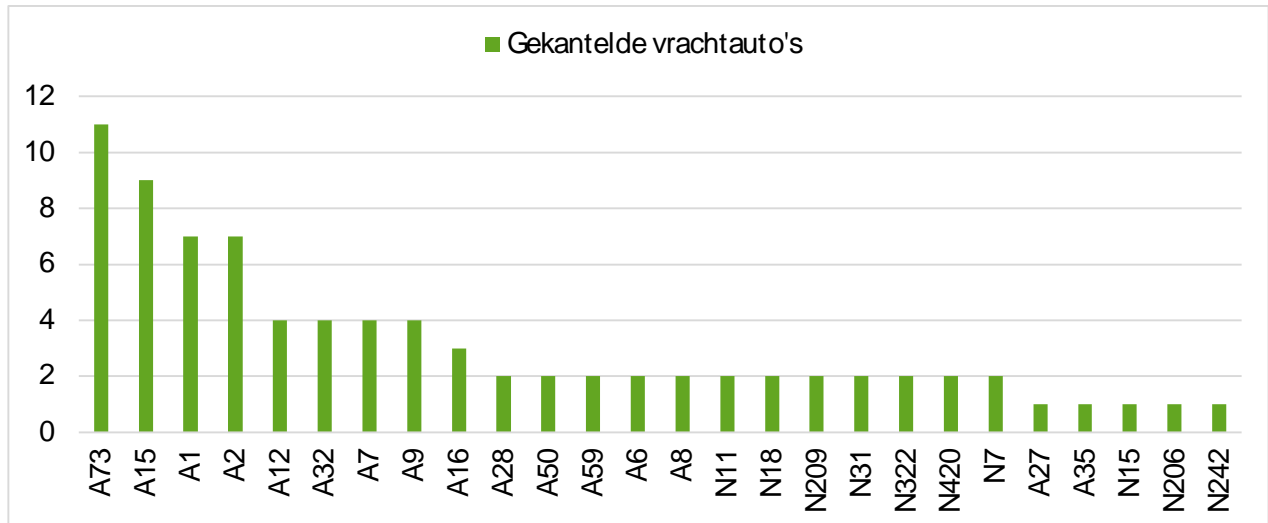
Bij ongevallen met gekantelde vrachtauto's, al dan niet met losliggende lading, is het afhandelingsproces doorgaans gecompliceerd en vergt het veel tijd. Om de lading over te laden, moet eerst een vervangende vrachtauto ter plaatse komen en moet de lading veelal handmatig worden overgeladen. De berging van een gekantelde vrachtauto vergt extra materiaal, zoals een telekraan of hefkussens en vergt veel tijd. De rijstroken zijn hierdoor veelal langdurig niet beschikbaar waardoor (grootschalige) omleidingen ingesteld moeten worden.

Het aantal gekantelde vrachtauto's is in 2023 met bijna 35% gedaald ten opzichte van 2022. Naast het feit dat het aantal ongevallen in 2023 is gedaald is er in 2023 niet zo'n heftige storm zoals Eunice in 2022 geweest, waarbij 30 vrachtauto's waren gekanteld.

Aantal gekantelde vrachtauto's per jaar



Aantal gekantelde vrachtauto's per weg in 2023



De meeste gekantelde vrachtauto's komen voor op de A73 (13,4%), de A15 (11,0%), de A1 (8,5%) en de A2 (8,5%). Wanneer we dit vergelijken met de locaties van vrachtauto incidenten dan is het aantal op de A73 opvallend hoog. Wanneer een vrachtauto kantelt heeft dit nagenoeg altijd consequenties voor de beschikbaarheid van de weg.

Gevolgen van gekantelde vrachtauto's in 2023

Gevolgen gekantelde vrachtauto	Totaal	Aandeel
Weg afsluiting	17	20,7%
Rijbaan afsluiting	43	52,4%
Rijstrook afsluiting	21	25,6%
Overig	1	1,2%
Totaal	82	100,0%

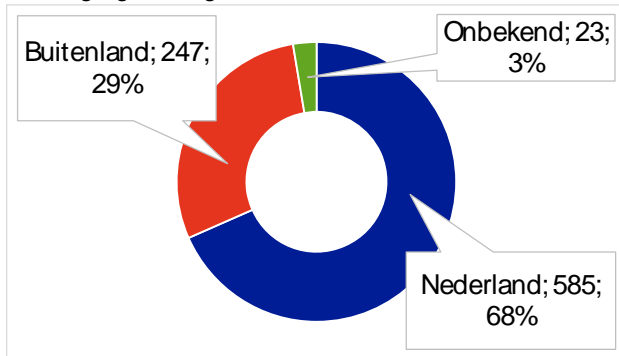


3.6 Land van herkomst chauffeur

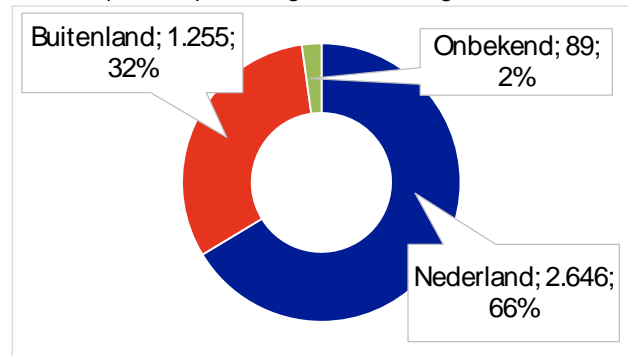
Het land van herkomst wordt indien bekend ingevuld bij het CMV. Van de 9.933 meldingen waren er 5.014 leeg. Die zijn hier buiten de analyse gehouden. De analyses zijn gedaan over de resterende 4.919 meldingen.

Wanneer een IM-ongevalsmelding resulteert in een IM-ongevalsberging, komt 68% van de chauffeurs uit Nederland en 29% uit het buitenland. Van 3% is het land van herkomst onbekend.

Land van herkomst chauffeur bij IM-berging na ongeval



Land van herkomst chauffeur bij IM-pechverplaatsing na stranding



Wanneer een IM-pechmelding resulteert in een IM-pechverplaatsing, komt 66% van de chauffeurs uit Nederland en 32% uit het buitenland. Van 2% is het land van herkomst onbekend.

Land van herkomst chauffeur

Land van herkomst chauffeur	Ongeval	Gestrand voertuig	Overig	Totaal	Percentage
Nederland	585	2.646	40	3.271	66,5%
Polen	69	355	7	431	8,8%
Litouwen	25	136	3	164	3,3%
Duitsland	23	141	0	164	3,3%
Roemenië	23	130	0	153	3,1%
België	21	123	1	145	2,9%
Bulgarije	14	73	2	89	1,8%
Spanje	12	34	3	49	1,0%
Oekraïne	9	29	3	41	0,8%
Tsjechië	4	36	0	40	0,8%
Overig	47	198	9	254	5,2%
Herkomst onbekend	23	89	6	118	2,4%
Totaal	855	3.990	74	4.919	100%

Van alle meldingen waarbij land van herkomst chauffeur is ingevuld en waarbij een IM-berging is uitgevoerd, is 66,0% van de chauffeurs afkomstig uit Nederland. Van de buitenlandse chauffeurs zijn Polen, Litouwers, Duitsers, Roemenen en Belgen het meest betrokken bij IM-ongevalsbergingen en IM-pechverplaatsingen. Oekraïne staat dit jaar wederom in de top-10.

Interview

Marcel Gerritse
CMV berger

Marcel Gerritse is, samen met zijn broer, mede eigenaar van Bergingsbedrijf Gerritse in Tiel, waar zijn vader 62 jaar geleden mee begonnen is. Ze zijn Scania- en Ford dealer en bergen is er altijd bij geweest.

Marcel vertelt over de bijzonderheden die er komen kijken bij ladingen van vrachtauto incidenten: "Lading maakt het altijd moeilijker en langduriger. Eerst de lading eruit halen is uiteindelijk toch wel veiliger en beter voor het behoud van het voertuig."

Zo vertelt hij over een incident met een koelwagen die op z'n kant lag. "Een koelwagen die op zijn kant ligt met 15 ton lading aan zuivelproducten erin kun je niet zomaar gaan heffen. De koelbak is gemonteerd aan het chassis en met bouten in het polyester gedraaid. Als je daaraan gaat beuren of trekken dan kan dat zomaar los breken. Dan heb je meer schade en het wordt het ook moeilijker om te bergen. Daarom wordt vaak gekozen om eerst de lading eruit te halen en dan te bergen. Het eruit halen duurt vaak wel een paar uur."

Bij incidenten met lading wordt deze door de verzekering beoordeeld. Om de laadbak te behouden moet vaak eerst de lading eruit gehaald worden. Soms gebeurt dit gewoon met de hand en zijn er veel mensen nodig.

Bij een incident met een vrachtauto beslist de berger hoe er geborgen gaat worden, vaak in samenspraak met de imV3-deskundige en de weginspecteur die erbij is. Marcel geeft aan dat Bergingsbedrijf Gerritse jarenlange expertise in huis waardoor ze goed kunnen inschatten wat er moet gaan gebeuren bij een incident. "We hebben eigenlijk nog nooit gehad dat een weginspecteur of een imV3-deskundige zegt dat het anders moet gebeuren" aldus Marcel.

Lading met vloeistof, of het nu melk of diesel is, is vaak een uitdaging. Maar ook lading met dieren of met veel gewicht kan problematisch zijn. Marcel geeft een recent voorbeeld van een vrachtauto met 40 ton aan betonplaten die op de snelweg terecht waren gekomen. Het beton is met een heftruck weg geschept, wat enkele uren in beslag nam.



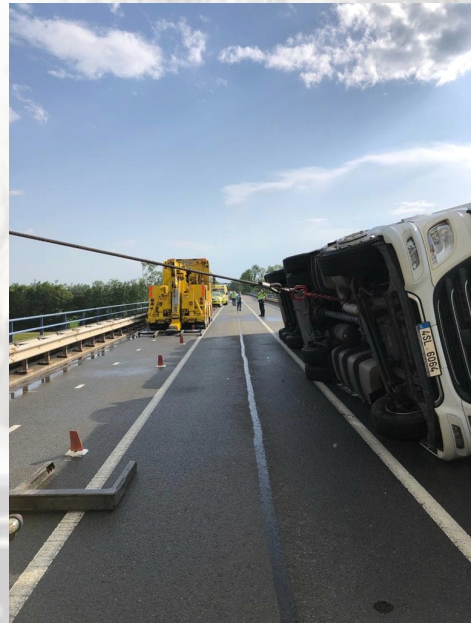
Wanneer gevraagd wordt naar mogelijke oorzaken van incidenten waarbij de lading over de weg ligt, geeft Marcel aan dat een stuurcorrectie van de bestuurder of een technisch mankement van het materieel vaak de oorzaak is. Door een klapband kan het voertuig ook gaan slingeren en zijn lading verliezen. Het incident met de betonplaten was bijvoorbeeld veroorzaakt doordat de chauffeur de hef-as van de trekker omhoog had gezet, waardoor er te weinig vooras druk was en het voertuig onbestuurbaar werd.

Soms wordt een berging uitgesteld. "Dat geeft ons ook de tijd om alles goed te plannen en alle materieel tijdig ter plaatse hebben. Nadeel is echter wel dat je vaak in het donker bezig bent."

Bij incidenten met lading wordt vaak een loonwerker ingehuurd waarmee ze samenwerken. Deze beschikt over graafmachines, shovels en kiepwagens waar de lading in afgevoerd wordt. Zelf hebben ze als bergingsbedrijf ook een kraan, een containerauto en heftrucks die ze kunnen inzetten. Daarnaast kunnen ze vaak veel mankracht inzetten om te helpen.

Marcel vertelt daarbij een anekdote over een incident met als lading augurkenpotten. "We hebben ooit een hele dag met de mensen augurkenpotten uit een gekantelde vrachtauto gehaald en opnieuw op pallets gezet en overgeladen. Uiteindelijk werd de gehele lading alsnog door de verzekering afgekeurd vanwege de kans op glassplinters."

Een leerpunt is dan ook tijdig de bruikbaarheid van de lading vast te stellen, om daarmee onnodig tijdverlies in afhandeling van het incident te voorkomen.



3.7 Uitgevoerde acties CMV bergers

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 CMV-bergers

Uitgevoerde actie	Aantal 2021	Aantal 2022	Aantal 2023	Toe-/afname 2022-2023	Percentage 2023
IM-berging/pechverplaatsing	4.297	4.467	4.875	9,1%	49,1%
Geen bergingswerkzaamheden verricht*	5.112	5.162	4.606	-10,8%	46,4%
Niet uitgereden	306	415	452	8,9%	4,6%
Totaal incidentmeldingen	9.715	10.044	9.933	-1,1%	100,0%

* Er kan hulp door de IM-berger zijn aangeboden zonder dat er daadwerkelijk een IM-berging heeft plaatsgevonden.

Vanaf 1 januari 2022 is het hanteren van het standaard pechhulptarief dwingender geworden; alleen bij duidelijk complexere pechgevallen mogen de reguliere tarieven worden gehanteerd. Gevolg hiervan is dat een 'uitgevoerde actie' eerder als pechverplaatsing dan als normale berging wordt gekenmerkt. Om een interpretatie-trendbreuk te voorkomen zijn de IM-bergingen en pechverplaatsingen daarom samengevoegd. Het aantal IM-bergingen en pechverplaatsingen samen lag afgelopen jaar 9,1% hoger dan in 2022, terwijl er in 2022 een stijging van 4,0% zichtbaar was. De trend zet zich dus door.

Niet uitrijden en geen bergingswerkzaamheden verricht

Van alle IM-meldingen wordt 4,6% van de meldingen door het CMV ingetrokken en volgt er een registratie 'Niet uitgereden'.

Het aandeel 'geen bergingswerkzaamheden verricht' ligt in 2023 op 46,4% van alle IM-meldingen, terwijl dat in 2022 nog 51,4% was. Er is ten opzichte van 2022 een afname van 10,8% gerealiseerd en dat is een behoorlijke verbetering. Verklaringen voor het relatief hoge absolute aantal én de daling in 2023 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. Dit zorgt voor relatief veel keren geen bergingswerkzaamheden verricht.
-  De werkprocessen van servicebedrijven, de transportsector en de wegbeheerder kunnen nog beter met elkaar verbonden worden. Hierdoor kunnen dubbele processen voorkomen worden.
-  De wegbeheerder gaat, door de toenemende verkeersdruk, eerder over tot het inzetten van de IM-berger (zonder alle informatie over de oorzaak te hebben).
-  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 maar de berger wel nuttige werkzaamheden verricht.

In samenwerking tussen de servicebedrijven en transportsector met Rijkswaterstaat lopen verschillende initiatieven om de samenwerking en het delen van informatie verder te verbeteren. Ook wordt gekeken of het bergingsprotocol waar mogelijk kan worden aangescherpt.

3.8 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.

Definitie uitgestelde- en versnelde berging

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 in de afgelopen 4 jaren

Wijze van berging	Aantal 2020	Aantal 2021	Aantal 2022	Aantal 2023	Percentage
Normale berging	3.350	3.269	4.239	4894	99,2%
Uitgestelde berging	35	42	47	35	0,7%
Versnelde berging	9	11	9	4	0,1%
Totaal	3.394	3.322	4.295	4.933	100,0%

Voor uitgestelde bergingen zien we in 2023 een afname van 47 in 2022 naar 35 uitgestelde bergingen in 2023. Voor versnelde berging zien we in 2023 een afname van 9 in 2022 naar 4 versnelde bergingen in 2023. Deze ontwikkeling komt overeen met de informatie die uit de interviews met de diverse IM-ketenpartners naar voren is gekomen.

Een mogelijke reden voor de afname van het aantal keren versnelde berging kan zijn dat de conventionele wijze van versnelde berging tegenwoordig meer en meer wordt bemoeilijkt door de nieuwe generatie vrachtauto's. Gerobotiseerde versnellingsbakken en elektrificatie kunnen versnelde berging verhinderen.



3.9 Inzet imV3-deskundige

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).

Inzet imV3-deskundige	Inzet imV3 (2021)	Inzet imV3 (2022)	Inzet imV3 (2023)	Toe- of afname
Telefonisch advies (niet ter plaatse)	701	806	937	16,3%
imV3 ter plaatse	102	91	91	0,0%
Totaal imV3 ingeschakeld	803	897	1.028	14,6%

In 2023 registreerde de Sti (Salvage transport incidenten: uitvoerder van de imV3-deskundigheid) 91 incidenten waarbij een imV3-deskundige ter plaatse is gegaan. Dit is gelijk ten opzichte van 2022. Het aantal imV3-helpdesk calls bedroeg in totaal 1.028 telefonische oproepen, een toename van 14,6% ten opzichte van het voorgaande jaar.

De imV3-deskundige gaat 75 keer bij een ongeval ter plaatse en 14 keer bij pech. Het aandeel bij telefonisch advies is voor ongevallen (47,7%) ongeveer gelijk aan dat van pechgevallen (48,2%).

3.10 Hoofdpunten inzet imV3-deskundige

Het aantal geregistreerde imV3-helpdesk oproepen bedroeg in totaal 993 telefonische oproepen, een geringe afnamen van 2,4% ten opzichte van het voorgaande jaar (1017). Het aantal oproepen werd geregistreerd op basis van het aantal digitale meldingen (e-mail berichten) van CMV en de daarop volgende telefonische melding. Gemiddeld bedraagt het aantal oproepen zo'n 83 per maand, waarvan circa 73% in het tijdsbestek tussen 08:00 en 18:00 uur plaatsvinden.

Gedurende het jaar 2023 zijn 97 incidenten door een imV3-deskundige bezocht. Dit aantal is exclusief 2x tele-expertise, waarvan er één uiteindelijk toch resulteerde in een inzet vanwege de complexiteit. Tevens was er sprake van één loze rit welke is opgenomen in het totaal. Het aantal inzetten lag hiermee iets hoger vergeleken met 2022 (95x inzet) en op hetzelfde niveau als in 2020 (98) waar er ook nog sprake was van Corona.

In 2023 is in opdracht van Rijkswaterstaat 5x een waardebeoordeling uitgevoerd in verband met achtergelaten voertuigen (LAW-V).

Het totaal aantal CMV-meldingen aan imV3 ligt de afgelopen 2 jaren zo rond de 1.000 meldingen. Het aantal inzetten heeft een vergelijkbare trend van rond de 100, ofwel 99 in 2023. Dit aantal is relatief laag ten opzichte van een aantal jaren terug, toen dit zo rond de 150 inzetten per jaar uitkwam.

Oorzaak hiervoor ligt deels in het gegeven hoe de informatie het CMV-bereikt. De kwaliteit van de eerste melding is daarbij bepalend of de melding voldoet aan de gestelde criteria om de imV3-helpdesk te bellen. Er werd niet vastgesteld dat structureel incidenten zijn gemist.



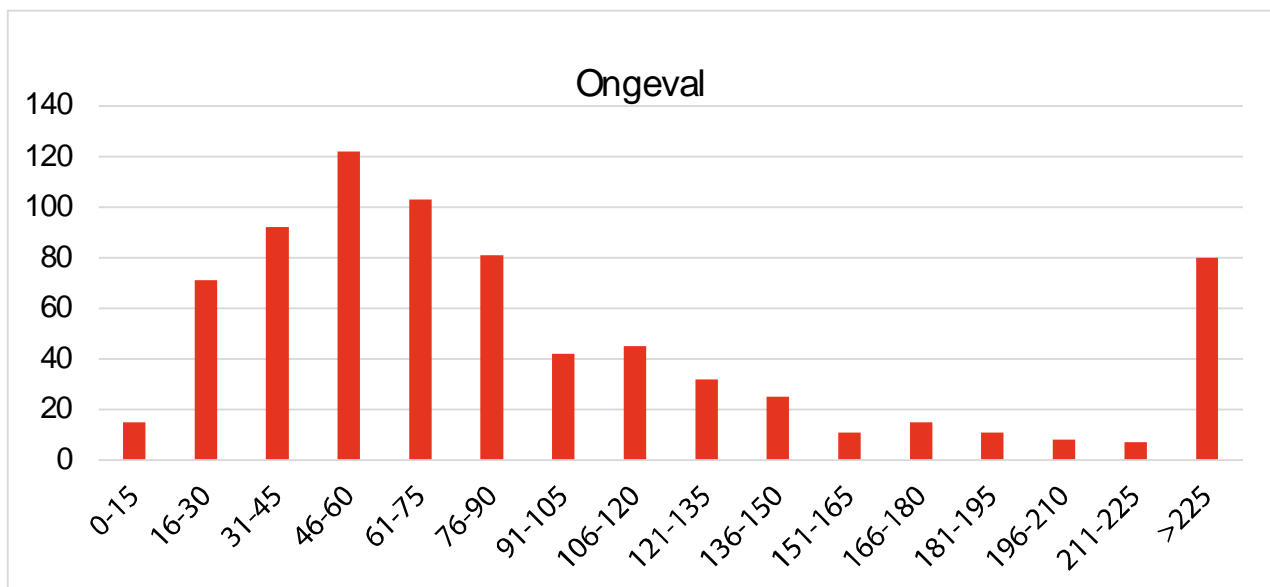
3.11 Afhandelingsduur bergingen

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 ongevalsmelding met ongevalsbergingen

Afhandeltijd bergingen ongeval (n=760) 39,5% binnen 60 minuten



In totaal vindt 39,5% van de afhandeling van IM-ongevalsbergingen plaats binnen één 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 2021 op 46,7% en in 2022 op 42,6%. Er zijn in 2023 wederom minder ongevalsbergingen binnen het uur afgehandeld dan in 2022.

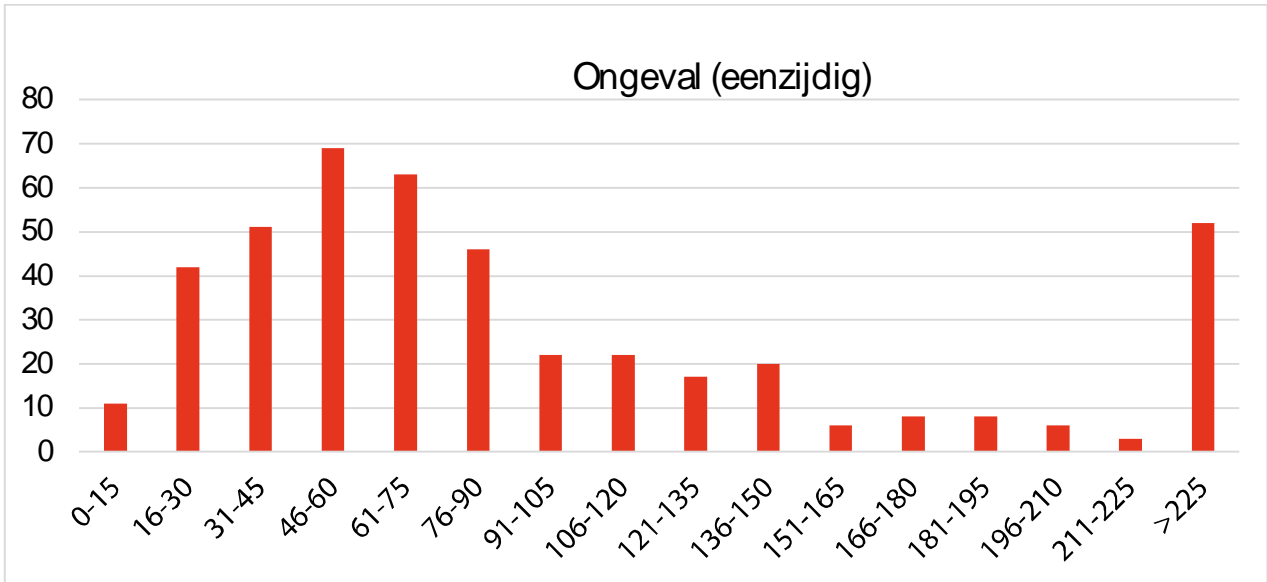
Bij IM-ongevalsafhandelingen waarbij de berger langer dan 1 uur ter plaatse is, is het de vraag of alle activiteiten van de CMV-berger gedurende die tijd aan de berging te relateren is of dat hierin ook een wachttijd zit waarin de berger niets kan doen en afhankelijk is van andere partijen.

Afhandelduur eenzijdige ongevalsbergingen en met wederpartij

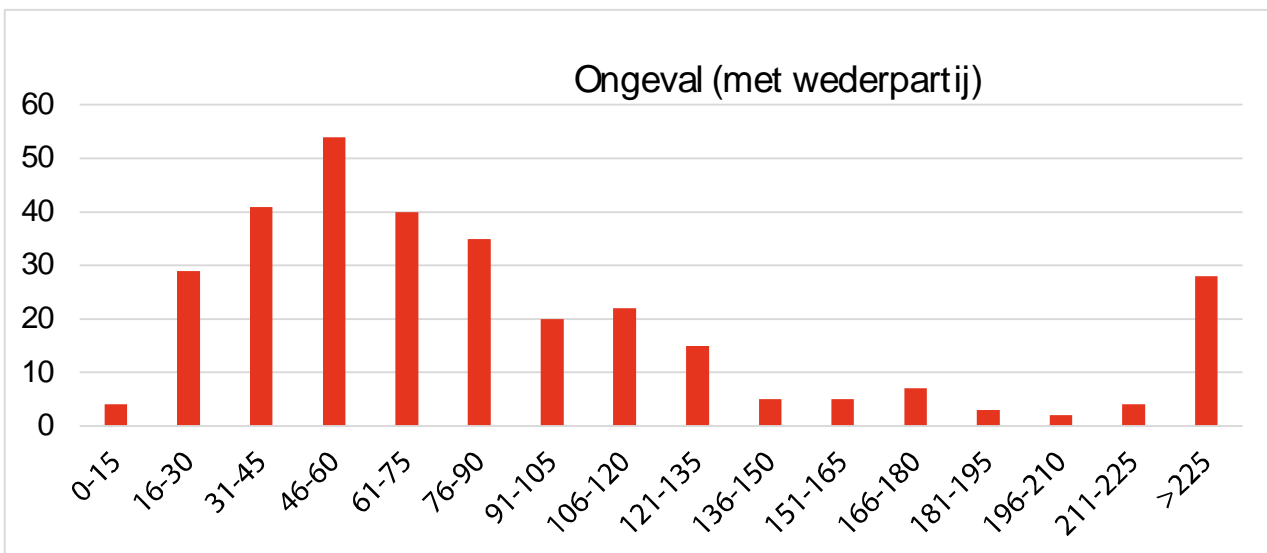
Wanneer alleen de CMV-ongevulsbergingen worden genomen waarvan bekend is dat het een eenzijdig ongeval betrof (n=446), wordt 38,8% van de CMV-ongevulsbergingen binnen een uur afgehandeld.

Wanneer alleen de CMV-ongevulsbergingen worden genomen waarvan bekend is dat het een ongeval met een wederpartij betrof (n=314), wordt 40,8% van de CMV-ongevulsbergingen binnen een uur afgehandeld.

Afhandeltijd bergingen eenzijdige ongevallen (n=446) 38,8% binnen 60 minuten



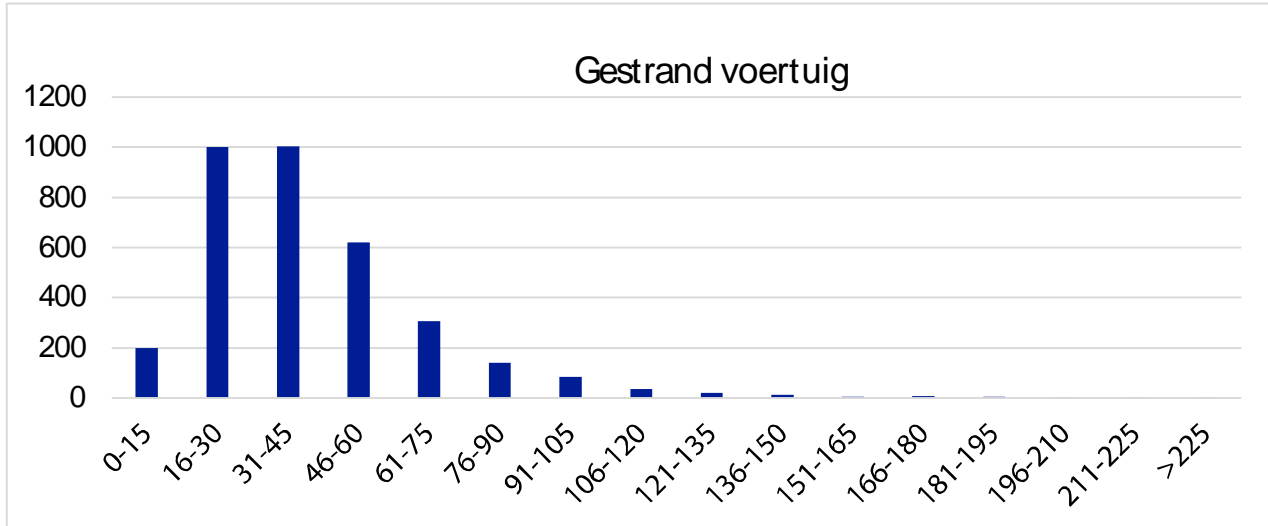
Afhandeltijd bergingen ongevallen met wederpartij (n=314) 40,8% binnen 60 minuten



Afhandelingsduur pechbergingen

In totaal vindt 81,8% van de afhandeling van IM-pechverplaatsingen plaats binnen één 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 binnen het uur is daarmee gestegen ten opzichte van 75,4% in 2022.

Afhandeltijd pechverplaatsingen vrachtauto's (n=3.453) 81,8% binnen 60 minuten

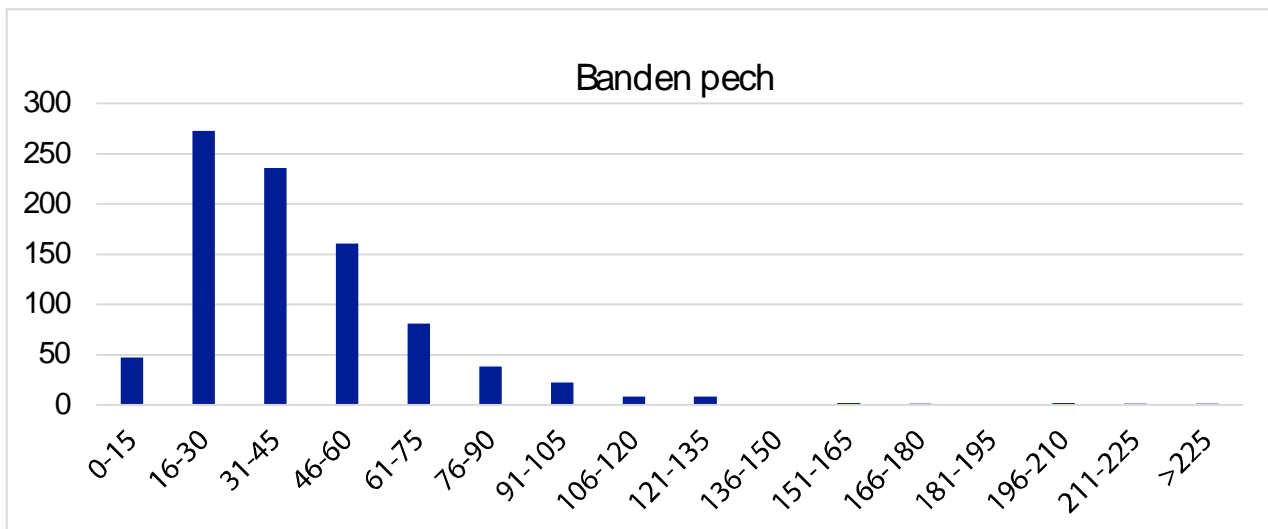


Afhandelduur pechbergingen naar oorzaak

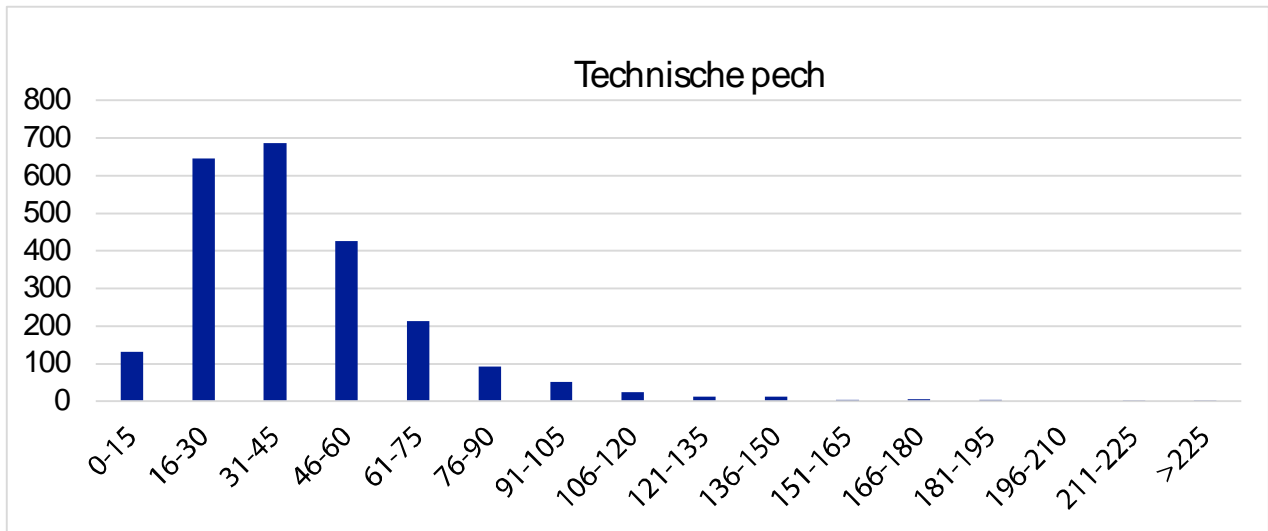
Wanneer alleen de CMV-pechverplaatsingen worden genomen waarvan de oorzaak bandenpech is (n=881), wordt 81,4% van de CMV-pechverplaatsingen binnen een uur afgehandeld.

Wanneer alleen naar de CMV-pechverplaatsingen worden genomen waarvan de oorzaak technische pech is (n=2.317), wordt 81,6% van de CMV-pechverplaatsingen binnen een uur afgehandeld.

Afhandeltijd pechverplaatsingen vrachtauto's met bandenpech (n=881) 81,4% binnen 60 minuten



Afhandeltijd pechverplaatsingen vrachtauto's met technische pech (n=2.317) 81,6% binnen 60 minuten



Interview

Eric Vegter Helpdesk coördinator STI imV3-deskundige

Eric Vegter is helpdesk coördinator van Salvage Transport Incident (STI) en daarnaast imV3-deskundige. Salvage Transport Incident is deskundig op het gebied van Incident Management voor Vrachtauto-, Vracht- en Verontreinigingsdeskundigheid (imV3). De imV3-deskundige wordt bij pech met vrachtauto's geraadpleegd voor advies wanneer de lading levende have betreft, gevaarlijke stoffen of passagiers. Eerste prioriteit is dan de veiligheid van bestuurder en betrokkenen, pas daarna van het voertuig. Bij vrachtauto ongevallen is er een lijst van een 8-tal criteria waarbij de imV3-deskundige om advies wordt gevraagd.



Eric geeft aan dat de lading zeer van belang is, vooral bij ongevallen waarbij de lading op de weg terecht is gekomen of bij vrachtauto's die kantelen met lading. De imV3-deskundige wordt veelvuldig voor advies gebeld en in 10% van die gevallen gaan ze ook ter plaatse. Daarom zijn volgens Eric de aantallen te klein om patronen van soorten incidenten met lading te herkennen.

Wanneer Eric gevraagd wordt naar mogelijke oorzaken van vrachtauto incidenten is daar geen eenduidig antwoord op te geven. Volgens Eric zijn er in 2023 meerdere vrachtauto's geweest die door de natte slappe berm van de weg afraakten of kantelden, maar cijfers daarover zijn er niet.

Gevraagd naar de gemiddelde afhandelduur van de incidenten waarbij een imV3-deskundige ter plaatse is gegaan geeft Eric aan dat die de afgelopen jaren redelijk hetzelfde is gebleven, daar zit volgens hem niet veel afwijking in.

De afgelopen jaren wordt volgens Eric wel vaker bij uitgestelde berging over gegaan naar berging in de avond, wat vanuit lading optiek ook vaak zijn voorkeur heeft. "Je kunt dan met de wegbeheerder en de berger het bergingsplan opstellen en het juiste materiaal verzamelen en met die uitgestelde berging het incident in één keer goed afhandelen."

Als nadeel van uitgestelde berging geeft Eric aan dat je meestal in het donker moet werken en dat het voor 's nachts steeds moeilijker wordt om mensen te krijgen. Ook wanneer er sprake is van een tegenvaller is het vaak moeilijker om extra materieel of mensen te krijgen.



Voertuigen en opleggers worden steeds lichter zodat ze zoveel mogelijk lading kunnen meenemen. Wanneer deze van de weg raken is al heel snel het verband uit de oplegger verdwenen, met als gevolg dat de lading eruit komt en op de weg of in de berm terecht komt.

Je bent dan lang bezig om de boel op te ruimen en het voertuig uiteindelijk weer op z'n wielen te zetten. Wanneer de lading erin blijft maakt het de berging vaak wel makkelijker, aldus Eric.

De imV3-deskundige is gespecialiseerd in vrachtauto, vracht- en verontreiniging. De imV3-deskundige wordt ook regelmatig gebeld voor advies bij versnelde berging. Beelden en rapportage daarvan worden opgeslagen zodat ze gebruikt kunnen worden voor de bewijslast van eventuele meerschade.

Er is verschil in aandachtsgebieden bij een incident. De weginspecteur is gefocust op de verkeersveiligheid en de doorstroming zo snel mogelijk op gang te brengen. Bij vrachtauto incidenten belt de imV3-deskundige de weginspecteur en vraagt wat er aan de hand is en of ze beelden van het incident kunnen sturen? "Wij kijken dan mee en hebben vanuit ons vakgebied andere aandachtspunten dan de weginspecteur. Bij een voertuig op z'n kant en in de sloot vragen wij of hij diesel ruikt of uitstroom ziet? Zo ja raadpleeg de brandweer of maak een dam om verdere verontreiniging te voorkomen. Hetzelfde geldt voor uitstroom van lading, daar hebben we vaak al een eerste advies voor. Vragen die wij bijvoorbeeld stellen zijn: Is de lading ADR geclassificeerd? Is er levende have? Is het een buitenlands voertuig? Zijn er douane goederen in het geding? Is er een vrachtbrief?"

Daarnaast raadpleegt de imV3-deskundige de berger over de wijze van bergen en het bergingsplan. "Als we beelden krijgen en duidelijk wordt dat het incident aan de criteria voldoet, gekanteld, brand, ADR levende have, lading over de weg, meerder voertuigen, complexe incidenten, schade aan wegmeubilair of objecten, dan gaat de imV3-deskundige zo snel mogelijk ter plaatse."

De imV3-deskundige heeft jarenlange ervaring. Soms ontstaat discussie met de berger over de aanpak, maar over het algemeen wordt er goed samengewerkt vanuit ieders eigen expertise.

De imV3-deskundige vertrekt in principe bij een incident wanneer de berger vertrekt, tenzij er nog opruimwerkzaamheden zijn. In dat geval blijft de imV3-deskundige vaak samen met de weginspecteur/OvD en calamiteitenaannemer ter plaatse en wordt de mogelijke vervolgschade gemonitord.





Oorzaken van CMV-meldingen

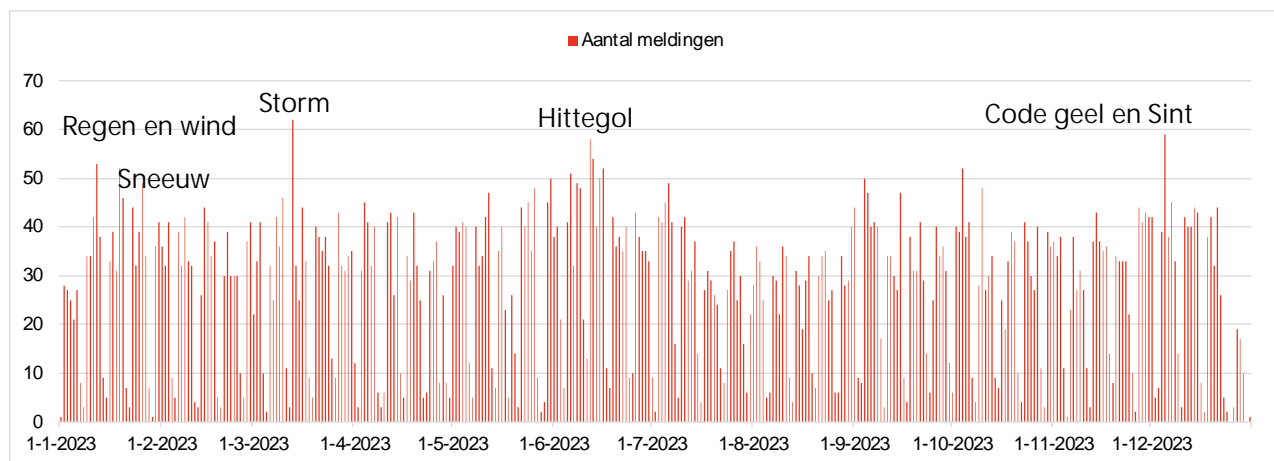
3.12 CMV-meldingen en weersinvloeden

De drukste dagen in 2023 wat aantal CMV-meldingen betreft zijn de dagen met extreme weersomstandigheden als warmte, neerslag of wind.

Dag	Aantal meldingen	Soort weersomstandigheden
13-3-2023	62	Eerste storm van 2023, onstuimig
5-12-2023	59	Ochtend begint in noorden met code geel, Sinterklaas spits
12-6-2023	58	Erg warm, temperaturen tot 30-31 graden
13-6-2023	54	Droog en zonnig, amper tot geen bewolking
12-1-2023	53	Veel regen en wind en kans op wateroverlast
19-1-2023	52	Winterse buien en relatief koud
16-6-2023	52	Droog en zonnig, amper tot geen bewolking
4-10-2023	52	Na koufront herstelt weer zich en zorgt voor zonnige periode
6-6-2023	51	Zonnig zomerweer en hoogzomer
31-5-2023	50	Zonnig en warm
15-6-2023	50	Droog en zonnig, amper tot geen bewolking
4-9-2023	50	Zonnig en warm

Rijkswaterstaat nam op zaterdag 10 juni 2023 extra maatregelen vanwege de verwachte hoge temperaturen door het inzetten van het hitteprotocol. Dit houdt in dat weggebruikers die met pech langs de weg komen te staan direct worden geholpen en worden versleept naar een veilige locatie met voorzieningen zoals bijvoorbeeld een tankstation. In de cijfers van het CMV zien we dat de maand juni 2023 in totaal 5 keer voorkomt bij de dagen met de meeste CMV-meldingen en dat allemaal vanwege het warme weer.

Aantal CMV-meldingen per dag gedurende het jaar 2023



3.13 Oorzaak CMV-meldingen

Oorzaak vrachtauto ongevallen

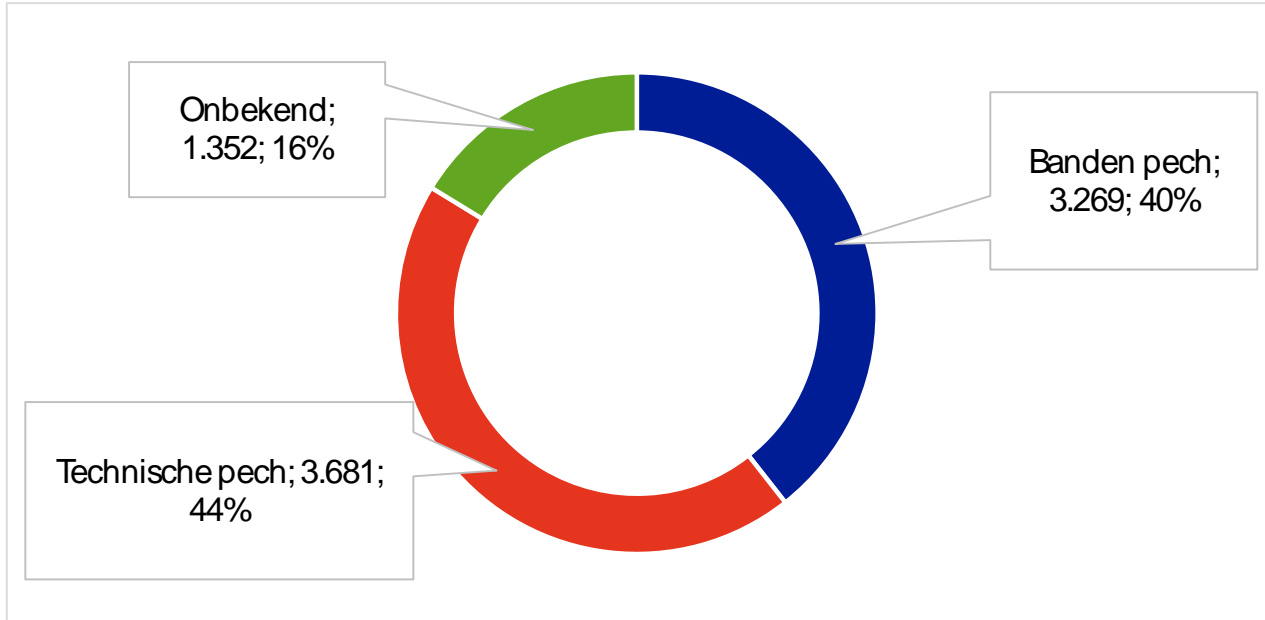
Oorzaken van vrachtauto ongevallen worden nagenoeg niet geregistreerd door het CMV. Wel is bekend dat van alle 1.358 IM-ongevalsmeldingen bij het CMV 53,5% een eenzijdig ongeval betrof en 46,5% een ongeval met een wederpartij.

Deze cijfers liggen hoger dan de 1.204 IM-ongevalsmeldingen uit 2022, waar 52,1% een eenzijdig ongeval en 47,9% een ongeval met een wederpartij betrof. Het aantal ongevallen is in 2023 dus toegenomen terwijl het aandeel eenzijdig ongevallen of ongevallen met wederpartij ongeveer gelijk is gebleven.

Oorzaak gestrande vrachtauto's

Wat de geregistreerde oorzaken van de gestrande vrachtauto's betreft, wordt 39,4% veroorzaakt door bandproblemen en 44,3% door technische problemen. Bij 16,3% van de geregistreerde gestrande vrachtauto's is de oorzaak bij het doorgeven van de melding niet bekend.

Oorzaken melding gestrande vrachtauto's



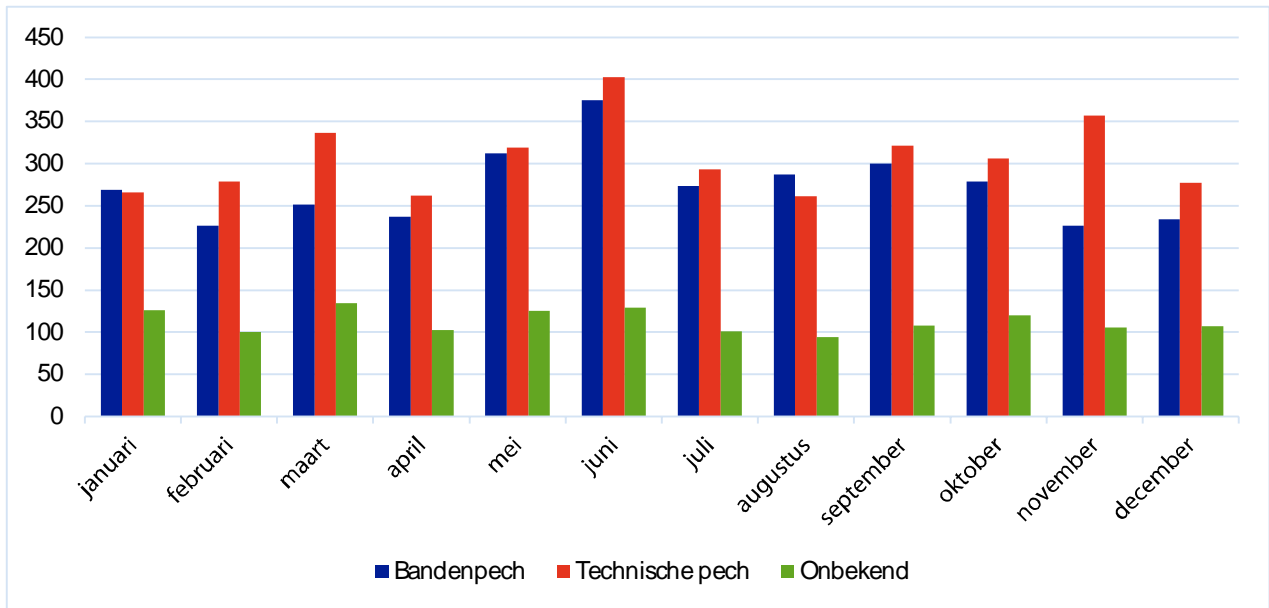
Deze verdeling komt grotendeels overeen met de geregistreerde gestrande vrachtauto's in 2022, waar 40,5% werd veroorzaakt door bandproblemen en 40,2% door technische problemen.

Het totale aantal gestrande vrachtauto's is in 2023 licht gestegen ten opzichte van 2022 met een toename van 2,1%.

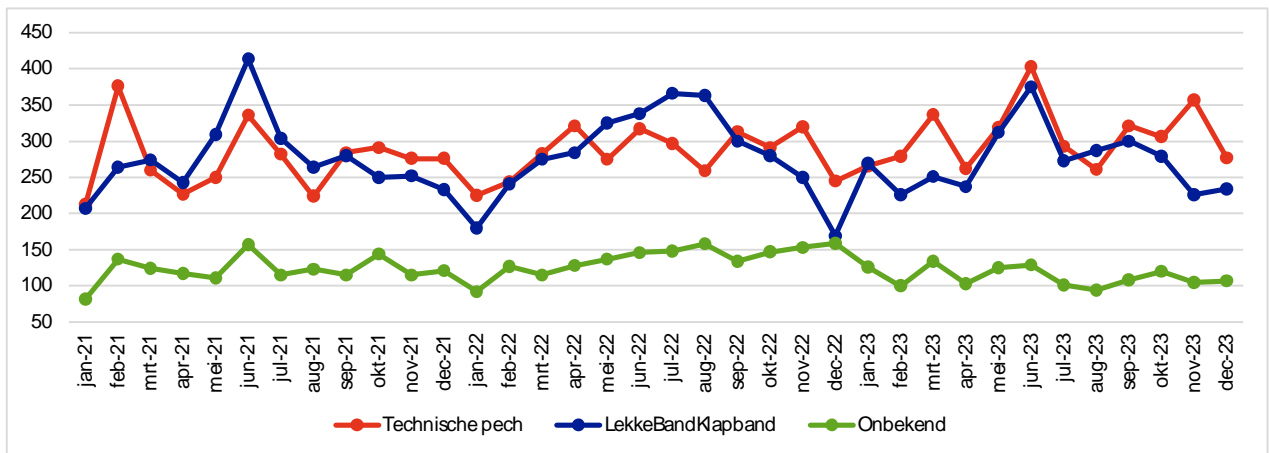
Wanneer we de meldingen van gestrande vrachtauto's afzetten tegen de oorzaken en de maanden van het jaar vallen een aantal zaken op:

- De meeste meldingen van bandenpech zijn gemaakt in de zomermaanden, op warme dagen.
- Bandenpech komt minder vaak voor in de wintermaanden.
- Het aantal technische pechmeldingen ligt bijna het gehele jaar hoger dan het aantal meldingen van bandenpech.

Oorzaken melding gestrande vrachtauto's per maand in 2023



Oorzaken melding gestrande vrachtauto's per maand voor 2021-2023

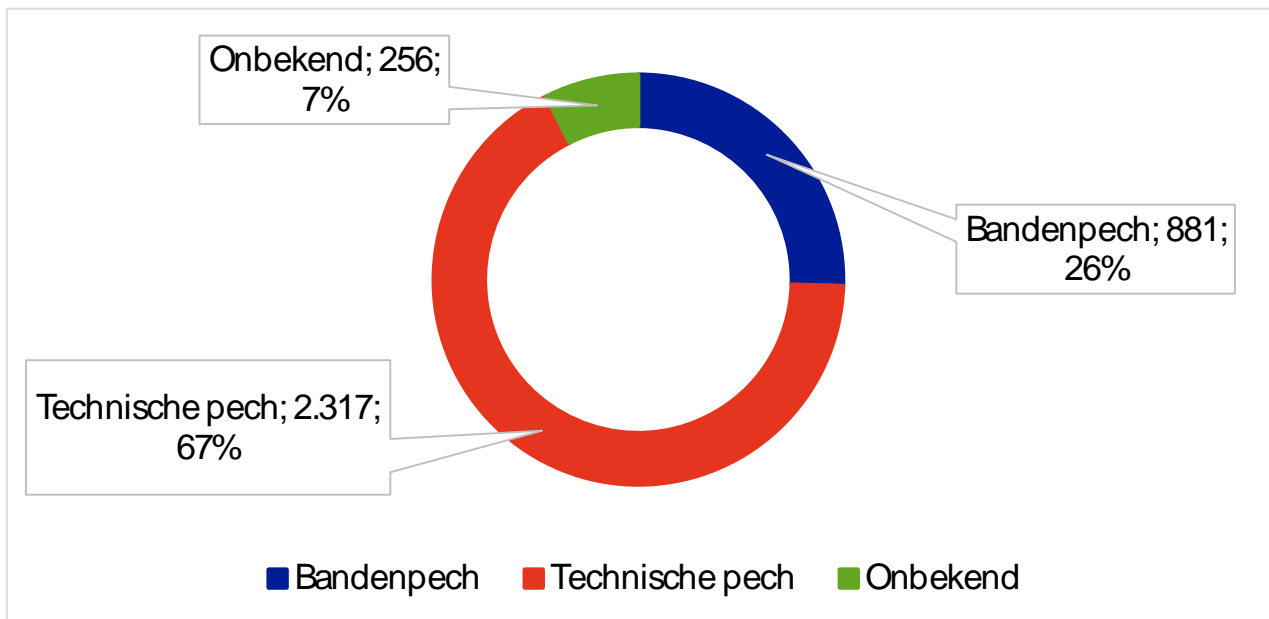


Oorzaak CMV-pechverplaatsingen vrachtauto's

Wanneer een CMV-pechmelding daadwerkelijk tot een inzet heeft geleid, registreert het CMV de oorzaak vaker. Wat de geregistreeerde oorzaken van de pechverplaatsingen betreft, wordt 25,5% veroorzaakt door bandproblemen en 67,1% door technische problemen. Bij 7,4% van de geregistreeerde gestrande vrachtauto's is de oorzaak niet bekend.

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 hoger lag aan het aantal meldingen van bandenpech in 2023. 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.

Vrachtauto met een klapband beveiligd door een weginspecteur

