

Jaarrapportage STIMVA 2016



datum : februari 2018

Uw schriftelijke reacties kunt u sturen naar:

STIMVA
Postbus 24094
3502 MB Utrecht

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

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

COLOFON

INHOUD

VOORWOORD	2
ORGANISATIE STIMVA	3
FEITEN EN CIJFERS VRACHTAUTO-INCIDENTEN 2016	2
IM-meldingen 2016	2
2016	2
Ontwikkelingen 2000 – 2016	2
Uitgevoerde actie bergers 2016	3
2016	3
Ontwikkeling 2000 – 2016	3
Bergingswijze	4
2016	4
Oorzaak gestrande vrachtauto (pech)	5
2016	5
Land van herkomst chauffeur	6
2016	6
Inzet VLM deskundigen	7
2016	7
Ontwikkeling 2000 – 2016	7
Incident locaties	8
2016	8
Afhandeltijd bergingen	9
Afhandeltijd ongevalsbergingen	9
Afhandeltijd pechbergingen	9
Afhandelingsduur afgevallen Lading	10
Gekantelde vrachtwagens	10
Impact incidenten op files	11

VOORWOORD

Filedruk

Onze Minister van Infrastructuur en Milieu heeft aan de Tweede Kamer laten weten dat we tot 2021 moeten rekenen op een toename van de filedruk. De filedruk zal met bijna 40% procent toenemen ten opzichte van 2015. Voor Rijkswaterstaat een serieuze uitdaging om de filedruk zoveel mogelijk te minimaliseren.

Incident Management

Incident Management kan een belangrijke bijdrage leveren om de toenemende filedruk te beperken. Incidenten op onze wegen zijn verantwoordelijk voor 25% van de filedruk. Dus als we extra inzetten op het verder optimaliseren van de afhandeling van die incidenten, dan oefenen we rechtstreeks een positieve invloed uit op de filedruk.

Fileverlichting

Daarom zou ik in het kader van Incident Management eerder willen spreken van fileverlichting. De vraag is dan wat kunnen we hieraan doen? Er wordt onder andere hard gewerkt aan systemen die ons kunnen helpen verkeersincidenten sneller af te handelen. Daarmee ondersteunen we de multidisciplinaire bestrijding van incidenten. En daar kunnen we als weggebruikers en BV Nederland alleen maar blij mee zijn. Doorstroming is één van de pijlers van ons beleid. Binnen het geheel van maatregelen en afspraken binnen Incident Management is het een prima streven om door nog efficiëntere incidentafhandeling de file te verlichten.

Karin Visser

Hoofdingenieur-directeur Rijkswaterstaat
Verkeer- en Watermanagement (VWM)

ORGANISATIE STIMVA

Het bestuur van de STIMVA bestaat uit:

Bestuur		
Voorzitter	K. Visser	Rijkswaterstaat
Secretaris	M.K. Kammeijer	Verbond van Verzekeraars
Penningmeester	J. de Veth	Transportsector
Lid	R. Salden	Rijkswaterstaat
Secretariaat	E. Hoekstra	Rijkswaterstaat



K. Visser



M. Kammeijer



J. de Veth



R. Salden

De Commissie van Toezicht bestaat uit de volgende leden:

Commissie van Toezicht		
Voorzitter	R. Aarse	TLN, mede namens EVO en KNV
Lid	H. Janssen/ F Hartensveld	Hanselman groep/STI
Lid	G. Brink	Centraal Beheer Achmea
Lid	I. Huffener	ABned
Lid	F. Smink	VBM
Lid	S. Strollenberg	RWS
Lid	M. Pleijsier	Eurocross Assistance Netherlands, namens CMV
Lid	R. de Bruijn	ANWB
Lid	K. Zandbergen	Politie
Lid	Geralt van 't Veld	Rijkswaterstaat
Lid	Henry Spriel	Rijkswaterstaat
Secr.	E. Hoekstra	Rijkswaterstaat

FEITEN EN CIJFERS VRACHTAUTO-INCIDENTEN 2016

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

IM-meldingen 2016

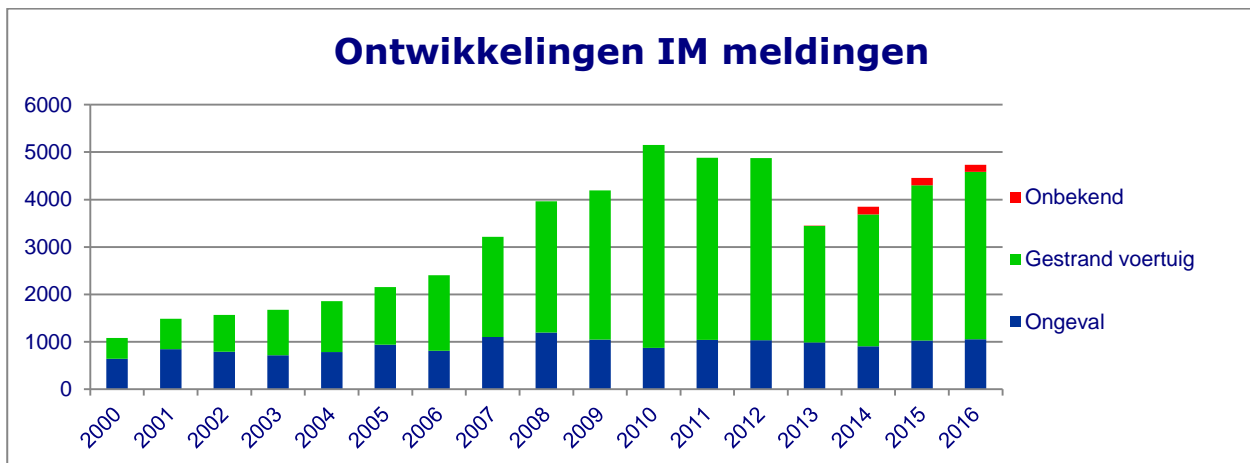
Meldingen aan het CMV voor de inzet van een IM-Berger worden gedaan vanuit de regionale verkeerscentrales van Rijkswaterstaat of vanuit de politiemeldkamers. Een melding kan gedaan worden in situaties, dat geconstateerd wordt dat er een vrachtwagen stilstaat op de rijstrook of vluchtstrook, de oorzaak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

2016

Type incidentmelding	Aantal	Percentage
Pech	3.513	74,2%
Ongeval	1.057	22,3%
Afgevalen lading	14	0,3%
Onbekende oorzaak tijdens melding	150	3,2%
Totaal aantal incidentregistraties 2016	4.734	100%

Bij vrachtauto incident meldingen vanuit het CMV zien we in 2016 een stijging van het totaal aantal incident meldingen met 6% ten opzichte van 2015, waarbij circa 74% wordt veroorzaakt door gestrande vrachtauto's (pech) en 22% door ongevallen met vrachtauto's (restand is afgevalen lading en onbekend). Het aantal meldingen van gestrande vrachtauto's bij het CMV neemt in 2016 met 8% toe, het aantal meldingen van vrachtauto ongevallen neemt in 2016 met circa 3% toe.

Ontwikkelingen 2000 – 2016



Na een sterke daling van het aantal incidentregistraties vanaf 2012 neemt het aantal incidentregistraties vanaf 2014 weer sterk toe. In 2016 zitten we bijna weer op het niveau van de jaren 2010 – 2012. Deze toename wordt deels veroorzaakt door een stijging van het aantal incidentmeldingen voor gestrande vrachtauto's t.g.v. pech, dit kan verklaard worden door de verbeterde samenwerking tussen de servicebedrijven en de wegbeheerders. Het aantal vrachtauto's, betrokken bij een ongeval, waarvoor een IM-berger wordt ingezet ligt de laatste 10 jaar stabiel rond de 1000 incidentmeldingen op jaarbasis. Andere belangrijke verklaring voor de toename van het aantal incidentmeldingen is gelegen in de aantrekkende economie en daarmee de toename van goederenvervoer over de weg en toename van het verkeer.

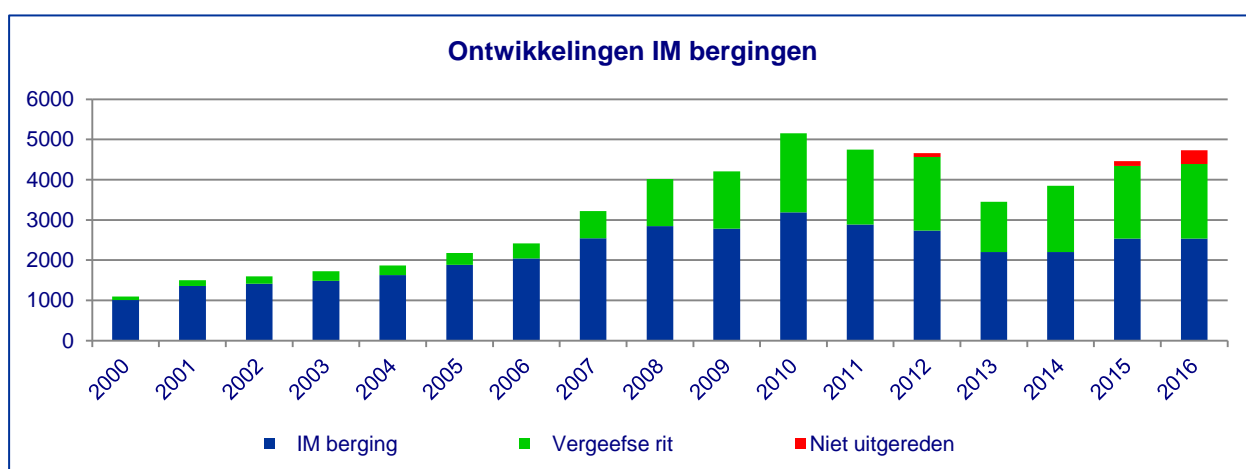
Uitgevoerde actie bergers 2016

Na ontvangst van een melding bij het CMV wordt een IM-berger ingezet voor de afhandeling van het incident. Omdat in de meldingsfase niet altijd alle informatie beschikbaar is kan het voorkomen dat een melding wordt ingetrokken (niet uitgereden) of dat ter plaatse geen voertuig door de berger wordt aangetroffen (vergeefse rit).

2016

Uitgevoerde actie	Aantal	Percentage
IM- Berging (Inzet bergingsvoertuig)	2.534	53,5%
Vergeefse rit*	1.853	39,1%
Niet uitgereden	347	7,3%
Totaal	4.734	100%

Ontwikkeling 2000 – 2016



Het aandeel vergeefse ritten blijft relatief hoog, maar stabiel. Verklaring voor het relatief hoge aantal vergeefse ritten is gelegen in:

1. De situatie dat systemen van servicebedrijven, transportsector en de wegbeheerder niet met elkaar verbonden zijn, het tijdig delen van informatie verloopt hierdoor niet optimaal.
2. De wegbeheerder, door de toenemende verkeersdruk, eerder overgaat tot het inzetten van de IM-Berger.

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

Bergingswijze

Het bergingsproces is doorgaans tijdrovend (veiligheidsmaatregelen, voorkomen extra schade) en veroorzaakt aanzienlijke vertragingen voor het verkeer op het betreffende deel van het wegennet. Vanaf 2012 is daarom de versnelde- en uitgestelde bergingsmethodiek ingevoerd.

- 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.

2016

Wijze van berging	Aantal	Percentage
Normale berging	2.458	97%
Uitgestelde berging	61	2,4%
Versnelde berging	15	0,6%
Totaal	2.534	100%

De versnelde- en uitgestelde bergingsmethodiek wordt op beperkte schaal toegepast. Vanuit de STIMVA/ Rijkswaterstaat is het initiatief genomen om in 2017 de versnelde- en uitgestelde bergingsmethodiek beter te integreren in de werkprocessen van Rijkswaterstaat, de IM-bergers en servicebedrijven. Dit met als doel de verkeershinder ten gevolgen van vrachtauto- incidenten verder te beperken.

Oorzaak gestrande vrachtauto (pech)

2016

Oorzaak pech	Aantal	Totalen
Banden/ Wielen		
Afgelopen wielen	62	
Lekke band/ Klapband	1.189	
Wielophanging/ Wiellagers	46	
Totaal banden/ wielen		(36,9%) 1.297
Technisch - mechanisch		
Brandstofsysteem	158	
Elektrisch Systeem	76	
Koelsysteem	85	
Aandrijving	328	
Losgeschoten aanhanger/ oplegger	4	
Luchtsysteem	175	
Mechanisch Motorsysteem	475	
Olielekkage	30	
Remsysteem	238	
Totaal Technisch - mechanisch		(44,7%) 1.569
Onbekend		(18,4%) 647
Totaal		(100%) 3.513

Land van herkomst chauffeur

2016

Land van herkomst chauffeur	Incidentoorzaak					Totaal Aantal	Proc. Verdeling
	Pech	Ongeval	Afgevallen Lading	Oorzaak Onbekend/ niet geregistreerd			
Nederland	1.032	558	10	22	1.622	34,3%	
Polen	187	54	1	4	246	5,2%	
Duitsland	107	34	1	3	145	3,1%	
Roemenië	77	25	0	3	105	2,2%	
België	69	32	0	2	103	2,2%	
Bulgarije	51	15	0	4	70	1,5%	
Litouwen	50	7	0	2	59	1,2%	
Spanje	34	4	0	1	39	0,8%	
Slowakije	27	10	0	1	38	0,8%	
Hongarije	11	7	0	1	19	0,4%	
Overig	125	38	0	1	164	3,5%	
Herkomst chauffeur onbekend	1.743	273	2	106	2.124	44,9%	
Totalen	3.513	1.057	14	150	4.734	100,0%	

Inzet VLM deskundigen

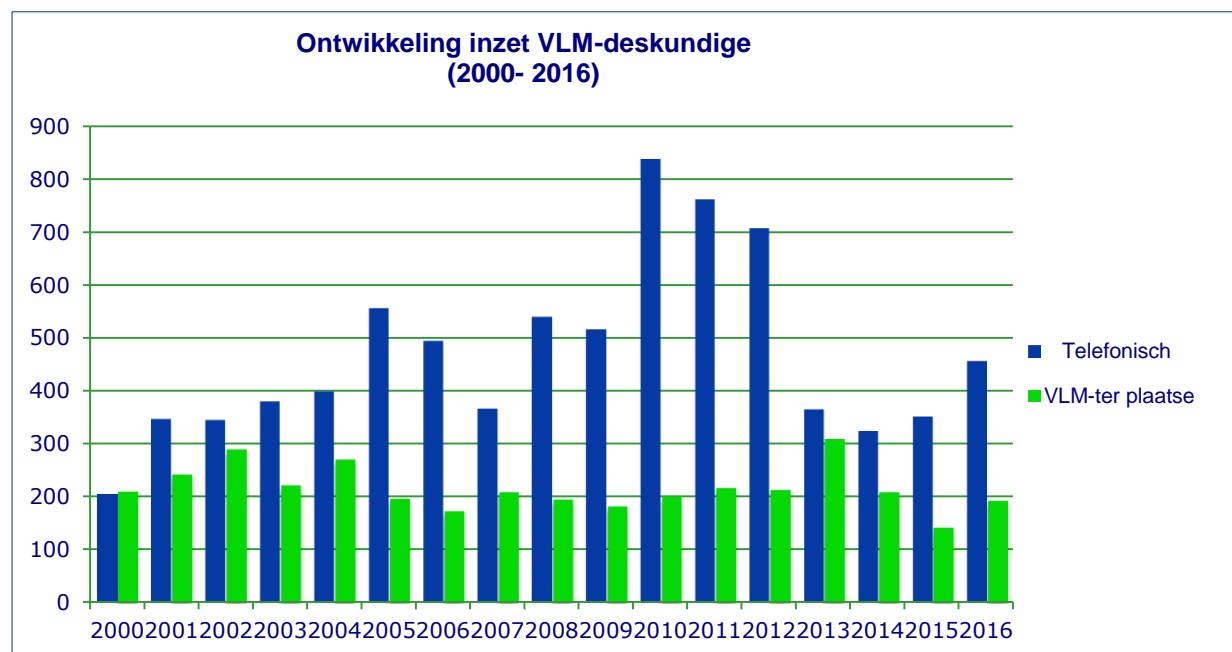
Bij de afhandeling van vrachtauto-incidenten zijn veel factoren waar rekening mee moet worden gehouden, hierbij valt te denken aan schade aan het voertuig en/ of de lading en milieuaspecten. Indien noodzakelijk voor het bepalen van aanpak van de incidentafhandeling, hebben de wegbeheerders en hulpdiensten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

2016

Incidenttype	Tel advies	Ter plaatse	Totaal VLM ingeschakeld
Pech	132	24	156
Ongeval	309	160	469
Afgevallen lading	6	4	10
Onbekend	9	4	13
Totaal	456	192	648

De VLM-deskundige wordt ingezet voor zowel pech, ongeval als incidenten met afgevallen lading. Bij incidenten met afgevallen lading wordt in 7 van de 10 gevallen advies gevraagd van een ladingsexpert. Bij ongevallen wordt de expertise van de VLM-deskundige in ruim 4 op de 10 incidenten ingeroepen.

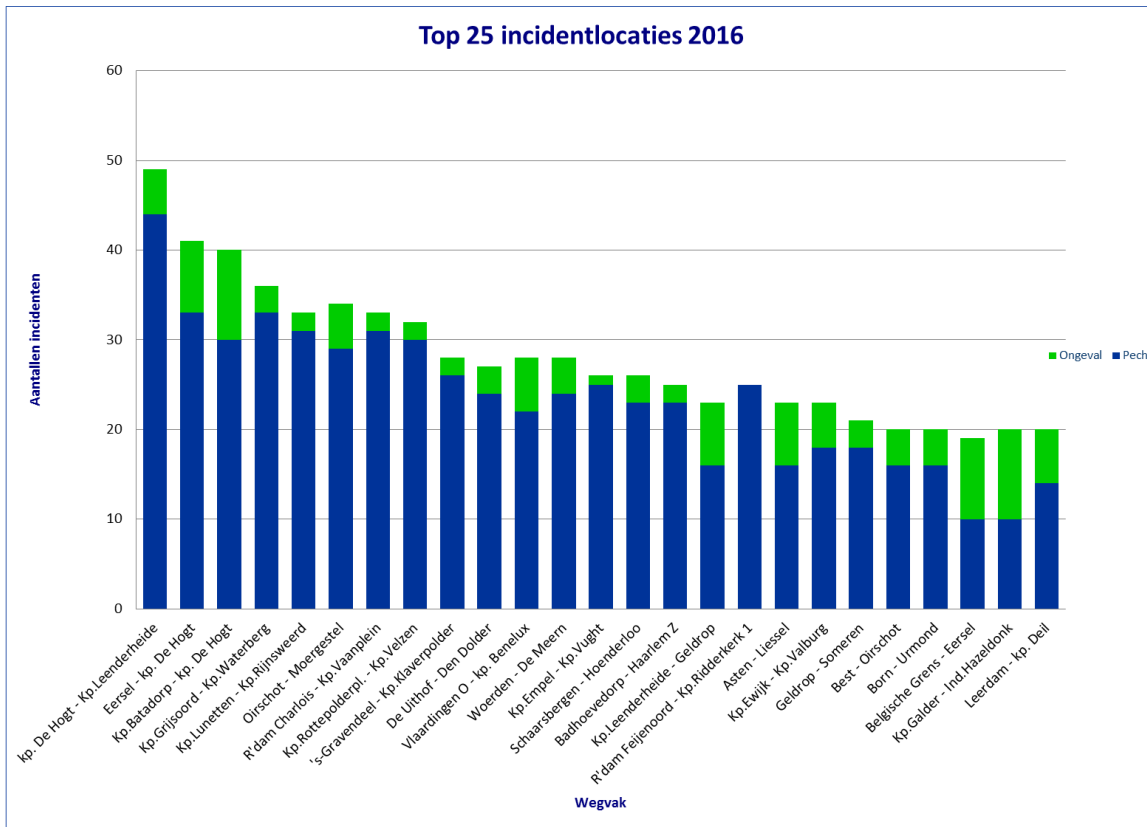
Ontwikkeling 2000 – 2016



In 2016 wordt een stijging van circa 30 % van de inzet van de VLM-deskundigen gerealiseerd. Deze stijging is ruim hoger dan de stijging van het aantal incidenten (+6%). Deze stijging is toe te wijzen aan de toenemende mate van inschakeling van VLM vanuit Rijkswaterstaat, dit met als doel de efficiëntie en effectiviteit van de incidentafhandeling te vergroten.

Incident locaties

2016

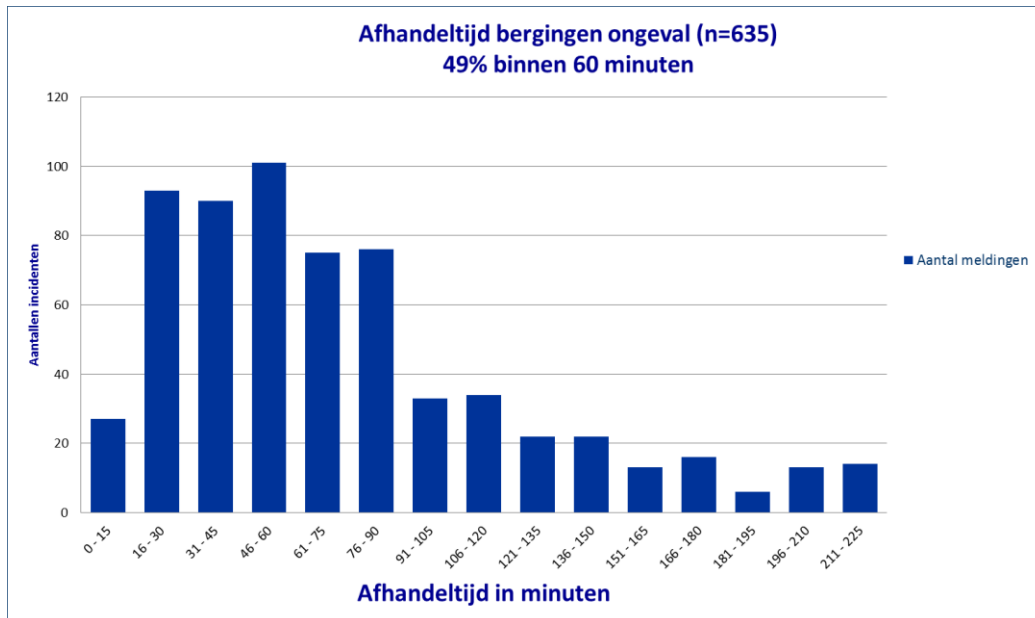


Afhandeltijd bergingen

De afhandeltijd van een berging betreft de tijd welke een berger nodig heeft om de vrachtwagen gereed te maken voor berging zodat deze van de incidentlocatie kan worden verwijderd. In de situatie dat een berger ter plaatse komt en direct kan aanvangen met zijn werkzaamheden is de definitie:

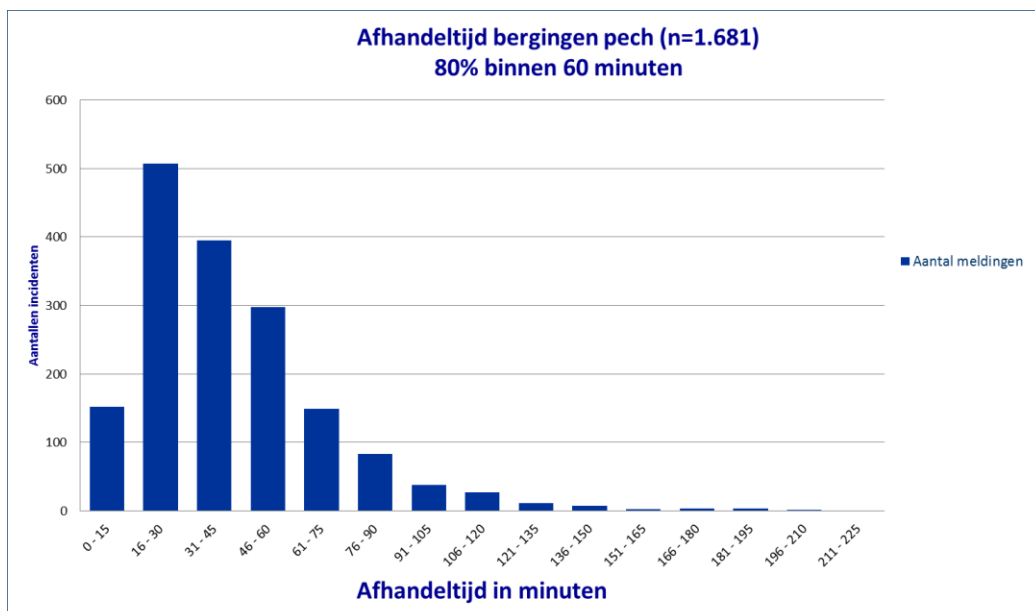
Afhandeltijd* = 'Bergertijdstip ter plaatse' tot en met 'Bergertijdstip vertrek locatie'.

Afhandeltijd ongevalsbergingen



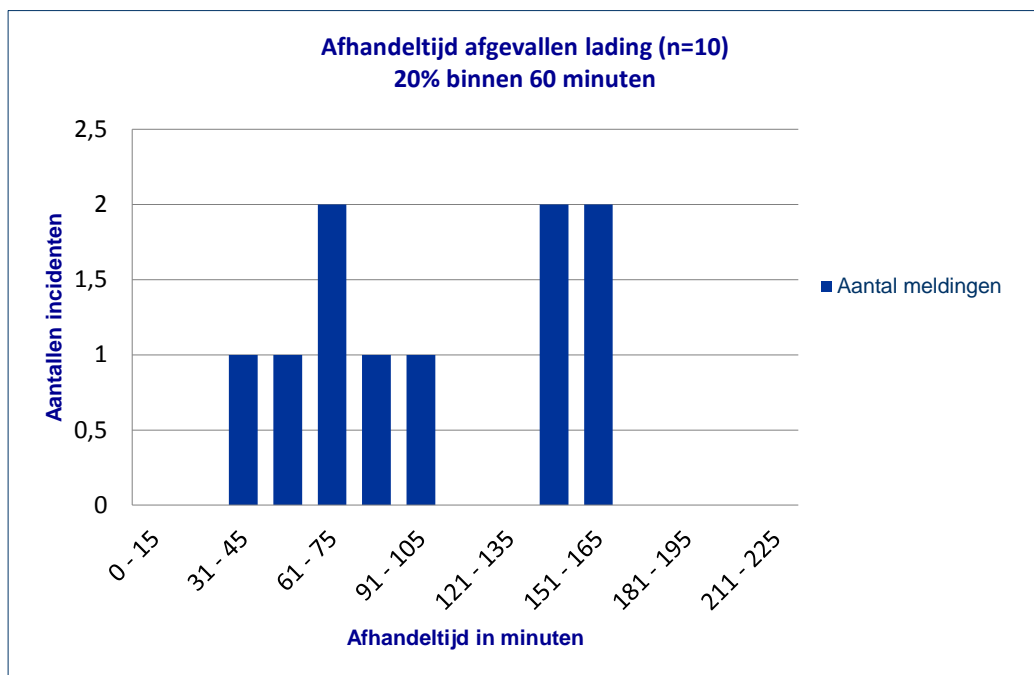
*incidenten waarbij de afhandelingsduur >225 minuten is geweest zijn niet meegenomen in de berekening van de gemiddelde afhandeltijd

Afhandeltijd pechbergingen



*incidenten waarbij de afhandeltijd >225 minuten is geweest zijn niet meegenomen in de berekening van de gemiddelde afhandelingsduur

Afhandelingsduur afgevallen Lading



Gekantelde vrachtwagens

Bij ongevallen met gekantelde vrachtwagens, al dan niet met losliggende lading, geldt in de regel dat het afhandlungsproces gecompliceerd is en veel tijd vergt. Om de lading over te laden moet eerst een vervangende vrachtauto ter plaatse komen en moet de lading veelal handmatig worden overgeladen. De berging van een gekanteld vrachtwagen vergt extra materiaal, zoals een telekraan of hefkussens.

De rijstroken zijn hierdoor veelal langdurig niet beschikbaar waardoor omleidingen moeten worden.



*cijfers gebaseerd op de dataset "gegevensregistratie Verkeersinformatie" Rijkswaterstaat.

Opmerking:

De trendbreuk voor de periode 2010 - 2014 met de periode vanaf 2015 wordt veroorzaakt door aanpassingen welke in 2015 zijn doorgevoerd, in het kader van de invoering van veiligheid gerelateerde meldingen, op de registratiewijze van gekantelde vrachtauto's.

Impact incidenten op files

Incidenten (ongeval en pech) zijn de tweede oorzaak van alle files. Ongevallen zorgen voor 19,2% van de totale filezwaarte in 2016 en pech voor 7,6% (Bron: file data VWM, RWS).

Oorzaak files	Filezwaarte* (kilometerminuut)	Aandeel	Toe- afname t.o.v. 2015
Hoge intensiteit	22.409.042	67,5%	16,6%
Ongeval	6.380.299	19,2%	17,5%
Pech	2.524.974	7,6%	21,7%
Werkzaamheden	972.797	2,9%	-16,3%
Evenement	87.948	0,3%	11,7%
Weer	45.562	0,1%	-71,5%
Capaciteit reductie	228.837	0,7%	30,2%
Overige oorzaken	547.833	1,7%	58,2%
Totaal	33.197.292	100,0%	15,9%

*Filezwaarte is de lengte van de file keer de fileduur

In 2016 neemt de totale filezwaarte met 15,9% toe ten opzichte van 2015. De filezwaarte als gevolg van ongevallen neemt in 2016 met 17,5% toe, terwijl de filezwaarte als gevolg van pech met zelfs 21,7% is toegenomen.

Ondanks dat hier het onderscheid tussen personenauto's en vrachtwagens niet gemaakt is, geeft deze stijging van filezwaarte in 2016 het belang van een spoedige en snelle afhandeling van ongevallen en pechgevallen aan.