



Jaarrapportage STIMVA 2017





Datum: juni 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)

COLOFON

Redactie: E. Hoekstra
Concept en ontwerp: E. Hoekstra
Uitgave: STIMVA, mei 2017



INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	4
Organisatie Stimva	5
Feiten en cijfers vrachtauto-incidenten 2017	6
IM-meldingen bij het CMV in 2017	6
Ontwikkelingen IM meldingen 2000 – 2017	6
Melders bij het CMV	7
Incidentmeldingen verdeeld over de maanden en dagen	7
Verdeling over de maanden	7
Verdeling over de weekdays	8
Verdeling over de uren van de dag (alle weekdays)	8
Uitgevoerde actie CMV-bergers in 2017	9
Ontwikkelingen IM bergingen 2000 – 2017	9
Reden vergeefse rit 2017	10
Wijze van berging	10
Oorzaak melding gestrande vrachtauto's	11
Land van herkomst chauffeur	11
Top-10 land van herkomst chauffeur	13
Inzet VLM deskundigen	13
Ontwikkeling inzet VLM deskundige 2000 – 2017	14
Top 25 Incident locaties in 2017	15
<i>Nieuw in de Top 25 wegvakken in 2017 zijn:</i>	15
Afhandelingsduur bergingen	15
Afhandelingsduur ongevalsbergingen	16
Afhandelingsduur pechbergingen	16
Gekantelde vrachtauto's	17
Impact vrachtauto-incidenten op de files	18





VOORWOORD

Inzet op verkeersveiligheid

Voor u ligt de jaarrapportage 2017 van de Stichting Incident Management Vrachtauto's (STIMVA). Veiligheid en doorstroming hebben de afgelopen periode volop in de belangstelling gestaan.

Het nieuwe kabinet is beëdigd en verkeersveiligheid is een onderwerp dat hoog op de agenda staat. Zo gaat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat aan de slag met het manifest Verkeersveiligheid, samen met brancheorganisaties, provincies, gemeenten en handhavende instanties. Daarnaast werken we hard aan een nieuw strategisch plan verkeersveiligheid 2030 en verbeteren we de verkeersongevallenregistratie de komende jaren verbeterd.

Filedruk neemt toe

We zien dat we in Nederland sinds 2014 steeds vaker en langer in de file staan. En daar blijft het niet bij. De verwachting is dat we in 2020 45% langer in de file staan dan in 2014. Hoewel het aantal files dat ontstaat als gevolg van een incident (personenauto's en vrachtauto's samen) relatief laag is, is de impact op de filezwaarte en het totale reistijdverlies groter. Files als gevolg van incidenten zijn verantwoordelijk voor bijna een kwart (22,3%) van de totale filezwaarte en het totale reistijdverlies (23,9%).

De relatieve filezwaarte en het reistijdverlies als gevolg van de incidenten waarbij vrachtauto's zijn betrokken is een stuk groter dan die bij files als gevolg van incidenten met personenauto's en de reguliere files als gevolg van drukte. Voor Rijkswaterstaat is het daarom een serieuze uitdaging om de filedruk als gevolg van deze incidenten zoveel mogelijk te beperken.

Incident Management

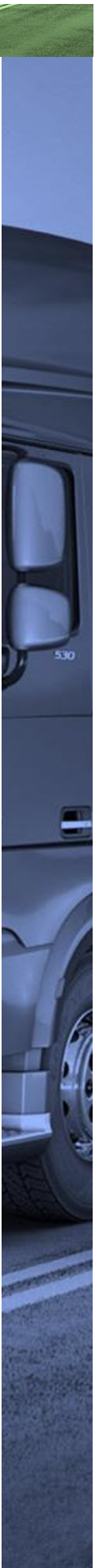
Met Incident Management beperken we in belangrijke mate de toenemende filedruk. We optimaliseren de incidenten waarbij vrachtwagens betrokken zijn en dragen zo rechtstreeks bij aan het beperken van de filezwaarte en het reistijdverlies voor de weggebruiker.

Fileverlichting door File-aanpak 2020

Met de File Aanpak 2018-2021 van Rijkswaterstaat hebben we een aantal maatregelen in gang gezet die bijdragen aan een betere doorstroming. Hier zitten ook maatregelen bij die het Incident Managementproces versnellen zoals incidenten sneller detecteren, intensiveren van versneld bergen, de inzet van 40 extra weginspecteurs voor snellere afhandeling van incidenten, tijdig waarschuwen via de matrixborden boven de weg, meten van bandenspanning en het meten van de hoogte van vrachtwagens ruim voor de tunnels. Dit helpt in het voorkomen van incidenten met vrachtwagens en zorgt ervoor dat de afhandeling als er wel een incident is sneller gaat waardoor er minder files zijn.

Doorstroming en veiligheid zijn de pijlers van ons beleid. Ik ben blij met de resultaten die we geboekt hebben en zie ernaar uit gezamenlijk te werken aan het verder verminderen van de filedruk door incidentmanagement.

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	D. van Baarle *	Rijkswaterstaat
Secretariaat	E. Hoekstra	Rijkswaterstaat



K. Visser



M. Kammeijer



J. de Veth



D. van Baarle

* In 2017 is er een bestuursverandering geweest. Per 1 april 2017 is de heer D. van Baarle als bestuurslid vanuit Rijkswaterstaat toetreden tot het STIMVA bestuur als opvolger van de heer R. Salden, die eind 2016 is vertrokken.

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	F. Sminck	VBM
Lid	S. Strolenberg	RWS
Lid	M. Pleijsier	Eurocross Assistance Netherlands, namens CMV
Lid	R. de Bruijn	ANWB
Lid	K. Zandbergen	Politie
Lid	G. van 't Veld	Rijkswaterstaat
Lid	H. Spriel	Rijkswaterstaat
Secr.	E. Hoekstra	Rijkswaterstaat



FEITEN EN CIJFERS VRACHTAUTO-INCIDENTEN 2017

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

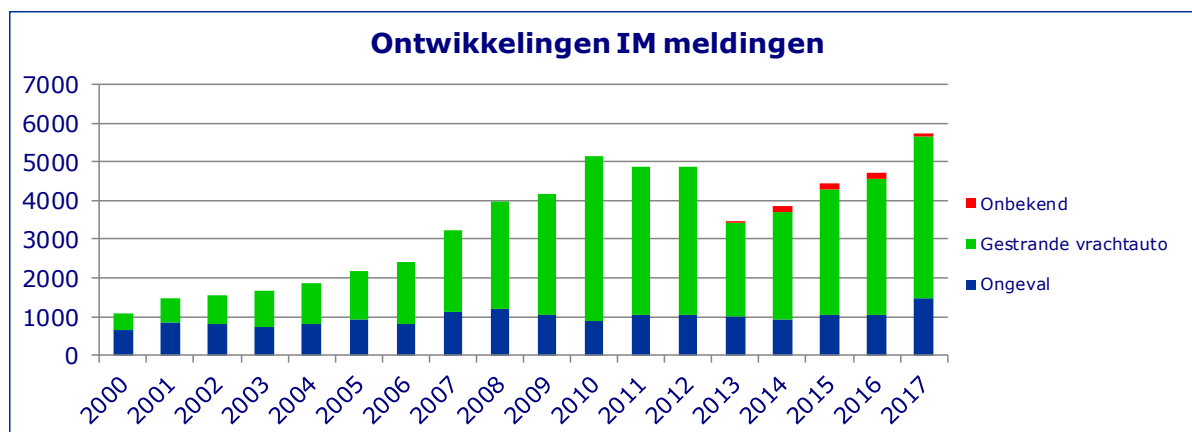
IM-meldingen bij het CMV in 2017

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

Type incidentmelding	Aantal	Percentage
Gestrande vrachtauto	4.173	72,4%
Ongeval	1.484	25,7%
Afgevallen lading	21	0,4%
Onbekende oorzaak tijdens melding	84	1,5%
Totaal incidentregistraties 2017	5.762	100%

Bij meldingen van vrachtauto-incidenten aan het CMV zien we in 2017 een stijging van het totaal aantal incidentmeldingen met 22% ten opzichte van 2016, waarbij 72% wordt veroorzaakt door gestrande vrachtauto's en 26% door ongevallen met vrachtauto's (restant is afgevallen lading en onbekend). Het aantal meldingen van gestrande vrachtauto's bij het CMV neemt in 2017 met 19% toe, het aantal meldingen van vrachtauto-ongevallen neemt in 2017 met 40% toe.

Ontwikkelingen IM meldingen 2000 – 2017



Na een daling van het aantal incidentregistraties vanaf 2010 neemt het aantal incidentregistraties vanaf 2014 weer toe. Het jaar 2017 is het jaar met de meeste incidentregistraties tot nu toe. Het jaar 2017 zit 12% boven het hoogste niveau tot dan toe van het jaar 2010. De toename in 2017 wordt deels veroorzaakt door een stijging van 19% van het aantal incidentmeldingen voor gestrande vrachtauto's. Dit kan mede verklaard worden door een verbeterde samenwerking tussen de servicebedrijven en de



wegbeheerders. Daarnaast worden gestrande vrachtauto's eerder gemeld door ontsluiting van dat uit de bronnen Waze en Flitsmeister.

Het aantal vrachtauto's, betrokken bij een ongeval, waarvoor een IM-berger wordt ingezet, lag de afgelopen jaren stabiel rond de 1000 incidentmeldingen op jaarbasis. In 2017 zien we echter een stijging met 40% van het aantal IM-bergingen van het incidenttype ongeval. Een deel van de toegenomen vrachtauto-ongevallen is te verklaren door de aantrekkende economie en daarmee de toename van goederenvervoer over de weg en toename van het verkeer.

Melders bij het CMV

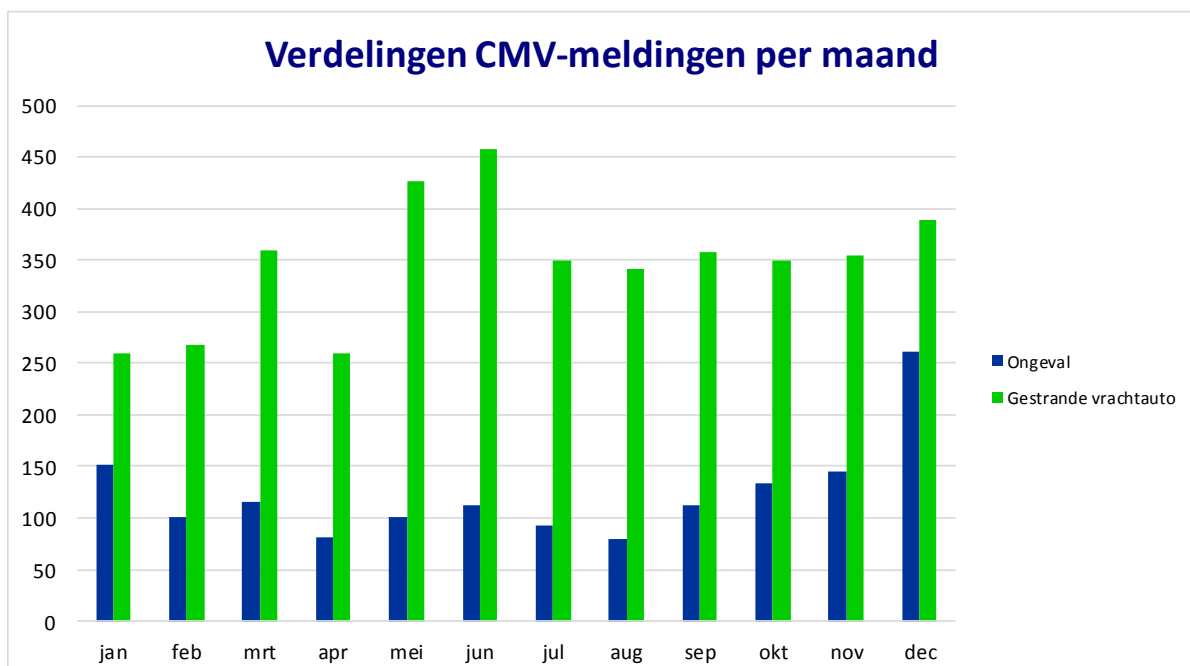
Het overgrote deel van de IM-meldingen bij het CMV wordt gedaan door de verkeerscentrales van Rijkswaterstaat, welke verantwoordelijk zijn voor 85% van alle CMV meldingen. De politiemeldkamers zijn verantwoordelijk voor 13% van alle CMV meldingen.

Melder bij het CMV	Ongeval	Gestrande vrachtauto
Rijkswaterstaat Verkeerscentrales	1.089	3.746
Politiemeldkamers	388	338
ANWB	1	43
Overige melders	6	46
Totaal	1.484	4.173

Incidentmeldingen verdeeld over de maanden en dagen

Verdeling over de maanden

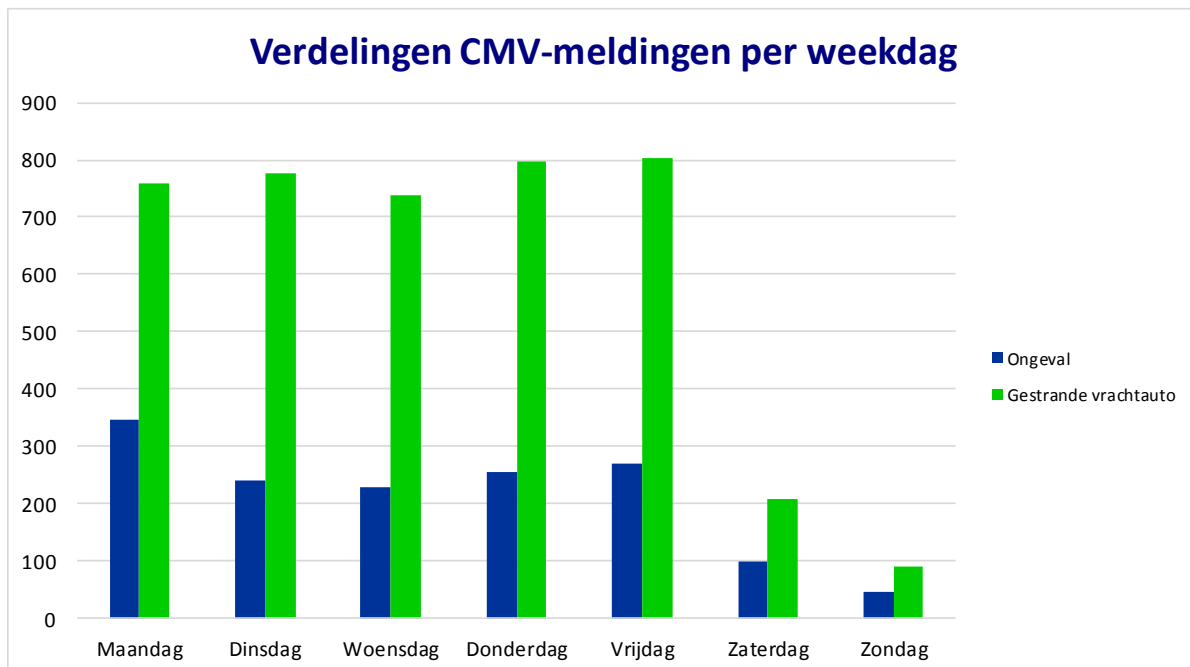
Ongevallen met vrachtauto's vinden het meest plaats in de wintermaanden. Dit is zeer waarschijnlijk gerelateerd aan de weersomstandigheden. Gestrande vrachtauto's vertonen een piek in het voorjaar.



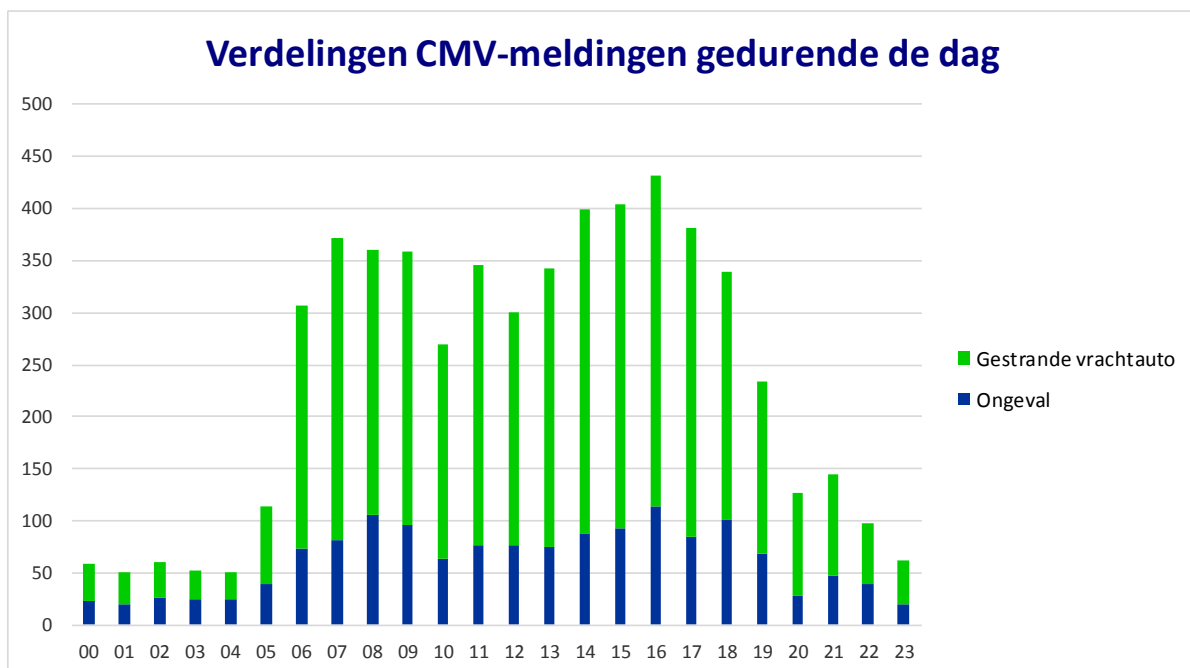


Verdeling over de weekdays

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



Verdeling over de uren van de dag (alle weekdays)



De helft van de vrachtauto-ongevallen vindt plaats gedurende de ochtendspits (24%) of de avondspits (26%). Tijdens de daluren overdag vindt 26% van de vrachtauto-ongevallen plaats, terwijl gedurende de daluren in de avond, nacht en ochtend 25% van de vrachtauto-ongevallen plaatsvinden.

Meer dan de helft van de gestrane vrachtauto's vindt plaats in de ochtendspits (25%) of de avondspits (28%). Tijdens de daluren op de dag strandt 31% van de vrachtauto's,





terwijl gedurende de daluren in de avond, nacht en ochtend 16% van de vrachtauto's stranden.

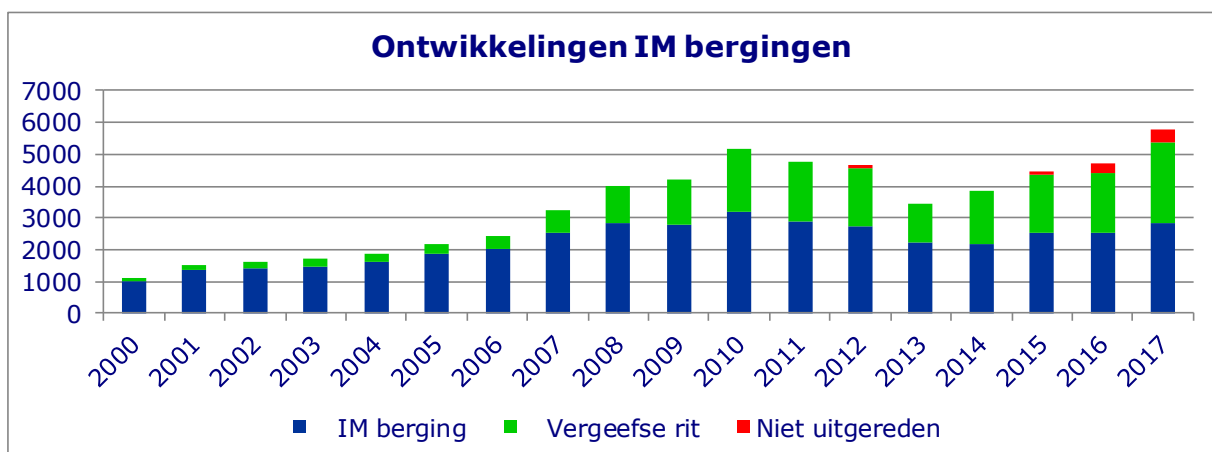
Uitgevoerde actie CMV-bergers in 2017

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

Uitgevoerde actie	Aantal	Percentage
IM- Berging (Inzet bergingsvoertuig)	2.827	49,1%
Vergeefse rit*	2.522	43,7%
Niet uitgereden	413	7,2%
Totaal	5.762	100%

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

Ontwikkelingen IM bergingen 2000 – 2017



Van alle IM-meldingen wordt 7,2% van de meldingen ingetrokken en volgt er een registratie 'Niet uitgereden'. In een aantal gevallen is dan bij het CMV bekend dat er al een bandenbedrijf (6,5%) of truckdealer (3,1%) ter plaatse is, dat de chauffeur zelf de reparatie uitvoert (9,7%), dat er een noodreparatie (1,7%) is verricht of dat het voertuig wordt begeleid naar een veilige locatie (3,9%).

Het aandeel vergeefse ritten ligt in 2017 op 44%. Het aantal vergeefse ritten is in 2017 gestegen met 36% ten opzichte van 2016. Mogelijke verklaringen voor het hoge aantal vergeefse ritten zijn:

- De systemen van servicebedrijven, de transportsector en de wegbeheerder zijn niet met elkaar verbonden en het tijdig delen van informatie verloopt hierdoor niet optimaal.
- De wegbeheerder gaat, door de toenemende verkeersdruk, eerder over tot het inzetten van de IM-berger (zonder alle informatie over de oorzaak te hebben).



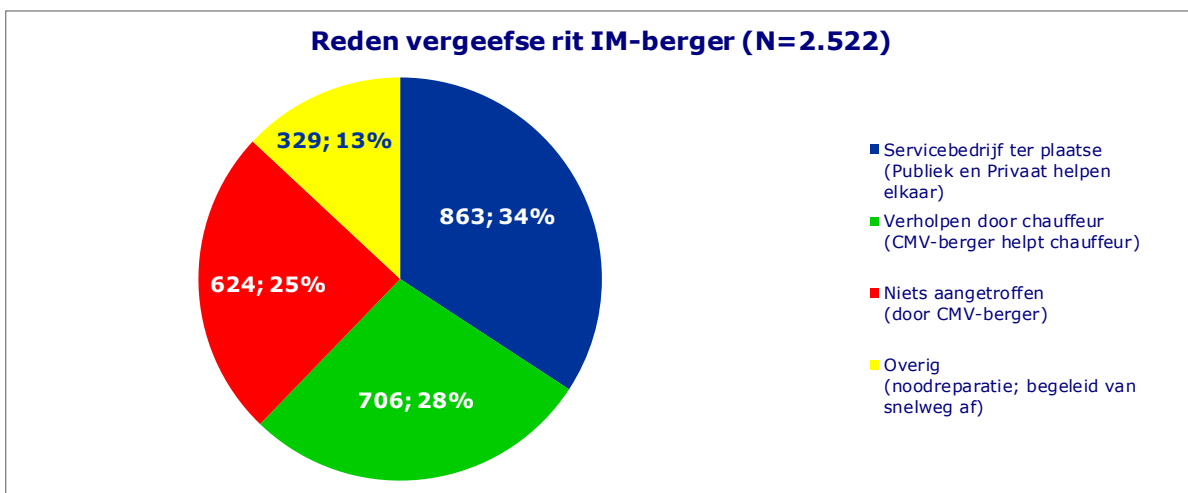
- De wegbeheerder heeft met private truck service- en bandenbedrijven afspraken gemaakt over het sneller doorbellen van gevaarlijke vrachtautopech naar de verkeerscentrales.
- De IM-berger kan ter plaatse de aanwezige servicebedrijven of dealerbedrijven ondersteunen bij de pechhulpverlening, waardoor geen IM-berging hoeft plaats te vinden.

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

Reden vergeefse rit 2017

Door het CMV wordt geregistreerd wat de reden van een vergeefse rit is geweest. Van alle geregistreerde vergeefse ritten blijkt in 25% van de gevallen dat de IM-berger daadwerkelijk niets aantreft op de doorgegeven incidentlocatie.

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



Wijze van berging

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

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

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

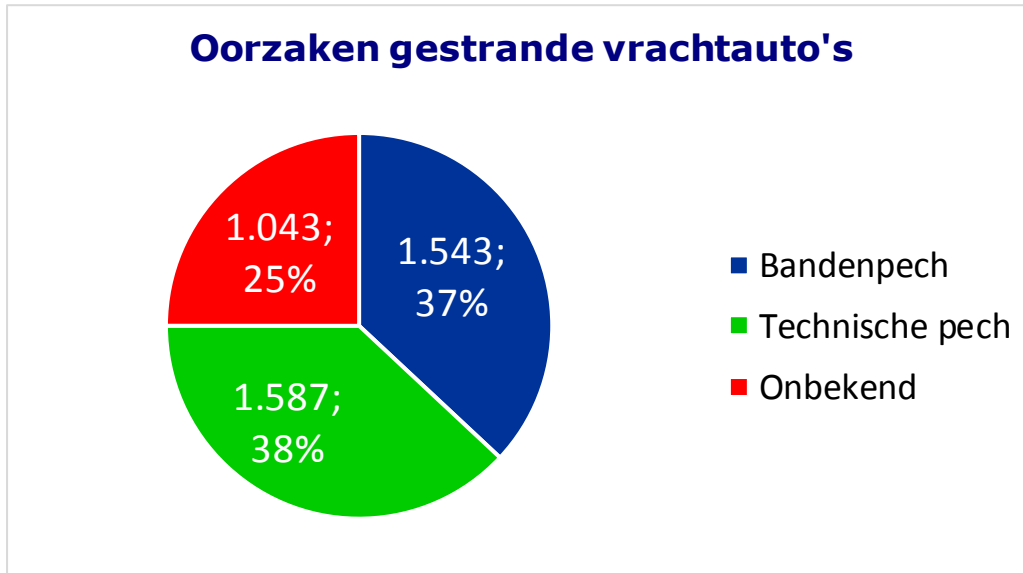
Wijze van berging	Aantal	Percentage
Normale berging	2.747	97,2%
Uitgestelde berging	63	2,2%
Versnelde berging	17	0,6%
Totaal	2.827	100%





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

Oorzaak melding gestrande vrachtauto's



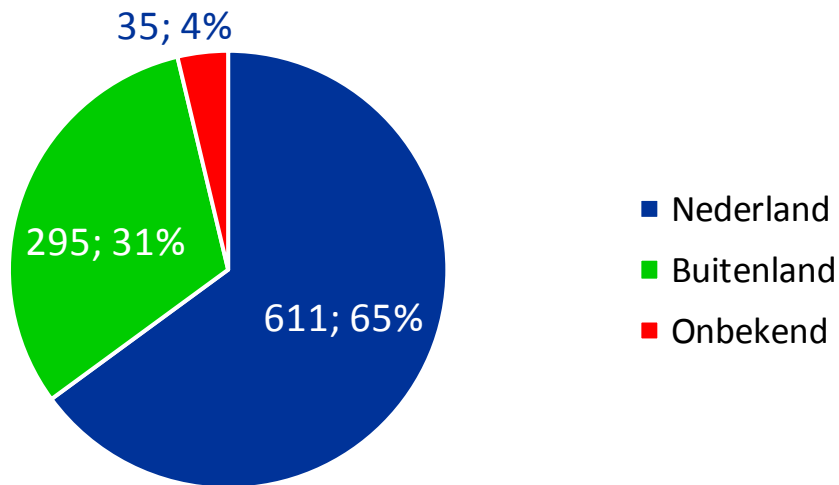
Wat de geregistreerde oorzaken van de gestrande vrachtwagens betreft, wordt 37% veroorzaakt door bandproblemen en 38% door technische problemen. Bij 25% van de geregistreerde gestrande vrachtauto's is de oorzaak onbekend.

Land van herkomst chauffeur

Wanneer een IM-ongevalsmelding resulteert in een IM-ongevalsberging, komt 65% van de chauffeurs uit Nederland en 31% uit het buitenland. In 4% van alle IM-ongevalsbergingen is de herkomst van de chauffeur niet bekend.

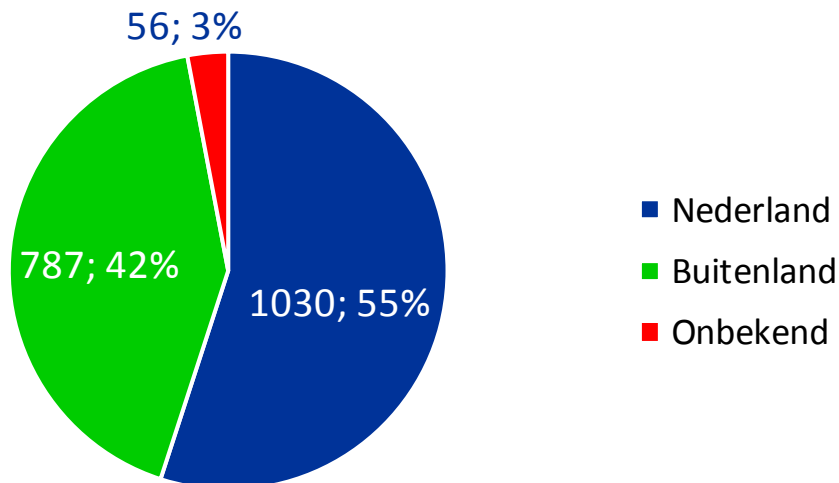


Land van herkomst chauffeur bij IM-berging na ongeval



Wanneer een IM-pechmelding resulteert in een IM-pechverplaatsing, komt 55% van de chauffeurs uit Nederland en 31% uit het buitenland. In 4% van alle IM-pechverplaatsingen is de herkomst van de chauffeur niet bekend.

Land van herkomst chauffeur bij IM-pechverplaatsing na stranding





Top-10 land van herkomst chauffeur

Land van herkomst chauffeur	Ongeval	Gestrande vrachtauto	Totaal (incl. lading)	Percentage
Nederland	611	1030	1652	58%
Polen	65	199	264	9%
Duitsland	44	111	155	5%
Roemenië	39	96	135	5%
België	25	65	90	3%
Bulgarije	23	62	86	3%
Litouwen	15	43	58	2%
Spanje	17	28	45	2%
Tsjechië	13	26	39	1%
Slowakije	4	16	21	1%
Overig	50	141	191	8%
herkomst onbekend	35	56	91	3%
Totaal	941	1873	2827	100%

Van alle meldingen waarbij een IM-berging is uitgevoerd is 58% van de chauffeurs afkomstig uit Nederland. Van de buitenlandse chauffeurs zijn Polen, Duitsers en Roemenen het meest betrokken bij IM-ongevalsbergingen en IM-pechverplaatsingen.

Inzet VLM deskundigen

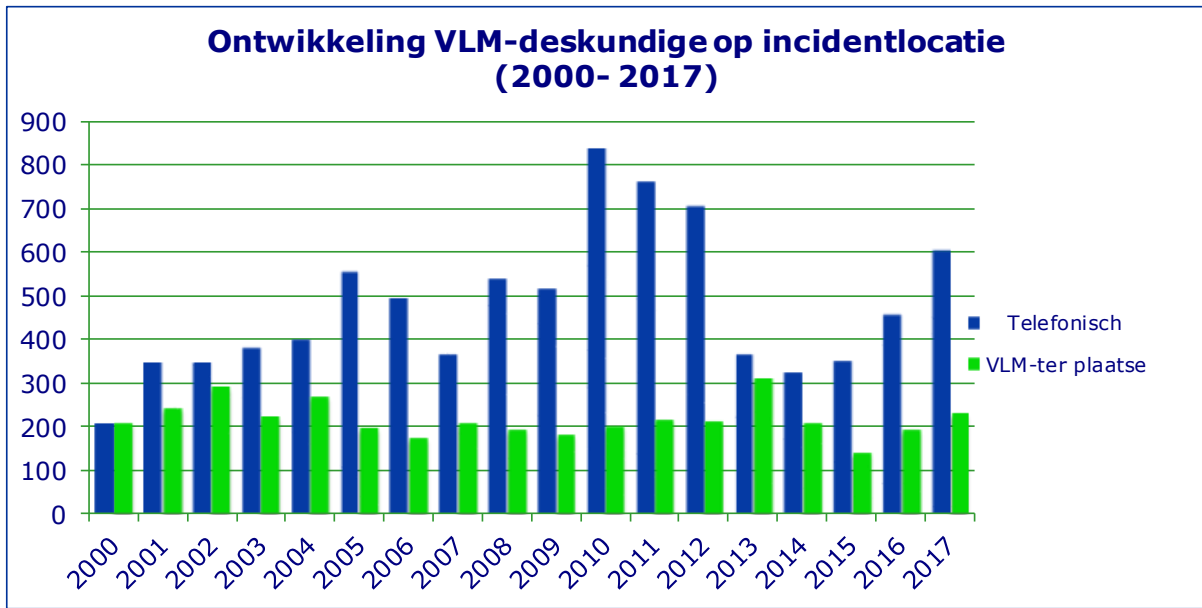
Bij de afhandeling van vrachtauto incidenten zijn veel factoren van invloed waar rekening mee moet worden gehouden. Hierbij valt te denken aan schade aan het voertuig en/ of de lading en milieuaspecten. Indien noodzakelijk voor het bepalen van aanpak van de incidentafhandeling, hebben de wegbeheerders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

Incidenttype	Telefonisch advies VLM (niet ter plaatse)	VLM ter plaatse	Totaal VLM ingeschakeld
Gestrande vrachtauto	189	24	213
Ongeval	393	202	595
Afgevallen lading	13	3	16
Onbekend	8	0	8
Totaal	603	229	832

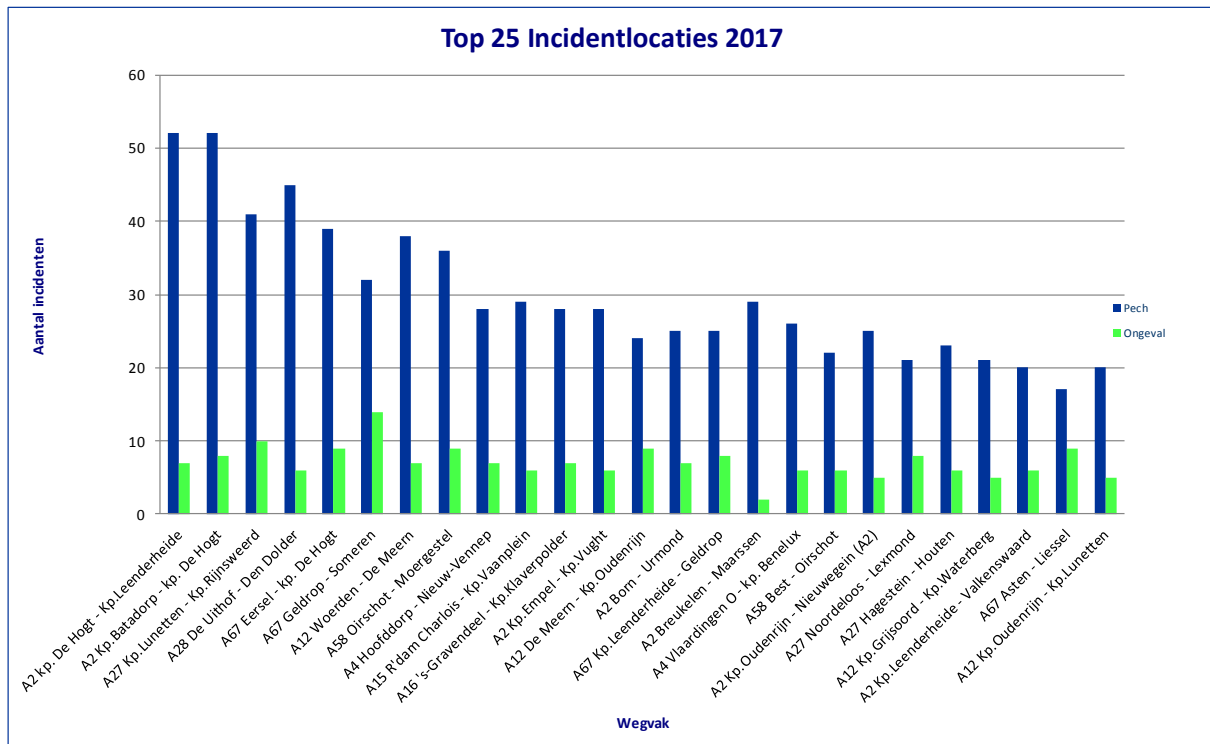
De VLM-deskundige wordt ingezet voor zowel gestrande vrachtauto's, vrachtauto-ongevallen als incidenten met afgevallen lading. Bij incidenten met afgevallen lading wordt in 76% van de gevallen advies gevraagd van een ladingsexpert. Bij ongevallen wordt de expertise van de VLM-deskundige bij 40% van de incidenten ingeroepen. Bij gestrande vrachtauto's wordt de hulp van de VLM-deskundige in 5% van de gevallen ingeroepen.



Ontwikkeling inzet VLM deskundige 2000 – 2017



Vanaf 2014 is er sprake van een geleidelijke stijging van de inzet van een VLM-deskundige. In 2017 wordt, evenals in 2016, een stijging van bijna 30% van de inzet van de VLM-deskundigen gerealiseerd. Deze stijging is hoger dan de stijging van het aantal incidenten (+22%).





Top 25 Incident locaties in 2017

Binnen de Top 25 van incidentlocaties blijft het wegvak A2 Knooppunt De Hogt - Knooppunt Leenderheide (en vice versa) net als in 2016 bovenaan staan. De Top 25 locaties worden vooral bepaald op basis van het aantal pechgevallen. Het aantal IM-meldingen op deze Top 25 wegvakken is in 2017 met 46,6% toegenomen ten opzichte van 2016.

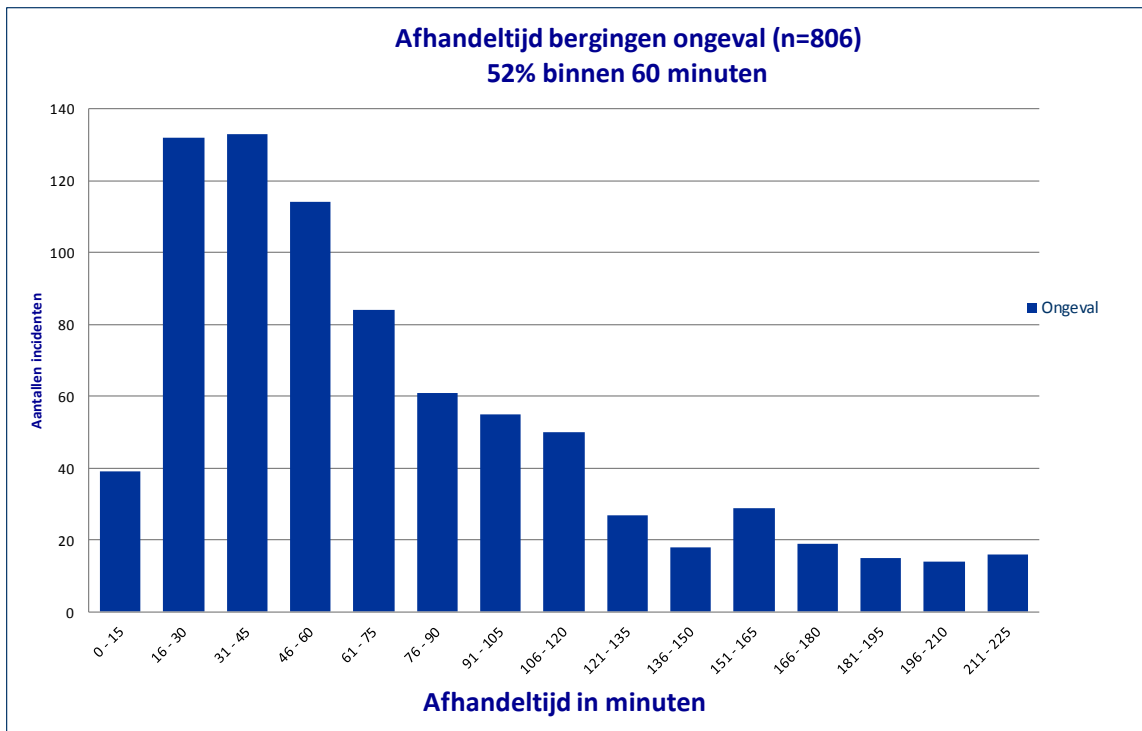
Nieuw in de Top 25 wegvakken in 2017 zijn:

Wegvak	Totaal IM-meldingen 2017	Positie 2017	Positie 2016
A4 Hoofddorp - Nieuw-Vennep	36	9	64
A12 De Meern - Kp.Oudenrijn	33	13	173
A2 Breukelen - Maarssen	32	16	28
A2 Kp.Oudenrijn - Nieuwegein (A2)	30	19	127
A27 Noordeloos - Lexmond	30	20	26
A27 Hagestein - Houten	29	21	53
A2 Kp.Leenderheide - Valkenswaard	27	23	33
A12 Kp.Oudenrijn - Kp.Lunetten	26	25	84

Afhandelingsduur bergingen

Afhandelduur heeft betrekking op alle uitgevoerde IM-bergingen bij een vrachtauto-ongeval en pechverplaatsingen bij een gestrande vrachtauto (versnelde en uitgestelde berging, vergeefse rit en annulering zijn hier buiten gehouden). De afhandelingsduur van een berging betreft de tijd welke 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'.





Afhandelingsduur ongevalsbergingen

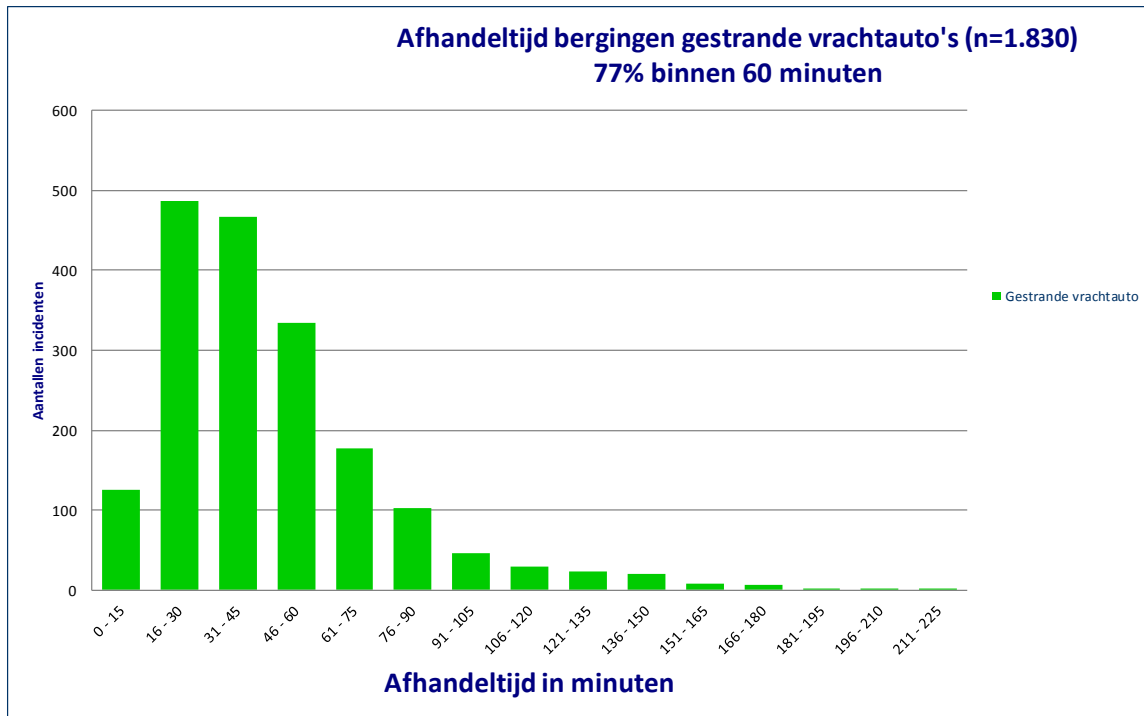
In totaal vindt 52% van de afhandeling van IM-ongevalsbergingen plaats binnen 1 uur. De activiteiten van de CMV-berger die binnen dat uur plaatsvinden zijn te relateren aan de ongevalsberging.

Bij IM-ongevalsafhandelingen waarbij de berger langer dan 1 uur ter plaatse is, is het de vraag of alle activiteiten van de CMV-berger gedurende die afhandelperiode aan de berging te relateren is of dat hierin ook een wachttijd zit waarin de berger niets kan doen en afhankelijk is van andere partijen. Juist in die 48% is nog veel winst te behalen.

Afhandelingsduur pechbergingen

In totaal vindt 77% 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.

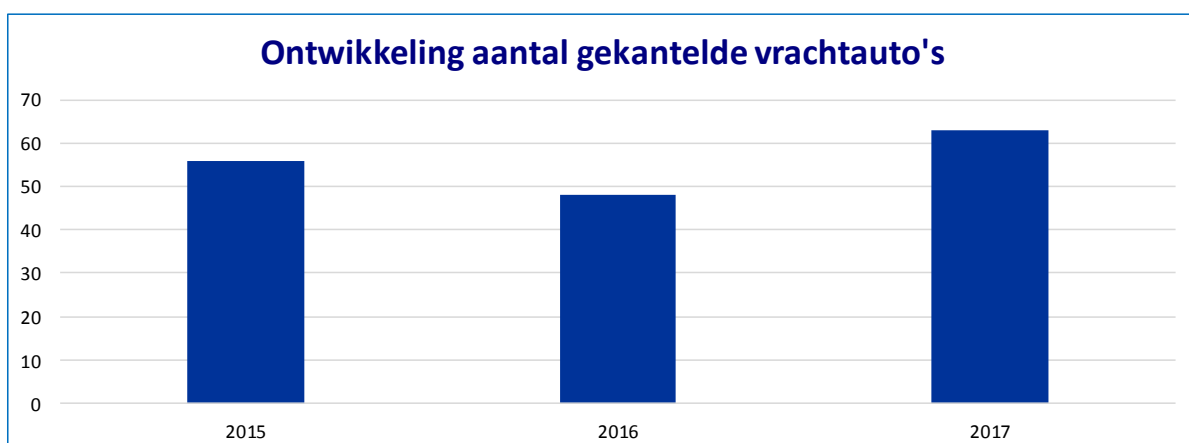




* Uitgevoerde IM-bergingen waarbij de afhandelingsduur >225 minuten is geweest of waarbij de afhandeltijd negatief was, zijn niet meegenomen in de berekening van de afhandelingsduur.

Gekantelde vrachtauto's

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



Bron: Gegevensregistratie Verkeersinformatie, Rijkswaterstaat 2018.





Impact vrachtauto-incidenten op de files

In 2017 zien we het totaal aantal files met 9,5% afnemen ten opzichte van 2016 (Bron filedata Rijkswaterstaat WVL). Ook de totale filezwaarte neemt in 2017 met 4,4% af ten opzichte van 2016. Vanuit WVL zijn geschatte reistijdverliezen geleverd. Ook de (geschatte) reistijdverliezen voor alle files laten in 2017 een afname van 5,8% ten opzichte van 2016 zien.

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

Files zijn in 2017, net als in 2016, meer over het wegennet verdeeld dan in het verleden. Belangrijkste file-oorzaak blijft hoge intensiteit (reguliere spitsfiles), gevolgd door ongevallen en incidenten (Bron: 3^e-publieksrapportage-rijkswegennet-2017).

File oorzaken 2017	Aantal files	Filezwaarte	Reistijdverlies
Drukke	117.605	8.127.667	18.831.889
Vrachtauto-ongeval	514	199.344	488.272
Overig ongeval	7.283	1.763.799	4.501.510
Gestrande vrachtauto	1.203	303.719	750.473
Overig gestrand	1.870	265.218	679.581
Werkzaamheden	1.157	275.156	590.968
Overige oorzaken	2.232	425.098	1.004.489
Totaal	131.864	11.360.001	26.847.182

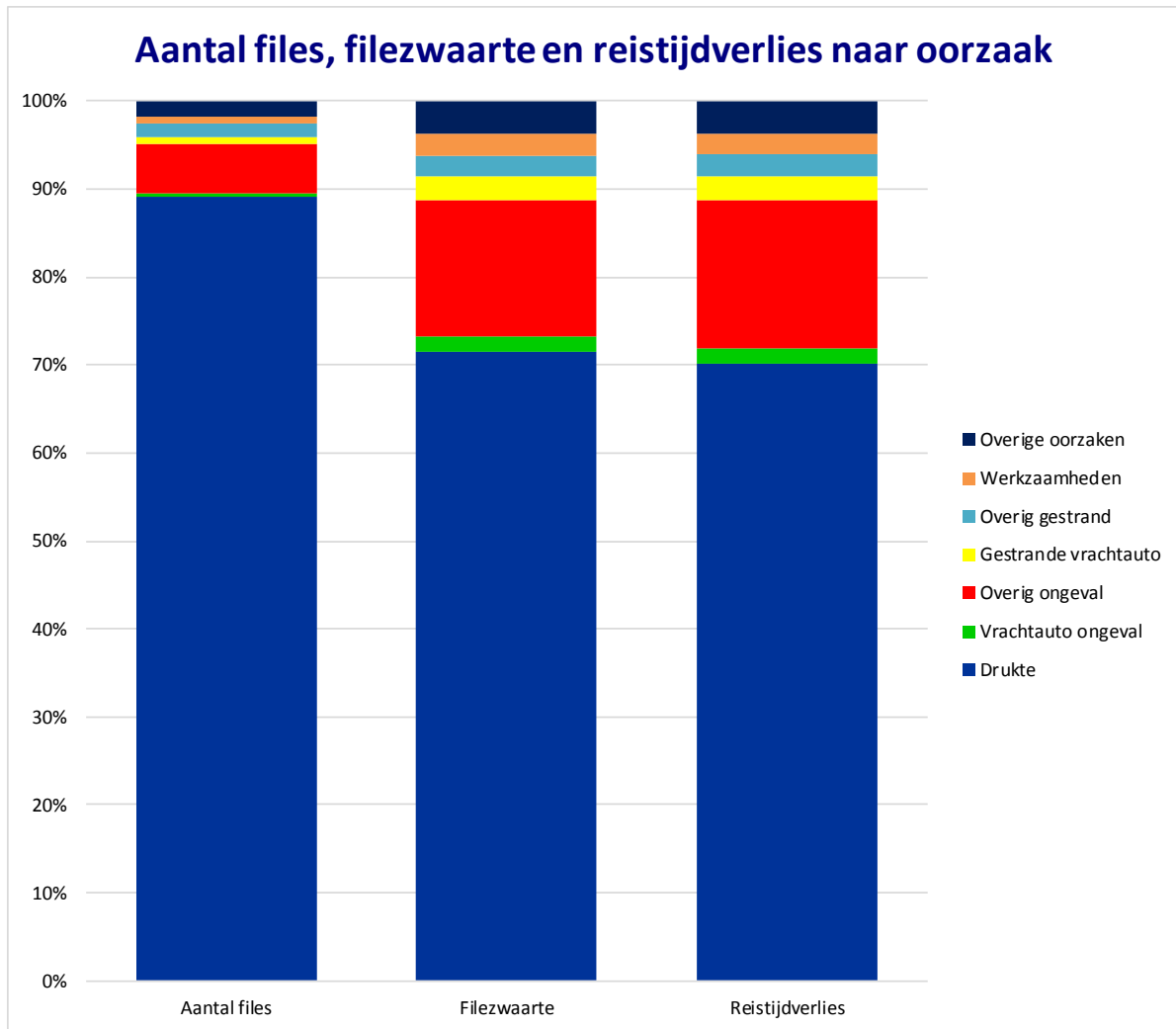
De combinatie van openstellingen, werkzaamheden, verkeersmanagementmaatregelen, benuttingsmaatregelen én invloeden van buitenaf (zoals de ontwikkeling van de economie, de brandstofprijs en de verkeersvraag, incidenten, het weer) bepalen de ontwikkeling van de jaarfilezwaarte (Bron: 3^e-publieksrapportage-rijkswegennet-2017).

In totaal 89,2% van alle files wordt veroorzaakt door drukke. Deze files zijn verantwoordelijk voor 71,5% van de filezwaarte en 70,1% van het reistijdverlies.

De 8,2% files als gevolg van incidenten (ongeval en gestrand) zijn verantwoordelijk voor 22,3% van de totale filezwaarte en 23,9% van het totale reistijdverlies.

Personenauto-incidenten (aandeel 6,9%) zijn hierbinnen verantwoordelijk voor 17,8% van de totale filezwaarte en 19,3% van het totale reistijdverlies.

Vrachtauto-incidenten (aandeel 1,3%) zijn hierbinnen verantwoordelijk voor 4,5% van de totale filezwaarte en 4,6% van het totale reistijdverlies.



In 0,4% van alle files is een vrachtauto-ongeval de oorzaak van de file. Files als gevolg van een vrachtauto-ongeval zijn verantwoordelijk voor 1,8% van de filezwaarte en 1,8% van het reistijdverlies. Dit wil zeggen dat wanneer er een file ontstaat als gevolg van een vrachtauto-ongeval, de veroorzaakte filezwaarte en het reistijdverlies aanzienlijk groter is dan bij een reguliere file als gevolg van drukte of bij een file als gevolg van een personenauto ongeval.

In 0,9% van alle files is een gestrande vrachtauto de oorzaak van de file. Files als gevolg van een gestrande vrachtauto zijn verantwoordelijk voor 2,7% van de filezwaarte en 2,8% 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.

