



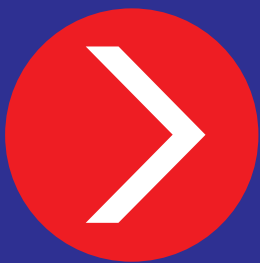
Jaarrapportage STIMVA 2021

Inhoudsopgave

Organisatie STIMVA	2
1.1 Bestuur	3
1.2 Commissie van Toezicht	3
Feiten en cijfers vrachtauto-incidenten 2021	4
➤ Meldingen	5
2.1 IM-meldingen bij het CMV	5
2.2 Melders bij het CMV	6
2.3 Incidentmeldingen verdeeld over de maanden en dagen	6
2.4 Top incident locaties in 2021	8
2.5 Gekantelde vrachtauto's	8
2.6 Land van herkomst chauffeur	9
➤ Uitgevoerde acties	10
2.7 Uitgevoerde actie CMV-bergers	10
2.8 Wijze van berging	11
2.9 Inzet imV3-deskundigen	12
2.10 Afhandelingsduur bergingen	12
➤ Oorzaak van meldingen	15
2.11 CMV-pechverplaatsingen vrachtauto's	15
2.12 Oorzaak van CMV-meldingen	16

1

Organisatie



Jaarrapportage STIMVA 2021

1 Organisatie STIMVA

1.1 Bestuur

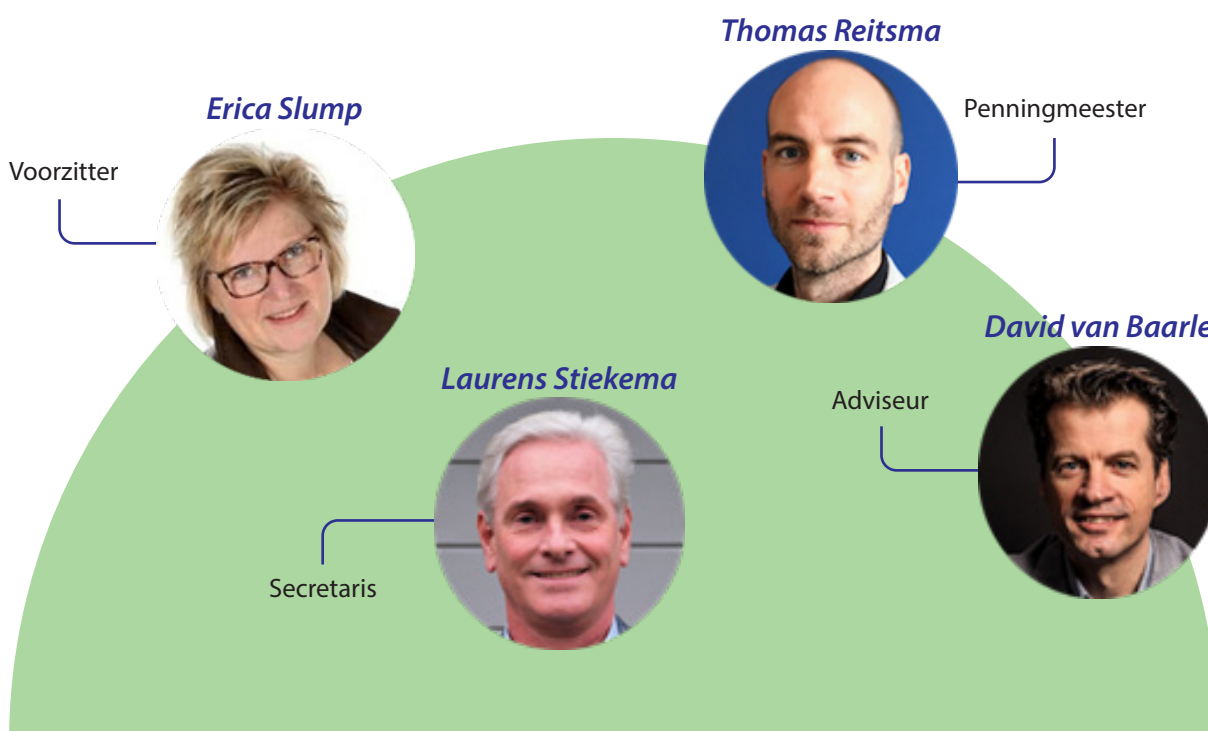
Het bestuur van de STIMVA bestaat uit:

Bestuur		
Voorzitter	mevr. E. Slump	Rijkswaterstaat
Secretaris	dhr. L.G. Stiekema	Verbond van Verzekeraars
Penningmeester	dhr. T. Reitsma	Evofenedex, TLN & KNV
Adviseur	dhr. D. van Baarle	Rijkswaterstaat
Secretariaat	mevr. L.E. Gasseling	Rijkswaterstaat

1.2 Commissie van Toezicht

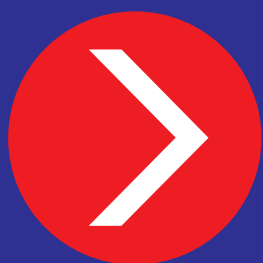
De Commissie van Toezicht bestaat uit de volgende leden:

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	S. Strolenberg	Rijkswaterstaat (CD BJV)



2

Feiten en cijfers



Jaarrapportage STIMVA 2021

2 Feiten en cijfers vrachtauto-incidenten 2021

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

2.1 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 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 weginspecteurs 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.

IM-Meldingen bij het CMV in 2021

Type incidentmelding	Aantal	Percentage	Gemiddeld per dag
Gestrande vrachtauto	8.040	83,0%	22,0
Ongeval	1.312	13,5%	3,6
Afgevallen lading	31	0,3%	0,1
Onbekende oorzaak tijdens melding	200	3,1%	0,8
Totaal incidentregistraties 2021	9.683	100%	26,5

Bij meldingen van vrachtauto-incidenten vanuit het CMV zien we in 2021 een stijging van 36,1% ten opzichte van 2020. Van de vrachtauto-incidenten wordt 83% veroorzaakt door gestrande vrachtauto's en 13,5% door ongevallen met vrachtauto's (restant is afgevallen lading en onbekend). Het aantal meldingen van gestrande vrachtauto's bij het CMV neemt in 2021 met 34,8% toe. Het aantal meldingen van vrachtauto-ongevallen neemt in 2021 met 17,4% toe. Het gemiddeld aantal IM-meldingen voor het jaar 2021 lag op bijna 27 per dag.

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).

IM-Meldingen bij het CMV in 2020

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
Totaal incidentregistraties 2020	7.114	100%	19,5

Bij meldingen van vrachtauto-incidenten vanuit het CMV zagen we in 2020 een daling van het aantal incidentmeldingen met 8,9% ten opzichte van 2019, waarbij 83,8% werd veroorzaakt door gestrande vrachtauto's en 15,7% door ongevallen met vrachtauto's (restant was afgevallen lading en onbekend). Het aantal meldingen van gestrande vrachtauto's bij het CMV nam in 2020 met 5,4% af, het aantal meldingen van vrachtauto-ongevallen nam in 2020 met 18,6% af. Het gemiddeld aantal IM-meldingen voor het jaar 2020 lag op bijna 19 per dag.

Ontwikkelingen IM-meldingen

De toename in 2021 wordt veroorzaakt door een stijging van alle incidenttypen. Met name het aantal gestrande vrachtauto's is toegenomen. Dit kan deels verklaard worden door de Covid-19 pandemie en de genomen maatregelen vanuit de overheid, welke zijn afgenomen ten opzichte van 2020.

IM-Meldingen bij het CMV in de jaren 2019, 2020 en 2021

Type incidentmelding	2019	2020	2021	Toe-/afname 2019-2020	Toe-/afname 2020-2021
Gestrande vrachtauto	6.302	5.963	8.040	-5,4%	34,8%
Ongeval	1.373	1.118	1.312	-18,6%	17,3%
Afgevallen lading	27	17	31	-37,0%	82,4%
Onbekende oorzaak tijdens melding	109	16	200	-85,3%	11,5%
Totaal incidentregistraties	7.811	7.114	9.683	-8,9%	36,1%

2.2 Melders bij het CMV

Het overgrote deel (91,6%) van de IM-meldingen bij het CMV komen van de verkeerscentrales van Rijkswaterstaat. De politiemeldkamers zijn verantwoordelijk voor slechts 2,6% van alle CMV-meldingen.

Melders bij het CMV

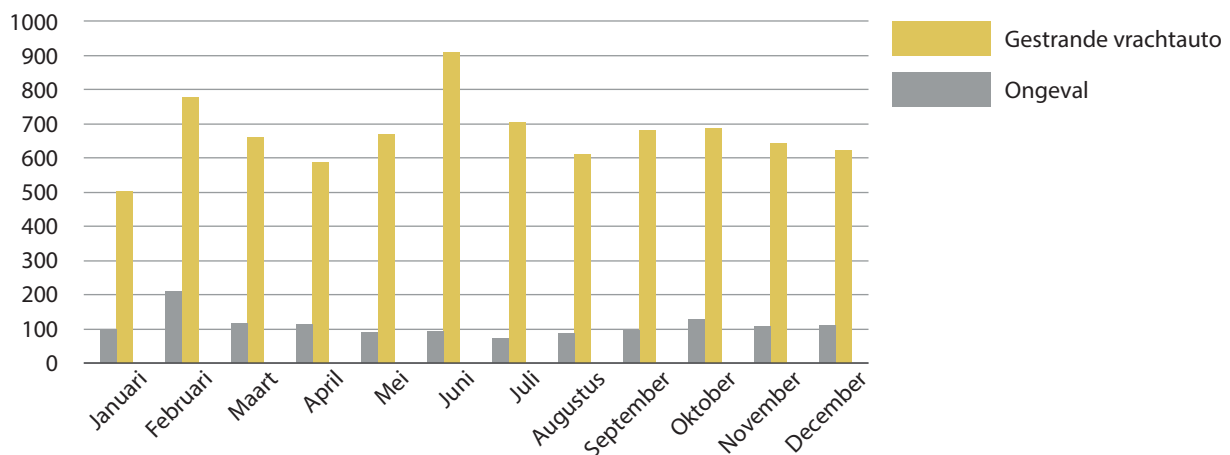
Melder bij het CMV	Ongeval	Gestrande vrachtauto
Rijkswaterstaat Verkeerscentrales	1.154	7.412
Politiemeldkamers	102	133
ANWB	1	45
Overige melders	55	450
Totaal	1.312	8.040

2.3 Incidentmeldingen verdeeld over de maanden en dagen

Verdeling over de maanden

Ongevallen met vrachtauto's vinden het vaakst plaats in de maand februari. Naar verwachting is dit gerelateerd aan de weersomstandigheden. In de maand februari was sprake van een lange vorstperiode. Gestrande vrachtauto's komen het meeste voor in de maanden februari en juni. In juni was er sprake van zomerse temperaturen.

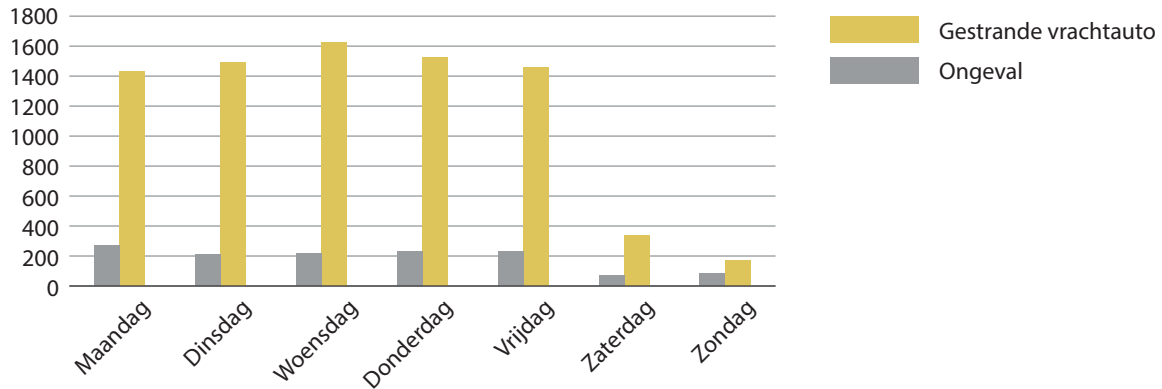
Verdelingen CMV-meldingen per maand (2021)



Verdeling over de weekdays

Gestrande vrachtauto's verdelen zich redelijk gelijkmatig over de werkdagen van de week met een kleine piek op de woensdag. Ook vrachtauto-ongevallen verdelen zich redelijk gelijkmatig over de werkdagen van de week.

Verdelingen CMV-meldingen per weekday (2021)

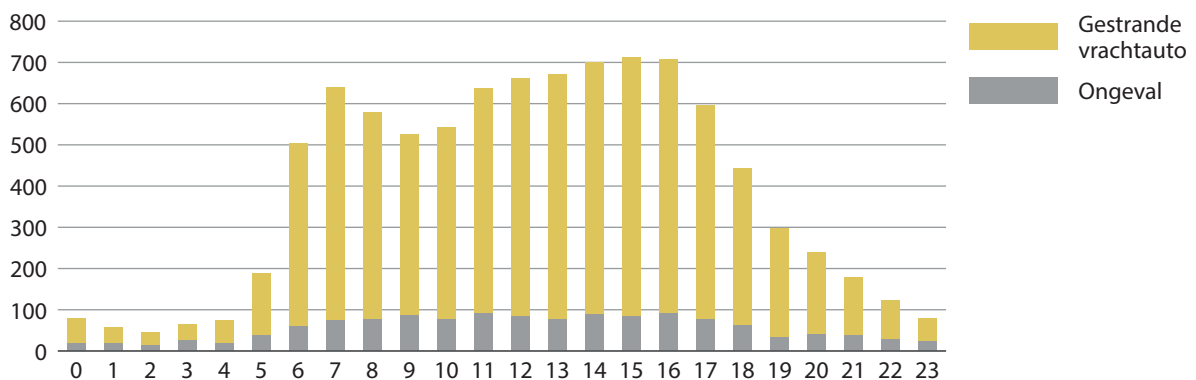


Verdeling over de uren van de dag (alle weekdays)

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

De meeste vrachtauto's zijn gestrand gedurende de ochtendspits en in de middag. Ook tijdens de daluren zijn veel vrachtauto's gestrand. Het aantal gestrande vrachtauto's neemt af gedurende de daluren in de avond, nacht en ochtend.

Verdelingen CMV-meldingen gedurende de uren van de dag (2021)



2.4 Top incident locaties in 2021

De incident locaties zijn weergegeven in de heatmaps in onderstaande kaarten. Met name op de A1 en op de A12 ter hoogte van Arnhem, de routes naar Duitsland, zijn veel voertuigen gestrand. Ook rond Utrecht, Rotterdam (met name de A15 richting de haven) en Eindhoven zijn veel vrachtauto's gestrand. Ten slotte zijn op de A27 richting Antwerpen veel vrachtauto's gestrand.

Veel ongevallen hebben plaatsgevonden bij Utrecht, Eindhoven en de A27 richting Antwerpen.



Heatmap gestrande voertuigen

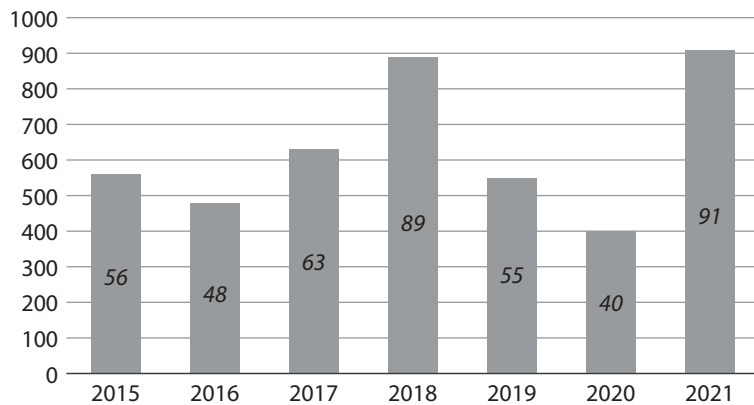


Heatmap ongevallen

2.5 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 2021 zijn er 91 gekantelde vrachtauto's geregistreerd waarvan er 58 op het rijkswegennet plaatsvonden. Dit is een ruime verdubbeling ten opzichte van 2020. Hiervan zijn de meeste vrachtauto's gekanteld op 11 maart met 9 gekantelde vrachtauto's, gevolgd door 4 mei (4) en 16 september (4). Op 11 maart 2021 was er sprake van zware windstoten van 80 tot ruim 100 km/uur.

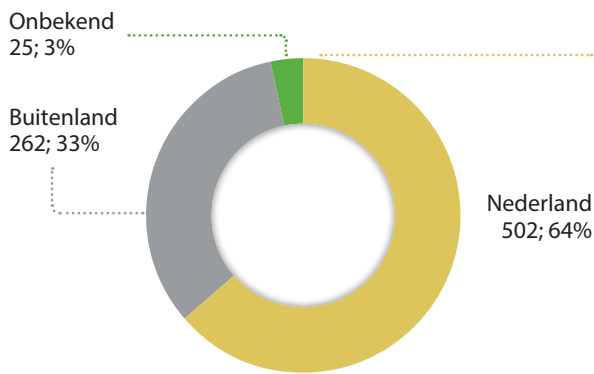
Ontwikkeling aantal gekantelde vrachtauto's



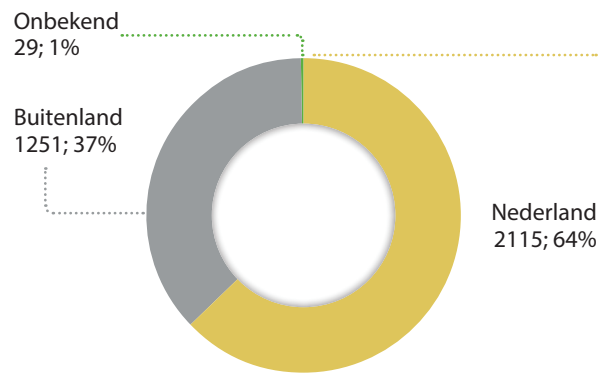
2.6 Land van herkomst chauffeur

Wanneer een IM-ongevalsmelding resulteert in een IM-ongevalsberging, komt 64% van de chauffeurs uit Nederland en 33% 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 62% van de chauffeurs uit Nederland en 37% uit het buitenland. Van 1% is het land van herkomst onbekend.

Top-10 land van herkomst chauffeur

Land van herkomst chauffeur	Ongeval	Gestrande vrachtauto	Overig	Totaal	Percentage
Nederland	502	2.115	61	2.678	62,5%
Polen	61	350	5	416	9,7%
Duitsland	28	153	6	187	4,4%
Roemenië	33	131	4	168	3,9%
Litouwen	33	96	7	136	3,2%
België	18	99	3	120	2,8%
Bulgarije	13	74	2	89	2,1%
Spanje	13	42	1	56	1,3%
Tsjechië	6	38	0	44	1,0%
Rusland	7	25	2	34	0,8%
Overig	50	243	8	301	7,0%
Herkomst onbekend	25	29	4	58	1,4%
Totaal	789	3.395	103	4.287	100,0%

Van alle meldingen waarbij een IM-berging is uitgevoerd is 62,5% van de chauffeurs afkomstig uit Nederland. Van de buitenlandse chauffeurs zijn Polen, Duitsers en Roemenen het meest betrokken bij IM-ongevalsbergingen en IM-pechverplaatsingen.

Uitgevoerde acties

2.7 Uitgevoerde actie 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	Percentage
IM-berging (inzet bergingsvoertuig)	3.322	34,3%
Geen bergingswerkzaamheden verricht*	5.112	52,8%
Niet uitgereden	305	3,1%
Pechverplaatsingen	946	9,8%
Onbekend		0,0%
Totaal	9.685	100,0%

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

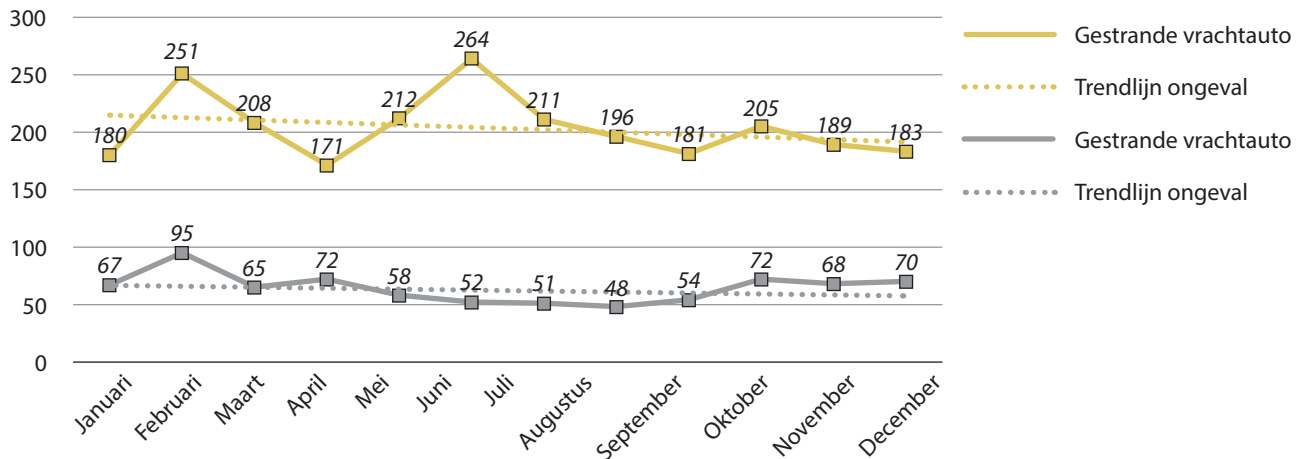
Ontwikkelingen IM-bergingen

Wanneer er naar de ontwikkeling van het aantal IM-bergingen in de jaren 2019, 2020 en 2021 wordt gekeken, dan ontstaat het volgende beeld voor het aantal bergingsopdrachten van gestrande vrachtauto's, het aantal ongevalsbergingen en de toe- of afname voor respectievelijk 2019-2020 en 2020-2021.

IM-bergingen in de jaren 2019, 2020 en 2021

IM-bergingen	2019	2020	2021	Toe-/afname 2019-2020	Toe-/afname 2020-2021
Ongeval	827	771	772	-6,8%	0,1%
Gestrande vrachtauto	2.600	2.611	2.451	0,4%	-6,1%
Totaal meldingen	3.457	3.394	3.322	-1,8%	-2,1%

Aantal IM-bergingen per maand van januari 2021 - december 2021



Niet uitrijden en geen bergingswerkzaamheden verricht

Van alle IM-meldingen wordt 3,1% van de meldingen door het CMV ingetrokken en volgt er een registratie 'Niet uitgereden'.

Het aandeel 'geen bergingswerkzaamheden verricht' ligt in 2021 op 52,8% 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.
- De wegbeheerder gaat, door de toenemende verkeersdrukte, 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.

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

2.8 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.

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 2020 en 2021

Wijze van berging	Aantal 2020	Aantal 2021	Percentage
Normale berging	3.350	3.269	98,4%
Uitgestelde berging	35	42	1,3%
Versnelde berging	9	11	0,3%
Totaal	3.394	3.322	100,0%

Voor uitgestelde bergingen zien we in 2021 een toename van 35 in 2020 naar 42 uitgestelde bergingen in 2021. Voor versnelde berging zien we in 2020 een toename van 9 in 2020 naar 11 versnelde bergingen in 2021.

2.9 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).

Inzet imV3-deskundige in 2020 en 2021

Inzet imV3-deskundige	Inzet imV3 (2020)	Inzet imV3 (2021)	Toe- of afname
Telefonisch advies (imV3 niet ter plaatse)	642		
imV3 ter plaatse	98	102	4,1%
Totaal imV3 ingeschakeld	740	803	8,5%

In 2021 registreerde het STI 102 incidenten (+4,1% ten opzichte van 2020) waarbij een imV3-deskundige ter plaatse is gegaan. Het aantal STI-helpdesk calls bedroeg in totaal 803 telefonische oproepen, een toename van 8,5% ten opzichte van het voorgaande jaar.

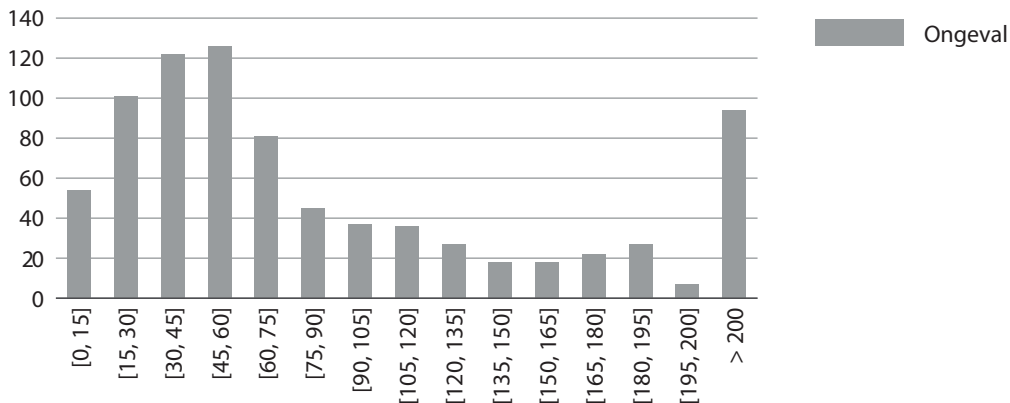
2.10 Afhandelingsduur bergingen

Afhandelingsduur 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

Afhandeltijd bergingen ongeval (n=814) 46,7% binnen 60 minuten



*Uitgevoerde IM-bergingen waarbij de afhandelingsduur gelijk was aan nul of de afhandeltijd negatief was, zijn niet meegenomen in de berekening van de afhandelingsduur.

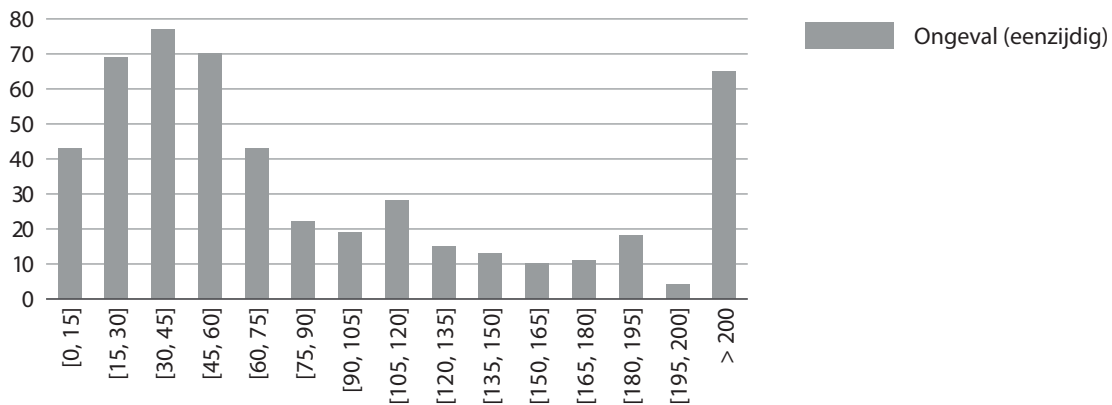
In totaal vindt 46,7% van de afhandeling van IM-ongevalsbergingen plaats binnen 1 uur. De activiteiten van de CMV-berger die binnen dat uur plaatsvinden zijn te relateren aan de ongevalsbergiging. Het percentage voor de afhandelduur van een ongevalsbergiging binnen een uur lag in 2020 op 53,8% en is hoger dan in 2021. 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 bergiging te relateren is of dat hierin ook een wachttijd zit waarin de berger niets kan doen en afhankelijk is van andere partijen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan politie onderzoek dat dient plaats te vinden of slachtofferhulp die wordt geboden.

Afhandelduur eenzijdige ongevalsbergingen en met wederpartij

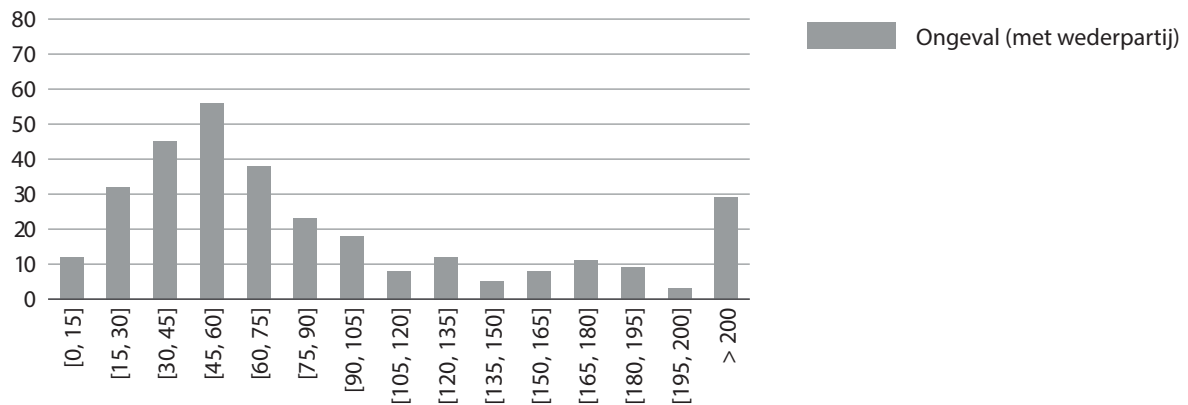
Wanneer alleen de CMV-ongevalsbergingen worden genomen waarvan bekend is dat het een eenzijdig ongeval betrof (n=506), wordt 48,0% van de CMV-ongevalsbergingen binnen een uur afgehandeld.

Wanneer alleen de CMV-ongevalsbergingen worden genomen waarvan bekend is dat het een ongeval met een wederpartij betrof (n=308), wordt 44,5% van de CMV-ongevalsbergingen binnen een uur afgehandeld.

Afhandeltijd bergingen eenzijdige ongevallen (n=506) 48,0% binnen 60 minuten



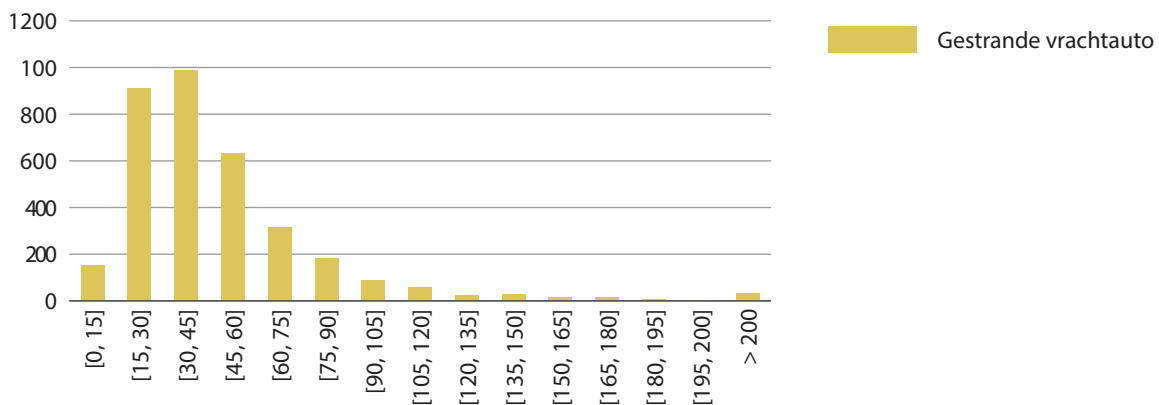
Afhandeltijd bergingen ongevallen met wederpartij (n=308) 44,5% binnen 60 minuten



* Uitgevoerde IM-bergingen 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 75,4% 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 daarmee afgenomen ten opzichte van 79,9% in 2020. Afhandeltijd bergingen gestrande vrachtauto's (n=3.435) 75,4% binnen 60 minuten



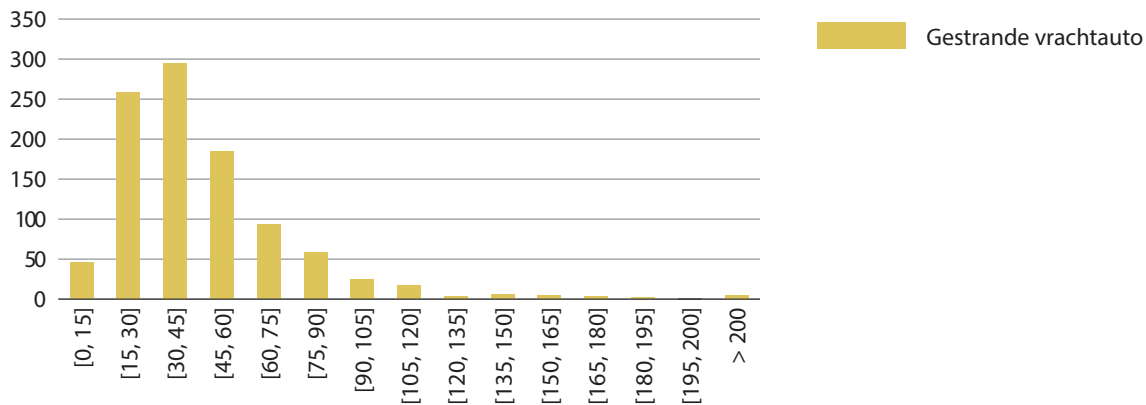
* Uitgevoerde IM-bergingen waarbij de afhandeltijd negatief was, zijn niet meegenomen in de berekening van de afhandelduur. Dit geldt eveneens voor de meldingen waarbij één van de tijdstippen niet is geregistreerd voor het berekenen van de afhandelduur.

Afhandelduur pechbergingen naar oorzaak

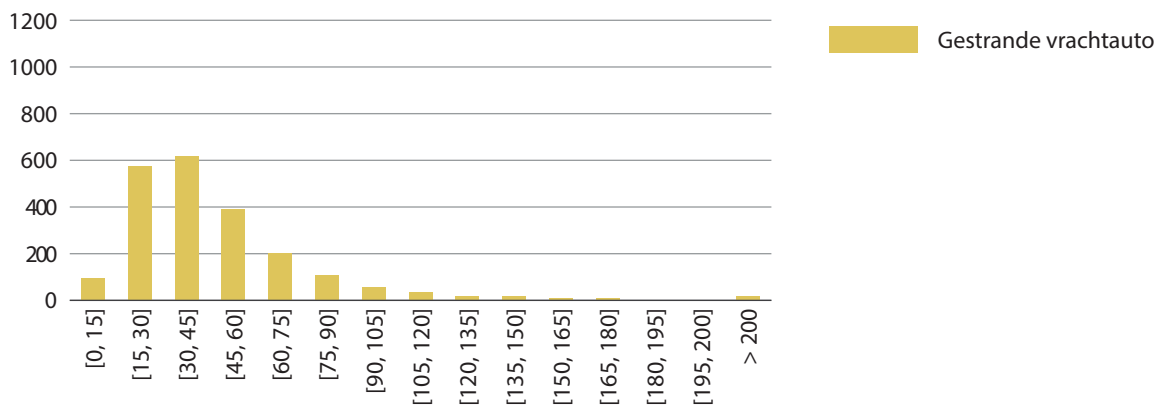
Wanneer alleen van de CMV-pechverplaatsingen worden genomen waarvan de oorzaak bandenpech is (n=1004), wordt 75,3% van de CMV-pechverplaatsingen binnen een uur afgehandeld.

Wanneer alleen naar de CMV-pechverplaatsingen worden genomen waarvan de oorzaak technische pech is (n=2165), is er weinig verschil zichtbaar. 75,4% van deze CMV-pechverplaatsingen wordt binnen een uur afgehandeld.

Afhandeltijd bergingen gestrande vrachtauto's met bandenpech (n=1.004) 75,3% binnen 60 minuten



Afhandeltijd bergingen gestrande vrachtauto's met technische pech (n=2.165) 75,4% binnen 60 minuten



* Uitgevoerde IM-bergingen 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.

Oorzaak van meldingen

2.11 CMV-meldingen en weersinvloeden

De drukste dagen in 2021 wat aantal CMV-meldingen betreft zijn de dagen waarop het erg warm is en de dagen waarop er veel neerslag valt.

In 2021 was het aantal gestrande vrachtauto's op de dagen 8 februari (84) en 9 februari (68) het hoogst, beide dagen met uitzonderlijk lage temperaturen dat gepaard ging met veel wind en flink wat sneeuw. Bovendien zijn op de dagen 7 februari (49) en 8 februari (47) de meeste ongevallen gemeld. Op al deze dagen was het extreem weer protocol van toepassing. Op dit soort dagen neemt het aantal IM-meldingen bij het CMV toe.

Het hoge aantal gestrande vrachtauto's werd gevolgd door de dagen 17 juni (63) en 2 juni (56) en 16 juni (53). Dit waren warme zomerse dagen met veel gestrande vrachtauto's. Zo was 17 juni de eerste tropische dag (maximumtemperatuur van 30 °C of hoger) van het jaar.

Als het extreemweerprotocol van kracht is, wordt extra materieel ingezet om gestrande verkeersdeelnemers op de snelweg direct naar een veilige locatie te brengen. Zo zijn er extra wegininspecteurs en (bergings) hulpverleners aan het werk. Bij een incident zorgen zij ervoor dat gestrande vrachtauto's snel hun weg

kunt vervolgen of naar een veilige locatie met voorzieningen worden gebracht, zoals een nabijgelegen verzorgingsplaats.

Het hitteprotocol geldt in de provincies waar volgens het KNMI een grote kans (70% of meer) is op temperaturen van 30 °C of hoger. Het hitte protocol is in 2021 drie keer ingezet in T2.

Het koudeprotocol is van kracht bij een gevoelstemperatuur (windchill) van -15 °C of lager. Het koudeprotocol is in 2021 negen keer ingezet in T1. Zo heeft de vorstperiode geduurd van 7 februari tot 14 februari, gevolgd door een code rood op 15 februari wegens ijzelvorming.

Het aantal dagen dat extreemweerprotocol van kracht is geweest in het desbetreffende tertiaal

	Landelijk		Regionaal		Totaal	
	Hitte	Koude	Hitte	Koude	Hitte	Koude
T1 januari t/m april 2021	0	9	0	0	0	9
T2 mei t/m augustus 2021	2	0	1	0	3	0
T3 september t/m december 2021	0	0	0	0	0	0

2.12 Oorzaak van CMV-meldingen

Oorzaak vrachtauto ongevallen

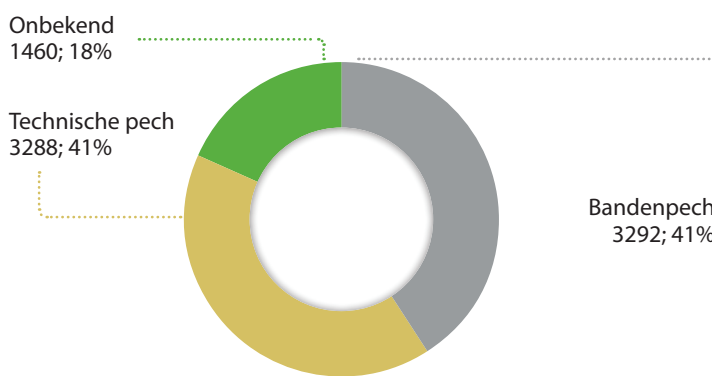
Oorzaken van vrachtauto ongevallen worden nagenoeg niet geregistreerd door het CMV. Wel is bekend dat van alle 1.312 IM-ongevalsmeldingen bij het CMV 56,6% een eenzijdig ongeval betrof en 43,4% een ongeval met een wederpartij.

Deze cijfers komen overeen met de 1.118 IM-ongevalsmeldingen uit 2020, waar 52,7% een eenzijdig ongeval en 42,1% een ongeval met een wederpartij betrof. Van de overige 5,2% was het niet bekend.

Oorzaak gestrande vrachtauto's

Wat de geregistreerde oorzaken van de gestrande vrachtauto's betreft, wordt 41% veroorzaakt door bandproblemen en 41% door technische problemen. Bij 18% van de geregistreerde gestrande vrachtauto's is de oorzaak bij het doorgeven van de melding onbekend.

Oorzaken melding gestrande vrachtauto's



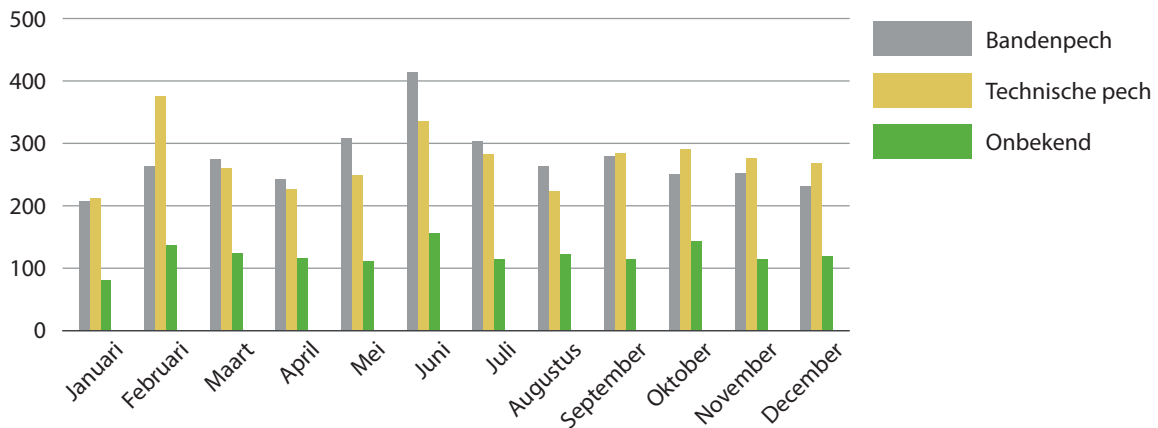
Deze verdeling komt overeen met de geregistreerde gestrande vrachtauto's in 2020, waar 43% werd veroorzaakt door bandproblemen en 39% door technische problemen.

Daarentegen zijn het totale aantal gestrande vrachtauto's in 2021 wel toegenomen met 34,8% ten opzichte van 2020. Daarnaast is het aantal geregistreerde bandproblemen bij pech in 2021 toegenomen met 27,1%. Het aantal geregistreerde technische pechproblemen is in 2021 toegenomen met 43,1%. Oorzaak pech onbekend is met 35,7% toegenomen in 2021.

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 juni, op warme dagen. Bandenpech komt minder vaak voor in de wintermaanden.
- Het aantal technische pechmeldingen ligt het hoogst in de maanden februari en juni, bij extreme temperaturen.
- Het aantal technische pechmeldingen ligt in het najaar hoger dan het aantal meldingen van bandenpech.

Oorzaken melding gestrande vrachtauto's per maand in 2021

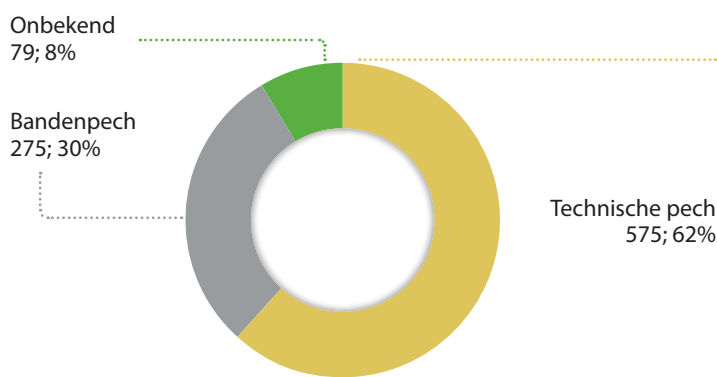


Oorzaak CMV-pechverplaatsingen vrachtauto's

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 30% veroorzaakt door bandproblemen en 62% door technische problemen. Bij 8% van de geregistreeerde gestrande vrachtauto's is de oorzaak onbekend.

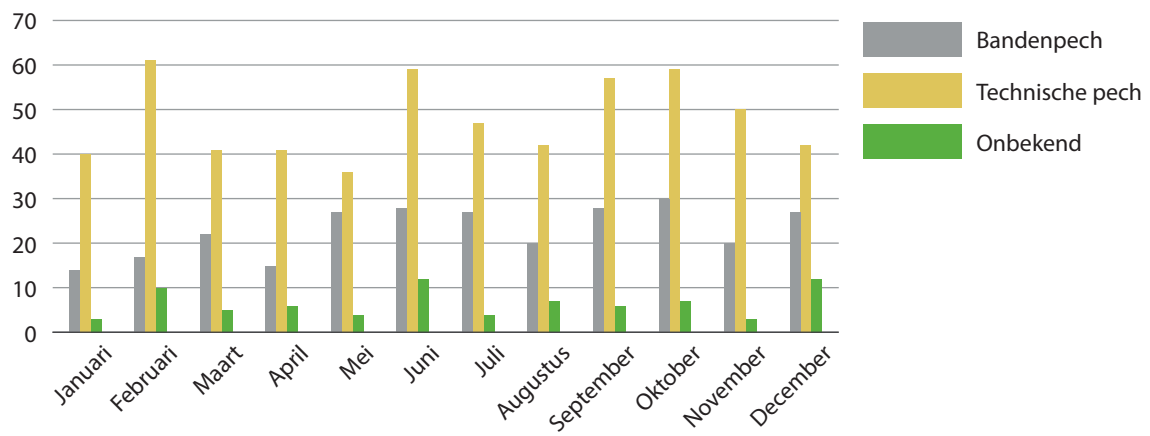
We zien hier een ander beeld dan wanneer alleen gekeken wordt naar de oorzaak van de CMV-meldingen. Het overgrote deel van CMV-pechverplaatsingen betreft technische pech. Dit terwijl het aantal meldingen van technische pech gelijk lag aan het aantal meldingen van bandenpech in 2021. Over het algemeen 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 2021



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 warme zomermaand juni en in het najaar.
- Het aantal technische CMV-pechverplaatsingen ligt het hoogst in het najaar en in de maand juni. Ook gedurende de winterse maand februari zijn er veel technische CMV-pechverplaatsingen geweest.

