



**Jaarrapportage STIMVA  
2022**

# Inhoudsopgave

<b>Voorwoord</b>	<b>3</b>
<b>Organisatie STIMVA</b>	<b>4</b>
2.1 Bestuur	5
2.2 Commissie van Toezicht	5
<b>Feiten en cijfers vrachtauto-incidenten 2022</b>	<b>6</b>
➤ <b><i>Meldingen</i></b>	<b>7</b>
3.1 IM-meldingen bij het CMV	7
3.2 Melders bij het CMV	10
3.3 Incidentmeldingen verdeeld over de maanden en dagen	11
3.4 Top incident locaties in 2022	12
3.5 Gekantelde vrachtauto's	13
3.6 Land van herkomst chauffeur	13
➤ <b><i>Uitgevoerde acties</i></b>	<b>15</b>
3.7 Uitgevoerde actie CMV-bergers	15
3.8 Inzet imV3-deskundigen	16
3.9 Afhandelingsduur bergingen	17
➤ <b><i>Oorzaak van meldingen</i></b>	<b>21</b>
3.10 CMV-meldingen en weersinvloeden	21
3.11 Oorzaak van CMV-meldingen	21

# 1

## Voorwoord



## Jaarrapportage STIMVA 2022

# 1 Voorwoord

Voor u ligt de jaarrapportage 2022 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.

## *Stabiel beeld aantal incidentmeldingen*

Het aantal incidentregistraties neemt vanaf 2015 toe. Het jaar 2020 kenmerkte zich door de Coronapandemie waardoor het aantal melding 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 4,8% beperkt toe.

Het totaal van het aantal IM-bergingen en pechverplaatsingen samen lag in 2022 3,5% hoger dan in 2021. Bergers hebben het dus drukker gehad.

Het percentage voor de afhandelduur van een ongevalsberging binnen een uur lag in 2022 op 42,6% terwijl dat in 2021 nog op 46,7% lag. Van de CMV-pechverplaatsingen met oorzaak bandenpech wordt 74% binnen een uur afgehandeld, bij CMV-pechverplaatsingen met oorzaak technische pech is dat zelfs 76,6%.

## *Extreem weer*

Ook in het jaar 2022 hebben we te maken gehad met extreem weer. Zo raasde in februari de storm Eunice over het land met zware windstoten. Tijdens deze storm zijn op 18 februari 30 vrachtauto's gekanteld. Daarnaast was 19 juli op sommige plaatsen de warmste dag ooit. De temperaturen stegen overall boven de 35°C. Op deze dag zijn de meeste vrachtauto's gestrand.

**Mr. drs. Erica Slump**  
Voorzitter STIMVA

# 2

## Organisatie



## Jaarrapportage STIMVA 2022

## 2 Organisatie STIMVA

### 2.1 Bestuur

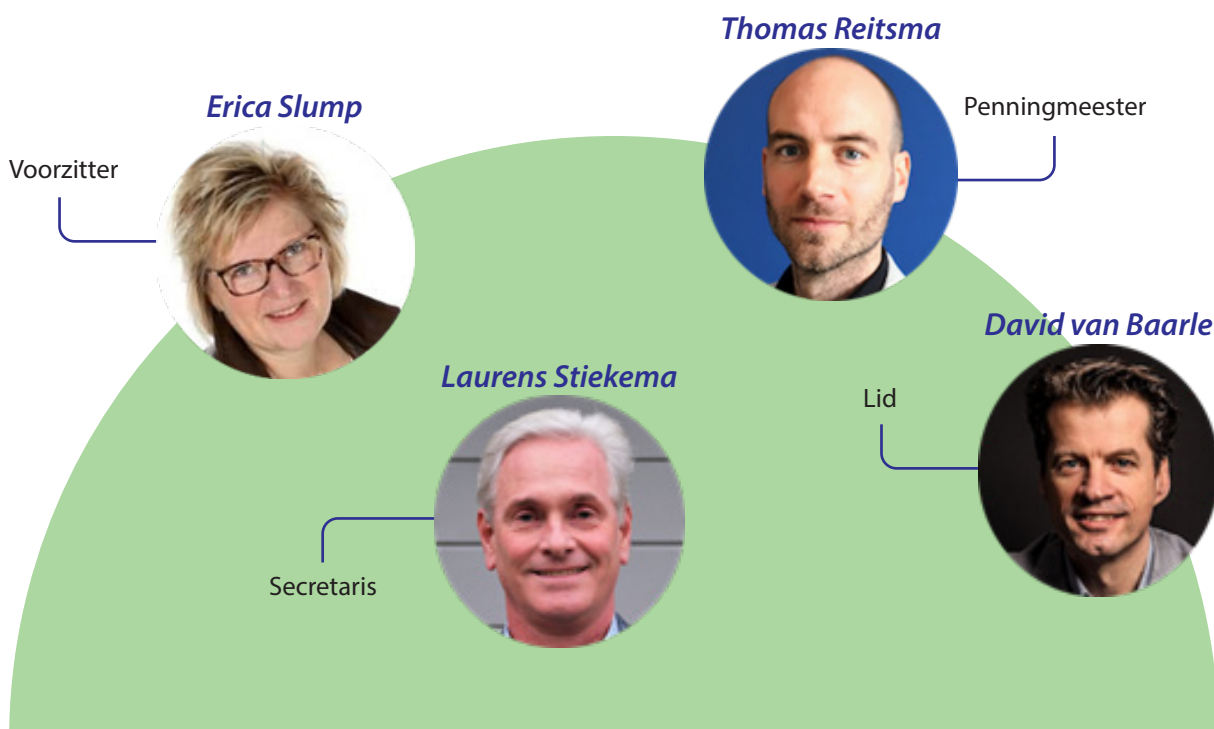
Het bestuur van de STIMVA bestaat uit:

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

### 2.2 Commissie van Toezicht

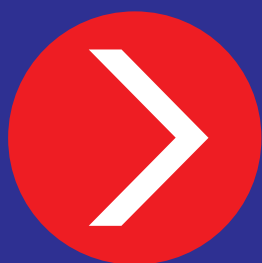
De Commissie van Toezicht bestaat uit de volgende leden:

Commissie van Toezicht		
Voorzitter	R. Aarse	TLN
Lid	L. Koster	Rijkswaterstaat
Lid	E. Vegter	Hanselman
Lid	F. Hartensveld	Hanselman
Lid	J. Burger	Rijkswaterstaat
Lid	R. van Amerongen	VBM
Lid	M. Pleijsier	Eurocross
Lid	L. van der Meulen	ANWB
Notulen	G. van 't Veld	Rijkswaterstaat
Lid	P. Weinreich	Achmea
Lid	K. Zandbergen	Politie



# 3

## Feiten en cijfers



## Jaarrapportage STIMVA 2022

## 3 Feiten en cijfers vrachtauto-incidenten 2022

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 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.

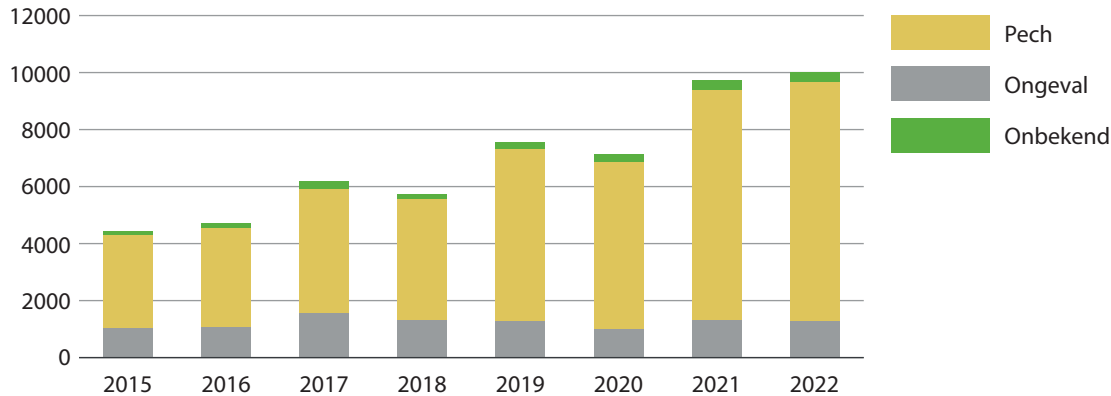
De in deze paragraaf genoemde aantallen betreffen initiële meldingen en geven geen inzicht over de wijze van afhandeling (IM-berging, pechverplaatsing, geen bergingswerkzaamheden verricht, niet uitgereden, annulering).



## Ontwikkelingen IM-meldingen

Het aantal incidentregistraties neemt vanaf 2015 jaarlijks toe. Het jaar 2020 kenmerkt zich door de Corona-pandemie. In 2021 nam het aantal incidenten weer verder toe en zagen we het aantal incidentmeldingen met 36,1% toenemen ten opzichte van 2020.

### Ontwikkelingen IM-meldingen in de jaren 2015-2022



De ontwikkeling van IM-meldingen van vrachtauto-incidenten is in 2022 gestagneerd. We zien in 2022 een stijging van 4,8% van gemelde vrachtauto-incidenten ten opzichte van 2021. Het aantal meldingen van pech bij het CMV neemt in 2022 met 3,5% toe. Het aantal meldingen van vrachtauto-ongevallen nam toe met 5,3%. Het gemiddeld aantal IM-meldingen voor het jaar 2022 ligt in 2022 op 27,5 meldingen per dag terwijl dit in 2021 nog op 26,5 meldingen per dag lag.

### IM-Meldingen bij het CMV in de jaren 2020, 2021 en 2022

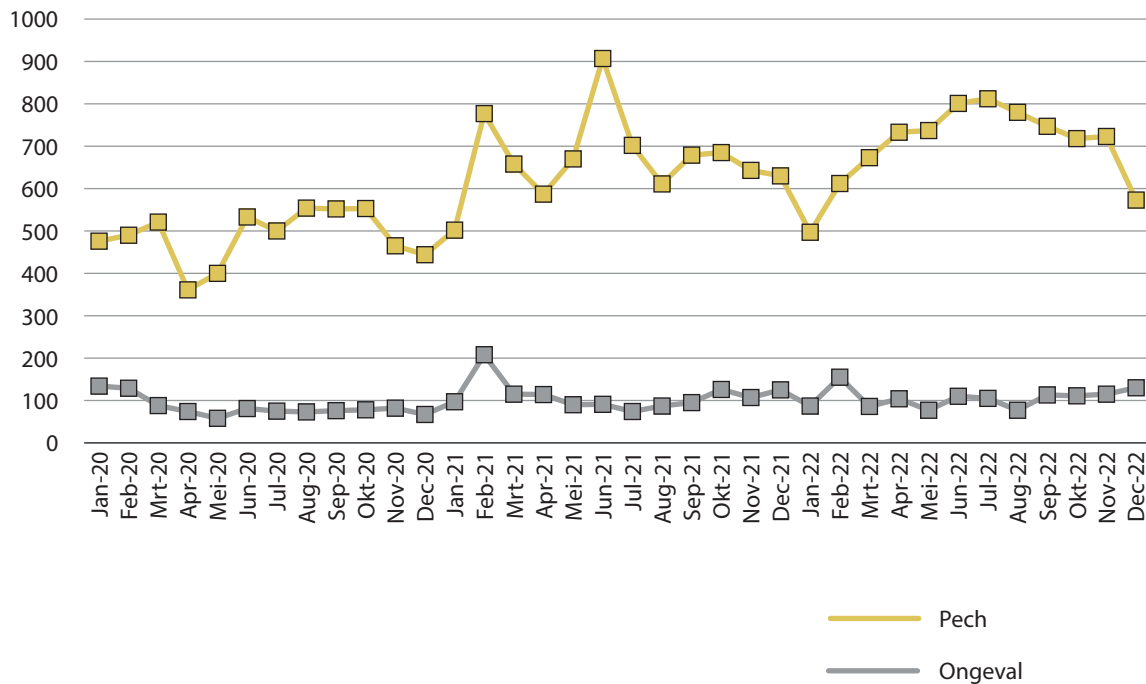
Type incidentmelding	2020	2021	2022	Toe-/afname 2020-2021	Toe-/afname 2021-2022
Pech	5.963	8.040	8.320	34,8%	3,5%
Ongeval	1.118	1.312	1.381	17,3%	5,3%
Afgevallen lading	17	31	41	82,4%	32,3%
Onbekende oorzaak tijdens melding	16	200	302	11,5%	51,0%
<b>Totaal incidentmeldingen</b>	<b>7.114</b>	<b>9.683</b>	<b>10.044</b>	<b>36,1%</b>	<b>4,8%</b>

Van de vrachtauto-incidentmeldingen uit 2022 wordt 82,8% veroorzaakt door pech en 13,7% door ongevallen met vrachtauto's (restant is afgevallen lading en onbekend).

### IM-Meldingen bij het CMV in 2022

Type incidentmelding	Aantal	Percentage	Gemiddeld per dag
Pech	8.320	82,8%	22,8
Ongeval	1.381	13,7%	3,8
Afgevallen lading	41	0,4%	0,1
Onbekende oorzaak tijdens melding	302	3,0%	0,8
<b>Totaal incidentmeldingen 2022</b>	<b>10.044</b>	<b>100%</b>	<b>27,5</b>

## Aantal IM meldingen per maand van januari 2020 - december 2022



### Interview

### Geralt van 't Veld (Landelijk Adviseur Incident Management bij Rijkswaterstaat)

Als we Geralt vragen naar de meest majeure ontwikkelingen rondom vrachtautoberging in het verleden is dat natuurlijk allereerst de oprichting van STIMVA in de periode rond 2000 en het opstellen van de beleidsregels IM. "Eerst was er sprake van regionale contracten, later werd dat landelijk geregeld, zo ongeveer in de periode tussen 2009 en 2012. Ook werden er steeds zwaardere eisen aan de bergers ten aanzien van opleiding en aan de bergingsvoertuigen gesteld. Dat heeft voor een enorme verbetering gezorgd". Zelf is Geralt sinds 2014 bij Incident Management betrokken. Hij noemt verder als belangrijke ontwikkelingen de wijziging in de beleidsregels IM en de komst van het uitgesteld en versneld berging. En niet te vergeten de hefkussenberging.



En wat speelt er momenteel in het hier en nu? Geralt benoemt de nieuwe contracten: "De bergingswereld kijkt niet alleen maar positief naar wat we hebben uitgevraagd. Het gaat dan met name om tariefstelling, flexibiliteit in inzet dat de berger zelf zijn inzet kan bepalen en de contractuele handhaving". Verder is Rijkswaterstaat bezig om na te denken over verbetermogelijkheden met betrekking tot het rolbaar maken van alternatief aangedreven voertuigen. "Doordat er steeds meer gerobotiseerde versnellingsbakken voorkomen en deze niet in de vrij te zetten zijn, zijn vrachtauto's niet meer rolbaar. Dit bemoeilijkt het bergingsproces". Hierbij is de problematiek ook aan de RDW uitgelegd en gevraagd wat zij hierin zouden kunnen betekenen om enerzijds te komen tot verplichte fabrikantinformatie per voertuigtype met o.a. een veiligheidskaart en (bruikbare) informatie over het veiligstellen en afslepen en anderzijds te komen tot uniformering (toegankelijkheid en werking) van veiligheidsvoorzieningen.

Voor de toekomst voorziet Geralt een grote uitdaging om de bergingskennis in de markt op peil te houden. "Het is moeilijk om bergersmedewerkers te werven en te behouden; sommige bedrijven hebben nu al moeite om hun rooster rond te krijgen". Ook spelen de ontwikkelingen in de voertuigtechnologie, zoals elektrificatie, een grote rol. "We zijn steeds minder in staat om bergingsmethodieken uit het verleden toe te passen. Er is steeds meer specifieke kennis over (type) voertuigen of merken en manier van bergen nodig. Deze kennis ligt bij een aantal specifieke bergers. Het is een uitdaging voor de toekomst om deze kennis breder te delen".

## 3.2 Melders bij het CMV

Het overgrote deel (92%) van de IM-meldingen bij het CMV komen van de verkeerscentrales van Rijkswaterstaat. De politiemeldkamers zijn verantwoordelijk voor slechts 0,9% van alle CMV-meldingen.

### Melders bij het CMV

Melder bij het CMV	Pech	Ongeval	Afgevallen lading	Onbekende oorzaak tijdens melding	Totaal
Rijkswaterstaat Verkeerscentrales	7.616	1.277	38	284	9.215
Politiemeldkamers	31	54	1	5	91
ANWB	47	-	-	3	50
Overige melders	626	50	2	10	688
<b>Totaal</b>	<b>8.320</b>	<b>1.381</b>	<b>41</b>	<b>302</b>	<b>10.044</b>

### Interview

### CMV

We vallen gelijk met de neus in de boter als we het Centraal Meldpunt voor Vrachtautoberging (CMV) binnenlopen. Centralist Patricia Bekdemir neemt stante pede een melding over een stilgevallen vrachtauto vanuit een verkeerscentrale van Rijkswaterstaat aan en schakelt binnen no time een zware berger in. Marciano de Bruin, Kennisspecialist Process & Expertise bij EuroCross, vertelt: "Sinds we Bergerselect gebruiken, nu ongeveer een jaar, kunnen we direct zien welke bergers beschikbaar zijn. Voorheen moesten we soms wel meerdere telefoontjes plegen nadat we diverse keren



nul op het rekest kregen voordat we eindelijk een berger aan de lijn hadden die de klus wilde oppakken. Door het gebruik van Bergerselect is de inschakeltijd aan onze zijde sterk verkort." Inmiddels heeft Patricia de telefoon neergelegd en net nadat we haar de hand hebben geschud is daar alweer het volgende telefoontje. Een melding waarvoor ze naast de berger ook STI, tegenwoordig ImV3, inschakelt. ImV3-deskundigen zijn experts op het gebied van schade aan het voertuig, de lading en het milieu. Patricia werkt al ruim 10 jaar bij het CMV en nam lang geleden de allereerste melding ooit aan.

We verlaten de drukke telefooncentrale en gaan in een rustige vergaderruimte zitten. CMV heeft op werkdagen 2 centralisten uit een dedicated team van in totaal 9 personen aan het werk. Naast Patricia is dat vandaag Stefan van Nijnatten. Hij vertelt dat de centralisten een grote verantwoordelijkheid kennen om een snelle incidentduurafhandeling te realiseren: "We denken ook graag met Rijkswaterstaat mee om de incidentduur te verkorten. Als Eurocross hebben we te maken met een aantal servicelevels. Voorbeelden hiervan zijn dat we zoveel mogelijk telefoontjes binnen de 20 seconden moeten opnemen en dat we binnen 2 minuten na ontvangst van de melding een berger hebben ingeschakeld." Marciano vult aan: "Elke nacht wordt er een medewerkersrapportage gedraaid met daarin de meldingen van de voorgaande dag met details over het behalen van de servicelevels. We checken de kwaliteit zodoende continu." De centralisten volgen bij het doorlopen van een melding een standaard route door een invulformulier waarin de gegevens van de melding worden genoteerd. Er zijn handige linkjes naar een interne Wikipediapagina opgenomen met achtergrondinformatie om de juiste keuzes te kunnen maken.

CMV werkt aan een technische koppeling met het systeem van Rijkswaterstaat. Hierdoor is het mogelijk grotendeels digitaal te melden, nu gaat het nog volledig telefonisch. In mei is er met de verkeerscentrale van Rijkswaterstaat in Rhooon een pilot om ervaringen op te doen. Marciano: "We verwachten hier veel van. Er komen elk jaar meer meldingen binnen waardoor de werkdruk voor onze centralisten stijgt.

Door het digitaal melden zullen de centralisten minder tijd aan een melding kwijt zijn en de incidentduur kan worden verkort." Het zal echter nooit volautomatisch gaan, checks en bijvoorbeeld de signaleringsfunctie voor ImV3 blijven nodig.

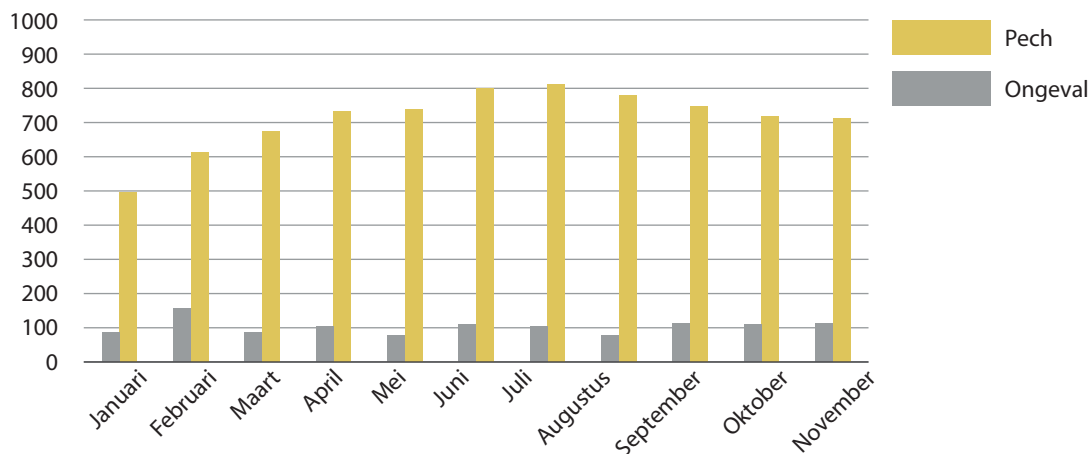
Een ander verbeterpunt betreft het afmelden van incidenten. In principe moeten bergers CMV bellen om het incident af te melden, maar dat vergeten ze nog weleens. Stefan: "CMV belt de berger na een tijdje ook wel op om te vragen of de werkzaamheden zijn afgerond maar is terughoudend om dat te vroeg te doen, want dan wordt de berger mogelijk tijdens zijn werkzaamheden gestoord." CMV denkt graag mee om dit proces te verbeteren door bijvoorbeeld gebruik te maken van de GPS-kastje in de auto. Marciano: "Als deze buiten een bepaalde straal rondom het incident komt kan je ervan uit gaan dat het voertuig weggrijdt en het incident is afgehandeld. Als dit soort informatie automatisch wordt doorgegeven wordt de verkeersinformatie actueler."

### 3.3 Incidentmeldingen verdeeld over de maanden en dagen

#### Verdeling over de maanden

Pechgevallen zijn het vaakst gemeld in de maand juli. Naar verwachting is dit gerelateerd aan de weersomstandigheden. Zo was de maand juli warm, zeer zonnig en erg droog. Ongevallen met vrachtauto's vinden het vaakst plaats in februari. In deze maand was storm Eunice actief. Hoofdstuk 3.11 gaat dieper in op de weersinvloeden op CMV-meldingen.

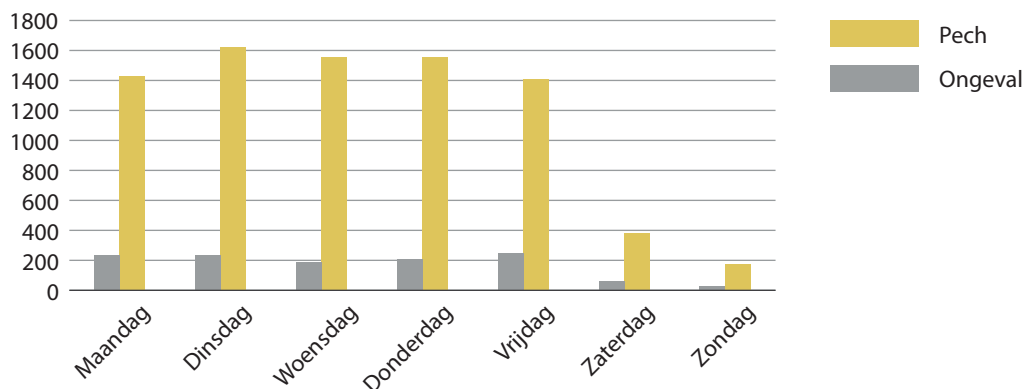
Verdelingen CMV-meldingen per maand (2022)



#### 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 weekday (2022)

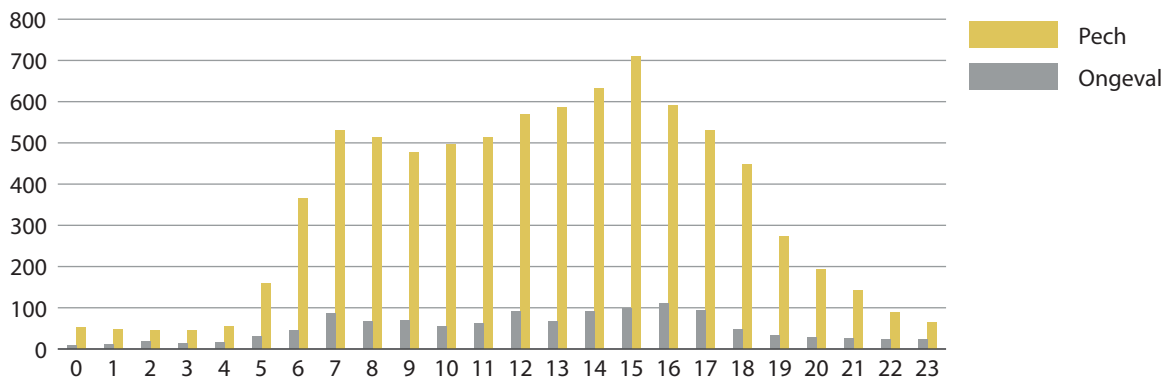


### Verdeling over de uren van de dag (alle weekdays)

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 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 (2022)



### 3.4 Top incident locaties in 2022

De incidentlocaties, met onderscheid naar pech en ongeval, zijn weergegeven in de heatmaps onderstaand. Met name op de A1 en op de A12 ter hoogte van Arnhem, de routes naar Duitsland vinden veel pechgevallen plaats. Dat is ook rond Utrecht, Rotterdam (met name de A15 richting de haven) en Eindhoven het geval. Ook op de A27 richting Antwerpen stranden veel vrachtauto's met pech. Ondanks dat er minder ongevallen dan pechgevallen hebben plaatsgevonden, zijn dezelfde locaties zichtbaar.



Heatmap pechgevallen



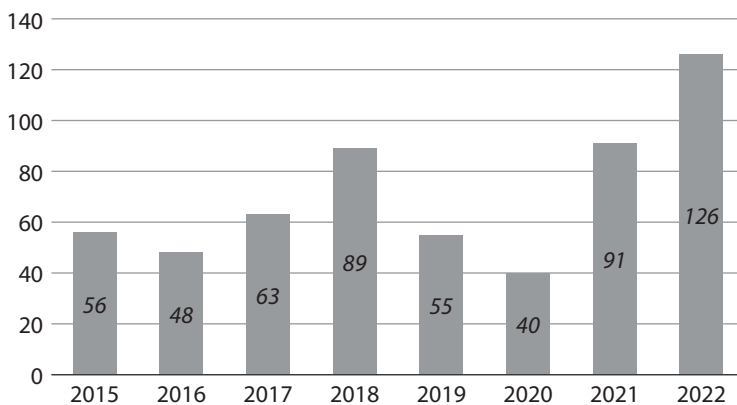
Heatmap ongevallen

### 3.5 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 2022 zijn er 126 gekantelde vrachtauto's geregistreerd waarvan er 74 op het rijkswegennet plaatsvonden. Dit zijn meer voertuigen dan in 2020. Met een grote meerderheid zijn de meeste vrachtauto's gekanteld op 18 februari met 30 gekantelde vrachtauto's. Deze dag trok storm Eunice met zware windstoten over ons land.

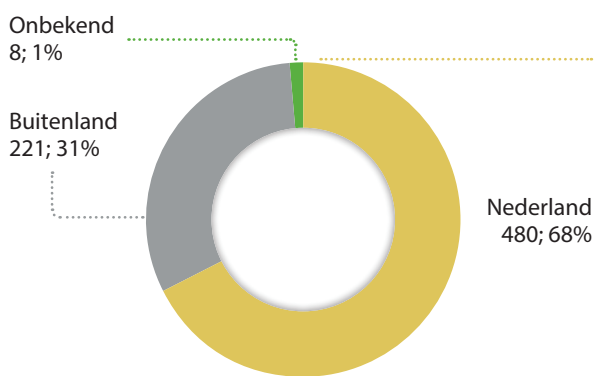
Ontwikkeling aantal gekantelde vrachtauto's



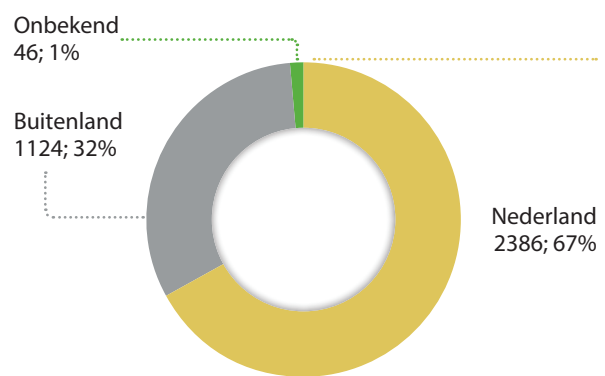
### 3.6 Land van herkomst chauffeur

Wanneer een IM-ongevalsmelding resulteert in een IM-ongevalsberging, komt 68% van de chauffeurs uit Nederland en 31% uit het buitenland. Van 1% 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 67% van de chauffeurs uit Nederland en 32% 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	480	2.386	59	2925	67,3%
Polen	47	298	4	349	8,0%
Duitsland	31	133	3	167	3,8%
Roemenië	30	125	0	155	3,6%
Litouwen	23	109	2	134	3,1%
België	20	101	4	125	2,9%
Bulgarije	16	66	0	82	1,9%
Spanje	5	37	0	42	1,0%
Tsjechië	6	27	1	34	0,8%
Rusland	4	28	1	33	0,8%
Overig	43	62	8	274	6,3%
Herkomst onbekend	4	23	2	29	0,7%
<b>Totaal</b>	<b>709</b>	<b>3.395</b>	<b>84</b>	<b>4.349</b>	<b>100,0%</b>

Van alle meldingen waarbij een IM-berging is uitgevoerd is 67,3% van de chauffeurs afkomstig uit Nederland. Van de buitenlandse chauffeurs zijn Polen, Duitsers en Roemenen het meest betrokken bij IM-ongevalsbergingen en IM-pechverplaatsingen. Oekraïne staat sinds dit jaar ook voor het eerst in de top-10.



## Uitgevoerde acties

### 3.7 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 in 2020	Aantal in 2021	Aantal in 2022	Toe-/afname 2020-2021	Percentage 2022
IM-berging/pechverplaatsing	3.357	4.297	4.467	4,0%	44,5%
Geen bergingswerkzaamheden verricht*	3.551	5.112	5.162	1,0%	51,4%
Niet uitgereden	201	306	415	35,6%	4,1%
<b>Totaal incidentmeldingen</b>	<b>7.109</b>	<b>9.715</b>	<b>10.044</b>	<b>3,4%</b>	<b>100,0%</b>

\* 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 in bovenstaande tabel de IM-bergingen en pechverplaatsingen daarom samengevoegd. Het aantal IM-bergingen en pechverplaatsingen samen lag in 2022 4,0% hoger dan in 2021, dit is passend bij de trend.

#### ***Niet uitrijden en geen bergingswerkzaamheden verricht***

Van alle IM-meldingen wordt 4,1% van de meldingen door het CMV ingetrokken en volgt er een registratie 'Niet uitgereden'.

Het aandeel 'geen bergingswerkzaamheden verricht' ligt in 2022 op 51,4% 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 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.

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



### 3.8 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, 2021 en 2022*

Inzet imV3-deskundige	Inzet imV3 (2020)	Inzet imV3 (2021)	Inzet imV3 (2022)	Toe- of afname
Telefonisch advies (imV3 niet ter plaatse)	642			
imV3 ter plaatse	98	102	91	-10,8%
<b>Totaal imV3 ingeschakeld</b>	<b>740</b>	<b>803</b>	<b>897</b>	<b>11,7%</b>

In 2022 registreerde het STI 91 incidenten waarbij een imV3-deskundige ter plaatse is gegaan. Dit is een afname van 10,8% ten opzichte van 2021. Het aantal STI-helptdesk calls bedroeg in totaal 897 telefonische oproepen, een toename van 11,7% ten opzichte van het voorgaande jaar.

#### Interview

#### Uit Jaarrapportage Salvage Transport Incident 2022

Op vrijdag 18 februari 2022 trok 's middags de zware storm Eunice over Nederland. In het westen van het land werden windsnelheden gemeten van windkracht 10 (Beaufort). Opvallend bij deze storm was de harde wind in het binnenland, zo zijn in de regio Utrecht windstoten gemeten van 145 km/u. Dergelijke hoge windsnelheden waren in de weermodellen niet voorzien. Vanaf 14:00 uur werd voor diverse provincies (Zeeland, Zuid-Holland, Noord-Holland, Friesland, Flevoland) de code "rood" van kracht. In verband met de zeer gevaarlijke omstandigheden heeft Rijkswaterstaat geadviseerd om niet de weg op te gaan. De STI-helptdesk ontving in het tijdsbestek van 14:30 en 20:00 uur circa 35 CMV-oproepen van omgewaaid voertuigen. Gezien de onveilige situatie vanwege omvallende bomen en rondvliegende voorwerpen is door imV3-deskundigen geen inzet verricht en werd, daar waar nodig, telefonisch geadviseerd. Voor zover bekend waren alle omgewaaid voertuigen niet geladen.

In totaal ontving de STI-helptdesk gedurende het jaar 1.017 telefoontjes, wat een stijging van 20% betekent ten opzichte van het voorgaande jaar. Er waren 95 incidenten waarbij een imV3-deskundige werd ingezet en één incident werd op afstand begeleid via tele-expertise. Het totale aantal inzetten lag lager dan in 2021 en zelfs lager dan in 2020, ondanks het einde van de coronamaatregelen. Dit kan worden verklaard doordat er kritisch wordt gekeken naar de toegevoegde waarde van een inzet. Als de berging van een ongeladen voertuig eenvoudig kan worden uitgevoerd en er geen infrastructurele of milieuschade is, wordt meestal niet tot inzet besloten.

Opvallend is dat slechts ongeveer 20% van de rapporten door STI in het Engels werd opgesteld, wat kan duiden op minder buitenlandse voertuigen op de Nederlandse wegen, mogelijk als gevolg van de situatie in Oost-Europa.

De gemiddelde inzettijd (melding ter plaatse van imV3-deskundige tot vertrek op de incidentlocatie) bedroeg in 2022 een tijdsduur van 6 uur en 18 minuten. Dit is 12 minuten langer ten opzichte van het voorgaande jaar. Over het totaal bezien hebben 29 inzetten meer tijd in beslag genomen dan 6,5 uur. Oorzaak hiervoor kan gezocht worden in het feit dat relatief minder incidenten werden bezocht. De bergingen die werden bezocht waren gecompliceerder vanwege het overladen van lading, inzet mobiele telescoopkranen en het opvolgen van de sanering en/of wegdek herstel.

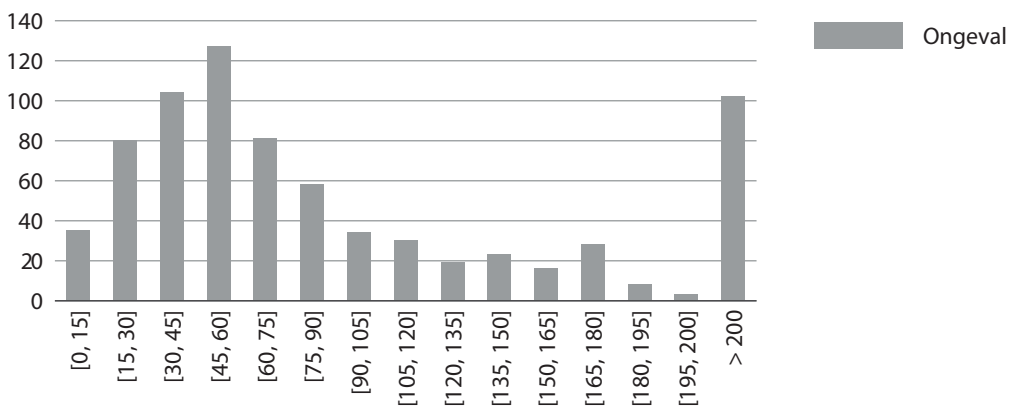
### 3.9 Afhandelingsduur bergingen

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=747) 42,6% 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 42,6% 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%. Er zijn in 2022 dus minder ongevalsbergingen binnen het uur afgehandeld dan in 2021.

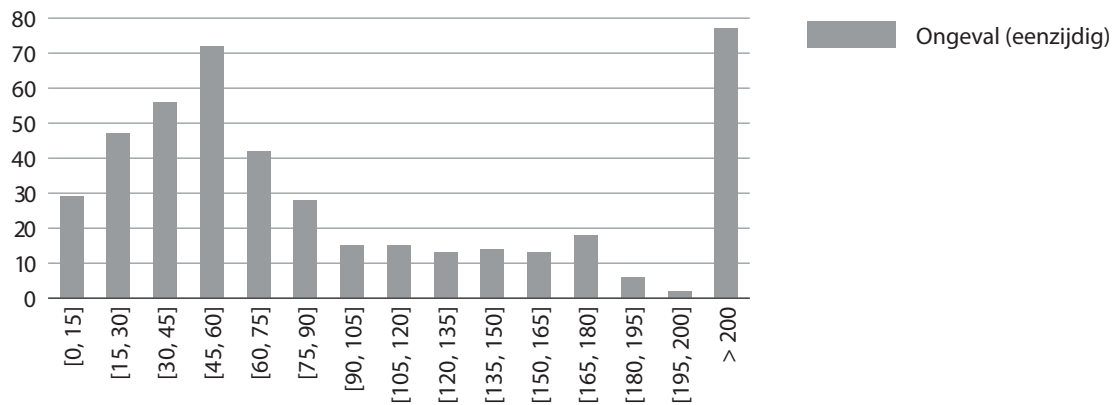
Bij IM-ongevalsafhandelingen waarbij de berger langer dan 1 uur ter plaatse is, is het de vraag of alle activiteiten van de CMV-berger gedurende die tijd aan de berging te relateren is of dat hierin ook een wachttijd zit waarin de berger niets kan doen en afhankelijk is van andere partijen.

#### Afhandelingsduur eenzijdige ongevalsbergingen en met wederpartij

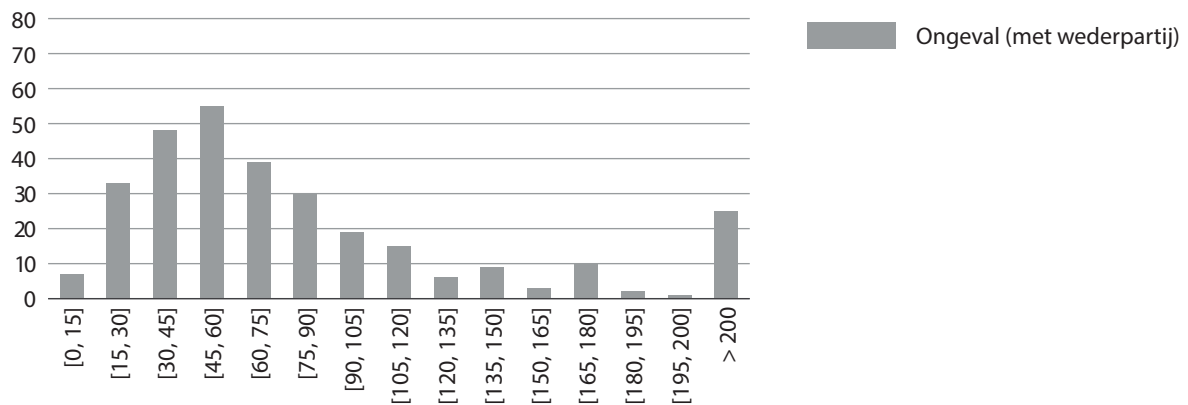
Wanneer alleen de CMV-ongevalsbergingen worden genomen waarvan bekend is dat het een eenzijdig ongeval betrof (n=446), wordt 41,9% van de CMV-ongevalsbergingen binnen een uur afgehandeld.

Wanneer alleen de CMV-ongevalsbergingen worden genomen waarvan bekend is dat het een ongeval met een wederpartij betrof (n=301), wordt 43,5% van de CMV-ongevalsbergingen binnen een uur afgehandeld.

Afhandeltijd bergingen eenzijdige ongevallen (n=446) 41,9% binnen 60 minuten



Afhandeltijd bergingen ongevallen met wederpartij (n=301) 43,5% binnen 60 minuten

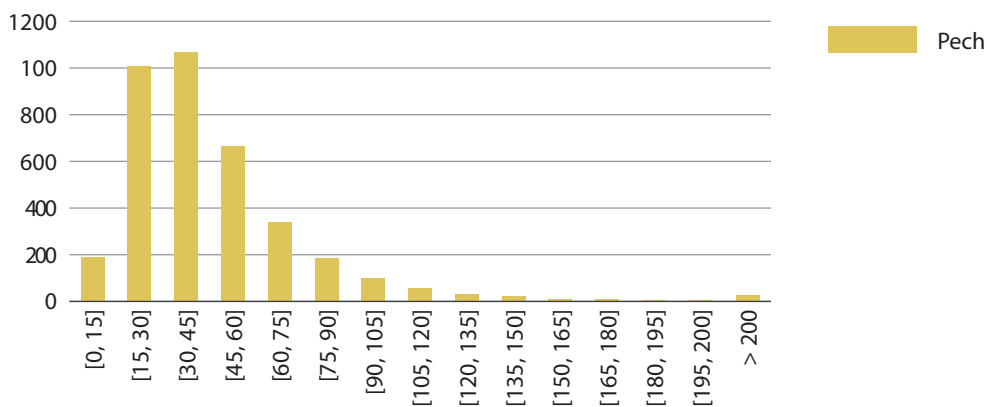


\* Uitgevoerde IM-bergingen waarbij de afhandeltijd negatief was, zijn niet meegenomen in de berekening van de afhandelduur. Dit geldt eveneens voor de meldingen waarbij één van de tijdstippen niet is geregistreerd voor het berekenen van de afhandelduur.

### Afhandelingsduur pechbergingen

In totaal vindt 75,4% 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 is daarmee gelijk gebleven ten opzichte van 2021.

Afhandeltijd pechverplaatsingen vrachtauto's (n=3.731) 75,4% binnen 60 minuten



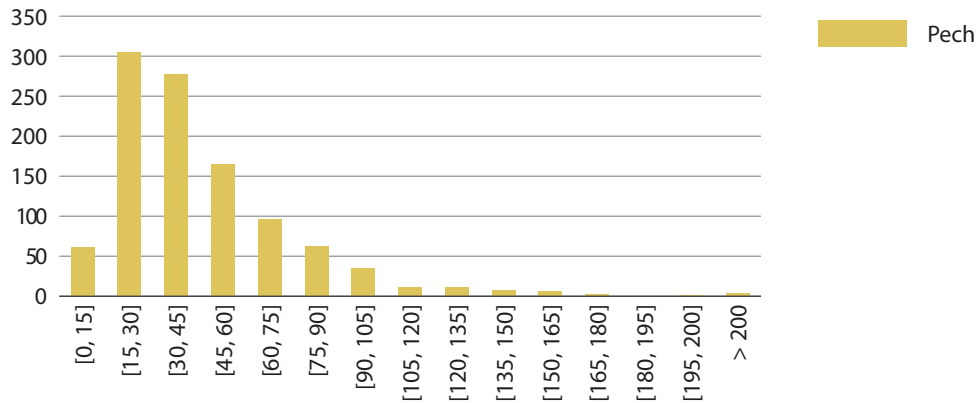
\* Uitgevoerde IM-bergingen waarbij de afhandeltijd negatief was, zijn niet meegenomen in de berekening van de afhandelduur. Dit geldt eveneens voor de meldingen waarbij één van de tijdstippen niet is geregistreerd voor het berekenen van de afhandelduur.

### Afhandelduur pechbergingen naar oorzaak

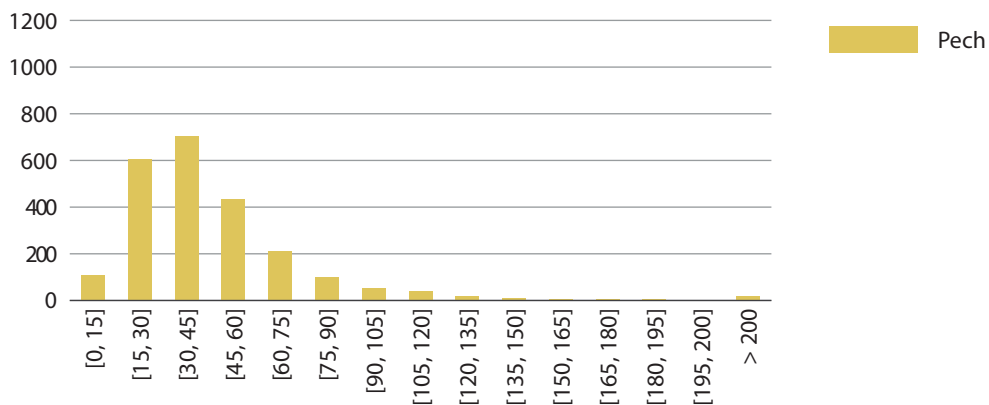
Wanneer alleen de CMV-pechverplaatsingen worden genomen waarvan de oorzaak bandenpech is (n=1.046), wordt 74,0% van de CMV-pechverplaatsingen binnen een uur afgehandeld.

Wanneer alleen naar de CMV-pechverplaatsingen worden genomen waarvan de oorzaak technische pech is (n=2.338), is de afhandeltijd iets sneller. 76,6% van deze CMV-pechverplaatsingen wordt binnen een uur afgehandeld.

Afhandeltijd pechverplaatsingen vrachtauto's met bandenpech (n=1.046) 74,0% binnen 60 minuten



Afhandeltijd bergingen gestrande vrachtauto's met technische pech (n=2.338) 76,6% 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.

## Interview

## Wim Holland (OvD) en Koen van der Aa (operationeel adviseur en OvD in opleiding) bij Rijkswaterstaat

Wim Holland en Koen van der Aa zijn na een lange en drukke nachtdienst toe aan koffie. De verraderlijke gladheid heeft vannacht en vanochtend, met name in het oosten van het land, tot tientallen ongevallen geleid. Er zijn meerdere vrachtauto's gekanteld. Wim en Koen zijn op verschillende incidentlocaties actief geweest.

Wim werkt al zo'n 48 jaar bij Rijkswaterstaat en gaat binnenkort met pensioen. Van die bijna 50 jaar werkervaring is hij vijftien tot twintig jaar OvD geweest.



Koen is vanaf 2018 tot eind vorig jaar weginspecteur geweest en is nu operationeel adviseur en middels een leer- en werktraject in opleiding tot OvD. In zekere zin is hij dus de opvolger van Wim.

Als we Wim vragen naar zijn hoogtepunten in zijn indrukwekkende carrière, geeft hij aan dat hij het altijd heel mooi werk heeft gevonden. "Zolang er geen letsel of dierenleed bij een incident aan de orde is, is het altijd plezierig samenwerken geweest met andere hulpdiensten en bergers in een goede sfeer". Als hij toch het meest aansprekende incident moet noemen is dat een ongeval medio 2000 met een vrachtauto van de Telegraaf die op de Westervoortse brug (A12) tussen twee brughelften tot stilstand kwam en in 'duizend stukjes' naar beneden uiteenviel. "Een mooie en uitdagende klus".

Hij herinnert zich ook minder leuke momenten zoals een incident met een vrachtauto geladen met slachtafval op een tropische dag of incidentafhandelingen bij extreme kou. Het meest indruk hebben de incidenten gemaakt met letsel, en helaas soms ook met dodelijke slachtoffers. "Dat gaat je niet in de koude kleren zitten". Wim benadrukt hoe belangrijk goede nazorg voor betrokken hulpverleners in dit soort gevallen is.

Een uitdaging van de toekomst is de verdere elektrificering van het wagenpark. Koen: "Dat zie je nu al bij bestelbusjes komen, over zo'n vijf tot tien jaar zal dat ook vast bij grote vrachtauto's meer aan de orde van de dag zijn". De kennis moet niet alleen vanuit de berger komen, maar branchebreed worden ontgonnen. Beide heren zijn lovend over de enorme vak- en voertuigkennis die bergers ter plekke op de incidentlocatie laten zien. "Ze zijn creatief en pragmatisch om snel de juiste dingen te doen. De ene berger werkt met luchtkussens, de andere met een telekraan. Het materieel is top". Over de samenwerking op de incidentlocatie hebben de heren dus geen klagen.

Minder enthousiast zijn ze over de beschikbaarheid van sommige bergers waardoor de afhandeltijd van een incident oploopt. Het lang moeten wachten op een incidentlocatie bevordert de veiligheid niet.

Veel verwachten Wim en Koen van de positieve ontwikkeling onder bandenleveranciers. "Deze branche is tegenwoordig veel professioneler en goed georganiseerd. REVI opgeleid en gecertificeerd". Ze pleiten daarom ook voor een samenwerking tussen CMV en bandenleveranciers. Er is sprake van een hoge dekking. Hiervoor zou wel het protocol zware berging moeten worden aangepast en niet alleen standaard op CMV-berging zijn gericht. "Zet de bandenleveranciers meer in hun kracht".



## Oorzaak van meldingen

### 3.10 CMV-meldingen en weersinvloeden

De drukste dagen in 2021 wat aantal CMV-meldingen betreft zijn de dagen met extreme weersomstandigheden als warmte, neerslag of wind.

De meeste ongevallen hebben plaatsgevonden op 18 februari (43) gevolgd door 17 februari (12), toen storm Eunice over het land raasde met zware windstoten. Vanwege de zware windstoten was het extreemweerprotocol van kracht. Op dit soort dagen neemt het aantal IM-meldingen bij het CMV toe. 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 wegenspecteurs 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.

In 2022 was het aantal gestrande vrachtauto's op 19 juli (63) het hoogst. 19 juli was de warmste dag van 2022 met bijna overall temperaturen boven de 35°C. Doordat er sprake was van extreme hitte, was het hitteprotocol van kracht. 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 hoge aantal gestrande vrachtauto's werd gevolgd door 4 oktober (53), 23 augustus (52) en 18 en 19 mei (52, 52). 4 oktober was een zachte zonnige dag. Op 23 augustus was er sprake van warm zomerweer. Ook op 18 en 19 mei was er sprake van tropische warmte en record temperaturen.

### 3.11 Oorzaak van CMV-meldingen

#### *Oorzaak vrachtauto ongevallen*

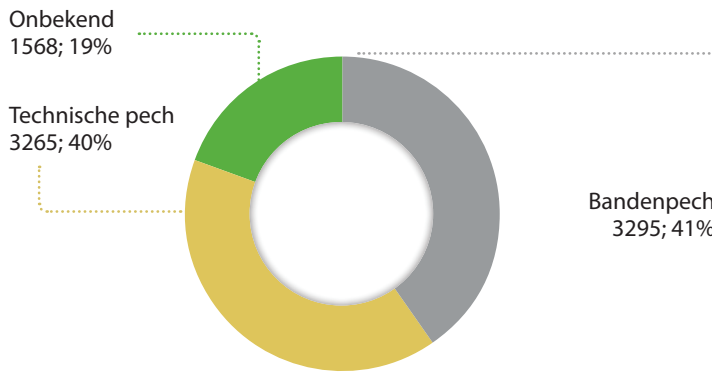
Oorzaken van vrachtauto ongevallen worden nagenoeg niet geregistreerd door het CMV. Wel is bekend dat van alle 1.204 IM-ongevalsmeldingen bij het CMV 52,1% een eenzijdig ongeval betrof en 47,9% een ongeval met een wederpartij.

Deze cijfers komen overeen met de 1.312 IM-ongevalsmeldingen uit 2021, waar 56,6% een eenzijdig ongeval en 43,4% een ongeval met een wederpartij betrof. Het aandeel eenzijdige ongevallen is dus toegenomen ten opzichte van 2021.

### Oorzaak gestrande vrachtauto's

Wat de geregistreerde oorzaken van de gestrande vrachtauto's betreft, wordt 41% veroorzaakt door bandproblemen en 40% door technische problemen. Bij 19% van de geregistreerde gestrande vrachtauto's is de oorzaak bij het doorgeven van de melding niet bekend.

Oorzaken melding gestrande vrachtauto's



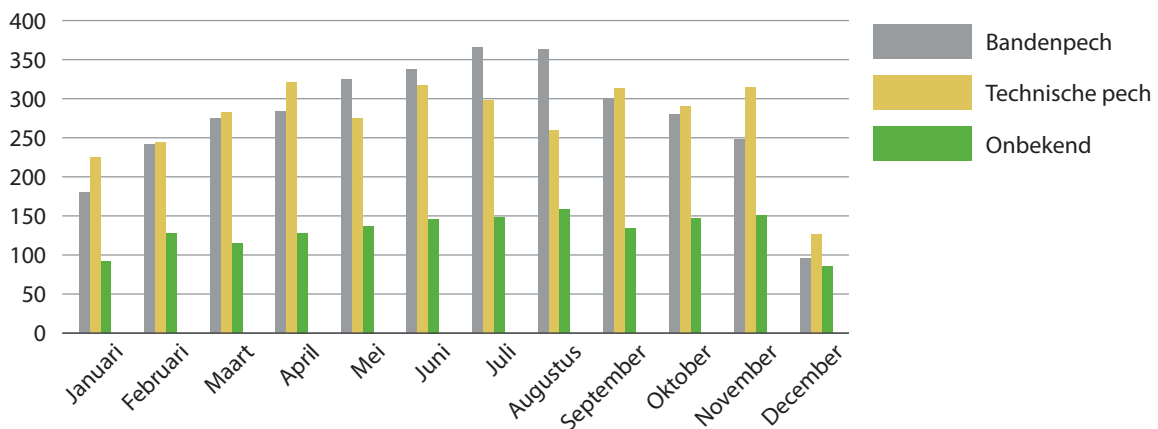
Deze verdeling komt overeen met de geregistreerde gestrande vrachtauto's in 2021, waar 41% werd veroorzaakt door bandproblemen en 41% door technische problemen.

Ook het totale aantal gestrande vrachtauto's is in 2022 relatief gelijk gebleven ten opzichte van 2021 met een toename van 1,1%.

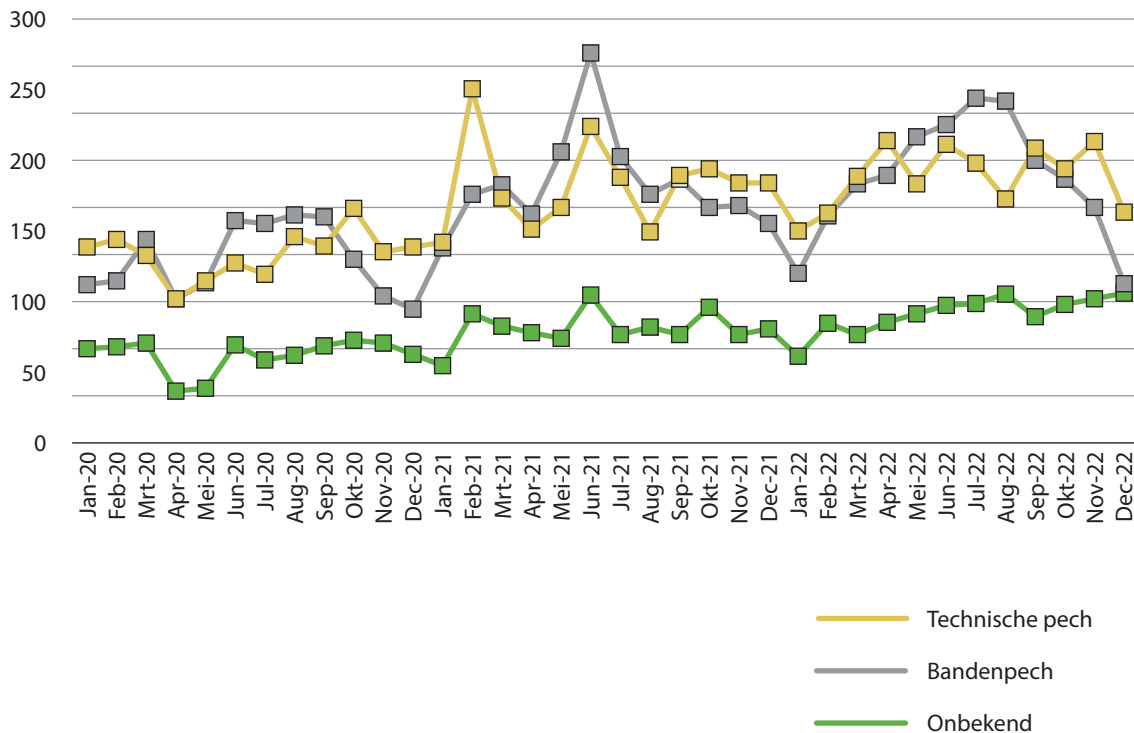
Wanneer we de meldingen van gestrande vrachtauto's afzetten tegen de oorzaken en de maanden van het jaar vallen een aantal zaken op:

- 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 in het najaar hoger dan het aantal meldingen van bandenpech.
- In de maand december zijn er minder meldingen gemaakt. Mogelijk komt dit door de vakantieperiode.

Oorzaken melding gestrande vrachtauto's per maand in 2022



## Orzaken melding gestrande vrachtauto's per maand voor 2020-2022



### Interview

### Nico Zwetsloot (directeur) en Vincent Ouwerkerk (KAM-manager) bij BRL

We zijn op bezoek bij BRL in Leiden, een echt familiebedrijf volgens Nico. "We zijn vanaf 2011 zware bering gecertificeerd en hebben zodoende al jarenlange ervaring. De motivatie ligt erg hoog om het bedrijf BRL naar een hoog kwaliteitsniveau te brengen. De werknemers hebben echt hart voor de zaak. Een sluitend rooster maken lukt hier over het algemeen vrij goed". BRL heeft de afgelopen tijd grote investeringen gedaan in onder meer opleiding, luchtkussens, zware bergingsvoertuigen en een dieplader waar je een compleet gelede bus op kan vervoeren. "Het CMV-werk is echt mooi werk om erbij te hebben, het maakt het plaatje van het bergingswerk voor het bedrijf compleet. Het is goed dit werk te kunnen doen, juist ook om werknemers te kunnen binden en boeien".



De meest in het oog springende ontwikkelingen de afgelopen tien jaar zijn de aanbestedingen met bijbehorende eisen aan voertuigen en personeel: een sterke verbetering. Ook is de veiligheid van hulpverleners ter plaatse sterk verbeterd. Nico: "De samenwerking met de verkeerscentrale en weginspecteurs van Rijkswaterstaat voor het aanvragen van een rood kruis loopt goed". Roodkruisnegatie van weggebruikers blijft echter een aandachtspunt. "Dat maakt dat wij altijd alert moeten blijven".

Als KAM-manager vindt Vincent het belangrijk om een positieve impact te hebben op kwaliteit, veiligheid en milieu doelstellingen. Vincent: "We hebben de afgelopen tijd geïnvesteerd in een EURO 6 vrachtwagen; deze is schoner en zuiniger, maar ook duurzamer." Euro 6 is een regelgeving van de Europese Unie waarmee een emissiestandaard voor voertuigen is vastgesteld. Hiermee moeten dieselauto's net zo schoon worden als hun op benzine aangedreven varianten door middel van een lagere uitstoot van roetdeeltjes en stikstofoxiden. BRL hoopt dat er meer aandacht komt voor duurzaamheid.

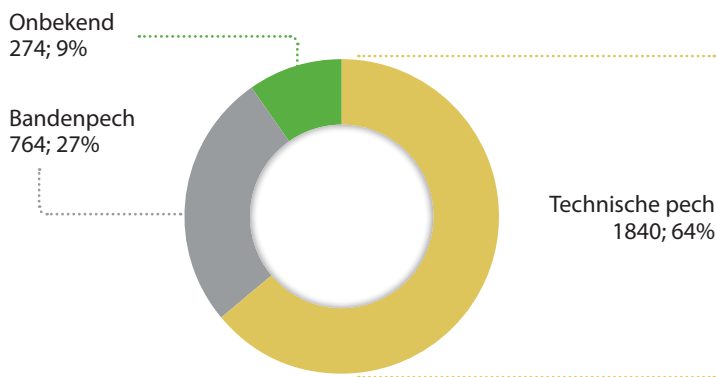


### Oorzaak CMV-pechverplaatsingen vrachtauto's

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 27% veroorzaakt door bandproblemen en 64% door technische problemen. Bij 9% 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 gelijk lag aan het aantal meldingen van bandenpech in 2022. 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.

