



Quick scan vrachtauto-ongevallen op het hoofdwegennet

**Vrachtauto-ongevallen op het hoofdwegennet
en oplossingsrichtingen**

**Verkeerscentrum Nederland
oktober 2005**



Quick scan vrachtauto-ongevallen op het hoofdwegennet en de invloed op filevorming

Uitgegeven door: Verkeerscentrum Nederland

Informatie:

Telefoon: 030- 280 73 00

Fax: 030- 280 73 73

Opdrachtgever: Jan Slager

Uitgevoerd door: Eeltje Hoekstra
René van Zutphen

Datum: 19 oktober 2005

Status: Definitief

Versienummer: 1.0

Inhoudsopgave

.....

1. VOORWOORD	5
2. MANAGEMENT SAMENVATTING	6
3. UITGANGSPOSITIE	8
3.1 UITGANGSPOSITIE.....	8
3.2 PROBLEEMSTELLING	8
3.3 DOELSTELLINGEN QUICK SCAN VRACHTAUTO-ONGEVALLEN	8
3.4 PROJECT AFBAKENING	9
3.4.1. ONDERZOEKSGBIED QUICK SCAN	10
3.4.2. BETROKKEN PARTIJEN	10
3.4.3. REGISTRATIE PROCES CMV.....	10
3.4.4. DEFINITIES	11
4. AANPAK	13
4.1 AANPAK DOELSTELLING 1	13
4.2 AANPAK DOELSTELLING 2	13
4.3 AANPAK DOELSTELLING 3	14
4.4 AANPAK DOELSTELLING 4	14
4.5 AANPAK DOELSTELLING 5	14
4.6 AANPAK DOELSTELLING 6	14
5. ONDERZOEKSBEVINDINGEN	15
5.1 BEVINDINGEN DOELSTELLING 1	15
5.1.1. AANTALLEN VRACHTAUTO-ONGEVALLEN VANUIT HET CMV.....	15
5.1.2. INZET STI-DESKUNDIGE BIJ VRACHTAUTO-INCIDENTEN	17
5.1.3. EFFECTEN VRACHTAUTO-ONGEVALLEN OP DE DOORSTROMING	18
5.1.4. CONCLUSIE EN INDICATIES DOELSTELLING 1	20
5.2 BEVINDINGEN DOELSTELLING 2.....	21
5.2.1. MOGELIJKE OORZAKEN VRACHTAUTO-ONGEVALLEN CMV DOSSIERS	21
5.2.2. ONGEVALLEN MET GEKANTELDE VRACHTAUTO'S	22
5.2.3. VRACHTAUTO-ONGEVAL NAAR VOERTUIGTYPE	22
5.2.4. VRACHTAUTO-ONGEVAL EN HERKOMST VRACHTAUTO	22
5.2.5. CONCLUSIE EN INDICATIES DOELSTELLING 2	24
5.3 BEVINDINGEN DOELSTELLING 3	25
5.3.1. CONCLUSIE EN INDICATIES DOELSTELLING 3	25
5.4 BEVINDINGEN DOELSTELLING 4.....	26
5.4.1. REEDS DOOR RWS ONDERNOMEN ACTIES TER BEVORDERING VAN DE VEILIGHEID EN DOORSTROMING.....	26

5.4.2.	KORTE TERMIJN ACTIES RICHTING HULPDIENTEN	28
5.4.3.	CONCLUSIE EN INDICATIES DOELSTELLING 4	29
5.5	BEVINDINGEN DOELSTELLING 5	30
5.5.1.	ONTWIKKELINGEN	30
5.5.2.	MAATREGELEN.....	31
5.5.3.	CONCLUSIE EN INDICATIES DOELSTELLING 5	31
5.6	BEVINDINGEN DOELSTELLING 6.....	32
6.	<u>AANBEVELINGEN</u>	<u>33</u>

Figuren:

Figuur 1. Scope quick scan vrachtauto-ongevallen.

Figuur 2. Registratie procedure CMV.

Figuur 3. Absoluut aantal CMV meldingen onderverdeeld naar oorzaak van 2001-2005.

Figuur 4. Relatief aantal CMV meldingen onderverdeeld naar oorzaak van 2001-2005.

Tabellen:

Tabel 1. Aantal CMV meldingen onderverdeeld naar oorzaak van 2001-2005.

Tabel 2. Aantal CMI meldingen onderverdeeld naar oorzaak van 2001-2005.

Tabel 3. Inzet STI deskundige bij vrachtauto-incidenten.

Tabel 4. Inzet STI deskundige bij vrachtauto-ongevallen.

Tabel 5. Soort vrachtauto-ongevallen die hebben geleid tot filevorming.

Tabel 6. Files als gevolg van vrachtauto-ongevallen ten opzichte van alle files.

Tabel 7. Totaal aantal files en files als gevolg van ongevallen met vrachtauto's.

Tabel 8. Verdeling mogelijke oorzaken vrachtauto-ongevallen vanuit de CMV dossiers.

Tabel 9. Verdeling gekantelde en niet-gekantelde vrachtauto's vanuit de CMV dossiers.

Tabel 10. Verdeling vrachtauto-ongevallen naar voertuigtype vanuit de CMV dossiers.

Tabel 11. Verdeling herkomst vrachtauto's vanuit de CMV dossiers.

Tabel 12. Verdeling herkomst vrachtauto's vanuit de CMV systeem.

1. Voorwoord

In de afgelopen maanden heeft een aantal ongevallen met vrachtauto's in de media veel aandacht gekregen. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat streeft in het kader van de Nota Mobiliteit naar een voor de weggebruiker zoveel als mogelijk betrouwbare en acceptabele reistijd. De perceptie is dat door een toenemend aantal ongevallen met vrachtauto's het Nederlandse wegennet geconfronteerd wordt met meer langdurige files.

In de pers werd in de zomer van 2005 gerefereerd aan een toenemend aantal door het Korps Landelijke politiediensten (KLPD) gesignaleerde ongevallen met vrachtauto's. In de Tweede Kamer (Tweede Kamerlid van Hijum) zijn vervolgens kamervragen gesteld over het aantal ongevallen met vrachtauto's en mogelijke invloedsfactoren hierop.

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft aangegeven dat ze van mening is dat de afhandeling van ongevallen sneller zou moeten kunnen.

Op basis van deze berichtgeving en de ontstane perceptie is in augustus 2005 een bijeenkomst georganiseerd bij het KLPD met de verschillende betrokken partijen (KLPD, het Ministerie van V&W, het Verbond van Verzekeraars, Centraal Meldpunt Vrachtauto-ongevallen (CMV), Salvage Transport Incidents (STI), de brancheorganisaties van de vervoerders en verladers TLN, EVO, KNV en het onderzoeksinstituut TNO).

In dit overleg is voorgesteld om voor de korte termijn een quick scan uit te voeren naar de beschikbare cijfers om te onderzoeken of er daadwerkelijk sprake is van een stijgende tendens in het aantal ongevallen met vrachtauto's en de hiervan afgeleide gevolgen voor de doorstroming van het verkeer.

Aangegeven is dat er een uitgebreid gezamenlijk onderzoek zal moeten worden uitgevoerd vanuit de deelnemers naar de achterliggende oorzaken van vrachtauto-ongevallen en de mogelijke preventieve maatregelen. In beide onderzoeken zal specifieke aandacht worden besteed aan mogelijkheden ter versnelling van de berging van bij ongevallen betrokken vrachtauto's ter bevordering van de doorstroming.

De quick scan is uitgevoerd door het Verkeerscentrum Nederland in samenwerking met haar partners.

Voor de goede orde moet worden benadrukt dat het hier een beperkte quick scan betreft van bij betrokkenen (Verkeerscentrum Nederland, AVV en centraal meldpunt vrachtauto incidenten) beschikbare gegevens (januari-juni 2005; 1078 CMV meldingen), welke alleen betrekking hebben op het hoofdwegennet (alle wegen in beheer bij Rijkswaterstaat). Daarbinnen is een selectie van 100 zwaardere vrachtauto-ongevallen nader bekeken om mogelijke oorzaken te achterhalen.

Wij benadrukken dat het hier een quick scan betreft en dat de resultaten zoals ze zijn beschreven in dat licht gezien dienen te worden. Resultaten kunnen niet gezien worden als absolute waarheden, maar zijn indicatief en geven een mogelijke richting aan.

2. Management samenvatting

In de media is de afgelopen maanden veel aandacht geweest voor een aantal ernstige ongevallen met vrachtauto's. Hierdoor is het beeld ontstaan dat het aantal ongevallen met vrachtauto's sterk is toegenomen met bijbehorende gevolgen voor de doorstroming van het verkeer.

Het ministerie van V&W (het VCNL) heeft een quick scan uitgevoerd naar het aantal vrachtauto-ongevallen in de eerste helft van 2005. Doelstelling van de quick scan is inzicht te krijgen in het aantal ongevallen met vrachtauto's op het hoofdwegennet en de daarbij behorende filevorming en inzicht krijgen in concrete mogelijkheden om vrachtauto-ongevallen zoveel mogelijk te voorkomen en de gevolgen voor de weggebruiker zoveel mogelijk te beperken. Tevens is gekeken naar de ontwikkeling van vrachtauto-ongevallen in ons omringende landen.

In de Tweede kamer zijn n.a.v. de berichtgeving in de pers in de afgelopen zomer kamervragen gesteld (Tweede Kamerlid van Hijum) over het aantal ongevallen met vrachtauto's en mogelijke invloedsfactoren hierop.

Op basis van de uitgevoerde quick scan kunnen we concluderen dat er in de eerste helft van 2005 geen sprake is van een exceptionele toename van het aantal meldingen bij het CMV van ongevallen met vrachtauto's (2004: 418 CMV-ongevallen; 2005: 454 CMV-ongevallen). De toename van het aantal ongevallen ligt in lijn met de gemiddelde jaarlijkse stijging van het aantal ongevallen.

Gemiddeld is sprake van een jaarlijks voortschrijdende toename van de omvang van het vrachtverkeer en daarmee een toename van het aantal meldingen van ongevallen met vrachtauto's. De toename van het aantal ongevallen met vrachtauto's in de eerste helft van 2005 (9%) ligt echter lager dan de gemiddelde jaarlijks voortschrijdende toename (11%) in de eerdere jaren (2001 tot en met 2004). Zie hiervoor hoofdstuk 5.1.1.

In een vergelijking tussen de voortschrijdende toename in de eerste helft van 2005 van het aantal meldingen van ongevallen met vrachtauto's (454 CMV-meldingen, 9% toename) en de voortschrijdende toename van aantal ongevallen met personenauto's (10264 CMI-meldingen, 7% toename) zien we nagenoeg eenzelfde beeld.

In de ons omringende landen zien we, op basis van inschatting door deskundigen, een toename van het aantal vrachtauto-ongevallen in België en Engeland, en een afname in Frankrijk en Duitsland. Opvallend is dat in de omringende landen weinig actuele cijfers beschikbaar zijn.

In het afgelopen jaar is in het algemeen sprake van een toename van het totaal aantal files op het Nederlandse hoofdwegennet. Het aandeel van files als gevolg van ongevallen (personenauto- én vrachtauto-ongevallen t.o.v. overige oorzaken) neemt in absolute zin eveneens elk jaar toe (januari-juni 2004: 1931 files a.g.v. ongevallen; januari-juni 2005: 2016 files a.g.v. ongevallen). Relatief neemt het aantal files als gevolg van ongevallen echter steeds verder af (januari-juni 2004: 10,6%; januari-juni 2005: 9,7%). Zie hiervoor hoofdstuk 5.1.3.

Kijken we naar de ontwikkeling van het aantal files als gevolg van ongevallen dan is er sprake van een jaarlijkse toename in aantal, duur, gemiddelde lengte en de filezwaarte (aantal files maal lengte en duur). Echter in de eerste helft van 2005 is een beduidend lager aantal files als gevolg van vrachtauto-ongevallen opgetreden (januari-juni 2004: 94 vrachtauto-ongevallen; januari-juni 2005: 73 vrachtauto-ongevallen). Weggebruikers hebben in de eerste helft van 2005 gemiddeld ongeveer even lang in de file gestaan dan in het voorafgaande jaar als gevolg van een vrachtauto-ongeval, en ook de gemiddelde lengte van de files is nagenoeg hetzelfde gebleven. De gemiddelde filezwaarte als gevolg van een vrachtauto ongeval is in de eerste helft van 2005 echter afgenomen ten opzichte van voorgaande jaren (gemiddelde zwaarte 2004: 639;

gemiddelde zwaarte 2005: 616). Het is niet bekend wat hiervan de oorzaak is. Dit zal nader onderzocht moeten worden.

Om een beeld van de oorzaken van vrachtauto-ongevallen te krijgen is een dossier analyse van een 100-tal vrachtauto-ongevallen uitgevoerd (zogenaamde CMV meldingen, waarbij de STI deskundige (Salvage Transport Incident) is ingezet) .

Het hier geschetste beeld is dan ook indicatief en is niet wetenschappelijk onderbouwd. In het reeds genoemde uitgebreidere vervolgonderzoek zal dit nader worden onderzocht.

Desalniettemin vallen een aantal zaken op:

- Een groot deel (59%) van de oorzaken van vrachtauto-ongevallen wordt in de CMV dossiers beschreven als zijnde een handelingen en/of de toestand van de vrachtautochauffeur. Dit wordt min of meer ondersteund door het feit dat 67% van de gekantelde vrachtauto's op een rechte weg kantelt (waarom de chauffeur zo handelde wordt echter niet duidelijk uit de dossiers).
- Bij vrachtauto-ongevallen is ongeveer 73% van de vrachtauto's afkomstig uit Nederland (dit zegt echter niets over de nationaliteit van de chauffeurs).

Het verdient de aanbeveling om een beter inzicht te krijgen in een aantal internationale ontwikkelingen (verhuizen van West-Europese transporteurs naar Oost-Europa) om te kijken of hier mogelijke verbanden/verklaringen voor de oorzaken van vrachtauto-ongevallen gevonden kunnen worden.

Wat dit alles betekent voor de perceptie van de weggebruiker is op dit moment onduidelijk. In het uitgebreide onderzoek dat volgt zal hier expliciet aandacht aan worden besteed.

Gesprekken met de branche en verzekeraars hebben opgeleverd dat de branche zeker bereid is om samen met de overheid op te trekken ter voorkoming van vrachtauto-ongevallen. Ook het O.M. en het KLPD willen hieraan binnen hun handhavende taak meewerken. Noodzakelijk is daarvoor dat er een nog beter inzicht in de oorzaken van ongevallen wordt verkregen.

Voor wat betreft de afhandeling van vrachtauto-ongevallen valt op dat hierbij vele diensten met even zovele verantwoordelijkheden betrokken zijn. Er is niet één dienst duidelijk verantwoordelijk voor de afhandeling. Rijkswaterstaat heeft in het verleden in het kader van het verbeteren van de doorstroming het instrument Incident Management ontwikkeld waarbij de onderlinge samenwerking van de betrokken diensten beter op elkaar wordt afgestemd. Hierbij worden de verantwoordelijkheden van de diensten in tact gelaten. De resultaten van deze verbeterde samenwerking zijn gunstig. Het toepassen van Incident Management op het hoofdwegennet heeft voor personenauto incidenten een tijdswinst opgeleverd van 15-20 minuten en voor vrachtauto incidenten een tijdswinst van 60-90 minuten.

Rijkswaterstaat heeft de afgelopen jaren diverse projecten gestart om haar rol als wegbeheerder een meer op de gebruikersgerichte invulling te geven en de doorstroming van het verkeer centraal te positioneren. Rijkswaterstaat is op 1 oktober gestart met een proef, waarbij wrakken als gevolg van ongevallen structureel versneld worden geborgen, dit om de maatschappelijke baten en economische kosten (voor de transporteur/wegbeheerder) beter inzichtelijk te maken.

Er is echter in de afhandeling van ongevallen nog meer winst te behalen (op het gebied van de maatschappelijke baten als gevolg van een betere doorstroming) indien de wetgeving rondom de afhandeling van ongevallen "slimmer en beter afgestemd" wordt met de ministeries van Binnenlandse Zaken en Justitie op het gebied van het uit te voeren sporenonderzoek en bijvoorbeeld het vervoer van verkeersdoden.

Tijdens deze quick scan is opgevallen dat er al vele initiatieven lopen om het aantal ongevallen met vrachtauto's te beperken. Door al deze onderzoeken met elkaar te verbinden kan al veel winst geboekt worden.

3. Uitgangspositie

3.1 Uitgangspositie

Het KLPD heeft in de zomer van 2005 een persbericht naar buiten gebracht betreffende een grote toename van het aantal door het KLPD geregistreerde vrachtauto-ongevallen in 2005. Dit persbericht vormde de aanleiding voor een groot aantal berichten in de pers. Tevens heeft het KLPD het initiatief genomen om een groot aantal partijen uit te nodigen om het ontstane beeld rondom vrachtauto-ongevallen nader te bespreken. (o.a. het Ministerie van V&W, Centraal Meldpunt Vrachtauto-incidenten, Salvage Transport Incidents, het Verbond van Verzekeraars, brancheorganisaties TLN, EVO, KNV en het onderzoeksinstituut TNO) In dit overleg is afgesproken om vanuit de gezamenlijke partijen een gedegen onderzoek op te starten naar vrachtauto-ongevallen in Nederland. Hierbij zullen tevens de Inspectie Verkeer en Waterstaat en het Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid betrokken worden.

Parallel aan dit traject heeft het Ministerie van V&W (VNCL) een quick scan uitgevoerd naar de stand van zaken rond vrachtauto-ongevallen.

3.2 Probleemstelling

Regelmatig wordt de weggebruiker geconfronteerd met files als gevolg van vrachtauto-ongevallen. Onduidelijk is of het aantal vrachtauto-ongevallen in 2005 drastisch is toegenomen en wat de oorzaken van deze ongevallen zijn. Vermoedens over buitenlandse vrachtauto's én chauffeurs worden geopperd, maar niet onderbouwd. Naar mogelijke oorzaken wordt gegist. Door de grote files die ontstaan na vrachtauto-ongevallen is het wenselijk om ook in de quick scan al te kijken naar mogelijke maatregelen voor het voorkomen van vrachtauto-ongevallen en naar maatregelen ter bevordering van de afhandeling van ongevallen. Daarnaast is het onduidelijk of we hier te maken hebben met een unieke Nederlandse situatie of dat de ons omringende landen met dezelfde problematiek worden geconfronteerd.

3.3 Doelstellingen quick scan vrachtauto-ongevallen

De doelstellingen van de quick scan vrachtauto-ongevallen zijn:

1. Inzicht krijgen in het aantal vrachtauto-ongevallen en het effect op de doorstroming in Nederland in de eerste helft van 2005 ten opzichte van voorgaande jaren zodat we een indicatie hebben of er sprake van een trend is of niet.
2. Inzicht krijgen in de mogelijke oorzaken van vrachtauto-ongevallen.
3. Inzicht krijgen in mogelijke oplossingsrichtingen ter voorkoming van vrachtauto-ongevallen.
4. Inzicht krijgen in mogelijke oplossingsrichtingen ter bevordering van de doorstroming na vrachtauto-ongevallen.
5. Inzicht krijgen in vrachtauto-ongevallen, trends en oplossingsrichtingen in de ons omringende landen.
6. De basis leggen voor een breed gedragen gefundeerd onderzoek naar vrachtauto-ongevallen en de bevordering van de doorstroming.

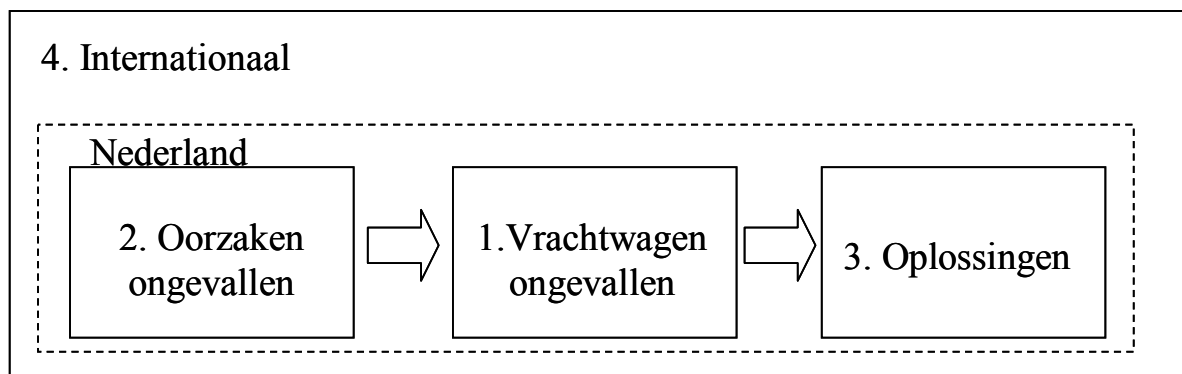
3.4 Project afbakening

De quick scan is uitgevoerd in september 2005. Als basis zijn genomen de registraties door het Centraal Meldpunt Vrachtauto-incidenten (CMV) en de door hen opgestelde CMV dossiers. Het CMV is het centrale meldpunt waar bij incidenten, waaronder ongevallen met vrachtauto's, na melding door politie of wegbeheerder een bergingbedrijf wordt ingeschakeld. Van elk vrachtauto incident wordt door het CMV per betrokken vrachtauto een dossier aangelegd. In een aantal gevallen wordt door het CMV een Salvage Transport Incident-expert (STI) op het gebied van lading-, voertuig- en milieuschade ingeschakeld om de wegbeheerder te adviseren over de berging. Deze vrachtauto deskundige maakt vervolgens een STI-rapport op dat naar het CMV wordt gestuurd en wordt bijgevoegd bij het dossier. Naast alle vrachtauto-incidenten zoals deze bij het CMV geregistreerd worden zijn een honderdtal CMV dossiers van vrachtauto-ongevallen mét STI-rapport nader onderzocht.

CMV registreert per betrokken vrachtauto en legt hiervan een dossier aan. Het is goed mogelijk dat meerdere vrachtauto's bij één incident betrokken zijn. Het totaal aantal incidenten zal dan ook lager liggen dan het totaal aantal geregistreerde CMV meldingen. Voor de quick scan zijn alleen meldingen voor het hoofdwegennet gebruikt.

In de quick scan is volgende opzet gehanteerd:

1. Vrachtauto-incidenten: kenmerken van het incident (ongeval/pech), hoeveel, waar is het, wanneer is het, wat is de ligging, wat is het effect op de doorstroming? Hiervoor wordt de IM Monitor van VCNL en de filegegevens van AVV gebruikt.
2. Oorzaken incident: VCNL weet alleen dat er sprake is van een ongeval of een gestrand voertuig (pech). Over de toedracht van het ongeval weten we weinig. Deze zal in de CMV dossiers met STI-rapportage verder onderzocht worden.
3. Oplossingen: Op basis van de uitkomsten van de quick scan zal worden gezien welke oplossingen er mogelijk lijken.
4. Internationaal: op dit moment is het nog niet duidelijk of er sprake is van een uniek Nederlands beeld of van een internationale trend. Onderzocht zal worden hoe het beeld is in Duitsland, België, Engeland, Frankrijk en Zweden.



Figuur 1. Scope quick scan vrachtauto-ongevallen.

3.4.1. Onderzoeksgebied quick scan

Het onderzoeksgebied voor de quick scan vrachtauto-ongevallen is beperkt tot:

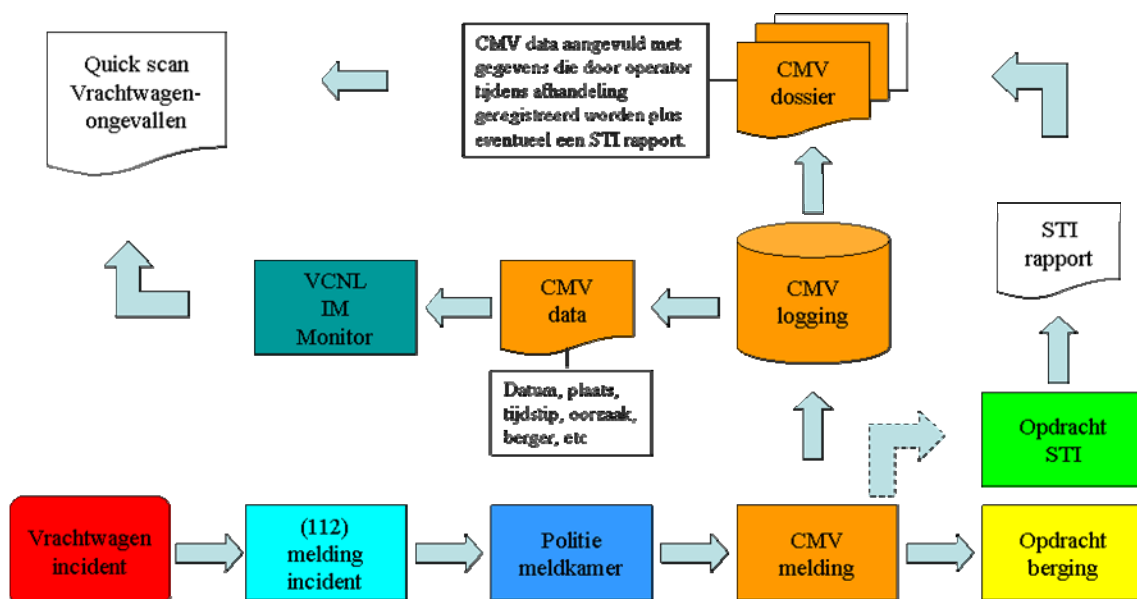
- De periode januari-juni 2005 ten opzichte van januari-juni 2004 (en voorgaande jaren).
- Alle Incident Management (IM) wegen in Nederland (hierbij zijn de Gemeente Amsterdam en de Provincie Zuid-Holland voor de vergelijkbaarheid ten opzichte van voorgaande jaren buiten de analyses gehouden omdat hier pas sinds 2005 de IM procedure geldt).
- De CMV registratie en een steekproef daarbinnen van CMV dossiers (100 dossiers met daarin tevens de STI rapportage).
- Ervaringen in Duitsland, België, Engeland, Frankrijk en Zweden.

3.4.2. Betrokken partijen

Binnen de quick scan vrachtauto-ongevallen zijn betrokken VCNL DGTL, AVV, CMV en TNO. Daarnaast zijn vanuit VCNL gesprekken gevoerd met het KLPD, TVM verzekeringen en de branche organisaties TLN, EVO, KNV.

3.4.3. Registratie proces CMV

Nadat een vrachtauto incident heeft plaatsgevonden komt de melding (vaak via 112) binnen bij de politiemeldkamer. De politiemeldkamer start, indien zij dit van toepassing beoordeelt, de Incident Management procedure(s) en zet de melding door naar het CMV. Het CMV registreert de ontvangen informatie van de politie in haar systeem en selecteert een zware berger die ingeschakeld wordt. Indien (door de wegbeheerder) gewenst schakelt CMV een STI-deskundige in en registreert dit in het systeem. Tijdens de afhandeling van het incident wordt door de CMV operator een en ander omtrent het ongeval vastgelegd in het kladblok van het systeem. Na afhandeling van het vrachtauto incident vormen een systeemuitdraai (CMV data), een print van het kladblok en de STI-rapportage de belangrijkste onderdelen van het samengestelde CMV dossier.



Figuur 2. Registratie procedure CMV.

3.4.4. Definities

De volgende definities en beschrijvingen staan beschreven in de beleidsregels Incident Management Rijkswaterstaat (uit: Staatscourant 1999, nr. 89 / pag. 6).

Incident Management (IM):

Het geheel van maatregelen die beogen de weg zo snel mogelijk, nadat een incident heeft plaatsgevonden, voor het verkeer vrij te maken, een en ander met inachtneming van de verkeersveiligheid, de behartiging van belangen van mogelijke slachtoffers alsmede de beheersing van de ontstane schade.

Incidenten:

Alle gebeurtenissen zoals ongevallen, pechgevallen, afgevallen lading, gestrande voertuigen die de capaciteit van de weg nadelig beïnvloeden of kunnen beïnvloeden en als zodanig de doorstroming van het verkeer belemmeren of kunnen belemmeren, uitgezonderd pechgevallen op de vluchtstrook voor zover sprake is van een aanvaardbaar risico ten aanzien van de doorstroming en veiligheid van het overige verkeer.

Uitzondering pechgeval binnen IM (korte samenvatting):

Voor pechgevallen op de vluchtstrook is een uitzondering gemaakt voor zover sprake is van een aanvaardbaar risico ten aanzien van de doorstroming en veiligheid van het overige verkeer. Voor de beoordeling van het aanvaardbare risico bij pechgevallen op de vluchtstrook is door Rijkswaterstaat een mandaat afgegeven aan de politiediensten.

Incident management bij vrachtauto's:

De regionale directies van de Rijkswaterstaat of hun dienstkringen maken afspraken met bergingsbedrijven en deskundigen die kunnen worden ingezet in het kader van incident management voor vrachtauto's.

Bergingsbedrijven en deskundigen die worden ingezet bij het bergen van vrachtauto's dienen te voldoen aan kwaliteitseisen hetgeen dient te blijken uit een aan hen verleende erkenning.

De Rijkswaterstaat en de andere betrokkenen stellen zo spoedig mogelijk de voorlopige erkenningsregeling voor bergingsbedrijven en de voorlopige erkenningsregeling voor deskundigen vast.

Inzet van bergingsbedrijven en deskundigen bij vrachtautobergingen:

Het CMV beslist per incident over de inzet van (voorlopig) erkende bergingsbedrijven en (voorlopig) erkende deskundigen bij de berging van vrachtauto's.

Incident management bij personenauto's:

Ten aanzien van de eerste berging van personenauto's zijn afspraken gemaakt met het Verbond van Verzekeraars welke ertoe strekken dat de eerste berging zoveel mogelijk plaatsvindt met gebruikmaking van de zogenaamde hulprechten (hulpverleningsdekking) in de WA-verzekeringspolis van de desbetreffende personenauto. De kosten van de eerste berging op basis van hulprechten komen voor rekening van de WA-verzekeraars.

Eerste berging:

Een opdracht tot eerste berging van een vrachtauto of een personenauto die zich op de weg bevindt in geval van een incident wordt namens de Rijkswaterstaat gegeven door een functionaris die behoort tot een regionaal politiekorps dan wel een functionaris die behoort tot het Korps landelijke politiediensten. Het CMV dan wel het CMI ontvangt de opdracht tot eerste berging en geleidt deze door naar een daarvoor in aanmerking komend bergingsbedrijf. Vervoer van een vrachtauto of een personenauto naar de eindbestemming ('tweede berging') valt buiten

het bestek van incident management en is derhalve een verantwoordelijkheid van de eigenaar/houder van het betrokken motorvoertuig.

De volgende definities worden tevens in deze quick scan gebruikt:

Centraal Meldpunt Vrachtauto-incidenten (CMV):

Het CMV is ondergebracht bij de Verzekeraars Hulpdienst (VHD) te Deventer. Het CMV valt onder de verantwoordelijkheid van de Stichting Incident Management Vrachtauto's (STIMVA). Vanuit de STIMVA is de politie gemandateerd om bij vrachtauto-incidenten de IM-procedure op te starten en het CMV te bellen voor het inschakelen van een zware berger. Het CMV fungeert ten aanzien van de eerste berging van vrachtauto's als alarmcentrale ten behoeve van de inschakeling van bergingsbedrijven, deskundigen en bedrijven die de beschikking hebben over aanvullend materieel (tele-kranen, koelwagens, pompinstallaties e.d.).

Centraal Meldpunt Personenauto Incidenten (CMI):

Het CMI is ondergebracht bij de Verzekeraars Hulpdienst (VHD) te Deventer. Het CMI valt onder de verantwoordelijkheid van de Stichting Incident Management Nederland (SIMN). Vanuit de SIMN is de politie gemandateerd om bij personenwagenincidenten de IM-procedure op te starten en het CMI te bellen voor het inschakelen van een gecontracteerde berger. Het CMI maakt bij de opdrachtverlening tot eerste berging zoveel mogelijk gebruik van bestaande afspraken tussen verzekeraarshulpdiensten en bergingsbedrijven.

Salvage Transport Incident (STI):

Salvage Transport Incident (STI) is een samenwerkingsverband van drie schade-expertisebureaus die een contract hebben afgesloten met Stichting Incident Management Vrachtauto's (STIMVA) voor het leveren van deskundigheid op het gebied van (schade aan) voertuigen, lading en milieu bij de afhandeling van incidenten. De STI-deskundige wordt ingeschakeld om de wegbeheerder telefonisch of ter plaatse te adviseren over de berging.

IM Monitor:

De Incident Management Monitor is een database bij VCNL met daarin alle CMI- (personenauto incidenten) en CMV gegevens (vrachtauto incidenten) vanaf januari 2000. Deze gegevens zijn aangevuld met alle filegegevens vanaf januari 2000 vanuit AVV, gegevens over procestijden van de STI-deskundigen en de procestijden van de bergers.

4. Aanpak

Om de quick scan vrachtauto-ongevallen uit te voeren zijn allereerst een aantal doelstellingen geformuleerd. Per doelstelling is aangegeven welke bronnen gebruikt zijn. Tenslotte is aangegeven welke aanpak gehanteerd is om de doelstelling te realiseren.

4.1 Aanpak doelstelling 1

Doelstelling 1:

Inzicht krijgen in het aantal vrachtauto-ongevallen en het effect op de doorstroming in Nederland in de eerste helft van 2005 ten opzichte van voorgaande jaren zodat we een indicatie hebben of er sprake van een trend is of niet.

Hiervoor is de IM Monitor van VCNL als uitgangspunt gebruikt. Hierin staan alle CMV meldingen vanaf januari 2000 tot en met juli 2005 zoals die door het CMV geregistreerd en aangeleverd worden. Tevens staat hierin of er wel of niet een STI-deskundige is ingeschakeld bij een ongeval.

Tevens wordt een beeld gegeven van het aantal keren dat een STI-deskundige wordt ingezet bij een vrachtauto incident. Deze informatie wordt eveneens uit de IM Monitor gehaald.

Om te bepalen wat het effect van het aantal vrachtauto-ongevallen op de doorstroming is zijn gegevens vanuit de AVV betrokken. Om de bijdrage van ongevallen op de doorstroming te bepalen is gebruik gemaakt van de File Monitor van VCNL en de gegevens van AVV. In de File Monitor staan (naast overige oorzaken) alleen gegevens van files als gevolg van ongeval. Dit betreft dus zowel vrachtauto's als personenauto's. Vanuit AVV zijn gegevens aangeleverd over files als gevolg van een vrachtauto ongeval. Bij de analyses is uitgegaan van de aanname dat de gegevens van AVV dekkend zijn voor alle files als gevolg van vrachtauto ongeval en dat dus de overige files als gevolg van een ongeval files betreffen met personenauto's.

4.2 Aanpak doelstelling 2

Doelstelling 2:

Inzicht krijgen in de mogelijke oorzaken van vrachtauto-ongevallen.

Om de oorzaken van vrachtauto-ongevallen nog betrouwbaarder vast te stellen is door het CMV een bestand aangeleverd met alle geregistreerde CMV oorzaken in 2004 en 2005 per melding. Daarnaast is middels een dossieronderzoek handmatig een 100-tal CMV dossiers gescand op welke oorzaken door de CMV operator in het kladblok van de registratie zijn beschreven. Deze 100 CMV dossiers bevatten allen tevens een STI-rapport en deze zijn handmatig gescand om mogelijke oorzaken vanuit de STI-deskundige te achterhalen.

De volgende criteria zijn gehanteerd voor de onderzochte CMV-dossiers:

- Een steekproef van 100 dossiers, voor het verkrijgen van een representatief beeld;
- Vrachtauto-ongevallen, waarbij een STI deskundige betrokken is geweest en waarbij een STI-rapport is toegevoegd aan het CMV-dossier;
- Alle beschikbare complete dossiers van 2005, aangevuld met aselechte dossiers uit 2004 tot het totaal aantal van 100 stuks;
- Per incident met meerdere vrachtauto's slechts één dossier omtrent dat incident.

4.3 Aanpak doelstelling 3

Doelstelling 3:
Inzicht krijgen in mogelijke oplossingsrichtingen ter voorkoming van vrachtauto-ongevallen.

Tijdens gesprekken met het KLPD, het BVOM en met de branche en verzekeraars is gekeken naar mogelijke oplossingen ter voorkoming van vrachtauto-ongevallen.

4.4 Aanpak doelstelling 4

Doelstelling 4:
Inzicht krijgen in mogelijke oplossingsrichtingen ter bevordering van de doorstroming na vrachtauto-ongevallen.

Er is gekeken naar al lopende initiatieven en snel op te starten nieuwe initiatieven ter bevordering van de doorstroming bij vrachtauto-ongevallen.

4.5 Aanpak doelstelling 5

Doelstelling 5:
Inzicht krijgen in vrachtauto-ongevallen, trends en oplossingsrichtingen in de ons omringende landen.

Vanuit het CMV is data opgevraagd over de herkomst van de vrachtauto die betrokken is bij een ongeval voor de jaren 2004 en 2005. Op deze wijze ontstaat inzicht in de verdeling Nederlandse en buitenlandse vrachtauto's die betrokken zijn bij een ongeval. Uitgangspunt hierbij is het kenteken op de trekker van de vrachtauto zoals deze door het CMV geregistreerd is.

Er zijn internationale contacten geconsulteerd om inzicht te verkrijgen in het antwoord op de volgende vragen:

- welke ontwikkelingen kunnen worden waargenomen betreffende vrachtauto-ongevallen in de ons omringende landen, en
- welke oplossingsrichtingen worden toegepast om aantal en/of ernst van vrachtauto-ongevallen te beperken.

4.6 Aanpak doelstelling 6

Doelstelling 6:
De basis leggen voor een breed gedragen gefundeerd onderzoek naar vrachtauto-ongevallen en de bevordering van de doorstroming.

VCNL, DGTL, AVV, de verzekeraars, de branche organisaties en het KLPD nemen het voortouw om te komen tot een gefundeerd onderzoek naar vrachtauto-ongevallen. Dit is tijdens de bijeenkomst van het KLPD op 23 augustus j.l. zo besproken. Vanuit VCNL is het initiatief genomen om hierop verder in te gaan tijdens een gesprek met DGTL, de branche organisaties TLN, EVO en KNV en met de verzekeraars (TVM).

5. Onderzoeksbevindingen

5.1 Bevindingen doelstelling 1

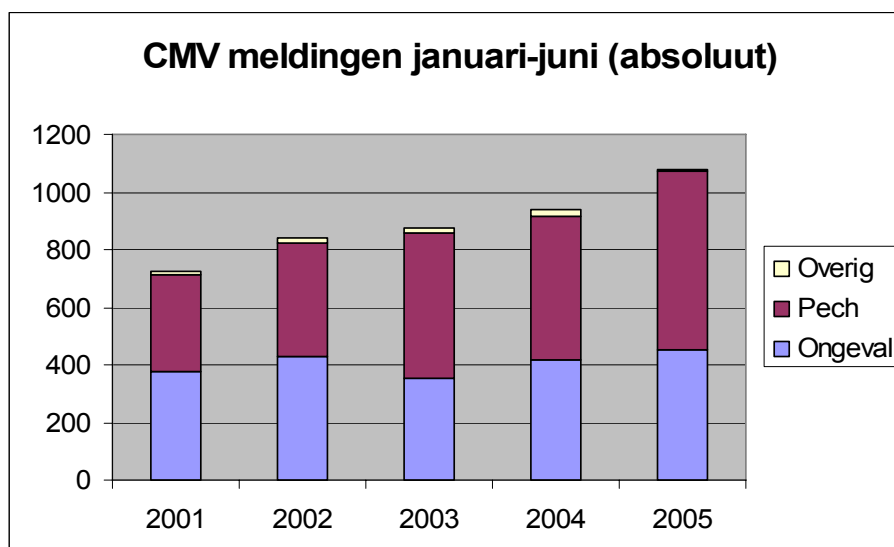
Inzicht krijgen in het aantal vrachtauto-ongevallen en het effect op de doorstroming in Nederland in de eerste helft van 2005 ten opzichte van voorgaande jaren zodat we een indicatie hebben of er sprake van een trend is of niet.

5.1.1. Aantallen vrachtauto-ongevallen vanuit het CMV

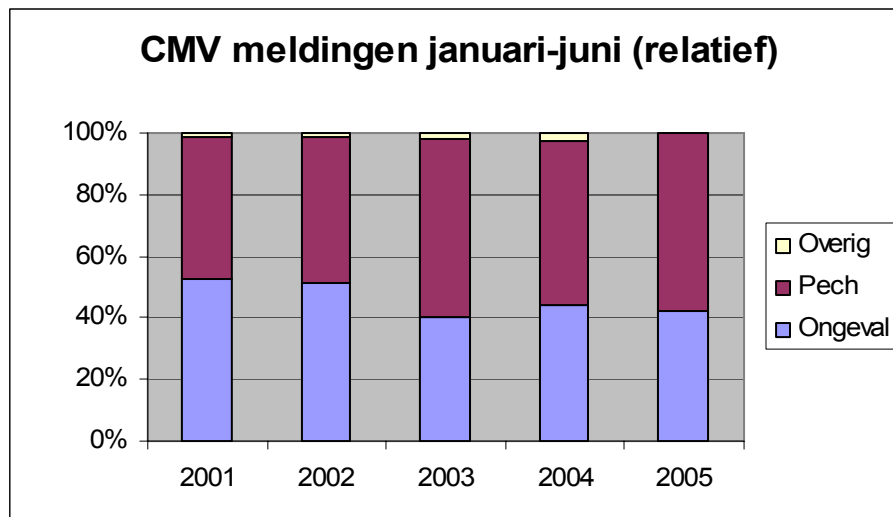
In de maanden januari tot en met juni 2005 hebben zich 1078 incidenten met vrachtauto's voorgedaan die volgens de IM procedure door de politie bij het CMV zijn gemeld. Dit is een stijging van het aantal ten opzichte van de eerste helft van 2004 van 14%, terwijl er in de eerste helft van 2004 sprake was van een toename van 7%. Wanneer we binnen de CMV incidenten kijken naar het aantal vrachtauto-ongevallen en het aantal pechgevallen met vrachtauto's per jaar zien we wat het aantal vrachtauto-ongevallen betreft in 2005 een stijging (9%), maar dit is een minder grote stijging dan in 2004 (18%). Voor pechgevallen met vrachtauto's in 2005 zien we echter een zeer grote stijging (24%) ten opzichte van een kleine daling (-1%) in 2004. Het is niet geheel duidelijk waar de daling van pechmeldingen in de eerste helft van 2004 vandaan komt, ook het CMV heeft hier geen verklaring voor.

Januari-juni		2001	2002	2003	2004	2005
CMV meldingen	Aantal	725	839	878	942	1078
	Toe/-afname	41%	16%	5%	7%	14%
Oorzaak	Ongeval	379	430	354	418	454
	Toe/-afname	27%	14%	-18%	18%	9%
	Pech	335	396	506	500	621
	Toe/-afname	60%	18%	28%	-1%	24%
	Overig	11	13	18	24	3
	Toe/-afname	38%	18%	39%	33%	-88%
	Totaal	725	839	878	942	1078

Tabel 1. Aantal CMV meldingen onderverdeeld naar oorzaak van 2001-2005.



Figuur 3. Absoluut aantal CMV meldingen onderverdeeld naar oorzaak van 2001-2005.



Figuur 4. Relatief aantal CMV meldingen onderverdeeld naar oorzaak van 2001-2005.

Aantallen personenauto incidenten ter vergelijking:

Naast het inzicht in vrachtauto incidenten hebben we ook gekeken naar de ontwikkelingen van personenauto incidenten, zoals deze volgens de IM procedure worden gemeld bij het Centraal Meldpunt Personenauto Incidenten (CMI). Ook hier zien we een gestage groei per jaar van het aantal incidentmeldingen, waarbij het aantal pechmeldingen bij personenauto's relatief sterker stijgt dan het aantal ongevallen. Ook voor de IM meldingen voor personenauto's geldt dat de stijging in de eerste helft van 2005 minder groot is dan die in de eerste helft van 2004.

Januari-juni		2001	2002	2003	2004	2005
CMI meldingen	Aantal	11826	12788	13584	14899	15548
	Toe/-afname	2%	8%	6%	10%	4%
Oorzaak	Ongeval	8272 16%	8647 5%	8902 3%	9557 7%	10264 7%
	Pech	806 82%	1313 63%	1660 26%	2186 32%	2886 32%
	Overig	2748 -31%	1828 3%	3022 7%	3156 4%	2398 -24%
	Totaal	11826	11788	13584	14899	15548

Tabel 2. Aantal CMI meldingen onderverdeeld naar oorzaak van 2001-2005.

Betrouwbaarheid van de CMV gegevens

Bij het CMV is nagevraagd in hoeverre deze aantallen een representatief beeld schetsen van de werkelijkheid. Vanuit het CMV is aangegeven dat de aantallen realistisch zijn en niet kunnen worden toegeschreven aan het beter registreren van de incidenten (er worden hoogstens steeds meer gegevens van een incident geregistreerd). Tevens is aangegeven dat het tussentijds uitbreiden van IM-wegen wat het onderliggend wegennet betreft geen invloed heeft. Het hoofdwegennet waarop Incident Management van toepassing is, is al jaren hetzelfde. Voor dit onderzoek zijn de wegen van het onderliggend wegennet (gemeente Amsterdam en de Provincie Zuid-Holland) buiten de analyses zijn gehouden.

5.1.2. Inzet STI-deskundige bij vrachtauto-incidenten

Bij de meer complexe incidenten met vrachtauto's wordt door het CMV een Salvage Transport Incident-expert (STI) op het gebied van lading-, voertuig- en milieuschade, ingeschakeld om de wegbeheerder te adviseren over de berging.

In de eerste helft van 2005 is bij 63% van de vrachtauto-incidenten geen inzet van de STI-deskundige geweest, in 26% van de gevallen is er telefonisch overleg geweest en in 10% van de gevallen is de STI-deskundige daadwerkelijk ter plaatse gegaan.

Wanneer we alleen kijken naar de ongevallen in de eerste helft van 2005 dan is bij 84% van alle vrachtauto-ongevallen de STI-deskundige geraadpleegd, waarbij deze in 61% van de gevallen telefonisch overleg heeft gepleegd en in 24% van de gevallen daadwerkelijk aanwezig is geweest op de ongevallocatie.

Wel of geen inzet STI-deskundige bij incidenten			
	Heel 2004	Jan-juni 2004	Jan-juni 2005
Aantal CMV meldingen	1869	942	1078
Geen inzet STI	1181 (63%)	565 (60%)	680 (63%)
▪ Ongeval	118	62	70
▪ Pech	1036	491	610
▪ Lading	0	0	0
▪ Onbekend	23	12	0
Telefonisch overleg STI	400 (21%)	214 (23%)	286 (26%)
▪ Ongeval	370	199	278
▪ Pech	17	7	6
▪ Lading	0	0	2
▪ Onbekend	13	8	0
STI ingeschakeld	269 (14%)	151 (16%)	103 (10%)
▪ Ongeval	267	150	103
▪ Pech	1	0	0
▪ Lading	0	0	0
▪ Onbekend	1	1	0
Onbekend	19 (2%)	12 (1%)	9 (1%)

Tabel 3. Inzet STI deskundige bij vrachtauto-incidenten.

Inzet STI-deskundige bij vrachtauto-ongevallen			
	Heel 2004	Jan-jun 2004	Jan-jun 2005
Aantal vrachtauto-ongevallen	764	418	454
Telefonisch overleg STI	48%	48%	61%
STI ingeschakeld	35%	36%	23%
Geen inzet STI	15%	15%	15%
Onbekend	2%	2%	1%

Tabel 4. Inzet STI deskundige bij vrachtauto-ongevallen.

Op basis van deze cijfers door de jaren heen kan de conclusie worden getrokken dat het aantal keren dat de STI-deskundige bij vrachtauto-ongevallen wordt ingeschakeld vrijwel gelijk blijft. Er is echter wel een verschuiving zichtbaar naar vaker telefonisch overleg en minder vaak ter plaatse gaan van de STI-deskundige. Binnen de scope van dit onderzoek voert het te ver om in te gaan op de vraag wat hiervoor de reden is. Dit zal nader onderzocht dienen te worden.

5.1.3. Effecten vrachtauto-ongevallen op de doorstroming

Uit de filegegevens voor het hoofdwegennet van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) van Rijkswaterstaat blijkt dat in de eerste helft van 2005 in totaal 73 vrachtauto-ongevallen tot files hebben geleid. Dit aantal ligt lager dan de vergelijkbare periode in 2004. In 2004 hebben 94 vrachtauto-ongevallen tot files geleid.

Aantallen files per code voor eerste helft van de jaren 2002-2005					
Code	Omschrijving	Jan-jun 2002	Jan-jun 2003	Jan-jun 2004	Jan-jun 2005
ACE	weglekkende chemische stoffen				
ACZ	ongeval met gevaarlijke stoffen				1
AJA	geschaarde trekker met oplegger	4	5	4	5
AJT	geschaarde aanhanger	4	3	5	4
AOL	gekantelde vrachtauto	19	22	11	9
ACH	ongeval met vrachtauto (algemeen)	55	55	74	54
	Totaal	82	85	94	73

Tabel 5. Soort vrachtauto-ongevallen die hebben geleid tot filevorming.

Om te kijken of het effect van files als gevolg van vrachtauto-ongevallen groter is geworden in 2005 is door AVV gekeken naar het aandeel van files als gevolg van vrachtauto-ongevallen ten opzichte van alle files. In de eerste helft van 2004 werd 1,2% van de totale filezwaarte veroorzaakt door vrachtauto-ongevallen, terwijl vrachtauto-ongevallen in de eerste helft van 2005 iets minder (0,9%) hebben bijgedragen in de totale filezwaarte. Ook de relatieve bijdrage wat fileduur (0,4%) en gemiddelde filelengte (0,5%) betreft ligt in de eerste helft van 2005 iets lager dan de voorafgaande jaren (zie ook tabel 6).

Percentage files als gevolg van vrachtauto-ongevallen ten opzichte van alle files			
1 ^e helft	DUUR (min)	LENGTE (km)	ZWAARTE (km.min)
2002	0,5%	0,8%	1,4%
2003	0,5%	0,7%	1,4%
2004	0,5%	0,7%	1,2%
2005	0,4%	0,5%	0,9%

Tabel 6. Files als gevolg van vrachtauto-ongevallen ten opzichte van alle files.

kijken we meer in detail naar files als gevolg van vrachtauto-ongevallen dan ontstaat het beeld zoals geschetst in Tabel 7. Kijken we naar het effect dat alle ongevallen (zowel personenauto als vrachtauto) hebben op de doorstroming, dan zien we dat het aantal files als gevolg van ongevallen in absolute zin jaarlijks toeneemt, evenals de duur, de gemiddelde lengte en de filezwaarte.

Maar we zien tevens dat het aandeel van files als gevolg van ongevallen (ten opzichte van alle overige file oorzaken) langzaam afneemt in de eerste helft van 2002 tot 2005, respectievelijk van 12,5% in 2002, naar 12,4% in 2003 naar 10,6% in 2004 naar 9,7% in 2005. Ook het aandeel van de fileduur, filelengte en filezwaarte als gevolg van ongevallen wordt door de jaren heen steeds kleiner.

Ten behoeve van de jaarlijkse Filemonitor zal AVV nader onderzoeken waardoor deze relatieve afname tot stand gebracht wordt. Als mogelijke verklaring kan de steeds verdere professionalisering van het Incident Managementproces worden genoemd.

Kijken we naar de gemiddelde zwaarte per file bij vrachtauto-ongevallen in de eerste helft van 2005 (gemiddelde zwaarte file als gevolg van vrachtauto-ongeval is 616 kilometer-minuut), dan

is deze eveneens afgenomen ten opzichte van voorgaande jaren. Deze afname van de gemiddelde filezwaarte wordt met name veroorzaakt door het lager aantal vrachtauto-ongevallen en daardoor de afname van de filezwaarte bij vrachtauto-ongevallen.

Het beeld ontstaat dat er in 2005 minder files als gevolg van vrachtauto-ongevallen zijn en dat deze files wat gemiddelde duur en -lengte betreft niet veel afwijken van het voorgaande jaar. Daarentegen zijn er wel steeds meer files als gevolg van ongevallen met personenauto's. Ook de duur van de files, de lengte en de zwaarte neemt bij files als gevolg van personenauto ongevallen toe. Hiervoor is vooralsnog geen verklaring beschikbaar. Dit zal nader onderzocht moeten worden.

Files als gevolg van ongevallen in de maanden januari – juni van 2002-2005									
	jan-juni 2002		jan-juni 2003		jan-juni 2004		jan-juni 2005		
Totaal aantal files	16566		17369		18139		20761		
Aantal files a.g.v. ongevallen	2073		2146		1931		2016		
Percentage ongevallen	12,5%		12,4%		10,6%		9,7%		
	Vracht-wagens	Overig	Vracht-wagens	Overig	Vracht-wagens	Overig	Vracht-wagens	Overig	
Aantal files a.g.v. ongevallen	82	1991	85	2061	94	1837	73	1943	
	4,0%	96,0%	4,0%	96,0%	4,9%	95,1%	3,6%	96,4%	
Totale duur files	1080515		1131268		1219215		1279319		
Duur files a.g.v. ongevallen	129628		137835		123594		126781		
Percentage duur ongevallen	12,0%		12,2%		10,1%		9,9%		
	Vracht-wagens	Overig	Vracht-wagens	Overig	Vracht-wagens	Overig	Vracht-wagens	Overig	
Duur files a.g.v. ongevallen (min)	10529	119099	11244	126591	9771	113823	7691	119090	
	8,1%	91,9%	8,2%	91,8%	7,9%	92,1%	6,1%	93,9%	
Totale lengte files	52220		54653		57137		64569		
Lengte files a.g.v. ongevallen	7909		7984		7241		7773		
Percentage lengte ongevallen	15,1%		14,6%		12,7%		12,0%		
	Vracht-wagens	Overig	Vracht-wagens	Overig	Vracht-wagens	Overig	Vracht-wagens	Overig	
Lengte files a.g.v. ongevallen (km)	394	7515	388	7596	464	6777	361	7412	
	5,0%	95,0%	4,9%	95,1%	6,4%	93,6%	4,6%	95,4%	
Totale zwaarte files	4352395		4549456		4915421		5113321		
Zwaarte files a.g.v. ongevallen	634915		648655		583288		615841		
Percentage zwaarte ongevallen	14,6%		14,3%		11,9%		12,0%		
	Vracht-wagens	Overig	Vracht-wagens	Overig	Vracht-wagens	Overig	Vracht-wagens	Overig	
Zwaarte files a.g.v. ongevallen (km.min)	61993	572922	63392	585263	60085	523203	44967	570874	
	9,8%	90,2%	9,8%	90,2%	10,3%	89,7%	7,3%	92,7%	
Gemiddelde zwaarte files	263		262		271		246		
	Vracht-wagens	Overig	Vracht-wagens	Overig	Vracht-wagens	Overig	Vracht-wagens	Overig	
Gemiddelde zwaarte ongeval	756	288	746	284	639	285	616	294	

Tabel 7. Totaal aantal files en files als gevolg van ongevallen met vrachtauto's.

5.1.4. Conclusie en indicaties doelstelling 1

Op basis van het aantal incident meldingen bij het CMV kan geconstateerd worden dat er sprake is van een voortschrijdende toename van het aantal vrachtauto-ongevallen, maar er is zeker geen sprake van een uitzonderlijke situatie in de eerste helft van 2005 ten opzichte van de eerste helft van 2004. Ook wanneer we de toename van vrachtauto incidenten vergelijken met de toename van personenauto incidenten zien we nagenoeg hetzelfde beeld. Het aantal pechgevallen met vrachtauto's in 2005 is echter wel uitzonderlijk gestegen. De oorzaak hiervoor is niet bekend. Dit zal nader onderzocht moeten worden.

Deze conclusie op basis van de CMV cijfers over het aantal vrachtauto-ongevallen in 2005 worden aangevuld door de cijfers van de AVV over het aantal files als gevolg van vrachtauto-ongevallen in de eerste helft van 2005.

Kijken we naar de effecten van ongevallen op de doorstroming dan zien we een absolute toename in aantallen, de duur, de gemiddelde lengte en de zwaarte van de files. Relatief neemt de bijdrage van files als gevolg van ongevallen echter steeds verder af. Het verdient aanbeveling om de oorzaak van deze afname nader te onderzoeken en zeker te kijken of de professionalisering van het Incident Managementproces hierop van invloed is.

Kijken we specifiek naar de effecten van de vrachtauto-ongevallen op de doorstroming dan zien we dat weggebruikers in de eerste helft van 2005 minder vaak in de file hebben gestaan dan in de voorafgaande jaren als gevolg van een vrachtauto-ongeval. De gemiddelde zwaarte van de files als gevolg van vrachtauto-ongevallen is in de eerste helft van 2005 lager dan in de eerste helft van 2004. Deze afname van gemiddelde filezwaarte is met name toe te schrijven aan het lagere aantal files als gevolg van vrachtauto-ongevallen. Daarentegen zijn er steeds meer files als gevolg van ongevallen met personenauto's. Ook de duur van de files, de lengte en de zwaarte neemt bij files als gevolg van personenauto ongevallen toe. Ook hier is nader onderzoek gewenst.

5.2 Bevindingen doelstelling 2

Inzicht krijgen in de mogelijke oorzaken van vrachtauto-ongevallen.

Bij het onderzoek van de CMV dossier, waarin in ieder geval een STI rapport bijgesloten is, zijn de volgende constatering van belang:

- De door het CMV aangelegde CMV-dossiers bevatten hoofdzakelijk economische informatie, gericht op een juiste financiële afhandeling van het incidentenproces.
- De informatie in de CMV-dossiers bevat weinig gestandaardiseerde aanvullende informatie betreffende het ongeval. Hierdoor is uit de geautomatiseerde systemen hierover geen kwantificeerbare informatie te verkrijgen.
- Binnen de verschillende STI-rapporten is enige mate van standaardisatie aanwezig. Het betreft hier echter ook vrije tekstvelden welke variëren van summier tot zeer uitgebreid.
- Aanvullende informatie uit het STI-rapport en informatie uit het CMV-rapport is niet altijd consistent wat de bevindingen betreft.
- CMV-registratie vindt niet plaats op basis van een incident, maar op basis van een registratie per betrokken voertuig. Hierdoor is een herleiding tot een hoger aggregatieniveau (incidenten/ongevallen) niet mogelijk.
- Dossierafhandeling binnen CMV vindt niet geautomatiseerd plaats. Hierdoor is een mate van foutengevoeligheid latent aanwezig.

De bevindingen uit de CMV dossiers zijn gebaseerd op het kwantificeren van kwalitatieve verslaglegging uit de STI-rapportage en CMV-rapportage. Genoemde output bestaat uit afgelegde verklaringen door voertuigbestuurders, getuigenverklaringen en/of verklaring door STI-deskundigen op basis van omstandigheden van het ongeval. Betreffende uitkomsten zijn derhalve geen vastgelegde oorzaken, met gerelateerde wettelijke schuldvraag, maar geven alleen een indicatie van de oorzaken van een ongeval.

De bevindingen dienen gezien te worden vanuit het perspectief dat ze een indicatie geven van de daadwerkelijke toestand. Nader onderzoek is absoluut gewenst om harde conclusies te kunnen trekken omtrent de oorzaak van vrachtauto-ongevallen.

5.2.1. Mogelijke oorzaken vrachtauto-ongevallen CMV dossiers

Wanneer we kijken naar de mogelijke oorzaken van vrachtauto-ongevallen zoals ze in de honderd CMV dossiers terug te vinden zijn komen we tot de volgende onderverdeling:

Gerelateerd aan bestuurderstoestand/-handeling	59%	<ul style="list-style-type: none"> • Gerelateerd aan onoplettendheid • Gerelateerd aan in slaap vallen • Gerelateerd aan te hoge snelheid in bochten • Overige zaken 	35% 31% 29% 5%
Gerelateerd aan technisch mankement	9%		
Gerelateerd aan overige oorzaken	22%		
Onbekende oorzaak	10%		
Totaal	100%		

Tabel 8. Verdeling mogelijke oorzaken vrachtauto-ongevallen vanuit de CMV dossiers.

Opgemerkt dient te worden dat in de dossiers niet beschreven staat waarom de chauffeur zo handelde. Dit zal in nader onderzoek onderzocht moeten worden.

De verdeling tussen de bovenstaande mogelijke oorzaakgebieden laat een zeer overeenkomstig beeld zien tussen ongevallen met Nederlandse en buitenlandse vrachtauto's. Uit deze

differentiatie naar land van herkomst van de vrachtauto is op basis van de uitkomsten van deze steekproef geen significant verschil te constateren.

5.2.2. Ongevallen met gekantelde vrachtauto's

Wanneer we vanuit de honderd CMV dossiers kijken naar vrachtauto-ongevallen in de vorm van wel of niet gekantelde vrachtauto's, valt de volgende onderverdeling te maken:

Gekantelde vrachtauto	49%	• Op een rechte weg	67%		
		• In een bocht	33%	• Afrit	32%
				• Oprit	41%
				• Onbekend	27%
Niet gekantelde vrachtauto	51%				
Totaal	100%				

Tabel 9. Verdeling gekantelde en niet-gekantelde vrachtauto's vanuit de CMV dossiers.

Opgemerkt dient te worden dat het aandeel van gekantelde vrachtauto's hier onevenredig hoog is omdat een STI-deskundige alleen bij de complexere incidenten wordt ingezet. De verwachting is dat een STI-deskundige eerder wordt ingeschakeld bij een gekantelde vrachtauto dan bij een niet gekantelde vrachtauto.

Opvallend is echter wel dat uit de dossiers blijkt dat een groot deel van de gekantelde vrachtauto's kantelt op een rechte weg.

5.2.3. Vrachtauto-ongeval naar voertuigtype

Wanneer we vanuit de CMV dossiers kijken naar de verschillende voertuigtypen die bij een vrachtauto-ongeval betrokken zijn, valt de volgende onderverdeling te maken:

Trekker met oplegger	76%
Motorwagen (met of zonder aanhanger)	18%
Bakwagen (met of zonder aanhanger)	4%
Tankwagen	1%
Bus voor personenvervoer	1%
Totaal	100%

Tabel 10. Verdeling vrachtauto-ongevallen naar voertuigtype vanuit de CMV dossiers.

- Binnen de differentiatie naar voertuigtype valt op dat er een verschil is tussen het aandeel trekker met oplegger en land van herkomst. Voor Nederlandse vervoerders is in 69% van de vrachtauto-ongevallen een trekker met oplegger betrokken, terwijl dat voor buitenlandse vervoerders in 89% van de ongevallen een trekker met oplegger betrokken is.
- Wanneer we kijken naar ongevallen met lading zien we dat dit in 69% van de gevallen voor de Nederlandse vervoerders geldt en in 89% voor de buitenlandse vervoerders.

Nader onderzoek is nodig om een representatief beeld te krijgen van voertuigtypen, binnenlandse- en buitenlandse vervoerders en lading op het Nederlandse hoofdwegennet om deze bevindingen in het juiste perspectief te plaatsen.

5.2.4. Vrachtauto-ongeval en herkomst vrachtauto

Om inzicht te krijgen in de verhouding Nederlandse en buitenlandse vrachtauto's is gekeken naar het kenteken van de trekker van de vrachtauto zoals deze door het CMV geregistreerd is. Een Nederlandse trekker met een buitenlandse oplegger wordt als Nederlands geregistreerd en omgekeerd. Wanneer we vanuit de CMV dossiers kijken naar de herkomst van de vrachtauto die betrokken zijn geweest bij een ongeval, valt de volgende onderverdeling uit de 100 dossiers te maken:

Land van herkomst vrachtauto's vanuit CMV-dossiers			
Land van herkomst	Percentage	Land van herkomst	Percentage
Nederland	71%		
Buitenland	27%	België	7%
		Duitsland	7%
		Polen	3%
		Roemenië	2%
		Engeland	2%
		Ierland	1%
		Denemarken	1%
		Estland	1%
		Italië	1%
		Luxemburg	1%
		Oekraïne	1%
Onbekend	2%		
Totaal	100%		

Tabel 11. Verdeling herkomst vrachtauto's vanuit de CMV dossiers.

Wanneer we kijken naar de data zoals die in het CMV systeem gelogd is over de herkomst van de vrachtauto die betrokken zijn geweest bij een ongeval, valt de volgende onderverdeling te maken:

Herkomst vrachtauto betrokken bij ongeval vanuit CMV systeem							
		jan-dec 2004	jan-juni 2004	jan-juli 2005	jan-juni 2005		
Aantal ongevallen		764	418	528	454		
Nederland		71%	67%	73%	74%		
Buitenland		29%	33%	27%	26%		
	Duitsland		6%	7%	7%		7%
	België		6%	6%	5%		4%
	Polen		2%	2%	3%		3%
	Spanje		1%	1%	2%		2%
	Frankrijk		1%	1%	2%		2%
	Onbekend		8%	12%	2%		3%
	Overig		5%	4%	6%		5%

Tabel 12. Verdeling herkomst vrachtauto's vanuit de CMV systeem.

Zowel uit de CMV dossiers als uit het CMV systeem kan worden opgemaakt dat bij ongeveer 73% van de vrachtauto-ongevallen het gaat om een Nederlandse vrachtauto. Wat buitenlandse vrachtauto's betreft zijn het met name Duitse, Belgische en Poolse vrachtauto's die bij ongevallen betrokken raken. Deze cijfers zeggen echter niets over de nationaliteit van de chauffeurs.

Vanuit Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat (AVV) is gekeken naar de verdeling tussen Nederlandse en buitenlandse vervoerders wat voertuigkilometers betreft. Hieruit blijkt dat ongeveer 10% van de vervoerders buitenlands is wanneer we kijken naar het gehele Nederlandse grondgebied (hoofdwegennet en onderliggend wegennet). De verhouding op het hoofdwegennet ligt volgens AVV waarschijnlijk anders, rond de 85-15 of 80-20. Op dit punt zal nader onderzoek moeten uitwijzen of dit inderdaad zo is. Pas wanneer hier meer duidelijkheid over is kan bovenstaande verhouding tussen Nederlandse versus buitenlandse vervoerders in het juiste perspectief geplaatst worden.

5.2.5. Conclusie en indicaties doelstelling 2

Wanneer we kijken naar de oorzaken van vrachtauto-ongevallen dienen we allereerst te zeggen dat we ons hier baseren op een zeer beperkte set van informatie vanuit de CMV dossiers. Deze set betreft een 100-tal dossier van vrachtauto-ongevallen op het hoofdwegennet waarbij een STI-deskundige ter plaatse is geweest en waarvan een STI-rapport is opgemaakt. Dit zijn vaak de wat complexere ongevallen. Doel van het aanleggen van een dossier is ook niet om de achterliggende oorzaken van ongevallen naar boven te krijgen. De resultaten dienen louter gezien te worden als indicatief. Desalniettemin vallen op basis van de uitgevoerde analyse een aantal zaken op:

- Een groot deel (59%) van de oorzaken van vrachtauto-ongevallen wordt in de dossiers beschreven als zijnde een handelingen en/of de toestand van de vrachtauto chauffeur. Dit wordt min of meer ondersteund door het feit dat 67% van de gekantelde vrachtauto's op een rechte weg kantelt. In de dossiers staat echter niet beschreven waarom de chauffeur zo handelde.
- Bij vrachtauto-ongevallen is ongeveer 73% van de vrachtauto's afkomstig uit Nederland (dit zegt echter niets over de nationaliteit van de chauffeurs).

5.3 Bevindingen doelstelling 3

Inzicht krijgen in mogelijke oplossingsrichtingen ter voorkoming van vrachtauto-ongevallen.

Tijdens de gesprekken van Verkeerscentrum Nederland (VCNL) met het KLPD en het Bureau Verkeershandhaving van het Openbaar Ministerie (BVOM) over vrachtauto-ongevallen hebben beide partijen zich bereid verklaard extra inzet te leveren op handhaving. Hiervoor is het echter wel noodzakelijk dat er inzicht bestaat in mogelijke oorzaken van vrachtauto-ongevallen, zodat het KLPD gericht kan handhaven.

Ook is er tijdens gesprekken van V&W met de transportbranche en verzekeraars gekeken naar mogelijke oplossingen ter voorkoming (preventie) van vrachtauto-ongevallen. Geconcludeerd is dat de branche en verzekeraars met name de aangewezen partijen zijn om deze trajecten in de preventieve sfeer op te starten, in nauwe samenwerking met V&W.

Vanuit een grote verzekeraar in de transportsector (TVM) is het initiatief genomen om door middel van een kwalitatief onderzoek onder chauffeurs, die betrokken zijn geweest bij een vrachtauto-ongeval, meer te weten te komen over de toedracht van vrachtauto-ongevallen. Momenteel zijn op dit vlak weinig tot geen gegevens beschikbaar.

5.3.1. Conclusie en indicaties doelstelling 3

Oplossingen ter voorkoming van vrachtauto-ongevallen zijn niet echt genoemd omdat er nog veel te weinig inzicht bestaat in de mogelijke oorzaken. Het verdient aanbeveling om hier tijdens een nader onderzoek meer aandacht aan te besteden.

Het vanuit TVM verzekeringen opgestarte onderzoek wordt toegejuicht. De KLPD en het BVOM hebben extra inzet op handhaving toegezegd.

5.4 Bevindingen doelstelling 4

Inzicht krijgen in mogelijke oplossingsrichtingen ter bevordering van de doorstroming na vrachtauto-ongevallen.

5.4.1. Reeds door RWS ondernomen acties ter bevordering van de veiligheid en doorstroming

Binnen Rijkswaterstaat zijn in de afgelopen jaren reeds een aantal projecten gestart ter bevordering van de (verkeers)veiligheid en de doorstroming. Deze projecten beperken zich niet tot louter de vrachtauto-ongevallen, maar hebben betrekking op alle incidenten op het hoofdwegennet.

Herstructurering zware berging

In 2003 is de landelijke vrachtautoregeling (LVR) voor het verwijderen van gestrande vrachtauto's in samenspraak met de betrokken partners geëvalueerd. Vanuit de resultaten van deze evaluatie en externe ontwikkelingen in de bergingsbranche is besloten om de kwaliteitseisen voor zware bergingsbedrijven te verhogen en onafhankelijk te maken van brancheverenigingen. Daarnaast is besloten om de huidige wijze van contracteren te veranderen. De kwaliteitseisen zijn in samenspraak met de branche en diverse keuringsinstituten en certificeringinstituten aangescherpt en in juli 2005 aan de bergingsbedrijven bekend gemaakt. De bedrijven hebben tot eind 2005 de gelegenheid om zich te laten keuren en certificeren. In afwijking van de huidige werkwijze waarbij per incident een contract wordt gesloten met een bergingsbedrijf zal er met de gecertificeerde bedrijven een meerjarig contract worden gesloten met hierin de wederzijdse afspraken.

Door deze aanpassingen wordt de kwaliteit van de bergingsbedrijven op een hoger niveau gebracht en onafhankelijk getoetst. Daarnaast wordt het voor Rijkswaterstaat door het sluiten van contracten eenvoudiger om de afspraken te bewaken en de bergingsbedrijven aan te spreken op de geleverde prestaties.

Communicatie- en informatieproces zware berging

Vanuit het Verkeerscentrum Nederland van Rijkswaterstaat is een nieuw processchema ontwikkeld waarin de rollen en verantwoordelijkheden van de betrokkenen, te weten de wegininspecteur, de regionale verkeerscentrale, de politiemeldkamer, het CMV en de STI duidelijk beschreven staan. Dit proces wordt bij de verschillende partijen onder de aandacht gebracht. Er zijn al gesprekken geweest met het CMV en de STI. Ook een groot aantal wegininspecteurs is al geïnformeerd. Alle districten en regionale verkeerscentrales worden op korte termijn bezocht. Ook vanuit de politie wordt hieraan meegewerkt en de politiemeldkamer zal op de hoogte gebracht worden. Te vaak is namelijk gebleken dat onwetendheid heeft geleid tot het onnodig laat inschakelen c.q. het niet inschakelen van partijen binnen het proces, waardoor de doorstroming onnodig negatief beïnvloed is.

Anti-kijkschermen

Op dit moment worden in Nederland verschillende anti-kijkschermen gebruikt. Verkeerscentrum Nederland heeft een werkgroep opdracht gegeven om het reeds bestaande pakket van eisen voor de inzet van anti-kijkschermen en de aanrijtijden en opzettijden up to date te maken. Het is de bedoeling om door het maken van een praktische handreiking voor de inspecteurs anti-kijkschermen vaker in te zetten bij ongevallen, rekening houdende met de volgende overwegingen:

- De duur van het incident: het plaatsen van een scherm vergt circa 1 uur, dit maakt de toepassing ervan onrendabel voor kortdurende incidenten.

- Omstandigheden ter plaatse (ligging van het incident ten opzichte van het overige verkeer): het scherm is uiteraard alleen zinvol als het incident waarneembaar is vanaf de andere rijbaan.
- Het aanbod van het overige verkeer: kijkfiles ontstaan alleen bij hoge intensiteiten, bij weinig verkeer is er dus geen noodzaak tot plaatsing van schermen.
- Klimatologische omstandigheden: bij harde wind kan het scherm weggeblazen worden en is plaatsing om die reden niet gewenst.

Indien de omstandigheden rondom een incident aan de nog nader te specificeren bovenstaande criteria voldoet, dient de inzet van een anti-kijkscherm overwogen te worden. Dit pakket van criteria en de handreiking zal voor het einde van dit jaar gereed zijn. Tot die tijd zullen de regio's van Rijkswaterstaat naar eigen inzicht, een keuze uit de verschillende schermen en inzetcriteria moeten maken.

Incident Management plus (IMplus)

Begin dit jaar is Rijkswaterstaat gestart met de landelijke uitrol van Implus. Na een succesvolle pilot vorig jaar in Amsterdam en Eindhoven heeft het directieteam van Rijkswaterstaat besloten tot deze landelijke uitrol. De doelstelling van IMplus, waarbij de wegingspecteur van Rijkswaterstaat verkeersregelende bevoegdheden krijgt, is dat doordat de wegingspecteur pro-actief op de weg te aanwezig is (geel op de weg) deze sneller bij incidenten er plaatse is. De wegingspecteur kan hierdoor in een vroegtijdig stadium veiligheidsmaatregelen rondom het incident nemen. Door zijn verkeersregelende bevoegdheden kan hij de doorstroming bevorderen.

Door de aan IMplus gekoppelde competenties en opleidingstraject zal de wegingspecteur ook veel eerder kunnen optreden bij incidenten en het belang van de wegbeheerder beter kunnen vertegenwoordigen. Ook de samenwerking tussen RWS en de politie speelt binnen IMplus een belangrijke rol, waardoor procedures en afspraken steeds beter gaan lopen. Tevens wordt in dit samenwerkingsverband continu pro-actief naar oplossingen gezocht ter verbetering van het IM-proces.

Proef versnelde c.q. uitgestelde berging Utrecht

Begin oktober 2005 is gestart met een proef bij Rijkswaterstaat regio Utrecht waarbij op de wegen binnen deze directie door het uitvoeren van zoveel als mogelijk zogenaamde versnelde bergingen of uitgestelde berging inzicht moet worden verkregen in de eventuele extra bergingskosten in de vorm van extra schade aan voertuig, lading en/of weg(meubilair) versus de maatschappelijke baten in de vorm van een verbeterde doorstroming. Bij de proef zijn zowel Rijkswaterstaat, de vervoersbranche als de verzekeraars betrokken.

Tot op heden behoren deze methoden van berging al tot de mogelijkheden welke met de transportbranche en de verzekeraars zijn afgesproken en opgenomen in de Beleidsregels Incident Management van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (Stc. 1999). Echter deze methoden van berging worden relatief weinig toegepast. De oorzaak hiervan is gelegen in een onvoldoende inzicht in de kosten/batenverhouding en onduidelijkheden over de verdeling van (eventuele) extra schade tussen partijen. Partijen kiezen daarom veelal voor de conventionele berging waarbij geen (extra) schade wordt toegebracht.

Tijdens de proef is het uitgangspunt dat bij vrachtauto-ongevallen, met in acht name van de veiligheid van hulpverleners en wegverkeer, de weg zo snel mogelijk wordt vrijgemaakt voor het verkeer. Dit aangevuld met eventuele extra voorzieningen ter bevordering van de doorstroming, zoals anti-kijkschermen of camouflagenetten.

Eventuele extra schade aan vrachtauto, lading, wegmeubilair en/of kleinschalige milieuschade wordt geaccepteerd en goed gedocumenteerd. Tijdens de proef komen eventuele extra kosten voor rekening van Rijkswaterstaat. Dit impliceert echter niet dat deze situatie na de proef blijft voortduren. Alle bergingen worden door de betrokkenen na afloop geëvalueerd op efficiency en doorstroming.

Doel van deze proef is een beter inzicht in de kosten/baten verhouding. De eerste resultaten hopen we eind november beschikbaar te hebben.

5.4.2. Korte termijn acties richting hulpdiensten

Verkeersdoden

Verkeersdoden bij een ongeval mogen niet afgevoerd worden met de ambulance. Een aantal keren heeft de praktijk uitgewezen dat er lang gewacht moest worden op een lijkwagen, waardoor er lange files zijn ontstaan. De weggebruiker wordt hierbij niet geïnformeerd over de oorzaak van het ongeval, waardoor de perceptie van de weggebruiker negatief beïnvloed wordt. Het is onze indruk dat de weggebruiker de file makkelijker accepteert, wanneer deze op de hoogte wordt gebracht via de filemeldingen dat er sprake is van een dodelijk ongeval.

Anderzijds zou er nagedacht kunnen worden over het aanpassen van de regelgeving, zodat verkeersdoden van een ongeval wel afgevoerd mogen worden met de ambulance. Deze tijdswinst zal een positief effect hebben op de doorstroming en de perceptie van de weggebruiker in de file minder negatief beïnvloeden.

Wettelijke positionering Rijkswaterstaat in het kader van de ongevalsafhandeling.

Op dit moment heeft Rijkswaterstaat geen formele positie in het kader van de afhandeling van ongevallen. Dit betekent dat zij altijd volgend is op politie, brandweer en ambulance. Het maatschappelijk belang van de doorstroming komt hiermee (vaak) onnodig op de achtergrond te staan. Het staat niet ter discussie dat de eerstelijns hulpverlening aan mens en dier een taak is van de wettelijk hiervoor aangewezen hulpdiensten echter het economische en maatschappelijk belang van de doorstroming speelt bij ongevallen een zeer ondergeschikte rol.

Sporenonderzoek

Bij ernstige en/of ingewikkelde verkeersongevallen verrichten specialisten van de politie, zoals bijvoorbeeld het Landelijk Verkeer Bijstand team (LVBT) van het Korps landelijke politiediensten (KLPD) onderzoek naar de oorzaak en toedracht van het ongeval. De basis hiervoor is gelegen in een protocol van het College van Procureurs Generaal van het Openbaar Ministerie. Op dit moment is de situatie zo dat er landelijk 200 personen binnen de politie opgeleid (gecertificeerd) zijn om dit sporenonderzoek uit te voeren bij ongevallen.

De problemen die zich hierbij voordoen hebben betrekking op het volgende:

- Gekwalificeerde gebruikers: alleen opgeleide medewerkers van het LBVT mogen deze onderzoeken verrichten. Het opleiden van andere politiefunctionarissen is nu nog inefficiënt vanwege het (te) incidentele gebruik. Hierdoor wordt onvoldoende ervaring opgebouwd, zolang het niet tot de standaarduitrusting van het KLPD behoort.
- Directe beschikbaarheid van adequate meetapparatuur: het KLPD heeft de bijvoorbeeld de beschikking over een geodesiemeter. Nadeel hiervan is, dat het apparaat gestationeerd is in Driebergen en bij ieder ongeval eerst opgehaald moet worden. Hierdoor gaat kostbare tijd verloren. Inzet vindt dan ook alleen plaats bij zeer grote/ernstige ongevallen
- Tijdverlies: de wijze van (in)meten en vastlegging van gegevens ten behoeve van de ongevallenanalyse is veelal erg arbeidsintensief en omslachtig. Het meten en vastleggen van alle relevante gegevens op de plaats van het ongeval kost vaak erg veel tijd. Er zijn tegenwoordig bij een aantal politiekorpsen (Rotterdam Rijnmond) al snellere methoden beschikbaar, maar deze worden nog niet op grote schaal door de andere korpsen ingezet.
- Prioriteiten in hulpverlening: eerste prioriteit geldt voor ambulance medewerkers/brandweermensen die gewonden bevrijden of verzorgen en/of de brandweer welke een gevaarlijke situatie stabiliseert. Echter tijdens deze fase in de hulpverlening kunnen al andere vervolgacties, zoals bijvoorbeeld het technisch onderzoek of sporenonderzoek worden voorbereid of opgestart. Getracht moet worden om alle onderdelen van de ongevalsafhandeling in een coördinatie team plaats ongeval vroegtijdig voor te bereiden en op te starten om de stremming voor het verkeer te beperken.

Het verrichten van sporenonderzoek heeft al diverse keren geresulteerd in lange wachttijden doordat de aanrijdtijd van deze functionarissen, door het beperkte beschikbare personen veelal

groot is. Dit bevordert de doorstroming allerminst. In het tijdperk van digitale fotografie moet het mogelijk zijn deze procedure te versnellen.

5.4.3. Conclusie en indicaties doelstelling 4

Geconcludeerd kan worden dat vanuit Rijkswaterstaat al een groot aantal concrete acties lopen ter bevordering van de doorstroming bij ongevallen met vrachtauto's.

Hierbij zijn de projecten herstructurering van de zware berging en Incident Management plus de projecten waarbij structureel op de kwaliteit van de afhandeling van ongevallen door de wegbeheerder wordt ingestoken.

Door het uitvoeren van een proef met versnelde berging wordt inzicht verkregen in de kosten/baten verhoudingen van de diverse methoden van bergingen.

De effecten/resultaten van al deze projecten zullen in nader onderzoek aantoonbaar gemaakt moeten worden.

VenW zal voor wat betreft het bereiken van een verdere versnelling van de afhandeling van ongevallen een discussie starten met het ministerie van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties en het ministerie van Justitie op het gebied van het uitvoeren van sporenonderzoek en de positionering van de wegbeheerder in het kader van het maatschappelijk belang voor de doorstroming van het verkeer.

5.5 Bevindingen doelstelling 5

Inzicht krijgen in vrachtauto-ongevallen, trends en oplossingsrichtingen in de ons omringende landen.

Om inzicht te krijgen in de internationale ontwikkeling van het aantal vrachtauto-ongevallen en mogelijke oplossingsrichtingen ter voorkoming van ongevallen en de maatregelen ter bevordering van de doorstroming na ongevallen, zijn internationale contacten geconsulteerd. Verkeerscentrum Nederland en TNO hebben gezamenlijk de situatie in Duitsland, België, Engeland, Frankrijk en Zweden bekeken.

Vanwege de korte beschikbare tijd is vooralsnog slechts een beperkt aantal interviews uitgevoerd. Ook wordt nog gewacht op toegezegde informatie. De resultaten die hier worden gepresenteerd zijn dus onvolledig, maar geven een eerste indruk van de gevraagde ontwikkelingen en de toegepaste oplossingsrichtingen.

5.5.1. Ontwikkelingen

Aantal ongevallen

- In Zweden, Frankrijk en Duitsland neemt het aantal vrachtauto-ongevallen eerder af dan toe. Voorts kan men op grond van ongevalwaarnemingen niet vaststellen dat de ernst van het ongeval of de incidentduur in de afgelopen periode is toegenomen. In Duitsland is alleen een lichte stijging van het aantal vrachtauto-ongevallen met uitsluitend materiële schade (UMS) op het regionale wegennet waargenomen. Men vermoedt dat deze (lichte) stijging een gevolg is van de invoering van de tolheffing op het Hoofdwegennet). In Frankrijk wordt de afname toegeschreven aan meer cameratoezicht en een strengere handhaving.
- In België en Engeland heeft men de indruk dat niet alleen het aantal ongevallen licht toeneemt, maar dat de files als gevolg van vrachtauto-ongevallen veel zwaarder zijn. In België spreekt men sinds enige jaren van monsterfiles.

Toedracht van ongevallen

De toedracht van vrachtauto-ongevallen kunnen verschillen per land. De twee belangrijkste oorzaken in Vlaanderen zijn:

- vrachtauto's die inrijden op de staart van een incidentele file, bijvoorbeeld als gevolg van wegwerkzaamheden (bij structurele files heeft men geen problemen).
- Aanrijdingen op de vluchtstrook.

In Duitsland gebeuren 27% van de vrachtauto-ongevallen op de autosnelweg. De meeste ongevallen als Unfall im Längsverkehr, d.w.z. aanrijding tussen twee voertuigen die in dezelfde of in tegengestelde richting op dezelfde weg rijden. Bij meer dan de helft van deze ongevallen op een autosnelweg was een andere verkeersdeelnemer (andere dan de vrachtauto) de veroorzaker van het ongeval. Belangrijke ongevaloorzaken zijn:

- onaangepaste snelheid;
- onvoldoende afstand houden;
- onoordeelkundig inhalen.

5.5.2. Maatregelen

De volgende maatregelen¹ worden toegepast om ongevallen te voorkomen:

Preventief

- Vrachtauto's mogen de cruise control niet gebruiken op wegsecties waar incidentele files optreden. Doel is het verhogen van het attentieniveau.
- Uitgebreide informatieverstrekking bovenstrooms ver voor de plaats waar de wegwerkzaamheden worden uitgevoerd. Doel is het verhogen van het attentieniveau;
- Beveiliging van de staart van de (incidentele) file met lichtflitsen. Doel is het verhogen van het attentieniveau.
- Direct wegslepen van pechgevallen. Doel is het voorkomen van aanrijdingen met (vracht)auto's die deels op de vluchtstrook rijden.
- Extra parkeerstroken op de vluchtstrook. Doel is het veilig kunnen parkeren van pechvoertuigen.
- Transport-charter. Een langlopende verbintenis tussen overheid en bedrijfsleven over rijgedrag chauffeurs, planning van de ritten, informatieverstrekking etc. Doel is het verbeteren van het rijgedrag van de chauffeur in combinatie met het binnen de perken houden van de werkbelasting van de chauffeur.
- Elektronisch Stabiliteitssysteem (Elektronische Stabilitätsprogramm). Minister Manfred Stolpe wil dat alle nieuwe auto's met dit systeem worden uitgerust. Dit zou tot 15% verlaging van het aantal ongevallen leiden.
- Invoering van Daylight running-lights.
- Invoering van Fahrerassistenzsystemen.
- Strenge handhaving van de maximum snelheden. Deze maatregel heeft naar men aanneemt in Frankrijk geleid tot een forse daling van het aantal vrachtauto-ongevallen.

Curatief

- Snelle oproep hulpdiensten (maximale aanrijtijd is contractueel vastgelegd). Doel is het versnellen van het hulpverleningsproces.
- Snelle informatieverstrekking aan overige verkeersdeelnemers (o.a via radio). Doel is het beperken van het aantal gedupeerden van een ongeval.
- Snel oproepen takelwagen (incl. eerste signalisatie) inclusief contracten met takelfirma's (aanrijtijd). Doel is het versnellen van het hulpverleningsproces.
- Instellen calamiteitenroute per wegsectie. Doel is het beperken van tijdverlies voor verkeer bovenstrooms van het ongeval.
- Bewaking wegennet met camera's voorzien van een automatische beeldanalyse. Zodra iets abnormaals gebeurt (een ongeval of een file wordt geregistreerd) geeft de camera een signaal aan de verkeersmanager. Doel is een snelle incident detectie en correcte verificatie.

5.5.3. Conclusie en indicaties doelstelling 5

Wanneer we kijken naar de ons omringende landen zien we op basis van vermoedens een toename van het aantal vrachtauto-ongevallen in België en Engeland, en een afname in Frankrijk en Duitsland. In Zweden worden vrachtauto-ongevallen niet als een probleem ervaren vanwege het geringe aantal.

Opvallend is dat in de omringende landen weinig actuele cijfers beschikbaar zijn.

¹ Gebaseerd op interview met Vlaamse expert

5.6 Bevindingen doelstelling 6

De basis leggen voor een breed gedragen gefundeerd onderzoek naar vrachtauto-ongevallen en de bevordering van de doorstroming.

Om te komen tot een gestructureerd en fundamenteel onderzoek naar vrachtauto-ongevallen is al op 23 augustus 2005 tijdens de bijeenkomst bij het KLPD de intentie hiervoor door de betrokken partijen uitgesproken. Daarnaast heeft op 20 september 2005 een overleg plaatsgevonden tussen VCNL, DG TL, TLN, EVO, KNV en TVM.

Een aantal ongevallen met vrachtauto's (geladen met siliconen/kippen-/wasverzachter) in de afgelopen periode heeft in de media veel aandacht gekregen. De perceptie is dat door het toenemende aantal ongevallen met vrachtauto's het Nederlandse wegennet geconfronteerd wordt met langdurige files. Het KLPD is in de Telegraaf (augustus) aangehaald m.b.t. de toenemende aantallen ongevallen en de minister heeft in de zondag Telegraaf (september) een duidelijk signaal afgegeven dat ze van mening is dat de afhandeling van ongevallen sneller zou moeten kunnen. De Tweede Kamer en de minister krijgt vanuit het dossier bergingsproblematiek van een klein deel van de bergers signalen dat de afhandeling niet efficiënt en effectief zou zijn. Dit is niet nader onderbouwd.

Op basis van deze berichtgeving en de ontstane perceptie is reeds een bijeenkomst geweest bij het KLPD met bovengenoemde partijen. In dit overleg is voorgesteld om een quick scan op te starten om de beschikbare cijfers te onderzoeken en er is aangegeven dat er een grootschaliger onderzoek zal worden gestart vanuit de deelnemers.

De onderhavige quick scan kan als basis dienen voor het diepgaander onderzoek, dat wenselijk wordt geacht door een groot aantal betrokkenen bij de veiligheid van het goederenvervoer over de weg. Doel van dat onderzoek is om, o.a. door het koppelen van gegevens, een goed inzicht in de cijfers en ontwikkelingen te krijgen, zowel t.b.v. het voorkomen van ongevallen als t.b.v. een snelle afhandeling van ongevallen op de weg. De resultaten van de quick scan geven een eerste inzicht in de vraag, in hoeverre er inderdaad sprake is van een stijging van het aantal ongevallen en de consequenties daarvan voor de doorstroming.

6. Aanbevelingen

Op basis van de bevindingen in deze quick scan vrachtauto-ongevallen bevelen wij het volgende aan:

Het is aan te bevelen V&W (DGTL, VCNL en AVV) opdracht te verlenen voor het opstarten van een nader onderzoek naar vrachtauto incidenten. Dit omdat er sprake is van een jaarlijkse structurele stijging van het aantal vrachtauto incidenten (zowel ongevallen als pech) en omdat er over de oorzaken weinig bekend is. Hierbij dient zeer nauwkeurig gekeken te worden naar de informatiebehoefte vanuit de verschillende betrokken partijen en naar reeds lopende of binnenkort op te starten onderzoeken omtrent vrachtauto-ongevallen.

Het is aan te bevelen de registratie van vrachtauto-ongevallen verder te optimaliseren en te beleggen bij de daarvoor verantwoordelijke partijen. Op dit moment worden op veel verschillende plaatsen zaken omtrent vrachtauto-ongevallen geregistreerd zonder dat daar enige vorm van afstemming en uniformering aan ten grondslag ligt.

Rijkswaterstaat zal voor wat betreft het bereiken van een verdere versnelling van de afhandeling van ongevallen een discussie starten met het ministerie van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties en het ministerie van Justitie op het gebied van het uitvoeren van sporenonderzoek en de positionering van de wegbeheerder in het kader van het maatschappelijk belang voor de doorstroming van het verkeer.