

Beleidsplan gladheidbestrijding 2016-2020



Beleidsplan
Bestrijding van winterse gladheid in de gemeente Asten.

Cluster Publiek, team Uitvoeringsdienst Openbare Ruimte Asten-Someren
Ing. D.H.W. Janssen
Versie mei 2016

Zaaknummer: AST/2016/009155

Inhoudsopgave

Aanleiding	pag. 3
Hoofdstuk 1: Inleiding	pag. 4
Hoofdstuk 2: Juridische verantwoording wegbeheerder	pag. 5
2.1: Zorgplicht	
2.2: Aansprakelijkheid volgens het Burgerlijk Wetboek	
Hoofdstuk 3: Arbo en veiligheid	pag. 7
Hoofdstuk 4: Milieuaspecten	pag. 8
Hoofdstuk 5: Overige relevante aspecten	pag. 9
5.1: Risico-inventarisatie en evaluatie	
5.2: Integrale visie	
5.3: Strooimethodiek	
5.4: Signaleringsmethode	pag. 10
5.5: Communicatie gladheidbestrijding	
Hoofdstuk 6: Uitgangspunten van het beleid	pag. 12
Hoofdstuk 7: Gladheid	pag. 13
7.1: Gladheid door bevriezing	
7.2: Gladheid door condensatie	
7.3: Gladheid door neerslag	pag. 14
Hoofdstuk 8: Keuzes uitvoering gladheidbestrijding	pag. 15
8.1: Afwegingen materiaal	
8.2: Afwegingen personeel	
8.3: Systeem gladheidmelding	
8.4: Afwegingen bij sneeuwval	pag. 16
8.5: Afwegingen bij extreme situatie	
8.6: Te strooien hoeveelheden wegenzout	pag. 17
8.7: Conservering en onderhoud materieel	
8.8: Communicatie	
Hoofdstuk 9: Prioriteit gladheidbestrijding	pag. 19
9.1: Doelgroepen	
9.2: Tijdsriteria	pag. 20
9.3: Prioriteit routes	

Aanleiding

De eisen die de samenleving stelt aan de gladheidbestrijding worden steeds hoger. Veiligheid, doorstroming en bereikbaarheid moeten ook onder winterse omstandigheden op peil worden gehouden. Een andere ontwikkeling is de verdergaande juridificering van de maatschappij.

Wegbeheerders worden steeds vaker aansprakelijk gesteld voor gebreken aan de weg. De gemeente Asten is op grond van artikel 15 e.v. van de Wegenwet verantwoordelijk voor het onderhoud van de gemeentelijke wegen en kan volgens het Burgerlijk Wetboek, art. 6:162 en art. 6:174 aansprakelijk worden gesteld bij schade bij weggebruikers. Er moet dan uiteraard wel worden voldaan aan de voorwaarden voor aansprakelijkheidstelling. Het bestrijden van gladheid behoort tot de voorwaarden voor aansprakelijkheidstelling; de zorgplicht van de gemeente in het kader van strooien. Om aan deze zorgplicht te kunnen voldoen, is het hebben van een vastgesteld beleidsplan van belang. Deze notitie gaat over het beleidsplan van de gemeente Asten

Het beleidsplan geeft het beleid inzake gladheidbestrijding weer van de gemeente Asten voor de periode **1 november 2016** tot **1 april 2020**. De beleidskeuzes zijn hierin vastgelegd.

Verder wordt er elk jaar een uitvoeringsplan opgesteld. Dit plan beschrijft alle bedrijfsvoering aspecten, zoals wie en wat, waar en wanneer wordt ingezet. Het beschrijft bij diverse mogelijke hulpvragen welke procedures we volgen. Het uitvoeringsplan, dat als een draaiboek kan worden beschouwd, dient ieder jaar na evaluatie van het afgelopen winterseizoen, te worden geactualiseerd. Het uitvoeringsplan wordt elk jaar medio september opgesteld en besproken met de betrokken aannemers en werknemers van de gemeente Asten.

Het voorliggende beleidsplan is gebaseerd op de "Leidraad Gladheidbestrijdingsplan" van CROW-NVRD uit 2006. Deze leidraad heeft geen wettelijke status, maar wordt landelijk steeds vaker toegepast. Omdat er echter geen concrete regelgeving bestaat op dit gebied, wordt er wel een zekere juridische status aan toegekend.

1 Inleiding

Binnen de gemeente Asten wordt door team UDAS (Uitvoeringsdienst Openbare Ruimte Asten-Someren) al jaren gewerkt met een uitvoeringsplan. Dit uitvoeringsplan geeft inzicht in hoe wij als gemeente anticiperen op voorvallen waarbij door team UDAS een bijdrage wordt gevraagd. Dit kan zijn bij storm, ontruiming, en dus ook bij gladheid.

De aanleiding voor het opstellen van een beleidsplan gladheidbestrijding is, dat de gemeente aan haar zorgverplichting of inspanningsverplichting als wegbeheerder moet voldoen ten aanzien van de gladheidbestrijding.

Het beleidsplan gladheidbestrijding geeft derhalve een nadere omschrijving van de verantwoordelijkheden, uitgangspunten en doelstellingen van het gemeentelijke beleid ten aanzien van gladheidbestrijding. Het beleidsplan dient periodiek te worden bijgesteld. Op basis van het beleidsplan wordt jaarlijks een werkprogramma opgesteld: het zogenaamde uitvoeringsplan.

Dit beleidsplan is opgesteld voor de gemeente Asten. Het uitvoeringsplan wordt opgesteld voor de gemeente Asten en Someren. Door de samenvoeging en het afsluiten van het DVO voor de buitendiensten van Asten en Someren, ligt de regie voor uitvoering van gladheidbestrijding bij de gemeente Asten. Echter, de gemeente Someren werkt niet met een vastgesteld beleidsplan gladheidbestrijding. Derhalve worden de principes uit dit beleidsplan vertaald naar het uitvoeringsplan gladheidbestrijding. In samenspraak met de verantwoordelijke portefeuillehouder binnen de gemeente Someren is afgesproken dat de uitvoering van gladheidbestrijding binnen de gemeente Someren geschiedt volgens het uitvoeringsplan zoals deze jaarlijks wordt opgesteld voor de gemeente Asten. Op deze manier wordt getracht de kloof tussen beleid en uitvoering te minimaliseren.

De feitelijke uitvoering van gladheid wordt binnen de gemeente Asten uitgevoerd door eigen personeel binnen team UDAS. In Someren wordt deze uitvoering gedaan door een aannemer. Medio 2016 zal er een diepgaand onderzoek plaatsvinden of wij binnen de gemeente Asten de uitvoering van gladheidbestrijding de komende jaren zelf blijven doen, of dat dit evenals Someren wordt uitbesteedt. Dit onderzoek vindt plaats om diverse redenen;

- Planning en bezetting personeel voor reguliere werktijden a.g.v. arbeidstijdenwet en arbeidstijdenbesluit.
- Bestuurlijke opdracht om waar mogelijk bedrijfsvoering activiteiten tussen de gemeente Asten en Someren waar mogelijk te harmoniseren.
- Kosten aanschaf materieel en materiaal en onderhoud.

In hoofdstuk 2 t/m 5 worden de relevante aspecten en bepalingen, zoals juridische, Arbo- en veiligheidsaspecten, behandeld. In hoofdstuk 6 t/m 10 worden de keuzes en prioriteiten met betrekking tot de gladheidbestrijding behandeld.

Het uitvoeringsplan wordt jaarlijks geactualiseerd. Tussentijdse aanpassingen van het uitvoeringsplan, tengevolge van gewijzigde omstandigheden, kunnen niet uitgesloten worden. Het gladheidseizoen loopt van 1 november tot 1 april het jaar daarop volgend.

Tot slot dient er nog uitdrukkelijk op gewezen te worden, dat in het beleidsplan met gladheid wordt bedoeld: de gladheid veroorzaakt door winterse weersomstandigheden. Gladheid veroorzaakt door bijvoorbeeld modder, slib, olie, vetten etc. valt niet binnen de reikwijdte van het beleidsplan.

Het beleidsplan dient vastgesteld te worden door het college van B&W en geldt als uitgangspunt voor de gladheidbestrijding vanaf het winterseizoen 2016/ 2017 tot en met het winterseizoen 2020/2021.

2 Juridische verantwoording wegbeheerder

2.1 Zorgplicht

In de artikelen 16 e.v. van de Wegenwet is uitdrukkelijk geregeld, dat bij de wegbeheerder de zorg rust voor het in goede en veilige staat verkeren van wegen, voor zover deze zorg niet aan een ander overheidsorgaan is opgedragen.

Hiertoe behoort ook het bestrijden van gladheid op wegen. Van belang is dat het hierbij gaat om een *inspannings*verplichting van de wegbeheerder en niet om een resultaatsverplichting.

2.2 Aansprakelijkheid volgens het Burgerlijk Wetboek

In verband met de aansprakelijkstelling voor de gevolgen van wintergladheid spelen in relatie tot het Burgerlijk Wetboek (BW) twee juridische vragen een rol:

- Is gladheid een "gebrek" van het wegdek in de zin van artikel 6:174 BW inzake de risico- aansprakelijkheid voor de bezitter van een opstal en is de wegbeheerder dus op die grond aansprakelijk?
- Heeft de wegbeheerder naar behoren onderhoud aan de weg gepleegd ? Dit is van belang op grond van artikel 6:162 BW.

Op grond van artikel 6:174 van het BW bestaat er een risicoaansprakelijkheid voor de wegbeheerder ten aanzien van wegen die niet voldoen aan de eisen die men mag stellen en die daardoor gevaar opleveren voor personen en / of zaken.

Deze risicoaansprakelijkheid betekent dat de rechter een wegbeheerder doorgaans aansprakelijk zal achten, ongeacht of de schade toebrengende gebeurtenis de schuld van de wegbeheerder is.

In eerste instantie legt dit artikel dus een zware verantwoordelijkheid bij de wegbeheerder.

Toch bestaan er mogelijkheden om zich, in geval van schade ten gevolge van wintergladheid van wegen, tegen aansprakelijkstellingen volgens art. 6:174 van het BW te weren.

Gesteld kan worden dat ijsafzetting of bevriezing niet de (blijvende) structuur van het wegdek zelf betreft en dus niet kan leiden tot gebrekkigheid van de weg / het wegdek zelf. In de eerste jurisprudentie over dit onderwerp wordt deze stelling bevestigd.

Aan een weg die ten gevolge van nachtvorst, ijzel e.d. glad is geworden, kunnen niet dezelfde eisen worden gesteld als aan zo'n weg gedurende de zomer. Van de weggebruiker mag worden verwacht dat hij bij winterse omstandigheden met een grote mate van oplettendheid en voorzichtigheid aan het wegverkeer deelneemt dan wel dat hij zich bij extreme omstandigheden (zware ijzel) niet op de weg begeeft. In dit soort omstandigheden kan een wegbeheerder dan ook niet zonder meer aansprakelijk worden geacht voor schade. Concluderend kan worden gesteld dat de wegbeheerder als gevolg van artikel 6:174 BW niet aansprakelijk is voor gladheidsschade indien hij kan aantonen:

- Dat de gladheid niet mede het gevolg is van minder goede eigenschappen van het wegdek zelf (het overleggen van inspectie- of onderhoudsrapporten kan hierbij helpen).
- Dat de gladheid zo plotseling is opgetreden dat hij in redelijkheid niet meer tot strooimaatregelen in staat is geweest.
- Dat er in de media naar behoren voor de risico's is gewaarschuwd.

Wil men een claim als gevolg van artikel 6:162 BW weerleggen, dan moet worden aangetoond:

- Dat er tijdig en naar vermogen gestrooid is (aan de hand van een inzetplanning + logboek).
- Dat er, gezien de omstandigheden, op tijd en adequaat gewaarschuwd is.

Er bestaat nog weinig jurisprudentie over de beschreven problematiek. Waarschijnlijk zal de rechter toetsen aan de hand van de volgende criteria:

- Voldoet de weg aan de eisen die in de gegeven omstandigheden daaraan mogen worden gesteld.
- Behoort de wegbeheerder in de gegeven omstandigheden aansprakelijk te worden geacht voor de schade, gezien de in het verkeer geldende omstandigheden.
- Heeft de wegbeheerder voldoende maatregelen getroffen.

Naar de mening van de verzekeraars zijn wegbeheerders niet aansprakelijk voor schade tengevolge van gladheid wanneer zij kunnen aantonen dat zij aan hun zorgplicht hebben voldaan. Die zorgplicht gaat niet zover, dat de veiligheid van de weg te allen tijde gegarandeerd moet zijn.

Om aan de gemeentelijke zorgplicht/inspanningsverplichting op structurele wijze te voldoen, is het zaak dat de gemeente:

- Inwoners jaarlijks informeert over het gemeentelijke gladheidbestrijdingsbeleid vóór de mogelijke sneeuw- en vorstperiode.
- Snel en doeltreffend handelt zodra bepaalde gevaarlijke situaties bij de gemeente bekend zijn.
- Goed en voldoende materieel voorhanden heeft.
- Een gladheid meldsystematiek heeft.
- Een goede administratie bijhoudt van tijden en gereden routes.
- Jaarlijks een "(gladheidbestrijding) uitvoeringsplan" vaststelt en publiceert, waarin inzichtelijk wordt gemaakt welke strooiroutes er worden gereden en wie op welk moment met de uitvoering is belast.

3 Arbo en veiligheid

Gladheidbestrijding vindt vrijwel altijd plaats onder moeilijke omstandigheden voor het uitvoerend personeel. Er dient gewerkt te worden in koude omstandigheden, vaak in nachtelijke uren, op soms nog gladde wegen en met agressieve dooimiddelen. De kaders voor de inzet en de arbeidsomstandigheden van het personeel zijn bepaald in de Arbeidstijdenwet en de Arbo-wet. Voor het gemeentepersoneel geldt de CAR-UWO. De werkgever kan de ambtenaar verplichten om zich buiten de voor zijn betrekking vastgestelde werktijden beschikbaar te houden voor gladheidbestrijding als de werkgever dit uit dienstbelang noodzakelijk vindt.

In de gemeente Asten is de gladheidbestrijding opgenomen in de bereikbaarheidsregeling. Hierdoor is een ambtenaar altijd bereikbaar via telefoon. Na ontvangst van de melding gaat deze, afhankelijk van de aard van melding, over tot actie. De hoogte van deze vergoeding is door het college van B&W vastgesteld.

De bestuurders van strooiwagens vallen niet onder het Arbeidstijdenbesluit vervoer. Dit omdat de werkzaamheden (de gladheid bestrijden met behulp van zoutstrooi wagens) niet onder de normen van dit besluit zijn te brengen. De gladheidbestrijding valt wel onder de normen van de Arbeidstijdenwet, het (algemene) Arbeidstijdenbesluit en de Arbo-wet.

De reden hiervan is, dat voertuigen die worden ingezet voor gladheidbestrijding te beschouwen zijn als voertuigen die worden ingezet bij (ter voorkoming) noodsituaties.

De regels voor de arbeidstijden zijn vastgelegd in de hierboven genoemde Arbeidstijdenwet en Arbeidstijdenbesluit. De bepalingen hebben betrekking op de maximale (gemiddelde) arbeidsduur per etmaal, per week en per maand en op de maximale duur van de consignatie.

De veiligheidsaspecten bij de gladheidbestrijding hebben betrekking op het gebruik van materiaal en materieel en op de uitvoering. Voor de start van het winterseizoen wordt met alle betrokkenen de procedure doorlopen.

De belangrijkste zaken die worden doorlopen zijn:

- De te strooien hoeveelheden wegenzout
- Het omgaan met dooimiddelen.
- Het controleren van doseerinstellingen.
- Het bedienen van, en werken met, gladheidbestrijdingsmaterieel.
- Onveilige situaties tijdens strooien.

Na het winterseizoen wordt de gladheidbestrijding geëvalueerd.

Het gladheidbestrijdingsmaterieel moet conform de Arbo-wet zijn voorzien van CE markering en een bijbehorende EG-verklaring.

4 Milieuaspecten

De voor de verkeersveiligheid noodzakelijke gladheidbestrijding brengt voor het milieu neveneffecten met zich mee. Een deel van het gebruikte dooimiddel komt terecht in de directe omgeving van de wegen waarop het is gestrooid. Daar kunnen zich landschappelijk waardevolle beplantingen, groenvoorzieningen en interessante bermvegetaties bevinden. Uiteindelijk bereikt een gedeelte van het dooimiddel ook de bodem en het grondwater; afspoelend water voert het dooimiddel immers vanaf het wegdek, via de bermen, naar sloten en rioleringen. Het dooimiddel wordt niet alleen door afspoelend water meegevoerd. Bij het strooien belandt soms (onbedoeld) strooimateriaal in de berm. Daarnaast verspreidt het verkeer opspattend zout smeltwater. Ook dit belandt voor een deel in de berm. Hierbij kan een soort zoute nevel op de beplantingen ontstaan. Gelukkig vindt deze zoutbelasting van bermen vooral plaats tijdens het rustseizoen van planten, struiken en bomen. De effecten hebben dan ook een indirect karakter. Gebleken is dat bepaalde soorten bomen en struiken gevoelig zijn voor het strooizout en “vervroegd de herfst ingaan” omdat de bladranden sneller vergelen en verdorren.

Voorkomen en beperken zoutschade.

De eerste in aanmerking komende maatregel om zoutschade te voorkomen of te beperken is uiteraard minder zout in het milieu brengen. Een belangrijke stap in de goede richting in dit verband is het natzout strooien, waarmee preventief wordt gestrooid bij verwachting van komende gladheid. Door preventief te strooien ontstaat er op het wegdek een oplossing van zout en water, dat alleen bij zeer lage temperatuur bevriest. Tot – 10 Celsius bestaat er geen of zeer weinig kans op gladheid (afhankelijk van de hoeveelheid zout). Hierdoor ontstaan minder ongevallen omdat weggebruikers meestal niet zijn voorbereid op het moment van glad worden. De natzoutstrooiers zorgen ervoor dat niet alleen nauwkeuriger wordt gestrooid, maar tevens dat minder zout benodigd is.

De tweede maatregel is door in de ontwerpfase van infrastructuur rekening te houden met redelijk ruime wegprofielen en toepassing van zouttolerante plantsoorten die van nature beter strooi- en spat-zout kunnen verdragen.

In de gemeente Asten wordt natriumchloride (NaCl) als wegeenzout gebruikt voor de “natzout” strooi-methode. Bij de “natzout”methode wordt het droge wegeenzout, vlak voordat het op de weg wordt gestrooid, bevochtigd met een natte component (natriumchloride oplossing). Door deze methode te gebruiken treedt er minder verwaaing van wegeenzout op zodat er ook beter preventief gestrooid kan worden. Mede vanuit milieuoogpunt is gekozen voor een strooi-methode die voorziet in beperkt en gericht strooien met minimale doseringen. Er wordt dus gericht wegeenzout gestrooid met een zo groot mogelijk effect.

5 Overige relevante aspecten

5.1 Risico-inventarisatie en evaluatie.

Aan de hand van de resultaten van de laatste jaren kan worden gesteld, dat nagenoeg alle gevaarlijke wegen of extra gevoelige weggedeelten in het uitvoeringsplan zijn opgenomen. Door publicatie van de strooiroutes is de burger en de weggebruiker goed op de hoogte en in staat haar rijgedrag hier op aan te passen.

Na evaluaties van de ervaringen in de afgelopen jaren hebben we de strooiroutes voor de komende jaren opnieuw bepaald, met als doel te komen tot een verdere optimalisatie van de strooiroutes.

Elke route kan nu zowel preventief als curatief gestrooid worden conform de uitgangspunten beschreven in de publicatie "Gladheid: preventie en bestrijding" van CROW nr. 152 en wel:

- De gemeente strooit preventief volgens de "natzout"methode.
- Binnen een tijdsduur (effectief) van 3 uur dient gestrooid te worden.

Het gladheidbestrijdingsmaterieel wordt jaarlijks preventief onderhouden en gekeurd. Zo hebben we de beschikking over deugdelijke strooiers en sneeuwplougen. Tevens kunnen we gebruik maken van een zoutmenginstallatie ten behoeve van natstrooien en een jakobs ladder om snel en op een Arbo verantwoorde manier de strooiers te kunnen laden.

5.2 Integrale visie

Met integrale visie wordt beoogd dat wegbeheerders dezelfde uitgangspunten hanteren voor het uitvoeren van de gladheidbestrijding. Wintergladheid komt niet alleen in de gemeente Asten voor. Als gladheid optreedt, gebeurt dit regionaal of zelfs landelijk. De weggebruiker wil van A naar B binnen een gebied, op een veilige en betrouwbare manier en is niet geïnteresseerd in de overheidsinstantie, die het stukje weg waarop hij rijdt begaanbaar moet houden. Ook is hij niet geïnteresseerd in de manier waarop dit gebeurt. De weggebruikers zijn gebaat bij een integrale aanpak van de gladheidbestrijding in de regio om gladheid te voorkomen.

De integrale visie wordt als volgt gekarakteriseerd:

- De veiligheid van de weggebruikers staat voorop.
- Het voorkomen van gladheid.
- Gladheidpreventie gaat, waar noodzakelijk, boven curatieve gladheidbestrijding.
- De zorg voor het normaal functioneren van het openbare leven bij gladheid als gevolg van de weersinvloeden.
- Te komen tot een gelijkwaardig kwaliteitsniveau van de gladheidbestrijding op de voor de mobiliteit in de regio belangrijke hoofdroutes.

5.3 Strooimethodiek

De gladheid wordt in Nederland bestreden door te strooien met een dooimiddel (wegenzout, NaCl) en/of neerslag (sneeuw) te verwijderen met sneeuwplougen. Wintergladheid kan op twee verschillende manieren worden bestreden, te weten preventief of curatief. Bij **preventief** strooien wordt dooimiddel aangebracht voordat het wegdek glad wordt. Bij **curatief** strooien is er sprake van bestrijding van gladheid die reeds aanwezig is.

Het strooien van wegzout is een breed geaccepteerde methode om wintergladheid te bestrijden. In de jaren tachtig deed het zogenaamde natzout strooien in Nederland haar intrede.

Tegenwoordig wordt de natzoutmethode door Rijkswaterstaat, provincies en gemeenten op grote schaal toegepast.

Wanneer tijdens een strooiactie zout wordt gestrooid op de weg, is het de bedoeling dat het zout zo gelijkmatig mogelijk over de verharding wordt verspreid. Door de snelheid van de

strooiauto en door de wind kan het zout verwaaien en bijvoorbeeld in de berm terecht komen. Bij het strooien van natzout zal dit verwaaien minder voorkomen dan bij strooien van droogzout. De reden hiervoor is dat het bevochtigde zout klontjes vormt die zwaarder zijn dan de droge korrels. Natzout is hierdoor minder gevoelig voor rijsnelheid en wind dan droogzout. Een en ander leidt tot de volgende effecten:

- Het zoutverbruik is lager omdat het strooiproces efficiënter is. Naast het feit dat bij natzout minder verwaaiing plaats vindt dan bij droogzout, kleeft natzout meer aan de weg dan droogzout. Hierdoor vindt ook na het strooien minder verwaaiing plaats door wind of rijdend verkeer.
- Doordat er met een hogere rijsnelheid kan worden gestrooid, kan een grotere weglengte gestrooid worden binnen dezelfde tijd.
- Doordat er minder verwaaiing van het zout plaatsvindt naar de bermen wordt het milieu minder belast.
- Doordat het zout al (deels) in oplossing is zal de werking van het dooimiddel sneller zijn.

De gemeente Asten strooit alle wegen en fietspaden die zijn opgenomen in de strooiroute volgens de natzoutmethode.

5.4 Signaleringsmethode

De gladheidbestrijding wordt geleid door de coördinator gladheidbestrijding, zowel binnen als buiten de reguliere werktijden. Deze bepaalt of er wel of niet gestrooid gaat worden. De dienstdoende coördinator gladheidbestrijding van de gemeente Asten heeft de volgende instrumenten tot zijn beschikking om te komen tot een weloverwogen besluit om al dan niet te gaan strooien.

Deze instrumenten zijn:

1. De meest actuele internetinformatie van MeteoGroup voor de regio Asten.
2. Telefonische meldingen van de dienstdoende coördinator van de gemeente Eindhoven, die voor de gehele regio Zuidoost Brabant de aansturing verzorgt voor het opstarten van strooiacties.
3. Indien nodig: direct telefonisch contact tussen de coördinator en meteoroloog van MeteoGroup (24 uur per dag).
4. Eigen waarneming coördinator gemeente Asten.
5. Meldingen van de politie.
6. Meldingen burgers gemeente Asten.

5.5 Communicatie gladheidbestrijding

Na vaststelling van het voorgestelde beleid zal dit op gebruikelijke manieren worden gecommuniceerd met de burgers van Asten om ze op de hoogte te brengen wat zij in geval van gladheid te verwachten hebben van de gemeente Asten en welke de sociaal maatschappelijke verantwoordelijkheid is, die de burgers van de gemeente Asten dragen.

Gladheidbestrijding is seizoensgebonden. De paraatheid van personeel is hierop afgestemd. De voorlichting aan de inwoners zal voor de inzichtelijkheid in de mate van bestrijding hieraan parallel moeten lopen. Dat betekent dat, zodra de gemeente zich gaat instellen op het seizoen, ook de inwoners zich moeten gaan voorbereiden. De algemene communicatie over gladheidbestrijding begint dan.

Aan de inwoners moet vooraf worden duidelijk gemaakt in welke situatie de gemeente uitrukt, welke routes worden gestrooid en welke rol zijzelf kunnen spelen.

Wanneer er sprake is van gladheid, is het noodzakelijk duidelijk te communiceren over de wijze waarop de gemeente deze bestrijdt en welke rol de inwoners daarbij zelf kunnen hebben.

De gemeente zal daarbij een actieve rol moeten spelen. Op die manier kunnen vragen en klachten worden voorkomen, dan wel sterk verminderd worden.

Algemene informatie over gladheid kan aan het begin van het seizoen aan de inwoners worden gemeld door:

- Een algemeen artikel in het weekblad voor Asten "Peelbelang".
- Op de website van de gemeente met o.a. de strooiroutes.

Actuele informatie over bestrijding van gladheid wordt aan de bewoners gemeld via;

- Twitteraccount gemeente Asten
- Facebook account gemeente Asten

6 Uitgangspunten van het beleid

In het kader van de gladheidbestrijding rust op de gemeente geen (garantie-)plicht om ervoor te zorgen dat de weg volledig veilig is. Zij moet zich wel inspannen. Het staat haar vrij de beleidskeuze te maken bepaalde wegen niet sneeuw- en ijsvrij te houden en gezien de verkeersintensiteit bepaalde prioriteiten te stellen. De gemeente handelt wel onrechtmatig als zij, ondanks uitdrukkelijk aan haar gegeven waarschuwingen, een gevaarlijke situatie langere tijd zonder noodzaak laat voortbestaan dan wel daarvoor niet waarschuwt.

Voor het beleid ten aanzien van de gladheidbestrijding gelden de volgende uitgangspunten:

- De veiligheid van het uitvoerende personeel heeft tijdens uitvoering de hoogste prioriteit.
- Het doel van de gladheidbestrijding is een bijdrage te leveren aan de verkeersveiligheid, de economische en de maatschappelijke voortgang onder winterse omstandigheden.
- Gladheidbestrijding vindt in principe plaats van 1 november tot 1 april het jaar daarop.
- Bij de uitvoering van de gladheidbestrijding moet worden voorkomen, dat het milieu onevenredig wordt belast door overmatig strooien van wegzout.
- Waar nodig vindt bij de routes afstemming plaats met de buurgemeenten.
- Gebouwen met een openbare functie en plaatsen die gevoelig zijn voor het optreden van gladheid, zoals viaducten, bruggen en opritten, worden meegenomen in de strooiactie.
- De gladheidbestrijding wordt mede uitgevoerd om te voorkomen dat de toestand van de weg gevaar oplevert voor personen en/of zaken.
- De gladheidbestrijding wordt uitgevoerd volgens de "natzout"methode.

7 Gladheid

Voor het ontstaan van wintergladheid is altijd het samengaan van twee componenten vereist: vocht en een wegdektemperatuur onder het vriespunt.

Om wintergladheid doeltreffend te bestrijden – of eigenlijk beter: te voorkomen – is het belangrijk goed inzicht te hebben in de verschillende oorzaken van wintergladheid.

Wintergladheid is te herleiden tot drie soorten gladheid, dit zijn:

- Het bevriezen van een natte weg
- Het neerslaan van vocht uit de lucht op het wegdek of wel condensatie
- Neerslag

7.1 Gladheid door bevriezing.

De weg is nat en de temperatuur van het wegoppervlak daalt. Wanneer de wegdektemperatuur onder het vriespunt komt zal het op de weg aanwezige vocht bevriezen en een dun laagje ijs vormen.

7.2 Gladheid door condensatie.

Het neerslaan van vocht uit de lucht op het wegdek komt voor, als de wegdektemperatuur lager is dan het dauwpunt. Het dauwpunt is die temperatuur waarbij waterdamp begint te condenseren door afkoeling van de lucht zonder dat er vocht wordt toegevoerd of afgevoerd. De hoeveelheid waterdamp die de lucht kan bevatten hangt af van de temperatuur; hoe lager de temperatuur, des te minder vocht er in kan. Het teveel aan vocht zet zich tijdens en na de afkoeling af als dauw.

a. Condensatiegladheid.

In de praktijk zie je, dat als het verschil tussen wegdektemperatuur en dauwpunttemperatuur meer dan ongeveer twee graden bedraagt, de weg na twee uur door condensatie nat is. Daalt de temperatuur van het wegdek onder nul, dan bevriest het vocht op de weg en is er sprake van condensatiegladheid. Het omgekeerde proces kan evenwel ook plaats vinden. Bij aanvoer van droge lucht met een dauwpunttemperatuur die twee graden lager ligt dan de wegdektemperatuur, droogt een natte weg na enkele uren op.

b. Dauw.

Dauw is condensatie en kan alleen ontstaan bij heldere hemel als de zon onder is. Het wordt gevormd tijdens een uitstralingsproces, waarbij echter ook waterdamp nodig is; de lucht moet dus ook voldoende vochtig zijn. Als de wegdektemperatuur lager is dan het dauwpunt, slaat het vocht uit de lucht neer op het wegdek. Daalt de temperatuur van het wegdek onder nul, dan bevriest het vocht op de weg.

c. Mistvorming.

De omstandigheden die gunstig zijn voor dauwvorming liggen dicht bij die omstandigheden welke gunstig zijn voor mistvorming. Als er eenmaal mist ontstaan is, dan kan zich geen dauw meer vormen. Hier geldt ook, dat als de wegdektemperatuur lager is dan het dauwpunt, het vocht uit de lucht neerslaat op het wegdek. Daalt de temperatuur van het wegdek onder nul, dan bevriest het vocht op de weg.

d. Rijpafzetting.

Als de wegdektemperatuur al onder nul is voor het proces van start gaat (de wegdektemperatuur komt onder het dauwpunt), dan treedt er sublimatie op {van een gasvormige (lucht) naar een vaste (rijp) toestand}.

Met andere woorden: het vocht uit de lucht slaat neer op het wegdek in de vorm van ijskristallen. Rijpafzetting op zich is niet glad, maar als men er over rijdt smelt dit, het vocht bevriest en er ontstaat wintergladheid.

e. Ruige rijp.

Onderkoelde waterdruppeltjes die bevriezen bij botsing tegen voorwerpen noemt men ruige rijp of ruige vorst. Ruige rijp kan vooral optreden bij mist als de temperatuur onder nul is. Als de wegdektemperatuur al onder nul is en de wegdektemperatuur komt onder het dauwpunt, dan vind er sublimatie plaats. Ook hier ontstaat wintergladheid als men er over heen rijdt, net zoals bij rijpafzetting, bovendien is het zicht meestal slecht.

Zowel bij condensatie als sublimatie gaat de toestand van het wegdek geleidelijk en langzaam over van een droog – naar een vochtig – naar een nat wegdek. Sterk afhankelijk van hoeveel graden de wegdektemperatuur onder het dauwpunt ligt. Hoe groter het verschil in graden, des te sneller vindt het vochttransport uit de lucht plaats.

7.3 Gladheid door neerslag.

De meest voorkomende vormen van neerslag die gladheid veroorzaken, zijn sneeuw en ijzel. Hagel kan eveneens gladheid doen ontstaan, maar is in de regel van korte duur.

Sneeuw.

Bij temperaturen rond het vriespunt valt uit winterse buien soms motsneeuw of korrelsneeuw. Gewone sneeuw bestaat uit sterk vertakte ijskristallen die samen geklonterd zijn tot vlokken; om grote sneeuwvlokken te krijgen mag het niet meer dan vijf graden vriezen.

Bij strenge vorst treedt nauwelijks samenklontering op van sneeuwvlokken en resteert er slechts poedersneeuw.

Vaak komt het voor dat de sneeuw door een luchtdaag valt met een temperatuur boven nul graden. In dat geval zal de sneeuw gedeeltelijk smelten. Op het wegdek komt dan een mengsel van regen en sneeuw terecht, dat wel “natte sneeuw” genoemd wordt.

Ijzel.

Ijzel ontstaat wanneer regen, motregen of gedeeltelijk uit vloeibaar water bestaande ijsregen op een weg valt waarvan de temperatuur onder nul is. De regen of motregen, die soms onderkoeld is, bevriest dan zodra hij in aanraking komt met de grond of met voorwerpen die kouder zijn dan nul graden; de ijsregen vriest er op vast.

Valt de regen of motregen door een onderste koude laag, dan bevriest ze geheel of gedeeltelijk. De regen en motregen gaan over in ijsdeeltjes, al dan niet omringd door water, die tenslotte het aardoppervlak bereiken als ijsregen en daar direct een laagje ijs vormen.

8 Keuzes uitvoering gladheidbestrijding

De keuzes die gemaakt worden op het gebied van de uitvoering van de gladheidbestrijding zijn afhankelijk van de belangen op het gebied van veiligheid (risico), bereikbaarheid, doorstroming, milieu en kosten.

De gladheidbestrijding of winterdienst is een apart werkveld. Het omvat elementen van wegbeheer en verkeersveiligheid en heeft daarnaast duidelijke raakvlakken met de aanpak van calamiteiten. Dit maakt de winterdienst tot een werkveld met een eigen sfeer, vooral tijdens de vaak nachtelijke gladheidbestrijding acties. Opvallend is de betrokkenheid van de medewerkers, die voortvloeit uit een groot verantwoordelijkheidsbesef. De uitdaging waar elke betrokkene voor staat is "de gladheid te slim af te zijn". Met andere woorden: ervoor zorgen dat het helemaal niet glad wordt. Het anticiperen op het voorkomen van gladheid vereist van de coördinatoren in de eerste plaats een basiskennis van de meteorologie en daarnaast de kennis van het zo nodig opstarten van een gladheidbestrijding actie. Preventieve natzout strooiacties zijn daarom een normaal verschijnsel in de winterdienst. Overigens geldt het bovenstaande voornamelijk bij bevroering van natte weggedeelten en ijzelvorming omdat hiervan de meteo gegevens het meest betrouwbaar zijn. Het voorspellen van bijvoorbeeld sneeuwbuien is erg moeilijk omdat deze vaak een plaatselijk karakter hebben en op radarbeelden niet of nauwelijks waarneembaar zijn.

De gemeente Asten doet de uitvoering van de gladheidbestrijding zelf. De coördinator van de gemeente bepaalt of er wel of niet gestrooid gaat worden, coördineert en houdt toezicht op de uitvoering. Meestal zal de coördinator wel het advies opvolgen van de coördinator van de gemeente Eindhoven.

Op deze manier houdt de gemeente de regie in eigen hand en kan vrijwel volledig sturing geven over de activiteiten en kwaliteit van materieel.

8.1 Afwegingen materieel

Al het gladheidbestrijdingsmaterieel is in eigendom van de gemeente Asten.

De technische levensduur van een strooier wordt gesteld op 8 jaar, een sneeuwplough op 10 jaar en de natzout menginstallatie op 8 jaar. Naar gelang gebruik en inzet kan deze levensduur verkort of verlengd worden. Door de relatieve zachte winters van de afgelopen jaren is de levensduur van het materieel verlengd.

8.2 Afwegingen personeel

Voor aanvang van de periode van gladheidbestrijding wordt een bereikbaarheidsdienst rooster opgesteld waarop aangegeven is wie als gladheidcoördinator optreedt en welke medewerkers dienst hebben. De verantwoordelijkheid ligt bij de gemeente Asten, team UDAS

8.3 Systeem gladheidsmelding

Een gladheidsmeldsysteem verzamelt gegevens over de daadwerkelijke toestand van de weg en de wegomgeving. Door middel van zogenaamde "weerhutten" en sensoren in de weg wordt gemeten wat de toestand van het wegdek, de temperatuur en de vochtigheid van de lucht is.

Aan de hand van deze gegevens (die naar een meetstation worden verstuurd), neerslagbeelden en satellietfoto's wordt bepaald of er gestrooid moet worden. Het gladheidsmeldsysteem signaleert aankomende gladheid, waardoor daadwerkelijke gladheid niet of nauwelijks meer onverwachts hoeft voor te komen. De gemeente Asten beschikt niet over een eigen gladheidsmeldsysteem.

In de eerste helft van de jaren negentig heeft Rijkswaterstaat op al haar wegen een gladheidsmeldsysteem (GMS) aangebracht. Bijna alle provincies hebben hierin geparticipeerd.

In de tweede helft van de jaren negentig werden meteo-applicaties aan het gladheidsmeldsysteem gekoppeld, waardoor de gladheidsvoorspellende waarde enorm toenam. Tegenwoordig is al zeventig procent van alle gladheid, 10 uur van te voren te voorspellen. Men ziet dan ook een verschuiving van de preventieve acties naar de (goedkopere) avonduren in plaats van de nachtelijke uren. Hierdoor krijgt het personeel voldoende nachtrust en bovendien wapent de wegbeheerder zich hiermee tegen schadeclaims, omdat hij tijdig de nodige maatregelen heeft getroffen. Een bijkomend voordeel is dat de strooiwagen niet bij "tij en ontij" onder slechte weersomstandigheden op pad hoeft. Dit heeft mede tot gevolg dat strooiwagens bij preventieve acties op weg kunnen gaan, bemand met slechts één chauffeur. Indirect werkt de gemeente met bovengenoemd gladheidsmeldsysteem omdat de meldingen van de coördinator van de gemeente Eindhoven en van MeteoGroup gebaseerd is op o.a. de gegevens van het gladheidsmeldsysteem. Bij curatief bestrijden wordt ook gehandeld o.a. op basis van meldingen (bijv. politie) en eigen schouwingen.

Controle op het effect van de gladheidsbestrijding

De gladheidscoördinator is tevens belast met systematische controle op het effect van de gladheidsbestrijding tijdens en/of na het strooien. Indien nodig wordt tijdens de rit de strooihoeveelheid aangepast en/of worden weggedeelten voor een tweede maal gestrooid. Controle vindt plaats op de meest kritieke punten.

Om deze kritieke punten goed in beeld te kunnen brengen, is er in maart 2016 een infrarood meting uitgevoerd op alle belangrijke (ontsluitings) wegen binnen de gemeente Asten. Uit deze meting is duidelijk naar voren gekomen welke wegvlakken als eerste kritiek worden bij kou wat kan leiden tot gladheid. Aan de hand van deze gegevens kunnen we een betere schouw verzorgen en onze strooiroutes beter inrichten.

8.4 Afwegingen bij sneeuwval

Bij te verwachten sneeuwval is het van belang, dat de route eerst preventief met de natzout methode wordt gestrooid, voordat men begint met het ruimen van de sneeuw met sneeuwplougen. Hiervan is sprake bij sneeuwval van meer dan twee á drie centimeter. In dat geval worden de strooiauto's van zowel de hoofdrijbanen als de fietspaden voorzien van sneeuwplougen en wordt in één handeling de weg cq. fietspad sneeuwvrij gemaakt en gestrooid.

Bij grote hoeveelheden sneeuwval is er sprake van een extreme situatie, immers het verkeer loopt in de meeste gevallen vast. In dat geval wordt geprobeerd de verbindingroutes met sneeuwplougen zoveel mogelijk sneeuwvrij te houden. Het heeft geen zin om bijvoorbeeld in woonstraten of –buurten te gaan sneeuwruimen. De sneeuwploug heeft maar een beperkte werkbreedte van 2 á 3 meter, en zet de sneeuw op ruggen langs de kant van de weg, wat problemen op kan leveren met geparkeerde auto's, oversteekbaarheid van straten, enz.

Daarnaast bemoeilijken obstakels als paaltjes, verkeersdrempels of wisselend wegdek het werk. Het weinige verkeer in woonstraten in combinatie met lage wegdektemperatuur komt de effectiviteit van de gladheidsbestrijding overigens niet ten goede.

8.5 Afwegingen bij extreme situatie

Tijdens extreme situaties, zoals bij langdurige en hevige sneeuwval, moet de overlast intensiever worden bestreden. In voorkomende gevallen zal een op maat gekozen aanpak voor een oplossing moeten zorgen, rekening houdend met de beschikbaarheid van medewerkers (intern en extern), zout en strooi materieel. Het verplaatsen van de sneeuw door de sneeuwplougen zal bijvoorbeeld niet in alle gevallen een oplossing bieden.

In gevallen dat extra materieel gevraagd wordt, kunnen wij een beroep doen op vooraf geselecteerde aannemers. Deze lijst is opgenomen in het uitvoeringsplan.

Daarnaast kan het voorkomen dat er een gebrek ontstaat aan strooizout (algeheel gebrek en/of stagneren van de aanvoer). In deze (nood)gevallen zal met de verantwoordelijke bestuurder bepaald worden hoe in deze situatie gehandeld moet worden. Wanneer voorgenoemd voorval zich zal voordoen, dan is dit probleem meestal regionaal/landelijk aanwezig. Uit ervaringen uit het gladheidsseizoen 2010-2011 waarbij een groot tekort ontstond

aan strooizout, is er een nationaal zoutloket opgericht. Mocht er in de toekomst een probleem ontstaan met toeleveren van zout, dan zal de coördinatie via het zoutloket plaatsvinden.

8.6 Te strooien hoeveelheden wegezout

Bij strooiacties zijn de aanbevolen hoeveelheden wegezout als volgt:

- Bij een preventieve actie, voor het bevriezen van natte asfalt- en cementbetonwegen: een hoeveelheid natzout van 7 gram per m2 strooien.
- Bij een preventieve actie, voor het bevriezen van natte klinkerwegen, fietspaden en parkeerplaatsen: een hoeveelheid natzout van 10 gram per m2 strooien.
- Bij een preventieve actie, voor sneeuwval of ijzel: een hoeveelheid natzout van 15 – 20 gram per m2 strooien.
- Bij een curatieve actie, bij sneeuwval of ijzel: 20 gram per m2 droogzout strooien. Bij aanhoudende sneeuwval of ijzel dit (20 gram per m2) blijven herhalen, zo nodig in combinatie met het verwijderen (ploegen) van sneeuw.

Opmerking:

Doel is om zonder bijladen, de routes in één keer te strooien.

8.7 Conservering en onderhoud materieel

Al het gladheidbestrijdingsmaterieel is in eigendom van de gemeente Asten en staat gestationeerd op de gemeentewerf. Omdat het materieel in optimale conditie moet verkeren, is preventief onderhoud na elk strooiseizoen noodzakelijk. Om de conditie van het materieel in stand te houden, dienen na elke actie de strooiers leeg gedraaid, droog schoongemaakt, afgevuld met de natte component en gestald te worden. Ook is het raadzaam periodiek in de reguliere werktijd separaat door medewerkers het gladheidbestrijdingsmaterieel grondig schoon te spuiten. Hiervoor zijn regels opgesteld die in het uitvoeringsplan aan de orde komen.

8.8 Communicatie

Voor zowel betrokkenen binnen de eigen organisatie als weggebruikers is het van belang dat informatie over de gladheidbestrijding tijdig en efficiënt wordt overgebracht. Intern dient het communicatietraject ten behoeve van de gladheidbestrijding op heldere wijze te zijn vastgelegd in een procedure. Deze dient dan ook in het uitvoeringsplan aanwezig te zijn. Iedereen moet weten wat er in geval van gladheid van hem verwacht wordt. Voor de start van het winterseizoen wordt met alle personen die tijdens het strooiseizoen dienst gaan doen, het communicatietraject uitvoerig doorlopen. Omwille van de duidelijkheid dient er binnen de gemeente een vast aanspreekpunt te zijn voor Politie, Brandweer en de G.G.D. Het vaste aanspreekpunt is de coördinator. Hij is functioneel verantwoordelijk voor de organisatie van de uitvoering en het onderhouden van contacten met derden en eigen medewerkers van de gladheidbestrijding.

Een gladheidcoördinator beslist op een moment, met hoeveel en welk materieel etc. een strooiactie wordt gestart. Eigen waarnemingen, waarnemingen van medewerkers, maar ook waarnemingen van derden worden op een rapport van de coördinator vermeld. De opmerkingen worden na de winterperiode geëvalueerd en kunnen eventueel aanleiding zijn de strooiroute of de wijze van strooien aan te passen. Ook de burgers en bedrijven dienen te worden geïnformeerd over de wijze waarop gladheid wordt bestreden. De informatie die wordt verstrekt betreft:

- De strooiroutes en de prioriteitsvolgorde.
- Algemene informatie die van belang is voor burgers (bijv. wanneer preventief en curatief wordt gestrooid)
- De mogelijkheid om vragen te stellen en om klachten in te dienen.

De informatie moet in eerste instantie via de website van de gemeente Asten en het Peelbelang worden verstrekt. De informatie dient bij de start van het winterseizoen beschikbaar te zijn.

In het kader van regionale samenwerking vindt voor de start van het winterseizoen afstemming met de regiogemeenten plaats. Voor een aantal routes is uit oogpunt van verkeersveiligheid een goede afstemming met de buurgemeenten wel noodzakelijk.

9 Prioriteit gladheidbestrijding

Het wegennet binnen de gemeente Asten vertoont een grote verscheidenheid. Gemotoriseerd verkeer maakt gebruik van hoofdwegen tot en met woonerven; voetgangers en fietsers van trottoirs en fietspaden. Deze verschillende weggebruikers stellen allen hun specifieke en soms tegenstrijdige eisen als het om gladheidbestrijding gaat. Als er onderscheid wordt gemaakt naar doorgaand verkeer en plaatselijk verkeer, zal de eerste categorie de nadruk leggen op het vrijmaken van de hoofdverbindingroutes en is de andere categorie meer geïnteresseerd in woonstraten en secundaire verbindingen. Dit gegeven maakt het de wegbeheerder onmogelijk om het geheel van wegen, straten en paden bij naderende gladheid in één keer te behandelen.

Het zal altijd noodzakelijk zijn om belangen af te wegen en op grond daarvan prioriteiten te stellen.

Daarnaast stellen ondermeer de ligging, de constructie en het gebruik van de verschillende wegtypen bijzondere eisen aan materieel, werkmethoden en strooimiddelen. Soms is het voor strooiwagens ook niet mogelijk om bijvoorbeeld in geval van ijzel, smallere woonstraten, woonerven en pleintjes te bereiken.

Voor de bepaling van prioriteiten moet rekening gehouden worden met:

- Diensten of openbare voorzieningen in de gemeente die met zo min mogelijke hinder bereikbaar moeten zijn (winkelcentra, gemeentehuis, politie, brandweer, bejaardenhuizen, scholen).
- Wegen met hoge intensiteiten van gemotoriseerd verkeer of fietsverkeer en openbaar vervoerroutes. Daarnaast aansluiting op rijkswegen, provinciale wegen en op hoofdwegen van buurgemeenten.
- Gevoelige locaties zoals op bruggen, viaducten, trappen en bepaalde wegdektypen.

9.1 Doelgroepen

Voor de gladheidbestrijding worden vier doelgroepen onderscheiden:

1. Gemotoriseerd verkeer
2. Openbaar vervoer
3. Fietsverkeer
4. Voetgangers

Ad. 1. Voor het gemotoriseerde verkeer wordt met de hoogste prioriteit gestrooid op het hoofdwegennet (wegen met de hoogste intensiteiten). Dit zijn de doorgaande wegen en gebiedsontsluitende wegen zoals deze zijn opgenomen in het "Categoriseringsplan wegen". Er wordt dus in 1^e instantie niet gestrooid op specifieke woonstraten.

Ad. 2. De route voor het openbaar vervoer gaat over het hoofdwegennet en heeft zodoende prioriteit.

Ad. 3. Ten behoeve van het fietsverkeer hebben met name de woon-school- en woon-werkroutes de hoogste prioriteit. Deze worden met voorrang gestrooid of indien nodig ontdaan van sneeuw. Dit betreft met name alle vrijliggende fietspaden en fietspaden op het hoofdwegennet.

Ad. 4. Voor voetgangers wordt nergens specifiek gestrooid. Toch is er zeker wel aandacht voor deze doelgroep. Met name op plaatsen bij (semi) openbare gebouwen waar gewoonlijk veel voetgangers komen, zijn zoutbakken geplaatst waarvan de beheerders van de gebouwen gebruik kunnen maken. Naast een eigen controle melden ook zij wanneer er bijgevuld moet worden. Met betrekking tot voetpaden en trottoirs verwachten wij een eigen verantwoordelijk van de burgers.

9.2 Tijdscriteria

Bij uitrukken moeten de volgende actietijden worden nagestreefd:

- Binnen 30 minuten na alarmering dienen de medewerkers van de aannemer aanwezig te zijn op de zoutopslag van de aannemer.
- De maximale tijdsduur van enige strooiactie mag, vanaf het begin van het zout op de weg brengen, onder normale omstandigheden, niet meer zijn dan 3 uur.

Deze tijdsnormen zijn niet van toepassing onder extreme omstandigheden, zoals aanhoudende sneeuwval of ijzel. Gestreefd moet worden om de strooiactie voor de ochtendspits te voltooien.

9.3 Prioriteit routes

Voor het bestrijden van gladheid en het ruimen van sneeuw wordt gebruik gemaakt van vaste routes.

Het volgende onderscheid wordt gemaakt:

- Hoofdrijbaan- en fiets(pad)routes.
- Overige wegen.

Ad a.) De hoofdrijbaan route omvat wegen met een belangrijke verkeersfunctie zoals busroutes en hoofdverbindingroutes, maar ook wegen waar veel (openbare) voorzieningen liggen. Bij optredende gladheid en sneeuwval heeft het berijdbaar houden van deze wegen een hoge prioriteit en worden te allen tijde gestrooid. De fietspadenroute omvat bijna alle fietspaden in de gemeente. Aangezien de fietsroute belangrijk is als ontsluiting voor woon-werk-schoolverkeer heeft ook de bestrijding van gladheid op de meeste fietspaden een hoge mate van prioriteit en wordt daarom altijd gestrooid en/of geveegd.

Ad b.) Overige wegen worden in principe niet gestrooid, behoudens in bijzondere gevallen, door de gladheidcoördinator te bepalen. Bij langdurige gladheid worden deze wegen binnen de reguliere werktijden gestrooid.

Registratie

Van iedere strooibeurt en/of uitruk wordt melding gemaakt via een logboek.

In dit logboek worden alle relevante gegevens, zoals het tijdstip van ontvangen melding, uitruk en terugkomst van strooiers en ingestelde dosering, vermeld en kan bij de evaluatie en het verstrekken van inlichtingen bij eventuele aansprakelijkheid gebruik worden gemaakt. Verder wordt er een rijrapport opgesteld via een track en tracé systeem. Middels dit rapport kunnen we daadwerkelijk aantonen of en wanneer er gestrooid is, met welke snelheid en door welke persoon. Deze rapporten zijn van essentieel belang bij aansprakelijkheidsstellingen door derden.

Meldingen betreffende gladheidbestrijding worden geregistreerd via het KCS-MOR systeem van de gemeente en zo nodig in de evaluatie besproken. In uitzonderlijke gevallen worden ze tijdens kantooruren meteen gemeld bij de coördinator gladheidbestrijding.