

Gladheidbestrijdingsplan 2022-2023

Gemeente Gennep

Bennie Leenders

Inhoudsopgave

0	Voorwoord/ leeswijzer	3
1	Inleiding	4
2	Wettelijk kader	6
	2.1 Zorgplicht	6
	2.2 Aansprakelijkheid volgens het Burgerlijk Wetboek	6
	2.3 Personeel en organisatie	7
3	Soorten gladheid	7
	3.1 Invloeden zeeklimaat	8
	3.2 Verschillen in wegdektemperatuur	8
	3.3 Gladheid door het bevriezen van natte weggedeelten	9
	3.4 Gladheid door condensatie of mist	9
	3.5 Gladheid door neerslag	9
4	Plansuitgangspunten	10
	4.1 Visie op inspanningsverplichting	10
	4.2 Prioritering strooiroutes	10
	4.3 Duurzaamheid: minimaliseren van milieueffecten	13
	4.4 Samenwerking: integrale visie en regionale afstemming	13
	4.5 Raakvlakken met andere velden	13
5	Communicatie	13
	5.1 Informatie aan weggebruikers	14
	5.2 Informatienetwerk ten behoeve van de uitvoering	14
	5.3 Afstemming met andere partijen	14
6	Evaluatie	15
7	Samenvatting	15

Opmerking ten aanzien van de bijlagen:

De informatie op de kaarten betreft het uitgangspunt voor het winterseizoen 2022-2023. De kaarten zijn bedoeld als dynamische (werk)documenten. Indien nodig of gewenst kunnen deze jaarlijks op onderdelen worden bijgesteld.

0 Voorwoord/ leeswijzer

Voor u ligt het Gladheidbestrijdingsplan 2022-2023 van de gemeente Gennep. Gladheidbestrijding door de gemeente in de rol van wegbeheerder valt binnen een wettelijk kader. In hoofdstuk 2 wordt dit kader nader toegelicht door in te gaan op de zorgplicht en aansprakelijkheid van de gemeente. Omdat gladheid een breed begrip is, worden de verschillende vormen ervan besproken in hoofdstuk 3. De uitgangspunten worden beschreven in hoofdstuk 4.

Voor zowel betrokkenen binnen de eigen organisatie als weggebruikers is het van belang dat informatie over de gladheidbestrijding tijdig en efficiënt wordt overgebracht. Hoofdstuk 5 richt zich daarom op de communicatie.

In hoofdstuk 6 wordt het belang beschreven van een jaarlijkse evaluatie volgens de *Plan, Do, Check, Act (PDCA)* aanpak. Hoofdstuk 7 bevat in tabelvorm een samenvatting van dit document.

Verklaring begrippen:

Wintergladheid:

In haar gladheidbestrijding richt de gemeente Gennep zich op het bestrijden van gladheid als gevolg van sneeuw en ijs op oppervlakken, met name wegen en fietspaden. Gladheid ontstaan zonder winterse oorzaak valt niet binnen dit kader.

Gladheidbestrijdingsplan:

Dit gladheidbestrijdingsplan, dat een beoogde looptijd heeft van 5 jaar, vormt samen met het jaarlijks op te stellen uitvoeringsplan het gladheidbestrijdingsplan. Een jaarlijkse evaluatie is onderdeel van het uitvoeringsplan en daarmee ook van het gladheidbestrijdingsplan.

Winter, winterperiode, winterseizoen of seizoen gladheidbestrijding:

Al deze begrippen hebben betrekking op de periode dat de gladheidbestrijding wordt ingezet wanneer nodig. Op de kalender loopt dit seizoen van 1 november tot 1 april. Wanneer omstandigheden erom vragen, kunnen acties in het kader van de gladheidbestrijding ook eerder dan 1 november of later dan 1 april uitgevoerd worden.

Pikethouder, coördinator, gladheidcoördinator of coördinator gladheidbestrijding:

Al deze termen staan voor dezelfde ambtelijk medewerker die belast is met de coördinatie van de gladheidbestrijding. Deze persoon is eerste aanspreekpunt voor alle vragen, opmerkingen, klachten etc. die bij de gemeente binnenkomen op het gebied van de gladheidbestrijding.

Weggebruiker:

Dit betreft iedereen die gebruik maakt van de openbare weg. Het betreft zowel inwoners van de gemeente Gennep als personen die niet in Gennep wonen maar er wel (tijdelijk) verblijven.

CROW: Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek.

DTN/ MeteoGroup:

MeteoGroup Nederland was een Nederlands weerbedrijf dat in 1986 als Meteo Consult werd opgericht. Het bedrijf vervaardigt voor verschillende instanties weerberichten. Begin 2020 is het bedrijf overgenomen door het Amerikaanse bedrijf DTN. Het gaat verder onder deze naam. Gemeente Gennep heeft een overeenkomst met DTN voor het verkrijgen van actuele en betrouwbare lokale weersvoorspellingen.

Preventieve route:

De route die wordt gereden bij een strooiactie voorafgaand aan het optreden van gladheid.

Curatieve route of sneeuwroute:

Wegen die bij extreem weer vrijgemaakt worden van sneeuw of ijzel.

Hoofdroute:

Hiervan is sprake wanneer tijdens het rijden van een preventieve of curatieve route door omstandigheden gekozen zou moeten worden voor de aanpak van een minimaal wegennet dat op het betreffende moment de hoogste prioriteit heeft.

Zoutkisten:

Worden geplaatst op vooraf vastgestelde locaties waar een afspraak kan worden gemaakt over het sleutelbeheer. Bewoners van het dorp, de wijk of de buurt kunnen gebruik maken van het zout in de kist in overleg met de (lokale) sleutelbeheerder. Uitgangspunt is het zout aan te wenden voor gebruik bij openbare gelegenheden (rondom scholen, religieuze gebouwen, winkels, maatschappelijke instellingen, seniorenwoningen etc.). Het zout is niet bedoeld voor particuliere opritten of tuinpaden. De gemeente laat het gebruik van de zoutkisten 'vrij' en verbindt er geen specifieke regels of voorwaarden aan. Wanneer er sprake lijkt van bijvoorbeeld misbruik of terugkerende vernieling, zal overwogen worden de kist op de betreffende locatie te verplaatsen of te verwijderen.

Natzout methode:

De gemeente Gennep voert de preventieve gladheidbestrijding uit met de natstrooimethode. Hiermee wordt niet alleen voorkomen dat gladheid ontstaat, er is tevens minder strooizout nodig waardoor de belasting van het milieu kleiner is. Ook heeft natzout de positieve eigenschap dat het niet verwaait, waardoor het zout gelijkmatig over de weg verdeeld kan worden om zijn werk te doen.

1 Inleiding

De samenleving stelt hoge eisen aan de bestrijding van wintergladheid. Een veilige weg tijdens winterse omstandigheden draagt bij aan de bereikbaarheid en de verkeersdoorstroming binnen de gemeente en beperkt de kans op ongelukken en schade door het uitglijden van personen en slippen of wegglijden van voertuigen.

De gemeente heeft een zorgplicht voor het onderhoud van openbare wegen en heeft een wettelijke inspanningsverplichting om wintergladheid effectief te bestrijden. Om aan deze zorgplicht te voldoen wordt de gladheidbestrijding uitgevoerd volgens een vooraf opgesteld en vastgesteld gladheidbestrijdingsplan.

Doelstelling & beoogd resultaat

Het gladheidbestrijdingsplan geeft vooraf invulling aan wat de samenleving op dit gebied van de gemeente mag verwachten en dient drie doelen:

- het voldoen aan de wettelijke taak een goed onderhouden wegennet te hebben en de aansprakelijkheid voor ongevallen te regelen;
- als bestuurlijk keuze- en beslisdocument;
- het bevat de gewenste praktische invulling van (de uitvoering van) de gladheidbestrijding.

Het streven is gericht op het voorkomen en bestrijden van wintergladheid op een effectieve en efficiënte manier met een geringe impact op het milieu. Om de gladheidbestrijding toekomstbestendig te maken, bestaat het gladheidbestrijdingsplan uit twee onderdelen:

- 1.) Dit gladheidbestrijdingsplan dat de gemeentelijke (lange termijn) visie beschrijft van de bestrijding van winterse gladheid.
- 2.) Het uitvoeringsplan dat als praktische uitwerking van het gladheidbestrijdingsplan elk jaar wordt geactualiseerd.

Het gladheidbestrijdingsplan: de hoofdlijnen

Naast de uitgangspunten, bevat het plan een nadere omschrijving van de gemeentelijke verantwoordelijkheden en geeft het aan hoe de gemeente Gennep aan haar zorgplicht voldoet. Denk hierbij aan antwoord op vragen zoals: wie bepaalt binnen de gemeente of er gestrooid gaat worden en op welke informatie is deze beslissing gebaseerd?

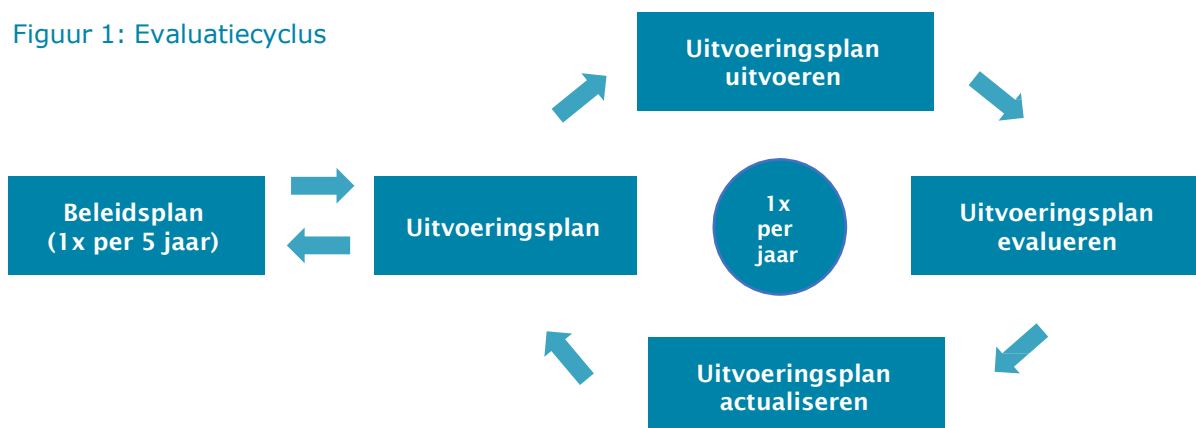
Het uitvoeringsplan: de praktijk

Het uitvoeringsplan is een intern werkdocument dat ieder jaar wordt geactualiseerd op basis van de evaluatie van het afgelopen winterseizoen. Het beschrijft o.a. werkprocedures en de inzet van het strooimaterieel.

Evaluatie: het belang van bijsturen

In de praktijk blijkt dat de evaluatie vaak gereduceerd is tot het eenmalig evalueren van de afgelopen winter. Om te leren van ervaringen van de gladheidsbestrijders en de inbreng van weggebruikers via meldingen en klachten, bestaat er een positieve houding ten aanzien van een continue verbetering. De evaluatiecyclus, zoals weergegeven in (onderstaand) Figuur 1, voorkomt het maken van fouten die eerder zijn gemaakt. In hoofdstuk 6 wordt dit verder toegelicht.

Figuur 1: Evaluatiecyclus



2 Wettelijk kader

2.1 Zorgplicht

Volgens de Wegenwet is de wegbeheerder verantwoordelijk voor het onderhoud van de wegen. Gemeente Gennep is beheerder van het grootste deel van de openbare wegen in de gemeente. Ze heeft een zorgplicht om haar wegen in een goede en veilige staat te laten verkeren (de wettelijk vastgelegde taak als wegbeheerder).

Gladheidsbestrijding valt onder deze zorgplicht. Vult de gemeente Gennep deze plicht niet op de juiste wijze of in onvoldoende mate in, met schade voor weggebruikers als gevolg, dan kan de gemeente volgens het Burgerlijk Wetboek hiervoor aansprakelijk worden gehouden. De grondslag voor deze aansprakelijkheid is gebaseerd op schade als gevolg van *'zaken en substanties die niet op het wegdek thuishoren'*.

Van belang is dat het hierbij gaat om een inspanningsverplichting van de wegbeheerder en niet om een resultaatsverplichting. Dit betekent dat er van de gemeente verwacht mag worden dat zij alle mogelijke inspanningen verricht om gladheid te bestrijden, maar niet dat zij dit altijd kan voorkomen.

2.2 Aansprakelijkheid volgens het Burgerlijk Wetboek

Wanneer de gemeente aansprakelijk wordt gesteld voor schade ten gevolge van gladheid op haar wegen, dan moet zij kunnen aantonen dat er ondanks het ontstaan hiervan toch sprake is geweest van zorgvuldig handelen. Door onderstaande punten te volgen, kan de gemeente aantonen dat ze aan haar zorgplicht heeft voldaan.

Preventie

- een goed doordacht gladheidsbestrijdingsplan. In dit plan geeft de gemeente in ieder geval de routes, de uitruk- en bestrijdingstijden en de volgorde van de bestrijding aan;
- consistentie in plan en uitvoering;
- een gladheidsmeldingssysteem waarmee opkomende gladheid kan worden voorspeld;
- aandacht voor bijzondere risico's bij de keuze voor de tracés van de strooiroutes;
- weggebruikers jaarlijks (actief) informeren over het gemeentelijke gladheidsbestrijdingsplan vóór de start van het gladheidsseizoen, zodat zij weten wat van de gemeente verwacht mag worden;
- een goed systeem voor de melding en registratie van o.a. klachten van weggebruikers.

Uitvoering

- voldoende materieel en opgeleid en geïnstrueerd personeel;
- een vastgesteld gladheidsbestrijdingsplan waarin o.a. staat aangegeven welke prioriteiten de gemeente hanteert bij het bepalen van de strooiroutes, binnen welke tijd de gemeente op deze strooiroutes de gladheid bestrijdt en volgens welk strooischema;
- de gemeente moet voldoen aan 'redelijkerwijs' te stellen eisen aan hulpmiddelen. Dit betekent enerzijds dat de wegbeheerder niet steeds de nieuwste middelen voorhanden hoeft te hebben, maar betekent anderzijds dat de gemeente (ook) niet moet gaan achterlopen op de landelijk meest toegepaste hulpmiddelen;

- zorgen dat de weggebruiker bij omstandigheden die daartoe aanleiding geven op tijd en adequaat gewaarschuwd is;
- snel en doeltreffend handelen zodra bepaalde gevaarlijke situaties bij de gemeente bekend zijn.

Evaluatie

- concluderen dat de gladheidbestrijding conform plan en planning is uitgevoerd. Hiervoor is een goede monitoring van de daadwerkelijke bestrijding essentieel;
- binnengekomen klachten of suggesties ten aanzien van de prioritering en de uitvoering van het plan dienen in de evaluatie te worden meegenomen;
- een administratie van gereden strooiroutes en de tijdbesteding hiervan zodat de gemeente kan aantonen dat zij tijdig en naar vermogen heeft gestrooid en daarmee zorgvuldig heeft gehandeld.

Verantwoordelijkheid van de weggebruiker

Aan een weg die ten gevolge van nachtvorst, ijzel e.d. glad is geworden, kunnen niet dezelfde eisen worden gesteld als aan dezelfde weg gedurende de zomer. Van de weggebruiker mag worden verwacht dat hij of zij bij winterse omstandigheden met een grote mate van oplettendheid en voorzichtigheid aan het wegverkeer deelneemt. Ook mag worden verwacht dat de weggebruiker zich bij extreme omstandigheden (zware ijzel of sneeuw) niet op de weg begeeft.

2.3 Personeel en organisatie

Gladheidbestrijding betekent een extra belasting van het personeel omdat overdag ook nog andere, reguliere, werkzaamheden uitgevoerd moeten worden. Voor het inplannen van personeel moet de coördinator rekening houden met de wettelijk vastgelegde maximale rij- en werktijden. Bestuurders van de voertuigen vallen niet onder het Arbeidstijdenbesluit vervoer, maar onder de normen van de Arbeidstijdenwet. De reden hiervoor ligt in het feit dat de betreffende voertuigen worden gebruikt om noodsituaties te voorkomen.

Het gebruik van materiaal en materieel brengt veiligheidsrisico's met zich mee. Het is daarom van belang om voor de start van het winterseizoen de gladheidbestrijdingsprocedures met alle betrokkenen te doorlopen.

De belangrijkste zaken die besproken moeten worden:

- de te strooien hoeveelheden wegenzout;
- het omgaan met dooimiddelen;
- het controleren van doseerinstellingen;
- het bedienen van en werken met gladheidbestrijdingsmaterieel;
- onveilige situaties die op kunnen treden tijdens strooien.

3 Soorten gladheid

Gladheid is een breed begrip. Klimaat en weersinvloeden beïnvloeden het ontstaan van gladde situaties en maken elke locatie uniek. In dit hoofdstuk wordt de invloed van klimaat en wegdektemperatuur op het ontstaan van gladheid beschreven. Daarnaast worden de verschillende

soorten gladheid beschreven die onder invloed van weersomstandigheden en ligging van de locatie kunnen ontstaan. De grote variaties die bestaan in soorten gladheid en weersomstandigheden maakt van de bestrijding van gladheid een maatwerkplan.

Er zijn drie soorten gladheid te onderscheiden (nader beschreven in paragraaf 3.3, 3.4 en 3.5):

1. Gladheid door het bevriezen van natte weggedeelten.
2. Gladheid door condensatie.
3. Gladheid door neerslag.

In het uitvoeringsplan is nader uitgewerkt hoe de te onderscheiden soorten gladheid te bestrijden. Voordat de verschillende soorten van gladheid verder worden toegelicht, komt eerst de invloed van het Nederlandse klimaat en wegdektemperatuur op de vorming van gladheid aan bod.

3.1 Invloeden zeeklimaat

Nederland kent een klimaat dat wordt beïnvloed door de zee. Ten eerste heeft de zee een temperende werking op de temperatuur, zowel 's zomers als 's winters. Extreem hoge en extreem lage temperaturen komen in Nederland daarom zelden voor. Gemiddeld telt Nederland circa zestig vorstdagen per jaar; dit zijn dagen waarop de minimumtemperatuur in een etmaal minstens één keer onder het vriespunt komt. Nederland telt gemiddeld elf ijsdagen per jaar (gebaseerd op een periode van de afgelopen dertig jaar). Op deze dagen komt de temperatuur het gehele etmaal niet boven het vriespunt.

In de tweede plaats zorgt de zee voor relatief vochtige lucht. Met de temperende werking en de vochtaanvoer levert de zee de ingrediënten voor een 'kwakkelwinter'. Juist de temperatuurschommelingen rond het vriespunt kunnen voor gevaarlijke situaties zorgen, omdat er vrij plotseling gladheid kan ontstaan.

3.2 Verschillen in wegdektemperatuur

Bij alle soorten wintergladheid speelt de temperatuur van de weg een essentiële rol. De wegdektemperatuur is van veel factoren afhankelijk en daarom niet overal gelijk. De temperatuur van het wegdek kan zelfs over een beperkte lengte sterk variëren. De verschillen zijn het grootst op een koude, heldere winternacht met weinig wind. Dit komt doordat de lucht boven wegen die in de luwte liggen (bijvoorbeeld onder boomkronen) minder snel afkoelt en zich niet mengt met wel snel afgekoelde lucht boven nabij gelegen wegen die niet in de luwte liggen. Hierdoor kunnen op relatief korte onderlinge afstand verschillen optreden in wegdektemperatuur en daarmee ook verschillen in de mate van bevriezing.

Door deze variatie zijn er altijd een aantal kritische plaatsen binnen het beheergebied van de gemeente. Dit zijn locaties waar doorgaans het eerst gladheid optreedt. Dit betekent niet dat dit ook de koudste plekken in het wegennet zijn: voor het optreden van wintergladheid moet ook vocht aanwezig zijn. Omdat de hoeveelheid vocht van plek tot plek verschilt, zijn kritische plaatsen locaties waar (relatief) veel vocht aanwezig is én de wegdektemperatuur (relatief) laag is. Meetstations van meldsystemen voor gladheid worden daarom vaak op deze kritische locaties geplaatst.

3.3 Gladheid door het bevriezen van natte weggedeelten

Deze vorm van gladheid komt voor in perioden waarin de temperaturen schommelen rondom het vriespunt. In de periode dat de neerslag valt, is de temperatuur boven het vriespunt, waardoor de weggedeelten nat worden. Het wegtrekken van de bewolking zorgt er in de winter meestal voor dat de temperaturen dalen. Als de wegdektemperatuur vervolgens zakt tot het vriespunt zal het aanwezige vocht opvriezen.

Het verschil tussen een nat weggedeelte of een weggedeelte met ijs is nauwelijks te zien. Hierdoor wordt deze vorm van gladheid als bijzonder verraderlijk ervaren.

3.4 Gladheid door condensatie of mist

Onder bepaalde omstandigheden kan er vocht of ijs op een wegdek neerslaan, zonder dat er sprake is van neerslag. IJskristallen ontstaan op het moment dat vocht op een bevroren ondergrond slaat. Vooral bruggen, viaducten en op- en afritten zijn gevoelig voor deze zogenaamde condensatiegladheid. Dit komt doordat op deze locaties vaak geen ondergrond aanwezig is waarin warmte is opgeslagen.

3.5 Gladheid door neerslag

Neerslag kan in verschillende vormen aanleiding geven tot gladheid. De belangrijkste vormen zijn sneeuw, hagel en ijzel. De temperatuur tussen de onderkant van de wolk en het aardoppervlak bepaalt meestal in welke vorm de neerslag valt.

Sneeuw

Wij kennen twee soorten sneeuw: droge sneeuw en natte sneeuw. Sneeuw is duidelijk zichtbaar waardoor weggebruikers over het algemeen anticiperen op het gladde wegdek. Langdurig aanhoudende sneeuw onder winterse omstandigheden kan zorgen voor een dik pakket op de wegen. In dit geval kan er alleen door de inzet van sneeuwschuivers bestreden worden.

Hagel

Ook (winterse) hagel is een vorm van neerslag die kan leiden tot gladheid. Net als sneeuw is een hagelbui meestal goed herkenbaar, waardoor verkeersdeelnemers anticiperen op lastige omstandigheden op de weg. In tegenstelling tot sneeuw is een hagelbui meestal van korte duur.

IJzel

IJzel is de verzamelnaam voor diverse soorten neerslag waarbij er een ijslaagje ontstaat. IJzel ontstaat als neerslag in vloeibare vorm (regendruppels) valt, maar een temperatuur heeft beneden het vriespunt (onderkoelde regen). Zodra zo'n druppel iets raakt, bevriest de vloeistof. Ook als regen (met een temperatuur boven 0 graden Celsius) op een wegdek met een temperatuur onder het vriespunt valt, ontstaat ijzel. De luchttemperatuur stijgt bij regen normaliter vrij snel waardoor deze gladheid na enkele uren verdwijnt. Ook ijsregen is een vorm van ijzel. Hierbij bevriezen de regendruppels tijdens het neervallen, wat zorgt voor een ruw oppervlak van de ijslaag op het wegdek. IJzel is voor het verkeer zeer gevaarlijk. Een geringe hoeveelheid kan al aanleiding geven tot gladheid.

4 uitgangspunten

Gemeente Gennep stelt zich ten doel om haar wegen in een goede en veilige staat te laten verkeren. Dit vormt het fundament voor de plan uitgangspunten die in dit hoofdstuk nader worden belicht. Een serieuze opvatting van de zorgplicht, duurzame en milieuvriendelijke uitvoering, een goede samenwerking met betrokken partijen en een goede communicatie zijn de speerpunten die centraal staan binnen het plan.

Dit plan vormt enerzijds de basis voor de uitvoering van de gladheidbestrijding binnen vastgestelde kaders waar zonder aanvullende of nieuwe besluitvorming niet van afgeweken wordt. Anderzijds zal tijdens de looptijd worden getracht er flexibel mee om te gaan wanneer het gaat om 'inspelen op nieuwe ontwikkelingen'.

4.1 Visie op inspanningsverplichting

Gemeente Gennep streeft bij de uitvoering van gladheidbestrijding naar een inzet die op zijn minst voldoet aan de hiervoor in Nederland gehanteerde richtlijnen of aanbevelingen. De gemeente laat haar gladheidbestrijdingsplan daarom aansluiten op door kennisplatform CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek) ontwikkelde richtlijnen waarbij uitgangspunt is dat voor de weggebruiker moet worden gegarandeerd dat de veiligheid, bereikbaarheid en doorstroming in en direct rondom de gemeente Gennep ook onder winterse omstandigheden op peil wordt gehouden.

Om aan de gestelde zorgplicht te voldoen, beschikt de aannemer van de gemeente over een goed uitgerust wagenpark met zoutstrooiers en sneeuwruimapparatuur. Tevens is een gladheidsmeldingssysteem aanwezig en is de gemeente geabonneerd op een waarschuwingssysteem van het weerkundig instituut DTN (voorheen MeteoGroup).

De gemeente strooit waar mogelijk preventief, zodat gladheid zo veel mogelijk wordt voorkomen. Dat wil zeggen dat op basis van een zo betrouwbaar mogelijke weersverwachting zout wordt gestrooid, voordat ijsvorming op het wegdek ontstaat. Daarnaast kunnen, 8 á 10 uur voordat de gladheid wordt verwacht, strooiacties worden uitgevoerd door toepassing van de natzoutstrooi methode. Dit geschiedt op basis van een prognose van DTN, waarbij er rekening mee gehouden dient te worden dat prognoses bijgesteld kunnen worden. Onder extreme omstandigheden

– bijvoorbeeld aanhoudende ijzel of sneeuwval – zal ook curatief gestrooid worden. Dit betekent dat de gemeente, onder extreme omstandigheden, strooit vanaf het ogenblik dat het sneeuwen of ijzelen is begonnen, met als doel om de ondergrond begaanbaar te houden (of zo snel mogelijk opnieuw begaanbaar te maken).

4.2 Prioritering strooiroutes

Bij de bepaling van de strooiroutes is uitgangspunt dat voor bewoners binnen de bebouwde kom de afstand tot een gestrooide weg maximaal 500 meter bedraagt. Buiten de bebouwde kom is dat maximaal 1000 meter. Een overzicht van strooiroutes inclusief prioriteitstelling is te vinden in onderstaande tabel 1, die is overgenomen uit het uitvoeringsplan:

Prioriteit		Wat?	Wanneer?
1	Bruggen route	Bruggen over water- en verkeerswegen. Wordt separaat gestrooid of samen met één van de overige routes.	Indien noodzakelijk
1	Koude route	Route die vaak samen met de 'Bruggen route' wordt gestrooid. Betreft plaatselijk strooien op locaties waar reeds bij minimale vorst gladheid kan optreden.	Indien noodzakelijk
1a	Sneeuwroute (sneeuw, ijzel) curatief	Gebiedsontsluitingswegen, wijkontsluitingswegen, dorpsverbindingswegen, hoofdfietsroutes.	Indien noodzakelijk
1b	Centrum Gennep (sneeuw, ijzel)	Bijzonder gebied: winkels, schoolfietsroutes, posten hulpdiensten.	Indien noodzakelijk
2	Preventieve strooi-route (1a en 1b maken hier onderdeel vanuit).	Betreft 1a + 1b + erftoegangswegen die vallen binnen de '500/ 1000 meter bepaling'.	Indien noodzakelijk en haalbaar
2	Vrijliggende fietspaden	Vrijliggende fietspaden die standaard worden meegenomen in de preventieve strooi-route.	Indien noodzakelijk en haalbaar
2	Parkeerterreinen		Indien noodzakelijk en haalbaar

Tabel 1: overzicht strooiroutes en hun prioritering

Uitgangspunt in de prioritering is dat wegen, inclusief tot deze wegen behorende fietsverbindingen, met de belangrijkste verkeersfuncties (hoofdroute) ook de hoogste prioriteit hebben (centrumgebied kern Gennep, stroomwegen, dorpsverbindingswegen, gebiedsontsluitingswegen, wijkontsluitingswegen en de belangrijkste fietspaden). Wegen of verhardingen met een lagere prioriteit die wel in aanmerking komen voor gladheidbestrijding, worden in de bestrijdingsroute meegenomen als daarvoor tijd en middelen beschikbaar zijn en dit niet leidt tot een tekort aan inzet op de hoofdroute.

Afhankelijk van de weersomstandigheden strooit de gemeente preventief of curatief met een zouthoeveelheid van minimaal 7 en maximaal circa 20 gram per m². Als criterium wordt het uitgangspunt gehanteerd dat het uitvoeren van één volledige strooiroute in de hele gemeente bij een strooihoeveelheid van 14 gram zout(oplossing) per m² binnen drie uur actietijd (strooitijd) gereden kan worden. Een grotere strooihoeveelheid (nodig als omstandigheden daarom vragen) betekent voor enkele machines dat de actietijd oploopt tot iets meer dan vier uur. De benodigde actietijd voor curatieve acties inclusief het ruimen (ploegen) van bijvoorbeeld sneeuw is anders dan bij preventieve acties sterk afhankelijk van de ernst van de situatie (weersomstandigheden) en vooraf lastig te bepalen. Voor de hantering van genoemde actietijden is gekeken naar richtlijnen van het CROW. Met de kanttekening dat deze niet één op één zijn toe te passen op de situatie in Gennep omdat het CROW uitgaat van (geadviseerde) actietijden per type weg. In Gennep bestrijdt één machine de gladheid op meerdere soorten wegen omdat dit bijdraagt aan een meer effectieve inzet.

Gebiedsontsluitingswegen

Een gebiedsontsluitingsweg is een weg met gelijkvloerse kruisingen welke is bedoeld om landelijk of stedelijk gebied te ontsluiten. De wegvakken hebben hierbij een doorstroomfunctie, terwijl de gelijkvloerse kruispunten uitwisseling van verkeer mogelijk maken met wegen van een lagere orde. Er is sprake van rijbaanscheiding en een onderbroken kantmarkering. Fietspaden of -routes langs gebiedsontsluitingswegen zijn vrijliggend.

Wijkontsluitingswegen

Zijn van een iets lagere orde dan de gebiedsontsluitingsweg. Kenmerk van dit type weg is de aanwezigheid van (fiets)suggestiestroken die onderdeel uitmaken van de rijbaan.

Dorpsverbindingswegen

Zoals de naam al aangeeft gaat het hier om de belangrijkste (hoofd)verbindingen in het buitengebied tussen de kernen (kerkdorpen).

Erftoegangswegen (binnen de bebouwde kom)

Een erftoegangsweg betreft wegen met gemengd langzaam en gemotoriseerd verkeer, zonder rijbaanscheiding. De maximumsnelheid is over het algemeen 30 km per uur. Erftoegangswegen hebben als functie het veilig toegankelijk maken van percelen in verblijfsgebieden. Op erftoegangswegen moeten alle verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers en automobilisten, etc.) veilig van dezelfde rijbaan gebruik kunnen maken, waarbij voetgangers vaak wel een eigen verkeersruimte wordt geboden in de vorm van een trottoir.

4.3 Duurzaamheid: minimaliseren van milieueffecten

De gemeente strooit preventief met natzout. Natzoutstrooiers zorgen ervoor dat niet alleen nauwkeuriger wordt gestrooid, maar tevens dat minder zout nodig is in vergelijking tot de toepassing van 'droog zout'. In de ontwerpfase van nieuwe infrastructuur houdt de gemeente rekening met afmetingen van wegprofielen die geschikt zijn om strooien mogelijk te maken. In de wegberm worden vooral zouttolerante planten toegepast. Gelukkig vindt de zoutbelasting van bermen vooral plaats tijdens het rustseizoen van deze planten (gras, kruidachtige gewassen, struiken en bomen).

4.4 Samenwerking: integrale visie en regionale afstemming

Wintergladheid komt niet alleen in gemeente Gennep voor. Als gladheid optreedt, gebeurt dit regionaal of landelijk. De weggebruiker wil van A naar B binnen een gebied, op een veilige en betrouwbare manier en houdt hierbij geen rekening met verschillende wegbeheerders of verschillen in strooiethodiek. Weggebruikers zijn gebaat bij een integrale aanpak van de gladheidbestrijding in een regio. De diverse regionale wegbeheerders hanteren daarom bij voorkeur dezelfde uitgangspunten voor het uitvoeren van de gladheidbestrijding. Onder de regionale afstemming valt ook de strategische, gezamenlijke inkoop van zout, waardoor de kans op een tekort aan zout beperkt wordt.

De integrale visie wordt op basis van het bovenstaande 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 (zoveel mogelijk, passend binnen de inspanningsverplichting) normaal functioneren van het openbare leven bij gladheid als gevolg van de weersinvloeden;
- komen tot een gelijkwaardig kwaliteitsniveau van de gladheidbestrijding op de voor de mobiliteit in de regio belangrijke hoofdroutes.

4.5 Raakvlakken met andere beleidsvelden

- afvalinzameling tijdens gladheid;
- grofvuilroutes staken;
- papierinzameling met vrijwilligers staken;
- wegwerkzaamheden op hoofdwegen tijdens de winterperiode.

5 Communicatie

Voor zowel betrokkenen binnen de eigen organisatie als weggebruikers is het van belang dat informatie over de gladheidbestrijding tijdig en efficiënt wordt gedeeld. Dit hoofdstuk beschrijft de verstrekking van informatie aan weggebruikers, het informatienetwerk en de afstemming met andere partijen in de regio.

5.1 Informatie aan weggebruikers

Via de lokale media wordt elk jaar aan het begin van het winterseizoen nieuws verspreid over de belangrijkste punten uit het gladheidbestrijdingsplan. Speciale aandacht wordt geschonken aan eventuele veranderingen ten opzichte van het voorgaande jaar, die van belang zijn voor de weggebruiker. Deze informatie staat ook op het internet, www.Gennep.nl.

De informatie die verstrekt wordt betreft:

- de strooiroutes en de volgorde van aanpak;
- algemene informatie die van belang is voor de burger;
- de mogelijkheid om vragen te stellen of klachten in te dienen;
- de locaties en het gebruik van zoutkisten.

De middelen die voor de informatieoverdracht worden aangewend, zijn:

- gemeentelijke website;
- gemeentelijke pagina (Maas en Niersbode weekblad);
- Social media (Facebook);
- <https://nedglobe.nedgraphicscs.nl/web?tma=263>

5.2 Informatienetwerk ten behoeve van de uitvoering

Intern dient het communicatietraject ten behoeve van de gladheidbestrijding op heldere wijze te zijn vastgelegd in een communicatieprocedure. Iedere betrokkene moet weten wat er in geval van gladheid van hem of haar wordt verwacht.

Voor de start van het winterseizoen wordt met alle personen die tijdens het strooiseizoen dienst gaan doen, het communicatietraject zorgvuldig doorlopen. Omwille van de duidelijkheid is de gladheidcoördinator van de gemeente een vast aanspreekpunt voor o.a. politie, brandweer en de GGD/ambulancedienst. Hij/zij is functioneel verantwoordelijk voor de organisatie van de uitvoering en het onderhouden van contacten met derden en eigen medewerkers voor de gladheidbestrijding.

De gladheidcoördinator beslist op welk moment en met hoeveel en welk materieel een strooiactie wordt gestart. Eigen waarnemingen, signaleringen van medewerkers, maar ook relevante opmerkingen van derden worden in het rapport van de coördinator vermeld. Het geheel wordt na de winterperiode geëvalueerd en kan aanleiding zijn de strooiroute of de wijze van strooien aan te passen.

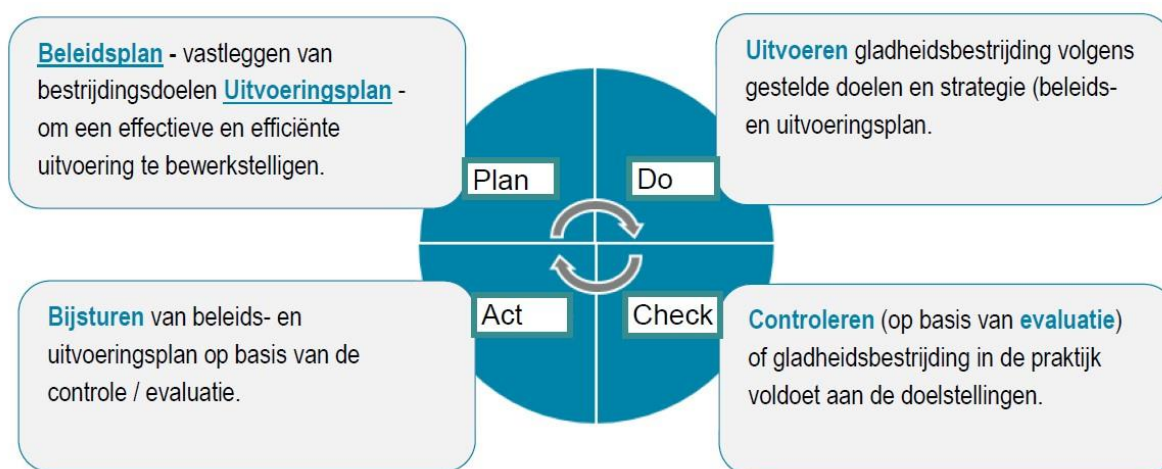
5.3 Afstemming met andere partijen

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 noodzakelijk. Ook met de provincie Limburg wordt overleg gepleegd. Alle uitkomsten van overleg worden schriftelijk vastgelegd in het uitvoeringsplan.

6 Evaluatie

De kwaliteitscirkel (Plan, Do, Check Act) heeft een duidelijke plaats in de CROW leidraad. In de praktijk blijkt dat de evaluatie vaak gereduceerd is tot het eenmalig evalueren van het afgelopen winterseizoen. Om te leren van ervaringen van de gladheidsbestrijders en de inbreng van weggebruikers via meldingen en klachten, bestaat de mogelijkheid om op ieder gewenst moment verbetering door te voeren.

Dit voorkomt het maken van fouten die eerder zijn gemaakt en richt de prestatie op de doelen van de gladheidsbestrijding zoals die zijn vastgelegd. Met deze cyclus kan de gemeente de prestatie en daarmee de invulling van de zorgplicht voor de preventie en bestrijding van wintergladheid borgen.



Figuur 2. PDCA – het borgen van kwaliteit

7 Samenvatting

Onderstaande tabel bevat een samenvatting van de hoofdpunten uit het totale gladheidsbestrijdingsplan (gladheidsbestrijdingsplan + uitvoeringsplan):

Uitgangspunten	
Preventie	
1.	De gemeente stelt haar gladheidsbestrijdingsplan op in met afstemming met wettelijk geldende bepalingen.
2.	De gemeente houdt in haar gladheidsbestrijding rekening met de verschillende oorzaken van optredende gladheid en past daar de bestrijdingsmethode op aan.
3.	De gemeente past zoveel mogelijk het systeem van preventieve gladheidsbestrijding toe. Daarvoor worden verschillende instrumenten en informatiebronnen gebruikt om het optreden van gladheid te kunnen voorspellen.
4.	De gemeente stelt jaarlijks, voorafgaand aan het winterseizoen, een uitvoeringsplan op dat als intern werkdocument voorziet in het adequaat voorbereiden van de uitvoering van de gladheidsbestrijding.

Uitgangspunten

5. In verband met haar zorgplicht heeft de gemeente eigen gladheidbestrijdingsmaterieel in eigendom, beheer en onderhoud. Dit wordt op basis van contractuele bepalingen aan de aannemer ter beschikking gesteld.
6. De gemeente maakt gebruik van de gladheid meldsystemen van eigen en andere wegbeheerders om zo tijdig mogelijk gladheidbestrijdingsacties te kunnen uitvoeren.
7. Voor de start van het gladheidsseizoen heeft gemeente contact met omliggende gemeenten over de hoeveelheid strooizout. In verband met de kans op het optreden van extreme situaties leggen zij een strategische zoutvoorraad aan. Er wordt tevens rekening gehouden met inzet van extra personeel en materieel.
8. De gemeente voert jaarlijks vooraf, tijdens en direct na afloop van winterseizoen onderhoud uit aan het materieel en houdt dit gereed voor nieuwe acties. Tijdens het strooiseizoen wordt het materieel met regelmaat onderhouden.
9. De gemeente hanteert in de gladheidbestrijding een prioriteitstelling op basis van categorisering van het wegennet. Globaal betekent dit dat wegen (inclusief eventueel tot deze wegen behorende fietsverbindingen) met de hoogste verkeersfunctie (de zogenaamde hoofdroutes) ook de grootste prioriteit hebben (dorpsverbindingswegen, gebiedsontsluitingswegen en wijkontsluitingswegen).
10. Hoofdroutes worden gegarandeerd gestrooid. Waar mogelijk pleegt de gemeente aanvullende inzet. Wegen die niet onder de strooiroutes vallen worden niet worden gestrooid.
11. Als norm wordt aangehouden dat inwoners van de bebouwde kom binnen 500 meter op een bestreden weggedeelte moeten kunnen komen. Buiten de bebouwde kom is dat binnen 1000 meter. Sneeuw en gladheid op trottoirs wordt in principe niet bestreden.
12. De gemeente hanteert de *plan, do, check, act* methode om zo effectief te kunnen bijsturen en het plans- en uitvoeringsplan waar mogelijk te verbeteren.

Uitvoering

13. De gemeente strooit volgens de 'natzout' methode.
14. Het seizoen voor gladheid loopt van 1 november tot 1 april. Inclusief opkomst duurt een strooiactie maximaal 3 uur. met uitzondering van extreme en/of overmacht situaties.
15. De gemeente huurt personeel en trekkende voertuigen in ten behoeve van de gladheidbestrijding. De strooiers zijn eigendom van de gemeente.
16. De gemeente zet bij sneeuwval ook sneeuwplougen in. Bij extreme sneeuwval worden alleen de belangrijkste verbindingroutes sneeuwvrij gehouden.
17. De gemeente past een hoeveelheid strooizout toe, die is afgestemd op de aard van de gladheid. In het uitvoeringsplan legt de gemeente jaarlijks de hoeveelheden strooizout vast.
18. De gemeente heeft eigen medewerkers als coördinator gladheidbestrijding. De coördinatoren zijn door opleiding en training toegerust op hun taak.
19. Afstemming van uitvoering van gladheidbestrijding met omliggende gemeenten en provincie om ervoor te zorgen dat de weggebruikers een zoveel mogelijk vergelijkbare beschikbaarheid en begaanbaarheid kunnen verwachten.

Evaluatie

20. Deelnemers aan de gladheidbestrijding ontvangen jaarlijks een (eventueel bijgestelde) instructie voorafgaand aan het winterseizoen.

Uitgangspunten

21. De gemeente evalueert jaarlijks, in april, de gladheidbestrijding. Dit geschiedt zowel op risicopunten als op de uitvoering van de bestrijdingsacties. Hiervoor wordt een specifieke registratie bijgehouden. De evaluatie wordt jaarlijks in het uitvoeringsplan opgenomen en vormt de basis voor –eventueel- door te voeren aanpassingen in het uitvoeringsplan voor het komende seizoen.

Communicatie

22. De gemeente communiceert jaarlijks over het uitvoeringsplan van de gladheidbestrijding.
23. De gemeente onderhoudt ten behoeve van de gladheidbestrijding een intern en extern informatienetwerk. Doelgroepen zijn o.a. hulpdiensten, openbaar vervoer, buurgemeenten, provincie en weggebruikers. De gladheidcoördinator is hierbij de 'spin in het web'. Uitgangspunten voor de communicatie over de betreffende winterperiode zijn opgenomen in het uitvoeringsplan van dat seizoen.