



Gemeente Bladel

# Uitvoeringsplan gladheidbestrijding 2015-2019



# Uitvoeringsplan gladheidbestrijding gemeente Bladel

## Inleiding

Gladheid ten gevolge van sneeuw, ijzel of andere oorzaken doet zich voor in de periode van 1 november tot 1 april en is lastig voor onze burgers. Als het aan de burgers ligt geschiedt het strooien dan ook zo vaak mogelijk en bij voorkeur op alle wegen, fiets- en wandelpaden. Het zorgdragen voor het organiseren van de gladheidbestrijding op wegen en fietspaden is een autonome taak van de gemeente, die de veiligheid van de burgers, de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid dient. De gemeente heeft in redelijkheid een onderhoudsplicht voor wegen waarvan zij de wegbeheerder is en dat wil in geval van sneeuw en ijzel zeggen dat zij voor doorgaande en belangrijke wegen maatregelen moet nemen, bijvoorbeeld door het strooien van zout. In absolute zin is het voor een gemeente niet mogelijk om alle wegen sneeuw en ijsvrij te houden.

Ook voor de burger moet het duidelijk zijn dat niet altijd alles sneeuw- of ijsvrij kan zijn. Overigens hebben burgers ook zelf een eigen verantwoordelijkheid en moeten zij erop worden gewezen dat gladheid voor eigen deur -voetpaden grenzend aan eigen perceel- zelf moet worden aangepakt. Tegenwoordig is hierover in de APV geen bepaling meer opgenomen omdat het niet handhaafbaar is.

Dit uitvoeringsplan 2015-2019 dient ervoor om de vraag van onze burgers, de organisatie en uitvoering van de winterdienst zo optimaal mogelijk op elkaar af te stemmen. De CROW richtlijn 'Gladheid voorspellen, voorkomen en bestrijden' publicatie 270 is de basis voor dit plan. Het CROW is een kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur.

## Aansprakelijkheid

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 Bladel is op grond van artikel 15 e.v. van de Wegenwet verantwoordelijk voor het onderhoud van de gemeentelijke wegen. Als de gemeente niet voldoet aan deze verantwoordelijkheid, met schade bij weggebruikers als gevolg, kan de gemeente voor die schade aansprakelijk worden gehouden. 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 gladheidbestrijdingsplan van belang.

Dit uitvoeringsplan gaat over het gladheidbestrijdingsplan van de gemeente Bladel. Voor inwoners is hierin aangegeven wat mag worden verwacht van gladheidbestrijding in de gemeente Bladel.

Van de weggebruiker mag worden verwacht dat hij bij winterse omstandigheden met een grote mate van oplettendheid en voorzichtigheid aan het verkeer deelneemt dan wel dat hij zich bij extreme omstandigheden niet op de weg begeeft. In dit soort omstandigheden kan een wegbeheerder dan ook niet zonder meer aansprakelijk worden gesteld. In geval van schade zal de weggebruiker moeten aantonen, dat de gladheidbestrijding niet in overeenstemming met dit plan is uitgevoerd, wil hij in aanmerking kunnen komen voor een gemeentelijke vergoeding van de geleden schade.

## Communicatieplan

Naar aanleiding van de reacties van burgers en bedrijven op de gladheidbestrijding in de afgelopen jaren en in verband met aansprakelijkheid is het zinvol om een communicatieplan te hebben. Dit plan



gaat uit van een inventarisatie van de reacties en klachten die binnenkomen bij het KCC en de calamiteitenlijn. Daarvoor dient onderstaand communicatieplan:

- Algemene vragen en klachten over gladheidsbestrijding kunnen worden beantwoord door het KCC en calamiteitenlijn;
- Bepaalde vragen en klachten over gladheidsbestrijding die niet kunnen worden beantwoord komen terecht bij de afdeling Ontwikkeling, team Openbare werken;
- Bij extreme situaties ligt de kracht in extra strooibeurten en herhaling van voorlichting;
- Alvorens het seizoen begint, krijgen het KCC en calamiteitenlijn het actieplan met daarin aangegeven de strooiroutes;
- Alvorens het seizoen begint, wordt er een publicatie betreffende gladheidsbestrijding met daarin aangegeven de strooiroutes geplaatst in de Kempenaer en op de gemeentelijke website.

Wanneer de reacties en klachten aanleiding geven om bepaalde zaken aan te passen of te veranderen, wordt dit jaarlijks meegenomen in de evaluatie van het actieplan.

## Goede burgerinitiatieven

Gelukkig zitten de burgers in onze gemeente niet stil en ontplooiën ze eigen initiatieven. Zo hebben reeds 10 buurtpreventiewijken de gladheid in hun eigen wijk kortdurend opgepakt en houden stoepen en achterpaden schoon. Hiervoor worden containers met zout door de gemeente aangeleverd. De verantwoording voor het op tijd bijvullen van de container is bij de coördinatoren neergelegd, waarbij het zout kan worden verkregen vanaf de zoutopslag bij de aannemer. Ook hebben ze buurtbewoners opgeroepen om de stoep voor eigen deur schoon te maken en ouderen een handje te helpen.

## Wintergladheid

Wintergladheid ontstaat door het samengaan van vocht met 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, te weten:

- Het bevriezen van een natte weg;
- Condensatie van vocht uit de lucht op het wegdek;
- Neerslag.

Bij neerslag in de vorm van sneeuwval -en in sommige gevallen bij ijzel- zal de weggebruiker anticiperen op het gladde wegdek. De ervaring laat zien dat dit bij de overige genoemde oorzaken niet immer het geval is omdat ze niet altijd duidelijk waarneembaar zijn. Het is ook daarom dat zij zeer verraderlijk zijn, zowel voor het wegverkeer alsook voor de voetgangers op het trottoir.

## Sneeuwruimen

Bij -hevige- sneeuwval is het van belang dat de route -vooraleer met strooien wordt begonnen- met sneeuwschuivers wordt schoongemaakt. Hiervan is sprake bij sneeuwval van meer dan tien tot vijftien centimeter. In dat geval worden de strooiauto's voorzien van sneeuwschuiven en wordt in één handeling sneeuw geruimd en gestrooid. Het spreekt voor zich dat een gladde ondergrond (asfalt) een beter resultaat geeft dan wegen met oneffenheden (elementen) en obstakels (drempels). De fietspaden worden daarom ook geveegd met een rolbezem die voor op een kleine tractor is geplaatst.

Bij grote hoeveelheden sneeuwval is er sprake van een extreme situatie, immers het verkeer loopt in de meeste gevallen vast en ook de aanvoer van zout is niet op afname van grote hoeveelheden in korte tijd berekend. Wanneer de zoutaanvoer stopt of er is een tekort aan zout, zoals eerder reeds is voorgekomen, dan kan slechts een gedeelte worden gestrooid of in het ergste geval kan er niet meer worden gestrooid. Dit alles vraagt om begrip en ook om extra voorzichtigheid en daarover dient zo snel mogelijk een publicatie uit te gaan. Wij zijn er niet voor om in een dergelijk geval met alternatieven zoals zand of split te gaan strooien in verband met vervuiling van onze schoonwaterriolen. Wel kunnen we in echte noodgevallen strooien met een pekewatermengsel.

Het heeft geen zin om bijvoorbeeld in woonstraten of -buurten te gaan sneeuwruimen. De sneeuwschuif heeft maar een beperkte werkbreedte -2 à 3 meter- en zet de sneeuw op wallen langs de kant van de weg, wat problemen op kan leveren met geparkeerde auto's, oversteekbaarheid van straten, etc. Daarnaast bemoeilijken obstakels als paaltjes, verkeersdrempels of wisselend wegdek het werk.



Het weinige verkeer in woonstraten in combinatie met de lage wegdek temperatuur komt de effectiviteit overigens ook niet ten goede. Ook op een bevroren sneeuwlaag is de effectiviteit van zout gering.

## Gladheidbestrijding

De gladheidbestrijding of winterdienst is een apart werkveld. Het omvat elementen van wegbeheer en verkeersveiligheid en heeft daarnaast duidelijk raakvlakken met de aanpak van calamiteiten. Dit maakt de winterdienst tot een werkveld met een eigen sfeer, vooral tijdens de -vaak nachtelijke- gladheidbestrijdingsacties. Opvallend is de betrokkenheid van de aannemer en de chauffeurs op de voertuigen, 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 gladheid bestaat dan ook uit het opstarten van een gladheidbestrijdingsactie; preventieve natzout strooiacties zijn daarom een normaal verschijnsel in de winterdienst. Overigens geldt bovenstaande alleen bij bevriezing van het wegdek en ijzelvorming omdat hiervan de voorwaarschuwing het meest betrouwbaar is. Het voorspellen van bijvoorbeeld sneeuwbuien is erg moeilijk omdat deze vaak een plaatselijk karakter hebben en op radarbeelden niet of nauwelijks waarneembaar zijn.

## Extreme situaties

Tijdens extreme situaties, bijvoorbeeld bij (hevige) sneeuwval in combinatie met strenge vorst, moet intensiever worden geschoven en gestrooid. Deze situatie wordt per omstandigheid op maat ingevuld en met de aannemer worden in zo'n geval nadere afspraken gemaakt.

## Gladheidsmeldsysteem

De invoering van gladheidsmeldsystemen heeft een omslag in de werkwijze van de gladheidbestrijders teweeggebracht. In de regio Eindhoven bijvoorbeeld zijn per nacht slechts enkele personen gebonden aan gladheidbewaking omdat diverse informatiesystemen zoals de weersverwachting van KNMI en Meteo Consult, gegevens van de meetstations van Rijks- en Provinciale waterstaat en waarnemingen van de politie worden samengevoegd. Omdat de weersverwachtingen steeds nauwkeuriger worden, is het moment van actie steeds beter te bepalen. Om gladheid te voorkomen kan dan ook in de meeste gevallen op tijd worden gestart met een strooiactie. Bij gladheid wordt een regionaal alarm afgegeven dat twee alarmfases kent:

- Alarmfase 0401: Strooien (alle wegbeheerders in de regio);
- Alarmfase 0402: Naar eigen inzicht strooien (afhankelijk van plaatselijke omstandigheden).

Regionaal wordt jaarlijks een coördinatie- en evaluatiebijeenkomst gehouden met alle gladheidbestrijders uit de regio. Hierin participeert ook onze gemeente.

## Organisatie

De snelheid en effectiviteit van de gladheidbestrijding zijn afhankelijk van een goede organisatie en coördinatie. De gemeente Bladel strooit niet zelf en heeft de gladheidbestrijding uitbesteed. De routes, strooiunits, voertuigen en consignatieplanning zijn vooraf met de aannemer vastgesteld. De coördinatie ligt bij de aannemer, die door de regionale meldkamer wordt gewaarschuwd bij een van bovengenoemde fases. In alle gevallen wanneer een inzet is vereist roept hij zijn ploegleden op en wordt met (preventief) strooien begonnen. De aannemer beschikt over strooi ploegen die zich bij toerbeurt gereed houden om te kunnen uitrukken.

## Systematische controle

Het vastleggen van ondernomen (strooi)acties is noodzakelijk omdat bij een mogelijke aansprakelijkheidsstelling voor schade door gladheid, de geregistreerde acties als bewijsvoering kunnen dienen.

Door de aannemer worden daarom de volgende gegevens vastgelegd:

- Datum en tijdstippen van melding gladheid;
- Datum van vertrek en aankomst per actie;
- Nummer voertuig en naam chauffeur;
- Hoeveelheid verbruikt strooizout;
- Omstandigheden;
- Gebruik sneeuwschuif;
- Bijzonderheden;



## Het wegennet en haar gebruikers

Het wegennet binnen de gemeente 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. Het geheel maakt het de wegbeheerder -zowel economisch als organisatorisch- 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 strooi middelen. Soms is het voor strooiwagens ook niet mogelijk om -bijvoorbeeld in geval van ijzel- smalle(re) woonstraten, woonerven en pleintjes te bereiken.

## Tijdcriteria

Uitgangspunt bij gladheidbestrijding is dat -na binnenkomst van een melding- de hoofdroutes en fietspaden binnen 2,5 uur worden gestrooid. Bij (hevige) sneeuwval is het nodig om sneeuw te schuiven en is er ongeveer 5 uur nodig om deze routes sneeuwvrij te krijgen.

## Routeplanning

De strooiwagens rijden volgens van tevoren vastgestelde routes, die zijn bepaald aan de hand van een aantal criteria. De routes dienen zo economisch mogelijk te zijn, zodat met zo min mogelijk materiaal de gladheid zo effectief mogelijk kan worden bestreden. We onderscheiden vier doelgroepen:

a. Openbaar vervoer

De busroutes moeten zoveel mogelijk worden schoongehouden.

b. Autoverkeer

In de categorisering van wegen en straten onderscheiden we vier categorieën

- Gebiedsontsluitende weg (doorgaande weg);
- Erftoegangsweg+ (ontsluitingsweg);
- Erftoegangsweg type I (verzamelstraat);
- Erftoegangsweg type II (woonstraat).

Gladheidbestrijding vindt in eerste instantie plaats op gebiedsontsluitende wegen, erftoegangswegen+ en busroutes (de zogenaamde hoofdverbindingroutes). Voor de burgers moet rekening worden gehouden met een maximale afstand van circa 200 meter om zo'n strooi route te bereiken. Afhankelijk van de omstandigheden -zoals weersverwachting, het beschikbare strooizout en de snelheid van aanvoer van het strooizout- kan worden besloten om ook wegen buiten de strooi route te gaan strooien.

c. Fietsers en bromfietsers

De doorgaande fietspaden moeten zoveel mogelijk worden schoongehouden opdat met name de scholieren in de spits veilig hun bestemming kunnen bereiken. In tegenstelling tot de wegen worden sommige fietspaden die erg smal zijn (o.a. Europalaan) gestrooid met droogzout.

d. Voetgangers

Als wegbeheerder is de gemeente op grond van het Burgerlijk Wetboek aansprakelijk voor de veiligheid in de openbare ruimte, dus ook op trottoirs en voetpaden. Anderzijds kan niet worden verwacht dat alle trottoirs worden geveegd of gestrooid. Uit jurisprudentie blijkt dat ook de rechter deze nuancering aanbrengt en een deel van de verantwoordelijkheid neerlegt bij de weggebruiker. Als compromis zijn bepaalde doelgroepen (scholen, kerken, steunpunten, etc.) door de gemeente eenmalig voorzien van een zoutemmer met 7,5 kg zout en worden containers met zout bij de buurtpreventiewijken aangeleverd. De verantwoording voor het op tijd vullen van de emmers en containers is bij de doelgroepen zelf neergelegd, waarbij het zout kan worden verkregen vanaf de zoutopslag bij de aannemer.

Er wordt naar gestreefd om burgers zo min mogelijk op een zelfde weg van een gestrooid gedeelte op een ongestrooid gedeelte te laten komen. Het is dan ook noodzaak om daarover afspraken te maken met buurgemeenten en de provincie over logische stopplaatsen. Dit is niet per saldo altijd de gemeentegrens, maar vaak een kruispunt van wegen waar een draaimogelijkheid is. Met de buurgemeenten Eersel en Reusel-de Mierden en met de provincie zijn hierover nadere afspraken gemaakt.



## Inzet materieel

### Prioriteit 1

In het actieplan 2015-2019 staat op de bijgevoegde kaart -met bijlage straatnamen- een overzicht van de hoofdroutes en fietspaden die preventief en bij alarmering worden gestrooid met inzet van het benodigde materieel.

### Prioriteit 2

Bij langdurige gladheid door bevrozing of sneeuwval is een tweede route aangewezen die preventief dan wel repressief wordt gestrooid. In deze route is rekening gehouden met de plaatsen waar zich scholen, zorgcentra en ouderenhuisvesting bevinden. Deze route wordt dan aansluitend op de hoofdroute gestrooid. Gemiddeld komt deze situatie enkele malen per jaar voor. Deze route staat in het actieplan 2015-2019 eveneens op de bijgevoegde kaart -met bijlage straatnamen- aangegeven.

## (Milieu)effecten van gladheidsbestrijding

De voor de verkeersveiligheid noodzakelijke gladheidsbestrijding 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 het dooimiddel ook de bodem en het grondwater; afspoelend water voert het dooimiddel immers vanaf het wegdek -via de bermen- naar sloten en rioleringen. Gebleken is dat vooral bomen en struiken -dus houtachtige soorten- vaak te lijden hebben van strooizout en "vervroegd de herfst ingaan" omdat de bladranden sneller vergelen en verdorren. Een voorbeeld daarvan zijn de bomen en hagen aan de Europalaan.

## Voorkomen en beperken van 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 natzoutstrooien, waarmee preventief -strooien bij verwachting van komende gladheid- wordt gestrooid. Door preventief te strooien is er sprake van aanwezigheid van een dooimiddel voordat er gladheid (ijsvorming) ontstaat, waardoor de gladheid zich niet vasthecht aan het wegdek en -door het aanwezig zijn van een dooimiddel- het dooiproces van twee kanten werkt, dus sneller en efficiënter. Hierdoor ontstaan minder ongevallen omdat bestuurders meestal niet zijn voorbereid op het moment van niet glad naar glad. Onze computergestuurde natzoutstrooiers zorgen ervoor dat niet alleen nauwkeuriger wordt gestrooid, maar tevens dat minder zout benodigd is. De tweede maatregel is door in de ontwerpfasen van infrastructuur rekening te houden met redelijk ruime wegprofielen en toepassing van zouttolerante plantsoorten die van nature beter strooi- en spat-zout kunnen verdragen.

## Droogzoutstrooien en natzoutstrooien

Droogzoutstrooien was in het recente verleden de meest toegepaste methode. Nadeel hiervan is dat bij rijnsnelheden vanaf 30 km / uur -door invloed van rijwind en zijwind- verwaaiing van het strooizout optreedt. Dit verwaaien treedt niet alleen op tijdens het strooien, maar vindt ook nog plaats als de strooiauto allang weg is. Daarbij veroorzaakt (snel)rijdend verkeer een luchtwerveling waardoor op de weg liggend strooizout vaak in de berm terecht komt. Door deze nadelen kan droogzoutstrooien niet als preventieve methode worden toegepast.

Natzoutstrooien is een methode waarbij het strooimiddel wordt vermengd met een vloeistof, in de verhouding 70% droog en 30% nat. Deze methode is verder geperfectioneerd door de strooimachines aan te passen op het uitbrengen van dit bevochtigde zout. Doordat de korrels zwaarder zijn geworden door het laagje vocht kleeft het strooimiddel meteen aan het wegdek en begint het dooiproces direct. Daardoor treedt minder verwaaiing op tijdens het strooiproces en wordt luchtwerveling door passerend verkeer voorkomen. Door deze voordelen kan preventief worden gestrooid met als bijkomend voordeel een grotere actieradius en hogere snelheden van de strooimachines alsmede mindere hoeveelheden strooimiddel.

## Conservering en onderhoud materieel

Zoutstrooiers, sneeuwplougen, mengopslag installaties en zoutladers moeten gedurende de winterperiode 24 uur per dag gebruiksklaar staan. Het gebruik van deze apparatuur vindt uitsluitend onder zeer slechte klimatologische omstandigheden plaats. Daarom is een goede conservering en onderhoud



van het materieel van zeer groot belang. Om dit deskundig en op de juiste manier te laten gebeuren is voor alle materieel een onderhoudscontract afgesloten met de leverancier. Het strooimaterieel is eigendom van de gemeente en de gemeente zorgt voor het noodzakelijke onderhoud en vervanging. Het materieel wordt ten dienste gesteld van de aannemer.

## **Toekomst**

### *Areaal:*

Het behoeft geen betoog dat met uitbreiding van het gemeentelijk areaal telkens kritisch gekeken moet worden naar voldoende materieel om -binnen de gestelde tijdsnorm van 2,5 uur- te kunnen blijven strooien.

### *Middelen en techniek:*

Ook de doormiddelen en techniek van strooien zullen aan verandering onderhevig zijn. Het is gewenst deze ontwikkelingen te blijven volgen en aanpassingen te doen indien dit meer rendement of milieueffect oplevert. Het wordt dan ook zinvol geacht om dit uitvoeringsplan om de vijf jaar aan te passen.

## **Kosten**

Gladheidbestrijding of winterdienst is een apart werkveld en het voorspellen van de duur van een winterperiode is erg moeilijk. Tijdens extreme situaties, bijvoorbeeld bij (hevige) sneeuwval in combinatie met strenge vorst, moet dan ook intensiever worden geschoven en gestrooid. In de meerjarenbegroting is voor reguliere gladheidbestrijding jaarlijks een raming (stelpost) opgenomen van € 50.000,-. Bij de beschikbare gestelde middelen wordt uitgegaan van normale winterse omstandigheden. Zodra sprake is van extreme situaties kunnen de meerkosten oplopen tot het dubbele of drievoudige van het beschikbare budget. Gezien de omstandigheden in de afgelopen jaren hebben wij dat risico als midden ingeschat en wordt dit risico ook jaarlijks in de risicoparagraaf van de begroting opgenomen.

## **Wegbeheer en vorstperioden**

(Streng) winterweer heeft nadelige gevolgen voor wegen. Door vorst ontstaat vaak veel schade (scheuren, gaten, losse stenen) aan het wegdek. Ook hier geldt dat een weggebruiker de wegbeheerder aansprakelijk kan stellen ingeval van schade.

De wegbeheerder heeft daarom ook opdracht om zo snel mogelijk na de vorstperiode de opgelopen vorstschade aan het wegdek te inspecteren en te laten repareren door de aannemer.

## **Bijlagen**

### *Bijlage 1:*

Actieplan gladheidbestrijding met bijbehorende bijlagen.

