



Gladheid- bestrijdingsplan Gemeente Dalfsen (2014-2015)



Datum: 01-10-2014
Status: Definitief

Inhoud

1	Samenvatting	5
2	Inleiding	6
2.1	Aanleiding	6
2.2	Doelstelling en geldigheidsduur	6
2.2.1	Doelstelling	6
2.2.2	Geldigheidsduur	6
2.3	Doelgroep	6
2.4	Procedure	6
2.5	Leeswijzer	7
3	Kaders (Relevante bepalingen en aspecten)	8
3.1	Wettelijk kader	8
3.1.1	Wegenwet	8
3.1.2	Arbeidstijden- en Arbo-wet	8
3.1.3	Milieu	8
3.1.4	Kosteneffectiviteit	9
3.2	Integrale visie gladheidsbestrijding	9
3.2.1	Algemeen	9
3.2.2	Veiligheid weggebruiker	9
3.2.3	Prioriteit voor preventie	9
3.2.4	Samenwerking	9
3.2.5	Reikwijdte visie	9
3.2.6	Uitwerking integrale visie	10
3.2.7	Categorisering van wegen	10
3.2.8	Soorten gladheid	10
3.2.9	Prioriteitentabel gladheidsbestrijding	10
4	Beleid gladheidsbestrijding	11
4.1	Beleid	11
4.1.1	Ambitie	11
4.1.2	Curatief of preventief?	11
4.2	Prioriteiten gladheidsbestrijding (toepassing integrale visie)	11
4.2.1	Wegtypen	11
4.2.2	Tijdscriteria	13
4.2.3	Prioriteit strooiroutes	13
4.3	Aanliggende wegbeheerders	13
4.3.1	Wegbeheerders binnen eigen werkgebied	13
4.3.2	Wegbeheerders aangrenzende gemeenten	13
4.4	Wijze gladheidsbestrijding	14
4.4.1	Afweging materieel	14
4.4.2	Personeel	15
4.4.3	Systeem gladheidsmelding	15
4.4.4	Communicatie	16
4.4.5	Conservering en onderhoud materieel	17
4.5	Financiën	17
4.6	Evaluatie	17
4.6.1	Indicatoren	17
5	Uitvoeringsplan	18
5.1	Algemeen	18
5.1.1	Algemeen	18
5.2	Evaluatie	18
5.2.1	Evaluatie gladheidsbestrijding	18
5.3	Personeel	18
5.3.1	Coördinatie	18
5.3.2	Medewerkers	19
5.3.3	Regeling rusturen	19
5.3.4	Veiligheid	19
5.4	Registratie evaluatie	19
5.4.1	Registratieformulieren	19
5.5	Strooi materiaal	20

5.5.1	Strooi materiaal	20
5.6	Strooi methode	20
5.6.1	Strooi methode	20
6	Strooi routes	21
6.1	Route 1: Noordzijde (vrachtwagen)	21
6.2	Route 2: Trekker met aanhangstrooier	22
6.3	Route 3: Zuidzijde vrachtwagen	23
6.4	Route 4: Bus met opzetstrooier	24
6.5	Route 5: Trekker met aanhangstrooier	25
6.6	Route 6: Tractor met kleine schotelstrooier	26
6.7	Route 7: Tractor met kleine schotelstrooier	27

1 Samenvatting

Elk jaar staan wij vanaf half oktober tot en met half april klaar om de gladheid op het wegennet te bestrijden. Hiermee wordt de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en doorstroming bevorderd.

Men kan niet verwachten dat op elk tijdstip van de dag elk weggedeelte gestrooid wordt. Daarom zijn er prioriteiten bepaald. Aan de hand van deze prioriteiten zijn strooiroutes opgesteld. De routes bevatten de belangrijkste doorgaande wegen, fietsroutes, busroutes, en wegen met een bijzondere functie.

Wij strooien voornamelijk preventief. Dit houdt in dat er gestrooid wordt met nat zout voordat het glad wordt. Dit gladheidsbestrijdingsplan is opgesteld om een goede invulling en uitvoering van de gladheidbestrijding te garanderen.

2 Inleiding

2.1 Aanleiding

Als wegbeheerder hebben wij de zorg voor de kwaliteit van de gemeentelijke wegen. Het gaat hierbij niet om een resultaatsverplichting maar om een inspanningsverplichting. Om voor omstandigheden waarbij gladheid voorkomt aan de zorg en inspanningsverplichting te voldoen heeft de afdeling onderhoud en beheer (O&B) dit gladheidsbestrijdingsplan opgesteld.

Bij de gemeentelijke taak van gladheidsbestrijding hoort ook het voorafgaand en tijdens het gladheidsbestrijdingsseizoen informeren van weggebruikers en andere belanghebbenden rondom de door de gemeente te ondernemen actie bij gladheid.

Bij de totstandkoming van het gladheidsbestrijdingsplan wordt gebruik gemaakt van de informatie van, en de aanbevelingen door, de stichting Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in Grond-, Weg- en Waterbouw genaamd C.R.O.W.

2.2 Doelstelling en geldigheidsduur

2.2.1 Doelstelling

Doel van het gladheidsbestrijdingsplan is: voor het onderdeel gladheidsbestrijding, binnen de gestelde kaders, invulling geven aan het integraal beheer voor wegen met een zo groot mogelijk draagvlak.

2.2.2 Geldigheidsduur

Het plan geldt voor de periode van 15 oktober van het huidige jaar tot en met 15 april van het aansluitende jaar. Dit wordt het “winterseizoen” genoemd. Het strooimaterieel is buiten het “winterseizoen” niet “standby”. Bij gladheid buiten deze periode is dit plan de leidraad waar volgens gehandeld moet worden. Gladheidsbestrijding is een dynamisch proces welke jaarlijks afgestemd moet worden op de laatste uitgangspunten en technieken. Het plan wordt daarom jaarlijks herzien.

2.3 Doelgroep

Alle partijen die belang hebben bij bereikbaarheid en veiligheid in winterse omstandigheden hebben belang bij de uitwerken van het gladheidsbestrijdingsbeleid. Naast de diverse groepen weggebruikers zijn dit instellingen zoals scholen, winkelcentra, politie en brandweer. Daarnaast moet afstemming worden gezocht met andere (omliggende) beheerders en de wijze waarop zij de gladheidsbestrijding invullen. Voor de uitvoering van het plan is de eigen dienst de doelgroep. Zij voeren de werkzaamheden uit zoals in dit plan is omschreven.

2.4 Procedure

Bij het opstellen en actualiseren van het gladheidsbestrijdingsplan worden vijf stappen doorlopen. De algemene uitgangspunten worden bij het beleid benoemd en het uitvoeringsdeel maakt voor elk winterseizoen inzichtelijk wie op welk moment met de uitvoering is belast. Doordat na afloop van het winterseizoen geëvalueerd wordt kan het plan steeds verbeterd worden.

Processtappen:

- Beleid
- Uitvoeringsplan
- Plan uitvoeren
- Evalueren
- Plan bijstellen

2.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 3 worden de relevante kaders, bepalingen en aspecten beschreven. In hoofdstuk 4 wordt het beleid uitgewerkt en in hoofdstuk 5 wordt de wijze waarop we uitvoering geven aan het beleid beschreven.

3 Kaders (Relevante bepalingen en aspecten)

3.1 Wettelijk kader

3.1.1 Wegenwet

De wegbeheerder is op grond van de wegenwet verantwoordelijk voor het onderhoud van de weg. Het gaat hierbij om een inspanningsverplichting en niet om een resultaatsverplichting. Als hij niet voldoet aan deze verantwoordelijkheid, met schade bij weggebruikers als gevolg, kan hij voor die schade aansprakelijk worden gesteld. Deze aansprakelijkheid kan op twee gronden worden gebaseerd.

1. De verantwoordelijkheid voor gebreken aan de weg en de weguitrusting (artikel 6:174 BW). Dit artikel regelt echter niet de mogelijke aansprakelijkheid van de wegbeheerder voor zaken en substanties die niet op het wegdek thuishoren, zoals zand en olie, maar ook sneeuw, ijsel of rijp.

2. De mogelijke aansprakelijkheid voor ongevallen door zaken op het wegdek dient beoordeeld te worden op basis van artikel 6:162 BW.

Bij een aansprakelijkheidsstelling is de vraag of er sprake is van verwijtbaarheid van de wegbeheerder van groot belang. De bewijslast voor het aantonen van verwijtbaarheid ligt in eerste instantie bij de eisende partij. Vanwege de voorzienbaarheid van gladheid moet de wegbeheerder kunnen aantonen dat aan de zorgplicht/inspanningsverplichting is voldaan. Dit kan bijvoorbeeld door middel van:

- Een gladheidsbestrijdingsplan dat is gepubliceerd
- Een gladheid meldsystematiek.
- Een goede administratie van tijden en gereden routes
- Het voorhanden hebben van voldoende materieel
- Consistentie in beleid en uitvoering.

3.1.2 Arbeidstijden- en Arbo-wet

Gladheidsbestrijding wordt nagenoeg altijd uitgevoerd onder voor het personeel moeilijke omstandigheden. Het is koud, vaak 's nachts, en soms op gladde wegen met agressieve dooimiddelen. De kaders voor de inzet en de arbeidsomstandigheden van het personeel zijn bepaald in de Arbeidstijden- en Arbo-wet.

Arbeidstijden

Werkzaamheden voor het uitvoeren van gladheidsbestrijding hebben als kenmerk dat ze onregelmatig, moeilijk planbaar en vaak in de avond en nacht worden uitgevoerd. De coördinatoren en chauffeurs van strooiwagens moeten behalve voor hun reguliere werkzaamheden ook beschikbaar zijn voor werkzaamheden in het kader van de gladheidsbestrijding. In de arbeidstijdenwet noemt men dit consignatie. De regels voor arbeidstijden en consignatie (oproepdienst) zijn vastgelegd in de Arbeidstijdenwet en het 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.

Veiligheid

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

3.1.3 Milieu

Bij de bestrijding van gladheid wordt gebruik gemaakt van dooimiddelen die een schadelijke invloed hebben op het leefmilieu. Een deel van het gebruikte dooimiddel komt direct door verwaaiing in de berm terecht. Indirect komt het middel, na afspoeling vanaf het wegdek, terecht in het oppervlakte- of grondwater. De meest voor de hand liggende maatregel om milieuschade te beperken, is ervoor zorgen dat er zo min mogelijk dooimiddel in het milieu komt. De te kiezen strooimethode moet daarin voorzien.

3.1.4 Kosteneffectiviteit

Elke beheerder heeft als taak om de gladheidsbestrijding, rekening houdende met de wettelijke kaders en de gewenste kwaliteit, tegen de laagst mogelijke maatschappelijke kosten uit te voeren.

3.2 Integrale visie gladheidsbestrijding

3.2.1 Algemeen

De integrale visie op de gladheidsbestrijding is vastgelegd in de in 2006 gepresenteerde 'Leidraad gladheidsbestrijdingsplan'. Bij het formuleren van de integrale visie is uitgegaan van de verwachtingen die de klant (de weggebruiker) redelijkerwijs mag hebben omtrent het 'product gladheidsbestrijding'. De Nota Mobiliteit, die in 2004 is vastgesteld door de tweede kamer, geeft veel aanknopingspunten voor de invulling van deze integrale visie. In de nota vormen verkeersveiligheid, bereikbaarheid en doorstroming kernbegrippen. De integrale visie is hierop gebaseerd en kenmerkt zich door de volgende twee uitgangspunten:

- De veiligheid van de weggebruiker staat voorop
- Gladheidspreventie gaat, waar mogelijk, boven (curatieve) gladheidsbestrijding.

De richtlijnen hebben geen wettelijke status, echter worden "algemeen" geaccepteerd als uitgangspunt voor het op te stellen beleid.

3.2.2 Veiligheid weggebruiker

De weggebruiker moet er altijd van op aan kunnen wat hij kan verwachten bij optredende gladheid. Wenselijk is het dat die verwachting per type weg en per type gladheid overal in Nederland gelijk is. Een weggebruiker kan ter plaatse van een beheergrens geconfronteerd worden met een wisselend bestrijdingsbeleid. Bijvoorbeeld waar doorgaande wegen een gemeentegrens kruisen of bij overgangen van provinciale naar gemeentelijke wegen. De weggebruiker is zich van deze overgangen vaak niet bewust.

3.2.3 Prioriteit voor preventie

Door het preventief bestrijden van gladheid wordt voorkomen dat het wegdek glad wordt. Hiermee wordt de verkeersveiligheid positief beïnvloed en wordt de beschikbaarheid van het wegennet gehandhaafd. Behalve voor de veiligheid en de doorstroming biedt preventief strooien ook een meerwaarde wat betreft het dooimiddelengebruik en de planbaarheid van de inzet van mensen en materieel.

3.2.4 Samenwerking

In de integrale visie is oog voor de omgeving waarin gladheidsbestrijding plaatsvindt een belangrijke voorwaarde. Gladheidsbestrijding heeft als doel om de wegen en specifiek bepaalde gebieden in de openbare ruimte veilig en begaanbaar te houden. Daarnaast maakt de integrale visie het mogelijk afstemming te zoeken met andere (omliggende) beheerders en de wijze waarop zij de gladheidsbestrijding invullen.

3.2.5 Reikwijdte visie

Er kan geen wettelijke status worden ontleend aan de richtlijnen in de visie. Met het uitdragen van de visie en het landelijk hanteren van de normen door wegbeheerders zullen de kracht en de status van de visie echter toenemen.

3.2.6 Uitwerking integrale visie

Bij de totstandkoming van de integrale visie gladheidsbestrijding is als uitgangspunt gekozen dat voor elk te onderscheiden type weg in combinatie met een bepaald type gladheid een advies geldt voor de wijze van bestrijden en de responstijden waarin de werkzaamheden worden uitgevoerd.

3.2.7 Categorisering van wegen

Wegen worden in eerste instantie, conform categorisering wegen op duurzaam veilige basis (C.R.O.W. publicatie 116), naar hun verkeersfunctie onderscheiden in:

- Stroomwegen (stromen)
- Gebiedsontsluitingswegen (stromen en uitwisselen)
- Erftoegangswegen (uitwisselen)

Wegen kunnen naast een verkeersfunctie ook een verblijfsfunctie hebben. Dit geldt veelal voor wegen in woongebieden. De weg kan in dit geval beschouwd worden als onderdeel van de openbare ruimte; ruimte die gebruikt wordt voor tal van (verblijf)activiteiten. Binnen de openbare ruimte kunnen diverse gebieden worden onderscheiden die speciale aandacht vragen bij de gladheidsbestrijding. Deze gebieden zijn: vrijliggende fietspaden, busbanen en busstroken, winkelgebieden, woonerven, parkeervoorzieningen en speciale bestemmingen zoals wegen en voetpaden naar openbare voorzieningen (politie, brandweer, gemeentehuis, bibliotheek, bejaardenhuis, scholen.)

3.2.8 Soorten gladheid

Om wintergladheid met succes te kunnen bestrijden, is het van belang een goed inzicht te hebben in de wijze waarop en de omstandigheden waaronder deze gladheid kan ontstaan. Voor het ontstaan van wintergladheid moet worden voldaan aan twee voorwaarden: op het wegdek is een vorm van vocht aanwezig en de wegdektemperatuur ligt onder het vriespunt. Er worden drie soorten gladheid onderscheiden, namelijk:

- Gladheid door het bevriezen van natte weggedeelten
- Gladheid door condensatie
- Gladheid door neerslag (ijzel, sneeuw, hagel)

Gladheid door bevriezing

Het wegdek is nat en de temperatuur van het wegdek daalt. Wanneer de wegdektemperatuur onder het vriespunt komt (en er geen dooimiddelen op het wegdek aanwezig zijn) zal het op de weg aanwezige vocht overgaan in een laagje ijs. Gladheid door bevriezing treedt vaak op als in de winter in de middag of vroeg in de avond neerslag valt.

Gladheid door condensatie

Het neerslaan van vocht uit de lucht (condensatie) op het wegdek komt voor als; de wegdektemperatuur lager is dan het dauwpunt. Het dauwpunt is de temperatuur waarbij door het afkoelen van de lucht, waterdamp begint te condenseren, 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. Bij het dauwpunt is de lucht juist verzadigd met water.

Gladheid door neerslag

De meest voorkomende vormen van neerslag die gladheid veroorzaken, zijn sneeuw en ijzel, maar ook hagel en mist.

3.2.9 Prioriteitentabel gladheidsbestrijding

Bovengenoemde algemene uitgangspunten zijn door de landelijke werkgroep “verder” uitgewerkt waarbij de werkgroep ook richtlijnen voor uitruk en strooitijden heeft gesteld. De uitwerking heeft geleid tot drie tabellen voor respectievelijk wegen buiten de kom, wegen binnen de kom en verschillende wegcategorieën binnen de bebouwde kom. Voor elke wegcategorie en type gladheid zijn aanbevelingen gedaan voor de wijze van gladheidsbestrijding (preventief of curatief) en richtlijnen voor uitruk en strooitijd. (Zie bijlage 1).

4 Beleid gladheidsbestrijding

4.1 Beleid

4.1.1 Ambitie

De gladheidsbestrijding is er op gericht overlast door winterse gladheid in alle redelijkheid te voorkomen en/of op te heffen waarbij rekening wordt gehouden met de wettelijke verantwoordelijkheid, het milieu en de kosten.

Voor de uitwerking van de ambitie wordt daarom aansluiting gezocht bij de integrale landelijke visie op de gladheidsbestrijding en de geldende regels omtrent duurzaam inkopen.

De kernwaarden van de ambitie zijn daarbij gericht op (verkeers)veiligheid, bereikbaarheid, doorstroming en duurzaamheid.

4.1.2 Curatief of preventief?

Een hoofdonderscheid in de methodiek van gladheidsbestrijding betreft het curatief of preventief bestrijden van de gladheid. Bij curatief bestrijden wordt pas gestrooid als de gladheid daadwerkelijk is opgetreden. Preventief bestrijden gebeurt op basis van gladheidverwachtingen; er wordt gestrooid om gladheid te voorkomen. Vanuit de integrale visie gaat gladheidpreventie, waar mogelijk, boven (curatieve) gladheidsbestrijding. Wij voeren dan ook een zoveel mogelijk actieve preventieve gladheidsbestrijding uit.

4.2 Prioriteiten gladheidsbestrijding (toepassing integrale visie)

4.2.1 Wegtypen

Wij beheren een groot en divers wegennet. Het is niet redelijk alle rijbanen, fiets- en voetpaden in de gemeente te strooien. Daarom wordt de gladheidsbestrijding aan de hand van een prioriteitsstelling uitgevoerd. Afhankelijk van de functie van de diverse wegen zijn deze al dan niet opgenomen in een gladheidroute. Hieronder volgt de prioriteitsstelling van te strooien wegen, fietspaden en voetpaden. In de gemeente Dalfsen wordt aansluitend op de categorisering van de provincie Overijssel de volgende categorie-indeling gehanteerd:¹

Wegen met een verkeersfunctie (verkeersaders)

- Stroomwegen
- Gebiedsontsluitingswegen type I
- Gebiedsontsluitingswegen type II

Wegen met een verblijfsfunctie

- Erftoegangswegen

Wegtypen prioriteit hoog

<u>Wegen buiten de kom</u>	Methodie
Stroomwegen	Niet in beheer
Gebiedsontsluitingsweg I	Niet in beheer
Gebiedsontsluitingsweg II	Alle wegen preventief
Vrijliggend fietspad	Alle (utilitair gebruik*) preventief

¹ Bron GVVP (Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan 2009)

<u>Wegen binnen de kom</u>	Methode
Gebiedsontsluitingsweg	Alle wegen preventief
Vrijliggend fietspad	Alle (utilitair gebruik*) preventief**
Busbaan/strook	n.v.t.

Wegtypen prioriteit middel

<u>Wegen buiten de kom</u>	Methode
Erftoegangsweg	Openbaar vervoer route preventief
	Hoofd fiets route (utilitair gebruik) preventief
	Aansluitende doorgaande beheerroutes preventief
	***Overige wegen curatief (48 Uur)

Wegtypen prioriteit laag

<u>Wegen binnen de kom</u>	Methode
Erftoegangsweg	****Openbaar vervoer route preventief
	****Hoofd fiets route (utilitair gebruik) preventief
	Overige wegen curatief (48 uur)

*Vrijliggende fietspaden worden alleen preventief gestrooid als deze vooral utilitair gebruikt worden. Dit in afwijking van de landelijke richtlijnen.

**Wegen binnen de kom - Vrijliggende fietspaden – worden niet alle preventief gestrooid. Dit in afwijking van de landelijke richtlijnen. Het betreft fietspaden welke met het aanwezige materieel niet doelmatig preventief gestrooid kunnen worden.

***Wegen buiten de kom – overige wegen – worden curatief gestrooid. Dit in afwijking van de landelijke richtlijnen, het betreft wegen met lagere intensiteiten die niet gebruikt worden door het openbaar vervoer of als fietsroute. Deze wegen worden curatief bestreden tijdens dagdienst bij langdurige gladheid.

****Wegen binnen de kom – openbaar vervoer en hoofd fiets routes worden preventief i.p.v. curatief gestrooid. Dit in afwijking van de landelijke richtlijnen. Hier wordt dus een hogere ambitie ingevuld.

Openbare bestemmingen binnen de bebouwde kom

Routes naar openbare bestemmingen binnen de kom worden gestrooid, wanneer deze binnen de uitvoeringstijd van de primaire preventieve routes op basis van de weg categorisering passen.

<u>Prioriteit middel</u>	Methode
Route hulpdiensten	Preventief
Route bejaardentehuis	Preventief
Route Scholen	Preventief
Route Gezondheidszorg	Preventief

<u>Prioriteit overige</u>	Methode
Winkelcentra	Curatief (3 uur)
Bedrijventerrein	Curatief (3 uur)

Particulieren

De verantwoordelijkheid van de wegbeheerder in het kader van de gladheidbestrijding stopt niet bij de rijbaan. In het verleden was de burger vanuit de APV verplicht tot het schoonhouden van de 'eigen' stoep. Dit is door de VNG uit de standaard APV gehaald, met als reden dat het in strijd zou zijn met de Europese regelgeving en dat het in de praktijk niet te handhaven is.

Bij openbare voorzieningen bieden wij de mogelijkheid om in overleg met de gladheidcoördinator een zoutkist te plaatsen. De kist wordt door ons gevuld. Met het zout kan de beheerder de verharding rondom de openbare voorziening tegen gladheid bestrijden.

4.2.2 Tijdsriteria

De kwaliteit van de gladheidbestrijding wordt in grote lijnen bepaald door de snelheid waarmee de bestrijdingsactie kan worden ingezet en afgerond. Door snelle inzetbaarheid – de reactie tijd – en een beknopte tijd voor de uitvoering van de gladheidbestrijding actie – de uitvoeringstijd – wordt de weggebruiker zo min mogelijk geconfronteerd met gladheid

Reactie tijden.

Met de reactie tijd wordt de tijdspannen bedoeld die gelegen is tussen het moment van de waarneming of de melding van de gladheid en de daadwerkelijke aanvang van de gladheidsbestrijding. Deze reactie tijd is gesteld op 60 minuten.

Uitvoeringstijd

De uitvoeringstijd wordt gerekend vanaf het moment dat met de gladheidbestrijding (route) wordt begonnen. De tijdspanne waarbinnen de verschillende in route schema's opgenomen wegen moeten worden behandeld is gesteld op 120 minuten.

4.2.3 Prioriteit strooiroutes

De gladheidsbestrijding op zogenaamde “primaire routes” gebeurt met meerdere strooi-eenheden op de in het plan aangegeven routes. Binnen drie uur na alarmering is op deze routes gestrooid. In tweede instantie worden als, daartoe aanleiding bestaat, vanaf 8:00 uur tijdens dagdienst de zogenaamde “secundaire routes” gestrooid.

Afweging 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 sneeuwploegen. 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 sneeuwploegen en wordt in een handeling de weg c.q. fietspad sneeuwrij 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 hoofdroute (primair) met sneeuwploegen zoveel mogelijk sneeuwrij te houden. Het heeft geen zin om bijvoorbeeld in woonstraten of buurten te gaan sneeuwruimen. De sneeuwploeg heeft maar een beperkte werkbreedte van 2 a 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.

Afweging bij extreme situaties

Tijdens extreme situaties, zoals bij langdurige en hevige sneeuwval, moet de overlast intensiever worden bestreden. Het verplaatsen van de sneeuw door de sneeuwploegen kan problematisch worden. De sneeuw dient dan opgeladen en afgevoerd te worden. Deze situatie moet naar omstandigheden op maat worden ingevuld door bijvoorbeeld inzet van extra materieel.

4.3 Aanliggende wegbeheerders

4.3.1 Wegbeheerders binnen eigen werkgebied

Binnen het beheergebied van de gemeente is sprake van één andere beheerder. Het betreft de provincie voor de provinciale wegen. De routes van de provincie en de gemeente worden op elkaar afgestemd zodat er geen sprake is van “vreemde” onverwachte beheerovergangen.

4.3.2 Wegbeheerders aangrenzende gemeenten

Met beheerders van aangrenzende gemeenten zijn vanuit doelmatigheid en consistentie van het strooibeleid afspraken gemaakt over een aantal wegvakken. Het betreft:

Wegen van de gemeente Dalfsen gestrooid door derden:

Gemeente Raalte

- De Lemelerveldseweg
- De Lemelerveldseweg vrijliggend fietspad

Gemeente Ommen

- Ommerweg
- Vilstersestraat
- De Stouwe van Oosteinde tot Middeldijk

Gemeente Staphorst

- Evenboersweg tot aan de N377

Gemeente Zwolle

- nvt

Wegen van derden gestrooid door de gemeente Dalfsen:

Gemeente Raalte

- Kluunhaarsweg
- Twentseweg van Kluunhaarsweg tot brug Overijsselskanaal

Gemeente Ommen

- Tolhuisweg / Vilsterseweg tot aan de kerk in Vilsteren.
- Tolhuisweg / Vilsterseweg vrijliggend fietspad tot aan de kerk in Vilsteren.
- Vilstersedijk vanaf Schaapskooiweg tot aan de Deventerweg.
- Schaapskooiweg tot gemeentegrens.
- De Stouwe Middeldijk tot De Leiding.
- De Stouwe Oosteinde tot N377
- Statumweg tot Korteveldeweg
- Blikmankikertweg tot Korteveldeweg

Gemeente Staphorst

- Sterkenweg tot Puntweg (Curatief bij aanhoudende gladheid)

Gemeente Zwolle

- n.v.t.

Afstemming wegbeheerders

Afstemming met aanliggende gemeenten over wat betreft de strooiroutes heeft plaatsgevonden op:

Beheerder	Op:	Met
Provincie Overijssel	03-09-2014	N. Bulthuis
Gemeente Ommen	01-09-2014	J. Sibom
Gemeente Raalte	05-09-2014	R. Veltmaat
Gemeente Staphorst	05-09-2014	H. Roo
Gemeente Zwolle	01-09-2014	I. Hendriks

4.4 Wijze gladheidsbestrijding

4.4.1 Afweging materieel

Materieel

Voor de uitvoering van de gladheidsbestrijding wordt gebruik gemaakt van verschillende voertuigen van de afdeling Onderhoud en Beheer. De voertuigen worden niet alleen voor de gladheidsbestrijding ingezet, maar hebben meerdere functies. Ze worden voor de gladheidsbestrijding voorzien van een

opzet- of aanhangstrooier met eventueel een sneeuwschuif voorop. Door het inzetten van eigen materieel wordt dit materieel efficiënter het gehele jaar door gebruikt.

De gemeente gebruikt voor de primaire route en het preventief strooien, de natzout methode en heeft hiervoor twee grote opzetstrooiers (op vrachtwagens), twee aanhangstrooiers (achter de tractor) en een kleine opzetstrooier (op bestelbus) ter beschikking.

Het totaal aan beschikbaar materieel betreft:

- Twee vrachtauto's met opzetstrooier geschikt voor natstrooien van de wegen en voorzien van een sneeuwplough.
- Twee trekkers met aanhangstrooier geschikt voor natstrooien van wegen en fietspaden en voorzien van een sneeuwplough
- Een pick-up bus met opzetstrooier en ploeg geschikt voor natstrooien van fietspaden
- Een laadschop voorzien van een sneeuwschuif (curatief inzetbaar)
- Twee kleine trekkers met kleine aanhang schotelstrooiers en voorzien van een sneeuwplough
- Een trekker met voorlader voor het laden en voorzien van een sneeuwplough

Strooimethode

Er zijn twee strooimethoden: 'droog strooien' en 'nat strooien'. Globaal genomen wordt droog strooien bij curatieve gladheidbestrijding toegepast en nat strooien bij preventieve bestrijding. Nat strooien wordt vaker toegepast daarom gaan we wat dieper in op deze methode

Natstrooien betekent: het strooien van zout waaraan een vloeistof is toegevoegd (meestal een zoutoplossing). De mengverhouding 2,5 deel zout op 1 deel vloeistof.

Natstrooien heeft een aantal duidelijke voordelen. In zijn algemeenheid zijn dat een betere beheersing van het strooi patroon en zoutbesparing, nat strooien volstaat met 25% minder zout.

De voordelen van nat strooien op een rij:

- geen verwaaing van het zout bij hoge snelheden;
- strooi patroon is minder wind gevoelig;
- grotere strooibreedtes zijn mogelijk;
- exacter strooi patroon (minder zout in de berm);
- zout blijft langer effectief (kleeft aan het wegdek);
- grotere actieradius;
- snellere werking ('nat –zout' zet het dooi proces direct in gang);
- minder zout, beter resultaat.

4.4.2 Personeel

Voor de uitvoering van gladheidbestrijding zijn tijdens het "winterseizoen" 15 medewerkers van de afdeling Onderhoud en Beheer opgenomen in een consignatiedienst. Dagelijks zijn er naast de gladheidcoördinator 5 chauffeurs geconsigneerd. Preventieve bestrijding wordt uitgevoerd met 1 chauffeur bij curatieve bestrijding wordt in overleg met de coördinator een rijder opgeroepen.

De gemeentelijke consignatiedienst begint op vrijdag om 16.30 uur en wisselt per week. De geconsigneerde medewerkers hebben een semafoon welke 24 uur per dag moet zijn ingeschakeld. Voor de medewerkers geldt dat ze 24 uur per dag bereikbaar moeten zijn. Voor aanvang van de periode van gladheidbestrijding wordt een consignatierooster opgesteld.

Het anticiperen op het voorkomen van gladheid vereist van de coördinator gladheidbestrijding in de eerste plaats een basiskennis van de meteorologie en daarnaast kennis van het zo nodig opstarten van een gladheidbestrijdingsactie.

4.4.3 Systeem gladheidsmelding

Algemeen

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. Een gladheidsmeldsysteem signaleert aankomende gladheid, waardoor daadwerkelijke gladheid niet of nauwelijks meer onverwachts hoeft voor te komen.

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 werd een meteo applicaties aan het gladheidsmeldsysteem gekoppeld, waardoor de gladheidvoorspellende 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 een chauffeur.

Gladheidsmelding

Er wordt door ons gebruik gemaakt van de middelen en expertise van de provincie Overijssel. Zij maken gebruik van een weerskundig bureau die 24 uur per dag het weer en wegdek in de gaten houdt. Op grond van weersverwachting neemt het weerskundig bureau contact op met de coördinator van de provincie. Zij meldt ons (via de gladheidcoördinator) wanneer zij overgaan tot het bestrijden van gladheid.

Als op grond van de weersverwachting een algehele gladheid tot de mogelijkheden behoort, waarschuwt de dienstdoende coördinator of kantonniër van de provincie de gladheidsbestrijdingscoördinator van de gemeente Dalfsen.

Politie IJsselland

De Politie IJsselland heeft een signalerende ondersteunende functie. De centrale meldkamer, meldt in voorkomende gevallen over incidentele gladheid. De meldkamer krijgt voor aanvang van het strooiseizoen het telefoonnummer van de gladheidsbestrijdingscoördinator zodat bij constatering van gladheid rechtstreeks melding wordt gedaan.

De gladheidsbestrijding wordt geactiveerd door:

- Provincie
- Eigen dienst
- Politie

4.4.4 Communicatie

Externe communicatie

Gezien de ervaringen met de gladheidsbestrijding is er behoefte aan duidelijke communicatie. De verantwoordelijkheid voor de bestrijding van gladheid wordt steeds gemakkelijker alleen bij de overheid neergelegd. Mensen verwachten dat de gemeente de gladheid bestrijdt op praktisch alle plaatsen.

Gladheidsbestrijding is seizoensgebonden. Communicatie met inwoners loopt parallel aan de voorbereidingsacties voor de gladheidsbestrijding. Dit betekent dat, zo gauw wij ons gaan voorbereiden op het seizoen, ook de inwoners zich kunnen voorbereiden. De communicatie over gladheidsbestrijding begint dan. In het bestrijdingsplan wordt aan de inwoners vooraf duidelijk gemaakt in welke situatie de gemeente uitrukt, welke routes worden gestrooid en welke rol zijzelf kunnen spelen. Op die manier kunnen vragen en klachten worden voorkomen, dan wel sterk worden verminderd.

Informatie over het strooibeleid / routes wordt aan het begin van het seizoen gepubliceerd:

- In de plaatselijke courant onder kernpunten
- Op de website van de gemeente Dalfsen
- Op de website Atlas van Overijssel (Alleen preventieve routes)

Interne communicatie

Intern dient het communicatietraject ten behoeve van de gladheidsbestrijding op heldere wijze te zijn vastgelegd. Iedereen moet weten wat er in geval van gladheid van hem of haar verwacht wordt. De coördinator fungeert hierbij als de spin in het web. Hij is verantwoordelijk voor de uitvoering en onderhoudt de contacten met zowel de schouwers als met de eigen medewerkers gladheidsbestrijding.

4.4.5 Conservering en onderhoud materieel

Al het gladheidsbestrijdingsmaterieel is in eigendom van de gemeente en staat gestationeerd op de werf. 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, moet na elke actie de strooier leeg gedraaid worden. Ook is het raadzaam periodiek in reguliere werktijd separaat door medewerkers het gladheidsbestrijding materieel grondig schoon te spuiten. Voor aanvang van het seizoen wordt een vlootschauw gehouden.

4.5 Financiën

Voor de gladheidsbestrijding is ca. € 165.000,- opgenomen in de begroting.

4.6 Evaluatie

4.6.1 Indicatoren

Om het gevoerde beleid te kunnen evalueren en bij te sturen moeten meetbare indicatoren worden op- en vastgesteld. Bij het bepalen van de indicatoren wordt aansluiting gezocht bij de kernwaarden voor de gladheidsbestrijding, verkeersveiligheid, bereikbaarheid, doorstroming en duurzaamheid.

Meerjarig doel: wat willen we bereiken en hoe meten we dat?

Overlast door winterse gladheid in alle redelijkheid te voorkomen en/of op te heffen waarbij rekening wordt gehouden met de wettelijke verantwoordelijkheid, het milieu en de kosten.

Indicator	Nulmeting	2015	2016	2017	2018
Meldingen woon- en leefomgeving	2015				

Wat gaan we er dit jaar voor doen?

Actualiseren en uitvoeren gladheidsbestrijdingsplan.

5 Uitvoeringsplan

5.1 Algemeen

5.1.1 Algemeen

De gladheidsbestrijding vindt plaats onder regie van de afdeling Onderhoud en Beheer. Voor het winterseizoen begint, moet bekend zijn of het beschikbare eigen personeel toereikend is om ook bij langere periodes van gladheid volgens de geldende normen de diensten uit te voeren. Op basis van de relevante richtlijnen voor de inzet van personeel conform de Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit. Het uitvoeringsplan wordt jaarlijks geëvalueerd en bijgesteld.

5.2 Evaluatie

5.2.1 Evaluatie gladheidsbestrijding

Afgelopen winterseizoen was zacht met een gemiddelde temperatuur van 6 graden, het totaal aantal vorstdagen was 10, normaal zijn dit gemiddeld 38 dagen².

Voor het bestrijden van de gladheid zijn in dit seizoen 21 uitrukken geweest, in totaal is er 120 ton zout verbruikt. De voorraad zout was op 10-10-2013 21 ton. Er is 206 zout besteld, 102 ton in de als zomerlevering en 104 ton als winterlevering waardoor de eindvoorraad uitkomt op 107 ton. Het zout wordt geleverd op een gezamenlijk contract met de provincie door AkzoNobel met een prijsafspraken van €46 zomerlevering en €48 winterlevering.

Het materieel, het zelfde als vorig seizoen, is minder geschikt om fietspaden te strooien daarom is gekozen dat er enkele fietspaden niet altijd met de primaire route wordt mee gestrooid maar in de tweede uitruk met het kleinere materieel wat in de wijken wordt ingezet, een voorbeeld is het nieuwe fietspad langs de Beatrixlaan in Nieuwleusen.

De routes zijn gestrooid zoals aangegeven in het plan van 2013-2014. De routes zijn dit seizoen digitaal gemaakt en kunnen via de site van de gemeente en de provincie bekeken worden.

Seizoen	Gem. temp	Vorst dagen	Uitrukken	Zout verbruik (ton)
2013-2014	6	10	21	120
2012-2013	2,9	44	56	620

5.3 Personeel

5.3.1 Coördinatie

De coördinatie van de gladheidsbestrijding wordt verricht door de gladheidscoördinator. De coördinatie buiten reguliere werktijd valt samen met de ingestelde piketregeling. En wordt bij toerbeurt verricht door de 3 wijkbeheerders.

Tijdens de gladheidsbestrijding wordt binnen kantooruren (08.00-16.30 uur) door de wijkuitvoerder buitengebied gecontroleerd op het effect van de bestrijding. Buiten kantoor uren neemt de dienstdoende gladheidscoördinator deze taken op zich nemen.

² http://www.knmi.nl/klimatologie/maand_en_seizoensoverzichten/seizoen/win14.html

5.3.2 Medewerkers

Een lijst met namen en telefoonnummers van geconsigneerde medewerkers en (overige) beheerders wordt aan het begin van het seizoen tijdens de vlootschouw aan de betreffende medewerkers uitgereikt.

5.3.3 Regeling rusturen

Het dienstrooster loopt in zijn algemeenheid van 15 oktober tot en met 15 april. De gladheidbestrijding wordt uitgevoerd door drie wisselploegen. Elke ploeg heeft een weekdienst die ingaat op vrijdag 16.30 uur en die een week later eindigt op vrijdag 16.30 uur.

Volgens de arbeidstijdenwet gelden onder meer de volgende bepalingen bij gladheidsbestrijding:

- De werknemer moet per periode van 4 weken minimaal 2 keer een periode van 7 dagen geen consignatie worden opgelegd (hij of zij is dan dus niet oproepbaar);
- De werknemer mag maximaal 12 uur per etmaal arbeid verrichten
- De werknemer mag per week maximaal 60 uur werken, op voorwaarde dat per kwartaal de gemiddelde werkweek 48 uur bedraagt.

Verder gelden er regels voor de duur van de werkweek bij (gedeeltelijk) nachtwerk (tussen 00.00 – 06.00 uur). Meer informatie en de volledige tekst van de arbeidstijdenwet zijn te vinden op www.arbeidstijdenwet.nl

5.3.4 Veiligheid

Op de reguliere veiligheidsvoorschriften en algemene bepalingen gelden de volgende toevoegingen / aandachtspunten.

- Al het materieel moet in goede staat verkeren en mag geen mankementen vertonen. Aan de hand van keuringsrapporten moet aangetoond worden dat het materieel aan de eisen voldoet.
- Op de werkplaats en in de voertuigen moeten voldoende BHW middelen, EHBO dozen en brandblussers aanwezig zijn.
- Een voertuig mag nooit achteruit of tegen het verkeer instrooien.
- De bestuurder is verplicht bij het verlaten van het voertuig veiligheidskleding te dragen die voldoet aan de daar aan gestelde eisen (signalerende en reflecterende kleding).
- Het dragen van veiligheidschoenen met een stroeve zool is verplicht.
- In de strooier achtergebleven zout moet door middel van leegdraaien worden verwijderd.
- De zwaailampen zijn altijd in werking.
- Bij het rijden op een gladwegdek mag geen enkel risico worden genomen.
- De bestrijding blijft beperkt tot de eigen route, ter voorkoming van te grote zoutbelasting.
- Drempels moeten stapvoets worden genomen.

5.4 Registratie evaluatie

5.4.1 Registratieformulieren

Strooiregistratie

Bij elke uitruk wordt een strooirapport formulier ingevuld waarin de gegevens van de vermelde strooiactie worden ingevuld. Deze wordt verstrekt bij de vlootschouw.

De rapportage omvat de volgende informatie:

- Het tijdstip van de melding
- Het tijdstip van de aanvang van de gladheidbestrijdingsactie
- Het tijdstip van de afronding van de gladheidbestrijdingsactie

- De soort gladheid
- De mate van gladheid
- De gereden routes
- De inzet van materieel (strooien of schuiven) en personeel
- De hoeveelheden en soort verbruikt dooimiddel
- Eventuele bijzondere voorvallen tijdens de gladheidbestrijdingsactie

Registratie meldingen

Er wordt een registratie bijgehouden van meldingen met betrekking tot de gladheidbestrijding, die na afloop van het strooiseizoen wordt geëvalueerd. Bij een melding of klacht als gevolg van gladheid moet minimaal het volgende worden geregistreerd:

- Datum melding klacht
- Persoonsgegevens van de melder.
- Aard van klacht
- Datum ondervonden hinder
- Ondervinden hinder
- Locatie van de hinder

De registratie vindt plaats via het klantencontactensysteem (KCC).

5.5 Strooimateriaal

5.5.1 Strooimateriaal

Er is een raamcontract voor het leven van 750 ton zout. Het zout wordt geleverd volgens contract met een prijsafspraken van € 46,00 zomerlevering en € 48,00 winterlevering.

In totaal ligt er nu op de gemeentewerf 107 ton in voorraad. De maximale voorraad is ca. 250 ton.

5.6 Strooimethode

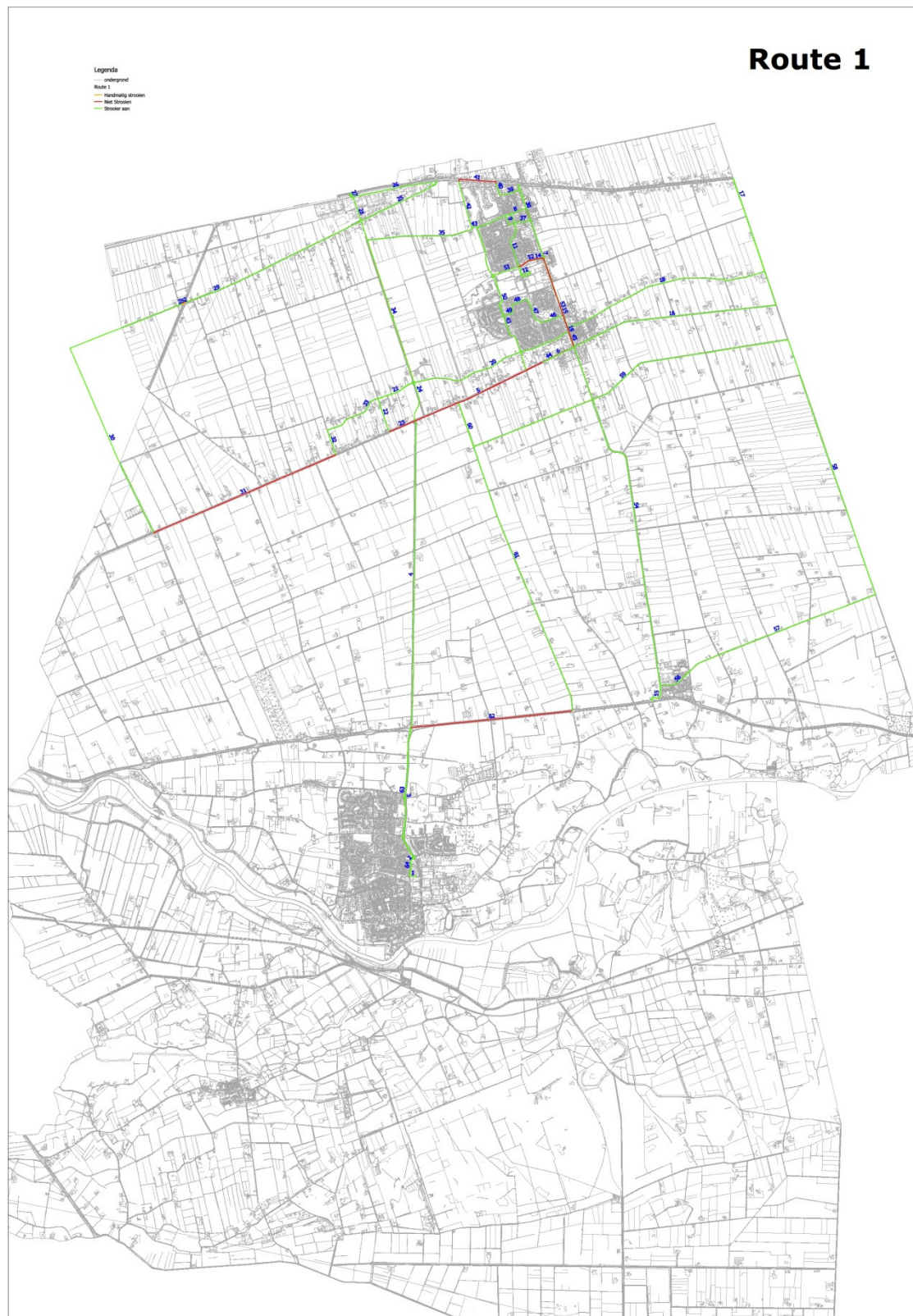
5.6.1 Strooimethode

Te strooien hoeveelheden zout

- Bij een preventieve actie, voor het bevriezen van natte asfalt- en betonwegen: 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 14 gram per m² strooien.
- Bij een preventieve actie, voor sneeuwval of ijzel: een hoeveelheid natzout van 15 gram per m² strooien. Bij aanhoudende sneeuwval of ijzel dit (15 gram per m²) blijven herhalen, zo nodig combinatie met het verwijderen (ploegen) van sneeuw
- Zonder bijladen, de routes in een keer strooien.

6 Strooiroutes

6.1 Route 1: Noordzijde (vrachtwagen)



6.2 Route 2: Trekker met aanhangstrooier



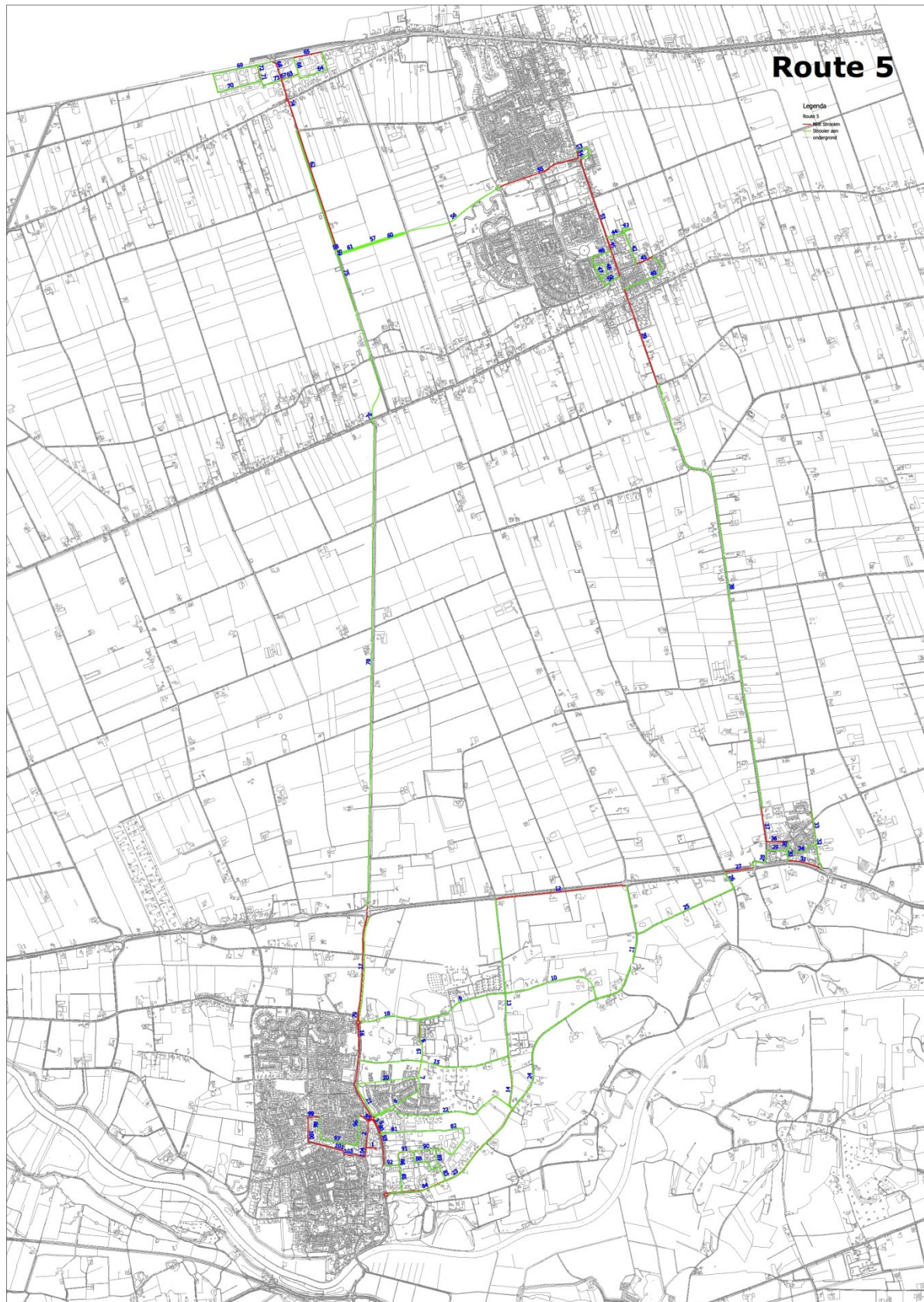
6.3 Route 3: Zuidzijde vrachtwagen



6.4 Route 4: Bus met opzetstrooier



6.5 Route 5: Trekker met aanhangstrooier



6.6 Route 6: Tractor met kleine schotelstrooier



6.7 Route 7: Tractor met kleine schotelstrooier



Bijlage 1 Prioriteitentabel gladheidsbestrijding

Richtlijnen voor wegen buiten de kom

Categorie	Maximum snelheid (km/h)	Kenmerken	Prioriteit	Gladheid door bevriezing	Gladheid door condensatie	Gladheid door neerslag
Nationale stroomweg	120 /100 /80	Autosnelweg	Hoog	preventief	Preventief	Preventief en curatief (2 uur)*
Regionale stroomweg	100	Autoweg, vluchtvoorzieningen, fysieke rijbaanscheiding, doorgetrokken kantmarkering, ongelijkvloerse kruisingen	Hoog	Preventief	Preventief	Preventief en curatief (2 uur)*
Gebieds-ontsluitingsweg I	80	2x2 rijstroken, rijbaanscheiding, gelijkvloerse kruisingen, onderbroken kantmarkering, doorgetrokken dubbele asmarkering	Hoog	Preventief	Preventief	Preventief en curatief (3,5 uur)*
Gebieds-ontsluitingsweg II	80	2x1 rijstroken, rijbaanscheiding, gelijkvloerse kruisingen, onderbroken kantmarkering, doorgetrokken dubbele asmarkering	Hoog	Preventief	Preventief	Preventief en curatief (3,5 uur)*
Erftoegangsweg I	60	1 rijloper, onderbroken kantmarkering, geen asmarkering	Middel	Preventief	Preventief	Preventief en curatief (4 uur)*
Erftoegangsweg II	60	1 rijloper, geen kant- en asmarkering, fiets op de rijbaan	Middel	Preventief	Preventief	Preventief en curatief (4 uur)*
Vrijliggend fietspad	40	Vrijliggend fietspad	hoog	preventief	Preventief	Preventief en curatief (3,5 uur)*

*Tussen haakjes zijn de richttijden genoemd voor curatieve strooiacties. Deze richttijd beslaat de tijd tussen het moment van besluit tot strooien en het strooien van de laatste vierkante meters van een strooiroute.

Richtlijnen voor wegen binnen de bebouwde kom

Categorie	Maximum snelheid (km/h)	Kenmerken	Prioriteit	Gladheid door bevriezing	Gladheid door condensatie	Gladheid door neerslag
Gebieds-ontsluitingsweg	70/50	2x1 of 2x2 rijstroken, rijbaanscheiding, onderbroken kantmarkering, geen fiets op rijbaan, bromfiets op de rijbaan (50 km/h), gesloten verharding	Hoog	preventief	Preventief	Preventief en curatief (3,5 uur)*
Erftoegangsweg	30	1 rijloper, geen rijbaanscheiding, geen kant- en asmarkering, fiets en bromfiets op de rijbaan, bij voorkeur open verharding	Laag	Curatief (48 uur)**	Curatief (48 uur)**	Curatief (48 uur)**
Vrijliggend fietspad	30	Vrijliggend fietspad	Hoog	Preventief	Preventief	Preventief en curatief (3,5 uur)*
Busbaan / busstrook	50	Busbaan of busstrook	Hoog	Preventief	Preventief	Preventief en curatief (3,5 uur)*

*Tussen haakjes zijn de richttijden genoemd voor curatieve strooiacties. Deze richttijd beslaat de tijd tussen het moment van besluit tot strooien en het strooien van de laatste vierkante meters van een strooiroute.

**Op erftoegangswegen, woonerven en parkeervoorzieningen binnen de bebouwde kom wordt alleen curatief gestrooid bij langdurige gladheid. Indien de gladheid zich slechts enkele uren voordoet, dan wordt op deze categorieën wegen niet gestrooid.

Aanbevelingen voor verschillende wegcategorieën binnen de bebouwde kom

Categorie	Maximum snelheid (km/h)	Kenmerken	Prioriteit	Gladheid door bevriezing	Gladheid door condensatie	Gladheid door neerslag
Winkelgebied	5	Winkelcentra	Hoog / middel	Curatief (3 uur)**	Curatief (3 uur)**	Curatief (3 uur)**
Woonerf	5	Woonerf	Laag	Curatief (48 uur)*	Curatief (48 uur)*	Curatief (48 uur)*
Parkeer-voorzieningen	5	Openbare parkeer-voorzieningen	Laag	Curatief (48 uur)*	Curatief (48 uur)*	Curatief (48 uur)*
Speciale bestemmingen	50/30	Wegen en voetpaden naar openbare voorzieningen (ziekenhuis, politie, brandweer, gemeentehuis, bibliotheek, bejaardenhuis, scholen)	Middel	Wegen preventief, voetpaden curatief (3 uur)**	Wegen preventief, voetpaden curatief (3 uur)**	Wegen preventief, voetpaden curatief (3 uur)**

*Op erftoegangswegen, woonerven en parkeervoorzieningen binnen de bebouwde kom wordt alleen curatief gestrooid bij langdurige gladheid. Indien de gladheid zich slechts enkele uren voordoet, dan wordt op deze categorieën wegen niet gestrooid.

**In winkelgebieden en op de voetpaden naar openbare voorzieningen wordt alleen curatief gestrooid tijdens de dagdienst.