Uitvoeringsprogramma Gladheidsbestrijding 2023-2024
Samenvatting

Nijmegen

Inhoud

1. Inleiding 3

2. Algemeen 3

2.1 Deskundigheid 3

2.2 Wijzigingen ten opzichte van vorig seizoen 3

3. Strooiareaal 3

3.1 Keuzes maken 3

3.2 Prioriteiten stellen 4

4. Zoutkisten 5

5. Methode 6

6. Dooimiddelen 6

6.1 Soorten dooimiddelen 6

6.2 Duurzaamheid & milieubelasting 6

6.3 proeven met andere dooimiddelen 6

7. Communicatie 7

7.1 Interne communicatie 7

7.2 Externe communicatie 7

7.3 communicatie onder zeer uitzonderlijke (weer)omstandigheden 7

7.4 Vragen & klachten 7

8. Afstemming 8

8.1 Gemeente Nijmegen en Dar 8

8.2 Afstemming met buurgemeenten, RWS, Provincie en overige partijen 8

8.3 Afstemming onder zeer uitzonderlijke (weers)omstandigheden 8

9. Pilot hulploket 8

9.1 Proces 9

9.2 evaluatie 9

1. Inleiding

Gemeente Nijmegen is wegbeheerder van de wegen binnen de gemeentegrenzen. Daarom draagt de gemeente de verantwoordelijkheid voor de kwaliteit en veiligheid van die wegen. Daar hoort ook het bestrijden van de gladheid bij als inspanningsverantwoordelijkheid. Dit houdt in dat de gemeente verplicht is om zich in te spannen tegen gladheid, maar dat het resultaat daarvan niet verzekerd kan worden. We kunnen als gemeente dus niet garanderen dat de gladheid ten alle tijden voorkomen kan worden.

De manier waarop de gladheidsbestrijding moet worden uitgevoerd is aan de gemeente. Dit biedt de gemeente de vrijheid om haar eigen beleid en keuzes te maken in doelstellingen, uitvoering, prioriteiten en beschikbare middelen.

2. Algemeen

De gemeente Nijmegen heeft het beleid gladheidsbestrijding vastgelegd in het beleidsplan "Grip op Gladheid 2018-2023". In het beleidsplan “Grip op Gladheid” zijn duidelijke lijnen afgesproken: De gemeente geeft de kaders aan en Dar voert uit. In de directe uitvoering vinden geen interventies door de gemeente plaats, tenzij er sprake is van bijzondere omstandigheden of een calamiteit. Daar waar nodig vindt er afstemming plaats tussen de gladheidscoördinator van Dar en de gladheidscoördinator van de gemeente.

Elk jaar stelt het College op basis van dit beleidsplan een uitvoeringsprogramma vast voor het aankomende winterseizoen. Dit programma geeft gedetailleerde richtlijnen voor hoe de gladheidsbestrijding moet worden uitgevoerd. Dit programma is de opdracht voor Dar. Het document wat nu voor u ligt is een samenvatting van dit programma. Hierin is niet alles opgenomen wat in het programma voor de Dar staat.

2.1 Deskundigheid

Om de zorgplicht en verantwoordelijkheid (juridisch) te borgen is deskundigheid van het personeel een wezenlijk aspect. Daarom hebben alle gladheidcoördinatoren (waarvan 1 bij de gemeente Nijmegen en 4 bij Dar) de opleiding Gladheidcoördinator van het CROW gevolgd en beschikken zij over het diploma Coördinator Gladheidsbestrijding voor Wegbeheerders. Het overige personeel dat werkzaam is in de uitvoering van de gladheidsbestrijding, is bekend met de procedures die gevolgd moeten worden, de werkzaamheden die zij moeten verrichten en het materieel waarmee zij moeten werken.

2.2 Wijzigingen ten opzichte van vorig seizoen

Naar aanleiding van de evaluatie van het vorige winterseizoen, 2022-2033, blijkt dat er geen wijzigingen aangebracht hoefde te worden in het programma voor het winterseizoen 2023-2024. Het programma van vorig jaar is daarom overgenomen. Wel zijn er een aantal recente ontwikkelingen die worden toegelicht in het programma. Daarnaast zijn in de aanloop naar het komende winterseizoen onze strooiroutes weer geactualiseerd (Hoofdstuk 3.2).

3. Strooiareaal

3.1 Keuzes maken

Het is niet mogelijk om alle wegen, straatjes en fietspaden in Nijmegen te strooien. Dit komt doordat dit zowel praktisch als financieel niet haalbaar is. Daarom zijn er keuzes gemaakt. Hierin beseffen we ons dat het vervelend is wanneer een straat niet gestrooid is. Bij het maken van de keuzes zijn de volgende uitgangspunten aangehouden:

- De beleidsmatige uitgangspunten uit ons beleidsplan “Grip op Gladheid 2018-2023”
- Het algemeen & economisch belang (verkeersveiligheid, mobiliteit & doorstroming, leefbaarheid en bereikbaarheid)

- Het algemeen gemeentelijk beleid (kwetsbaarheid van verkeersdeelnemers zoals fietsers, ouderen en bewoners van verzorgingshuizen) en
- Bijzondere plekken in ons wegennet, w.o. bruggen, viaducten en overige plekken die sneller/eerder glad worden en daardoor een extra gevaar vormen.
- Iedere bewoner kan in een straal van 350 meter een gestrooide route bereiken. Wat landelijk als acceptabele afstand wordt aangehouden.

3.2 Prioriteiten stellen

Het is niet mogelijk om de gladheidsbestrijding overal tegelijkertijd uit te voeren. Daarom zijn er prioriteiten gesteld in welke straten eerst gestrooid worden en welke later. Hieronder lees je hoe we de wegen prioriteren. Ook wordt ingegaan op aanvullende strooiacties en de tijdslimieten van het strooien.

1e Prioriteit

- Hoofdwegen
- Wijkontsluitingswegen
- Snelfietspaden
- Bruggen & viaducten* en koude plekken**
- Busbanen
- Routes voor de hulpdiensten (van en naar ziekenhuizen)
- Marktplaatsen
- Strooiroutes Centrum
- Looproute vanaf het NS-station naar het Centrum
- Burg. Hustinxstraat / Nassausingel beide zijden
- Van Schaeck Mathonsingel, incl. Esplanade
- Keizer Karelplein – noordelijke ring Nassausingel tot Oranjesingel
- Bisschop Hamerstraat – beide zijden tot aan wandelgebied Molenstraat

2e Prioriteit

- Wijkverbindingsfietspaden (alle belangrijke fietsverbindingen tussen de wijken).

Op deze routes wordt gestart met gladheidbestrijding nadat de 1e prioriteit routes begaanbaar zijn.

3e Prioriteit

- Routes van en naar verzorgingstehuizen
- Schoolroutes voor Voortgezet Onderwijs (indien mogelijk wordt dit gecombineerd met de wijkverbindingsfietspaden vanuit de 2e prioriteit)
- Nazorg (o.a. het opruimen van sneeuwresten bij fietsoversteekplaatsen en kruispunten)

Op deze routes en plekken wordt gestart met gladheidbestrijding nadat de 2e prioriteit routes begaanbaar zijn.

Aanvullende strooiacties:

1. Stationsgebied:
    a. Tijdens kantooruren handmatige strooiacties bij fietsenstalling en bus perrons door buitendienst Stadsbeheer
    b. Buitendienst Stadsbeheer legt bij de eerste gladheidsverwachtingen (op aangeven van Dar) anti-slipmatten op het (glazen) voorterrein van het Centraal Station
    c. Dar strooit de (bus)rijbanen.
2. Overige locaties:
    a. Tijdens kantooruren handmatige strooiacties door Buitendienst Stadsbeheer op bus-perrons (verhoogde gedeeltes bij haltes) en looproutes van en naar verzorgingstehuizen

b. Bij gladheid verricht Dar tijdens kantooruren handmatige strooiacties op de trottoirs binnen de roadbarriers stadscentrum
c. Buitendienst Stadsbeheer legt bij de eerste gladheidsverwachtingen (op aangeven van Dar) anti-slipmatten in de Marikenstraat. Hierbij gaat het met name om
d. De hellende gedeelten
e. De bruggetjes en de looppaden voor de winkels op de bovenring, omdat de tegels op die gedeelten vanwege het ontbreken van ondergrondwarmte uitstralen en sterk afkoelen.

Overige wegen wordt niet gestrooid

Het maken van keuzes heeft er ook toe geleid dat wij géén gladheid bestrijden op de niet genoemde wegen en gedeelten van de stad. Op deze plekken wordt gladheidbestrijding door bewoners, ondernemers, winkeliers en instellingen gestimuleerd. Dit wordt in het volgende hoofdstuk uitgelegd.

Tijdlimieten:

Bij preventieve strooiacties dienen de wegen en fietspaden binnen deze prioriteit voor aanvang van de ochtendspits (07.00 uur) en de avondspits (17.00 uur) afgerond te zijn. Bij curatieve strooiacties gelden de volgende tijdlimieten:

1. Bij onverwacht opvriezend wegdek (wanneer er dus niet preventief gestrooid is) worden de hoofdwegen, bruggen en viaducten, busbanen, routes voor hulpdiensten en snelfietspaden binnen 3,5 uur gestrooid. Direct daarop volgen dan de wijkontsluitingswegen. Het totale areaal dient binnen 5,5 uur gestrooid te zijn;
2. Bij aanhoudende sneeuwval en/of ijzel dienen de wegen en fietspaden binnen 5,5 uur na het stoppen van de sneeuwval of ijzel sneeuwvrij / gestrooid te zijn.

De code rood-routes

Soms zullen we door extreme (weer)omstandigheden niet in staat zijn om onze gladheidsbestrijding uit te voeren zoals hierboven toegelicht. Mocht dit voorkomen, dan zullen we de gladheidsbestrijding eerst uitvoeren op de code rood-routes. Hierdoor kunnen we de primaire bereikbaarheid van de stad zo goed mogelijk garanderen. Dit zijn de hoofdroutes van de stad, de routes voor hulpdiensten en de belangrijkste lijnbusroutes. Pas wanneer de gladheid op deze routes onder controle is, gaan we onze reguliere strooiroutes strooien in volgorde van de gebruikelijke prioritering. Deze routes zijn alleen van kracht onder uitzonderlijke (weer)omstandigheden. Als dit gebeurt zal in een zo vroeg mogelijk stadium overlegd worden met de gemeente, Dar en Breng.

4. Zoutkisten

Om gladheidbestrijding door bewoners en ondernemers te stimuleren worden door de gemeente op specifieke/strategische locaties zoutkisten geplaatst. Ook worden zoutcontainers ter beschikking gesteld aan instellingen zoals scholen, verzorgingshuizen, etc. Zodat deze instellingen kunnen zorgen voor de gladheidsbestrijding op eigen terrein en het omliggende openbare gebied. Deze **groene** zoutkisten zijn in beheer bij deze instellingen, blijven permanent staan en worden door Dar bijgevuld.

Daarnaast kunnen de bewoners ren kleinere, **gele** zoutkist aanvragen om de openbare ruimte in hun eigen (woon)omgeving veilig en sneeuwvrij te houden. De **gele** zoutkisten worden vanaf 1 november geplaatst en aan het eind van het winterseizoen weer opgehaald.

Deze zoutkisten worden geplaatst op basis van de volgende criteria en zolang de voorraad strekt:

- De aanvrager verklaart dat hij/zij met minstens 10 andere buurtbewoners van deze kist gebruik gaat maken
- Binnen een straal van 300 meter wordt geen tweede zoutkist geplaatst
- De gele zoutkisten worden geplaatst op plekken waar ze zo min mogelijk voor overlast zorgen en waar ze goed zichtbaar zijn, zodat veel bewoners er gebruik van kunnen maken.

Om deze **gele** zoutkisten goed te kunnen managen, zijn de volgende afspraken gemaakt:

- Als een zoutkist het hele seizoen niet is gebruikt en er wel sprake is geweest van gladheid, dan wordt de zoutkist het seizoen daarna niet meer terug geplaatst
- Als de zoutkist verkeerd gebruikt wordt, wordt hij direct verwijderd en volgend winterseizoen niet meer teruggeplaatst. Dit is het geval als:
    - De zoutkist door onbevoegden weggehaald dan wel verplaatst wordt;
    - Er zakken zout uit de kist worden meegenomen voor privé/ander gebruik;
    - De zoutkist als afvalbak/dumpplek gebruikt wordt;
    - Er sprake is van vandalisme/vernieling.

5. Methode

Het bestrijden van gladheid gebeurt op verschillende manieren. Ten eerste is er de preventieve methode. Dit betekent dat er uit voorzorg gestrooid wordt op de wegen. Dit gebeurt als er gladheid wordt voorspeld. Ten tweede is er de curatieve methode. Dit betekent dat er wordt gestrooid als er al gladde wegen zijn. Dit gebeurt bijvoorbeeld als er sneeuw is gevallen, er ijzel is, of het wegdek is onverwachts bevroren. Ten derde kan er worden sneeuwgeruimd. Dit gebeurt als er aanhoudende sneeuwval is waarbij strooien niet voldoende is. Er wordt dan zowel gestrooid als sneeuw geruimd. Bij het sneeuwruimen kan het zijn dat de wegen in andere volgorde worden geruimd dan aangegeven bij de prioritering. Dat komt doordat dit langzamer gaat dan strooien.

6. Dooimiddelen

Er zijn verschillende soort dooimiddelen waar we mee werken. Daarnaast zijn er ook keuzes te maken in de dooimiddelen gezien de kosten en de duurzaamheid en milieubelasting. Hier wordt in dit hoofdstuk verder op ingegaan.

6.1 Soorten dooimiddelen

In de gladheidsbestrijding kan gebruik worden gemaakt van droog zout en natzout. Deze zorgen ervoor dat het vriespunt van water verlaagd wordt. Natzout heeft de voorkeur, omdat dit de volgende (financiële) voordelen oplevert:

- Dit mengsel geeft een sneller dooiproces dan de andere dooimiddelen
- Het verhoogt daarmee de verkeersveiligheid
- Het natzout verwaait minder, omdat het beter op de weg blijft liggen
- Hierdoor kan nauwkeuriger gestrooid worden en is de maximale strooisnelheid veel hoger (tot waar mogelijk 70 km/h in plaats van “maar” 40 km/h bij droog zout) en
- Er wordt met de natzout-methode naar verhouding minder zout gebruikt dan bij droog strooien; daarmee wordt het milieu minder belast.

Daarnaast zijn er ook nog stroef makende middelen, deze hebben in tegenstelling tot wegenzout, geen dooiwerking. Ze worden snel van de weg gereden en veroorzaken verstoppingen in het rioolstelsel. Ze worden slechts bij hoge uitzondering ingezet

6.2 Duurzaamheid & milieubelasting

Bij het strooien houden we rekening met duurzaamheid en het beperken van milieubelasting. Dit doen we door het toepassen van moderne technieken en de beste wijze van strooien te gebruiken. Daarbij maken we zo min mogelijk gebruik van dooimiddel. Dit doen we door het strooien te beperken tot het wegdek, dit doen we door middel van een geautomatiseerd strooisysteem waarbij de strooibreedte automatisch wordt aangepast.

6.3 proeven met andere dooimiddelen

In het komende winterseizoen (2023-2024) willen we proeven uitvoeren en ervaringen opdoen met het gebruik van steenzout. Voorheen gebruikte we altijd vacuümzout. Steenzout wordt al veel gebruikt omdat het lagere kosten

heeft en zorgt voor betere grip. Daarnaast is de werking sneller. Daarnaast is steenzout beter biologisch afbreekbaar en is het lokaal en makkelijker verkrijgbaar.

Naast steenzout gaan we ook het middel Greensand proberen. Dit middel heeft nog weer meer milieuwinst door een lagere CO2 uitstoot en doordat een belangrijk bestanddeel (olivijn) een natuurlijk materiaal is. De werking van Greensand zou zorgen voor meer grip. De prijs is vergelijkbaar met steenzout.

In de evaluatie van het komend winterseizoen delen we de ervaringen met deze twee dooimiddelen.

7. Communicatie

Communicatie is erg belangrijk bij glad weer. We maken hierin onderscheid in:

- De interne communicatie, die zich richt op de eigen organisatie en
- De externe communicatie, die zich richt op onze inwoners, verkeersdeelnemers en andere belanghebbenden.

7.1 Interne communicatie

De gladheidscoördinator van Dar vervult een centrale rol bij de interne communicatie. Hij/zij onderhoudt de contacten met de gladheidscoördinator van de gemeente, de chauffeurs, het weerbureau, de politie en andere partijen, die betrokken zijn bij de directe uitvoering van de gladheidsacties.

7.2 Externe communicatie

De externe communicatie is gericht op het informeren van inwoners, verkeersdeelnemers en andere belanghebbenden. Dit wordt zo vroeg mogelijk gedaan, zodat zij dit kunnen meewegen in hun beslissing om de weg op te gaan. Dit draagt bij aan de (verkeers)veiligheid en de bereikbaarheid & doorstroming.

Op de site van Dar is uitgebreide informatie te vinden over de wijze waarop de gladheidsbestrijding in Nijmegen wordt uitgevoerd en waar die wordt uitgevoerd. Op de site van de gemeente kan men daarnaast ook nog informatie vinden over het beleidsplan ‘Grip op Gladheid” en de keuzes die in de gladheidsbestrijding zijn gemaakt. Daarnaast wordt Twitter door zowel Dar (#Dar nv) als ook door de gemeente(#NaarNijmegen) ingezet voor dagelijkse en actuele informatie over o.a. de strooiacties, extreme weerverwachtingen en eventuele storingen van strooivoertuigen. Uiteraard is ook via het KCC Dar en KCC Nijmegen de nodige informatie telefonisch in te winnen.

7.3 communicatie onder zeer uitzonderlijke (weer)omstandigheden

Tijdens de winter van 2021 is gebleken dat de informatiebehoefte bij uitzonderlijke weersomstandigheden groot is. Tijdens deze winter was het aantal inkomende vragen, meldingen en klachten was dan ook veel hoger dan normaal. Wanneer verwacht of geconstateerd wordt, dat we door bijzondere (weer)omstandigheden niet in staat zijn om onze reguliere gladheidsbestrijding uit te voeren, zullen de communicatieafdelingen van Dar en Nijmegen daarom in een zo vroeg mogelijk stadium de afstemming zoeken.

In overleg kan de informatieverstrekking dan snel geïntensiveerd worden en waar nodig uitgebreid worden met informatie over consequenties voor de andere dienstverlening als openbaar vervoer, afvalinzameling, etc.

7.4 Vragen & klachten

Vragen, klachten en/of aansprakelijkheidsstellingen kunnen bij de website van Dar of via de gemeente worden gemeld. Hier wordt op de volgende manier mee omgegaan:

- Vragen en klachten over de uitvoering van de gladheidsbestrijding zullen in eerste instantie worden afgehandeld door de gladheidscoördinator van Dar, omdat deze dicht op de operatie zit en direct over de benodigde informatie kan beschikken.
- Aansprakelijkheidsstellingen worden door de gemeente afgehandeld.
- Vragen over het gevoerde beleid en de keuzes die daarbij zijn gemaakt, worden door/via de gladheidscoördinator van de gemeente afgehandeld.

Uiteraard worden vragen, klachten en aansprakelijkheidstellingen zorgvuldig gewogen en daar waar mogelijk worden de signalen/uitkomsten meegenomen in het verder optimaliseren van onze gladheidsbestrijding

8. Afstemming

8.1 Gemeente Nijmegen en Dar

Omdat de gladheidbestrijding in nauwe samenwerking tussen de gemeente en Dar tot stand komt, is onderlinge afstemming essentieel. Deze vindt plaats volgens een vast (jaarlijks terugkerend) patroon:

- Voorafgaand aan het winterseizoen worden de gemaakte afspraken vastgelegd in het uitvoeringsprogramma.
- Gedurende de winter zal er regelmatig en waar nodig afstemming plaatsvinden tussen de gladheidcoördinator van de gemeente en Dar. Nieuwe, nadere (operationele) afspraken worden waar nodig vastgelegd per mail.
- In de jaarlijkse evaluatie van het winterseizoen wordt besproken en vastgelegd wat de aandachtspunten zijn van het afgelopen winterseizoen zijn geweest en welke verbeterpunten gesignaleerd worden voor het nieuwe uitvoeringsprogramma voor de daaropvolgende winter.

8.2 Afstemming met buurgemeenten, RWS, Provincie en overige partijen

Het wegennetwerk van Nijmegen is aangesloten op het wegennetwerk van de omliggende gemeenten, Rijk en Provincie. In overleg kan er soms besloten worden om een wegvak van een andere partij mee te strooien. Vaak heeft dit een praktische reden. Omdat de publieke wegbeheerder verantwoordelijk blijft voor het beheer van zijn eigen wegennet, vindt er in voorkomende gevallen afstemming plaats tussen de betrokken partijen. Ook ingeval er bij één van de uitvoerende partijen onduidelijkheid ontstaat over een strooiroute en/of grenzen van het beheergebied, zal er op initiatief van die uitvoerende partij afstemming plaatsvinden, waarbij de afspraken schriftelijk worden vastgelegd.

Daarnaast zijn afspraken vastgelegd tussen de gemeente Nijmegen en Radboud m.b.t. de gladheidbestrijding op de wegen rondom het Radboud-terrein (Kapittelweg, Heijendaalseweg, Erasmuslaan en Ph. Van Leijdenlaan): Op de Erasmuslaan en Ph. Van Leijdenlaan wordt de gladheidbestrijding door Radboud (UMC en Universiteit) zelf verzorgd.

8.3 Afstemming onder zeer uitzonderlijke (weers)omstandigheden

Onder “normale” winterse omstandigheden vindt er regelmatig afstemming plaats tussen de gladheidscoördinatoren van Dar en de gemeente. Zeer uitzonderlijke (weers)omstandigheden vragen om meer afstemming. Als dit noodzakelijk is, wordt zo snel mogelijk een crisisteam geformeerd. Dit team bestaat uit:

Dar:	Gladheidscoördinator Dar (de dienstdoende)
	Relatiebeheerder Nijmegen
	Hoofd uitvoering IBOR
	Manager A&R
Gemeente:	Gladheidscoördinator Nijmegen
	Producteigenaar Afval & Reiniging

In overleg kan worden besloten om hiervoor ook andere, relevante disciplines uit te nodigen, zoals Communicatie Nijmegen en Dar, Contractmanagement en Financiën.

9. Pilot hulploket

Extreme sneeuwval in februari 2021 heeft geleid tot een situatie die voor iedereen lange(re) tijd overlast gaf. In sommige gevallen leidde dit bij o.a. ouderen, kwetsbaren en zorgbehoevenden tot vereenzaming en tot individuele en sociale problemen of ander ongemak. Ingesneeuwde auto’s en zorgverleners die vanwege de sneeuw niet aan huis konden komen waren hier sprekende voorbeelden van.

Naar aanleiding van die situatie is er op verzoek van de Raad onderzoek gedaan naar een “hulploket”, waar kwetsbare inwoners onder extreme weeromstandigheden terecht zouden kunnen voor hulp.

Helaas bleek dat de zorg- en welzijnsorganisaties in de stad niets voelden om zo’n loket speciaal voor dergelijke omstandigheden in te richten, waarbij men verwees naar hun al bestaande voorzieningen en loketfuncties.

Ondanks dat de gladheidsbestrijding zich primair dient te richten op de uitvoering van de bestrijdingsacties, heeft de afdeling Stadsbeheer vervolgens gemeend hier binnen de bestaande organisatie invulling aan te geven, uiteraard binnen de mogelijkheden die hen openstaan op het gebied van middelen & beschikbaar personeel.

De pilot gaat in bij de eerstvolgende periode waarin we extreme (weers-)omstandigheden verwachten of constateren. Dit houdt in dat we de reguliere gladheidsbestrijding niet kunnen uitvoeren. Tijdens deze pilot kunnen:

- Hulpbehoevenden (w.o. ouderen, kwetsbaren en zorgbehoevenden) zich bij de gemeentemelden met hun hulpvraag
- In gevallen waarbij geen beroep kan worden gedaan op eigen verantwoordelijkheid(zelfredzaamheid) en/of hulp van familie en/of buren.

Vervolgens zal worden bekeken of en in hoeverre praktische ondersteuning door medewerkers van Stadsbeheer mogelijk is.

9.1 Proces

Het crisesteam (zie hfst. 14.3) zal bepalen of er sprake is van omstandigheden, waaronder de organisatie van het hulploket gewenst c.q. noodzakelijk is. Als besloten wordt om met het hulploket te gaan werken, zullen de volgende stappen worden ondernomen:

1. Zal men de afdeling Communicatie van Gemeente en Dar hiervan in kennis stellen en verzoeken om hierover naar het publiek te communiceren via de beschikbare kanalen
2. Zal de operationeel leidinggevende (OL) van de Buitendienst Stadsbeheer door crisesteam hierover in kennis worden gesteld
3. Zal KCC Dar door crisesteam worden geïnformeerd met verzoek om voorkomende gevallen door te verwijzen naar KCC Nijmegen
4. Zal de operationeel leidinggevende (OL) van de Buitendienst Stadsbeheer door crisesteam hierover in kennis worden gesteld
5. Zal de operationeel leidinggevende (OL) van de Buitendienst Stadsbeheer contact opnemen met het KCC Nijmegen, zodat het KCC Nijmegen bewoners in voorkomende gevallen voor hulp dan doorverbinden met de OL.
6. -KCC Nijmegen zal volgens nog op te stellen belprotocol in eerste instantie te wijzen op eigen verantwoordelijkheid(zelfredzaamheid) en hulp door familie en/of buurtbewoners
7. Zal Operationeel leidinggevende (OL) van de Buitendienst Stadsbeheer bepalen of ondersteuning/hulp door Buitendienst mogelijk is en deze inzet coördineren. Wanneer Buitendienst onvoldoende capaciteit beschikbaar heeft, dan huurt de OL hiertoe een externe aannemer in.

9.2 evaluatie

Gelukkig hebben zich dergelijke extreme weersomstandigheden na die tijd niet meer voorgedaan. Een pilot heeft dus nog niet plaatsgevonden. In de toekomst zal deze echter duidelijkheid moeten geven over een eventueel vervolg. We gaan dan evalueren op de volgende punten:

- Of een dergelijke hulpvraag bestaat en we hiermee in een behoefte voorzien
- In welke mate we hieraan invulling kunnen geven op grond van de beschikbare middelen & mankracht
- Of bovenstaand proces werkbaar of voor verbetering vatbaar is.