

Beleidsplan Gladheidsbestrijding

gladheidsbestrijding bij winterse omstandigheden



gemeente **Langedijk**

Afdeling Openbare Werken

Team Beheer

Inhoud

1	Inleiding.	5
2	Relevante aspecten en bepalingen	6
2.1	Soorten gladheid	6
2.2	Juridische aspecten	6
2.3	Arbo-aspecten	7
2.4	Milieuaspecten	7
2.5	Overige wegbeheerders.	8
2.6	Terugblik winters 2006-2017.	8
3	Beleidskeuzes	9
3.1	Strooimiddelen	9
3.2	Preventief of curatief.	9
3.3	Toegepaste gladheidsbestrijdingsmethodiek Langedijk	10
3.4	Signaleringsmethode	10
3.5	Prioriteiten gladheidsbestrijding	10
3.6	Tijdsriteria	11
3.7	Sneeuw en ijzel.	12
3.8	Noodroute.	12
4	Organisatie.	13
4.1	Interne organisatie	13
4.2	Uitvoeringsorganisatie.	13
4.3	Materiaal.	14
4.4	Communicatie gladheidsbestrijding	15
5	Financiën.	16
	Bijlage 1. Kaart prioriteiten strooiroute.	17

1 Inleiding.

Vrijwel ieder jaar kent Nederland de ongemakken van de winter in de vorm van gladheid. Dan wordt in de verkeersinformatie en het weerbericht gewaarschuwd voor gladde wegen en bruggen. Ook ieder jaar blijkt intredende gladheid of sneeuwval de nodige weggebruikers te verrassen. De gevolgen variëren van onschuldige blikshade en glijpartijen tot ernstige letselschade of nog erger. De gemeente heeft als wegbeheerder een belangrijke taak bij de gladheidsbestrijding. De wegbeheerder heeft de plicht ervoor te zorgen dat de weg in goede staat verkeert en geen gevaar oplevert voor personen en zaken. Het bestrijden van en het waarschuwen voor gladheid vallen onder die zorgplicht. De zorgplicht van de gemeente gaat niet zover dat gladheid niet mag voorkomen. Het is belangrijk dat de gemeente hierover beleid vastlegt in een beleidsplan en in het geval van wijzigingen een uitvoeringsplan wordt vastgesteld voor gladheidsbestrijding in de winterse maanden.

Het gemeentelijke beleid over gladheidsbestrijding wordt enerzijds gestuurd door wettelijke kaders, anderzijds door beschikbare financiële middelen. Milieubelangen krijgen ook steeds meer de aandacht. De doelstelling van dit gladheidsbestrijdingsplan is om met de beschikbare (financiële) middelen een juiste mix te vinden tussen verkeersveiligheid, bereikbaarheid en het milieu. In het plan komen diverse facetten aan bod die een rol kunnen spelen bij de bestrijding van gladheid in winterse omstandigheden. Denk hierbij aan juridische aspecten, toegankelijkheid, klachtenregistratie, arbo-zaken enzovoort. Er worden keuzes gemaakt in de wijze van gladheidsbestrijding en de prioriteiten die daarbij worden gesteld.

2 Relevante aspecten en bepalingen

2.1 Soorten gladheid

Een wegdek of brug kan glad worden als er sprake is van vocht dat bevroren raakt. Hierdoor vormt zich een klein ijslaagje op het oppervlak en net als bij ijs op een wateroppervlak is dit glad. Er zijn dus twee vereisten voor gladheid: een koud oppervlak (met een temperatuur onder het vriespunt) en de aanwezigheid van vocht op het oppervlak. Er zijn 3 soorten gladheid, namelijk het bevriezen van een natte weg, gladheid door neerslag (sneeuw en ijzel) en condensatiegladheid.

Bij het bevriezen van natte weggedeelten is het wegdek al vochtig. De wegdektemperatuur zakt geleidelijk onder nul en het vocht begint te bevriezen en hierdoor ontstaat gladheid. Meestal ontstaat er tijdens de nachtelijke uren en de vroege ochtend kans op deze gladheid.

Bij sneeuwval is de temperatuur doorgaans net boven of onder het vriespunt. Aangezien sneeuw koude neerslag is en een temperatuur heeft van circa 0°C, zal bij het in contact komen van de sneeuw met het wegdek de temperatuur van het wegdek geleidelijk naar 0°C zakken. En ook rond het nulpunt blijven zolang het blijft sneeuwen. Gladheid is echter al boven het vriespunt mogelijk, omdat sneeuw op zichzelf al een ijslaagje vormt waarover men kan uitglijden. IJzel is regen die bevriest zodra het de grond bereikt. IJzel vormt zich meestal aan het eind van een vorstperiode, wanneer op honderden meters hoogte zachte lucht binnenstroomt. De regen koelt in de lager gelegen vrieslucht af tot onder het vriespunt. Zodra het op de grond of op voorwerpen valt, bevriest het direct tot een helder ijslaagje. Ook het wegdek is onder nul, waardoor het ijslaagje niet gelijk weer ontdooit. Bevriest regen al eerder, dan heet het ijsregen. Ijsregen kan ook vastvriezen of als ronde knikkertjes op de grond vallen en weggrollen. Het is niet eenvoudig om dit soort neerslag exact te voorspellen. Regen, sneeuw en ijsregen treden allemaal op bij temperaturen dicht bij het vriespunt. De minste verandering in temperatuur kan al effect hebben op de neerslagsoort.

Condensatiegladheid ontstaat als de temperatuur van de weg al erg laag is, vaak onder het vriespunt. Bij condensatiegladheid wordt de weg heel geleidelijk een beetje vochtig. Aan het begin van een nacht is een weg nog droog, maar halverwege begint deze wat wit uit te slaan met uiteindelijk gladheid tot gevolg. Dit komt door toevoer van vocht, als gevolg van wegdektemperaturen die gedaald zijn tot onder de dauwpunttemperatuur. Vocht slaat dan neer op de weg met uiteindelijk gladheid tot gevolg. Deze vorm van gladheid komt het vaakst voor bij wegen die sterker afkoelen dan omliggende wegen en daarbij onder het dauwpunt uitkomen. Bijvoorbeeld (stalen) bruggen, die een kleiner contactoppervlak hebben met de bodem en dus minder kunnen profiteren van eventuele bodemwarmte. Vaak slaat het vocht dan neer in de vorm van ijskristallen.

2.2 Juridische aspecten

Als wegbeheerder moet de gemeente op grond van de Wegenwet zorgdragen dat de wegen binnen haar gebied “verkeeren in goeden staat”. Dit is de zorgplicht van de wegbeheerder. De wegbeheerder heeft niet de plicht een volmaakte veiligheid te bewerkstelligen. Dat is zowel praktisch als financieel ondoenlijk. Rekening moet worden gehouden met de kosten en er mogen prioriteiten worden gesteld.

Inzake gladheidsbestrijding zijn er geen centrale regels. De wegbeheerder heeft de vrijheid om te besluiten hoe zij haar gladheidsbestrijding inricht. Dit betekent niet dat de gemeente zomaar kan besluiten om geen enkele gladheidsbestrijding toe te passen. Gladheidsbestrijding op de belangrijkste wegen is in feite norm in Nederland. Het geheel niet bestrijden van gladheid betekent

het niet nakomen van de zorgplicht. Dan kan de gemeente aansprakelijk worden gesteld voor de schade op basis van het Burgerlijk Wetboek (onrechtmatige daad).

Van belang is het volgende:

1. De wegbeheerder heeft een inspanningsverplichting voor de bestrijding van gladheid (dit is iets anders dan een resultaatsverplichting, waarbij hij zou moeten garanderen dat de weg te allen tijde voldoende stroef is).
2. De wegbeheerder mag prioriteiten stellen op basis van het belang van bepaalde wegen, maar ook op grond van kosten- en milieuoverwegingen. Het is verstandig de keuzes te onderbouwen in een gladheidsbestrijdingsplan.
3. Er zijn locaties met een hogere zorgplicht. Hiermee moet in de prioritering rekening worden gehouden. Druk bereden doorgaande wegen, bus- en schoolroutes gaan voor meer perifere wegen.
4. De wegbeheerder is niet verplicht tot preventief strooien en kan volstaan met curatieve actie. In het laatste geval moet wel een bijzondere alertheid in acht worden genomen.
5. Klachten uit voorgaande jaren moeten worden geëvalueerd en gezien moet worden of deze aanleiding geven voor het opnemen van bepaalde locaties in de strooiroutes.

2.3 Arbo-aspecten

Gladheidsbestrijding vindt vrijwel altijd plaats onder moeilijke omstandigheden voor het personeel. Er wordt gewerkt in koude omstandigheden, vaak in nachtelijke uren, op soms gladde wegen en met agressieve dooimiddelen. In de wintermaanden van november tot en met april worden de dienstdoende medewerkers gealarmeerd bij gladheid. De kaders voor de inzet en de arbeidsomstandigheden van het personeel zijn bepaald in de Arbeidstijdenwet, de Arbo-wet en het algemene Arbeidstijdenbesluit.

Het grootste probleem bij chauffeurs die gladheidsbestrijding uitvoeren, is dat de nachtelijke arbeid de verplichte aaneengesloten dagelijkse rustperiode onderbreekt. Hierdoor kunnen deze chauffeurs niet voldoen aan de wettelijke rustnorm waar chauffeurs zich aan moeten houden in het kader van de dagelijkse werkzaamheden. Om deze chauffeurs tegemoet te komen bestaat in Nederland de consignatieregeling. Deze regeling houdt in het kort in: dat de arbeid die verricht wordt bij een oproep in het kader van gladheidsbestrijding, niet gezien wordt als een onderbreking van de dagelijkse rust van 11 uur. Deze regeling is opgenomen in artikel 5:9 van de Arbeidstijdenwet.

2.4 Milieuaspecten

Bij gladheidsbestrijding wordt in Nederland in de meeste gevallen wegens zout gebruikt. Dit zout heeft een nadelig effect op het milieu. Het zout komt namelijk niet alleen terecht op de weg, maar ook in de bermen, riool en oppervlaktewater. Het is van groot belang dat het zout dat gestrooid wordt geen milieuschadelijke componenten bevat als zware metalen en onoplosbare componenten. Uit oogpunt van het milieu moet er daarnaast naar worden gestreefd om het milieu zo min mogelijk te belasten door zo effectief mogelijk met zo weinig mogelijk zout te strooien. Dus alleen te strooien:

1. wanneer en daar waar het nodig is;
2. met minimale benodigde hoeveelheden;
3. door gebruik te maken van optimale technieken en goed ingesteld materieel.

2.5 Overige wegbeheerders.

Door de gemeente Langedijk lopen twee provinciale wegen (N245 en N504). De provincie is zelf verantwoordelijk voor de gladheidsbestrijding op deze wegen. Dit geldt ook voor het fietspad langs de N504. De fietstunnels onder de N245 (Nauertogt en Wagenweg) en de N504 (Waardijk-West) en het viaduct in de Diepsmeerweg behoren wel tot het gebied van de gemeente Langedijk.

Op de wegen en fietspaden die vallen binnen het beheer van het recreatieschap Geestmerambacht wordt geen gladheidsbestrijding uitgevoerd. Een uitzondering hierop is het fietspad langs de Nauertogt tussen de N245 en Dijk- en Waardpad. Gelet op het utilitaire fietsverkeer van/naar Alkmaar Noord wordt dit fietspad wel gestrooid door de gemeente.

2.6 Terugblik winters 2006-2017.

Niets is zo veranderlijk als het weer. Het is onmogelijk om aan het begin van een winter een voorspelling te doen of het een strenge winter wordt met een Elfstedentocht in het verschiet of dat de rozen bij de jaarwisseling nog in bloei staan en er geen enkele vorstdag is. Een terugblik tot 2006 laat zien dat de winter van 2015/2016 en van 2014/2015 bijvoorbeeld amper vorst opleverde. Met een gemiddelde temperatuur van 6,3 °C was de winter van 2015/2016 de op één na zachtste sinds het begin van de regelmatige temperatuurmetingen. Alleen in de winter van 2006/2007 was het nog zachter. Ook de winter van 2016/2017 was aan de zachte kant, droog en zonnig. In de winters van 2009, 2010, 2011, 2012 en 2013 was het een stuk kouder met veel sneeuw. In 2012 en 2013 was er zelfs sprake van 'elfstedenkoorts'. En in de winter van 2009/2010 was er door de lange kwakkelwinter sprake van een strooizouttekort.

Een strenge of juist zachte winter betekent niet dat er automatisch sprake is van respectievelijk veel of weinig inzet van de gladheidsbestrijding. Juist in zogenaamde kwakkelwinters met wisselingen tussen koude en zachte perioden is er veelvuldig sprake van kans op gladheid. Ook plaatselijk kunnen er grote verschillen zijn. In de winter van 2015/2016 was er in het noorden bijvoorbeeld sprake van langdurige ijzel, die dagenlang het maatschappelijk leven hinderde, terwijl in de rest van het land niets aan de hand was. Ook sneeuwbuien kunnen plaatselijk tot zeer grote hinder leiden. Zo werd 15 januari 2013 de drukste spits met 1.007 km aan files door sneeuwval.

Voor de gladheidsbestrijding geldt dus dat niets zo veranderlijk is als het weer.

3 Beleidskeuzes

3.1 Strooimiddelen

Bij de gladheidsbestrijding wordt gebruik gemaakt van strooimiddelen die op het wegdek worden aangebracht. De strooimiddelen die worden gebruikt, kunnen worden onderverdeeld in stroefmakende middelen en dooimiddelen. Voor 1960 werden er, naast het traditioneel sneeuwruimen, uitsluitend stroefmakende middelen zoals als zand, grind, as en split ingezet om de wegen berijdbaar te houden. Deze middelen hebben geen dooiwerking, maar maken het wegdek wel stroef. In gebieden waar strenge winters zijn (Scandinavië, Alpenlanden), worden momenteel nog stroefmakende middelen gebruikt. In Nederland en de meeste West-Europese landen worden deze middelen nauwelijks meer ingezet, omdat door de toenemende verkeersdruk deze middelen te snel worden weggereden en verstoppingen kunnen veroorzaken in het rioolstelsel.

Sinds 1960 wordt gebruik gemaakt van dooimiddelen die de gladheid wegnemen. Het zorgt ervoor dat het vriespunt van water wordt verlaagd. Doordat het vocht op het wegdek door menging met het dooimiddel een lager vriespunt heeft dan water, zal dit minder snel bevriezen. Het meeste gebruikte dooimiddel is natriumchloride, oftewel zout. Voordelen van het gebruik van natriumchloride zijn:

- vrijwel onbeperkt beschikbaar/voorradig
- goedkoop
- goede vriespuntverlaging van (smelt)water
- veilig te hanteren
- minder corrosief dan andere chloride houdende dooimiddelen

Na het zoutstrooien moet er voldoende verkeer zijn om een goede menging te krijgen.

3.2 Preventief of curatief.

Gladheidsbestrijding kan op twee manieren plaatsvinden: preventief of curatief. Bij preventieve gladheidsbestrijding wordt voorafgaande aan de verwachte gladheid gestrooid. Bij curatief worden de wegen gestrooid nadat gladheid geconstateerd is. Eén van de belangrijkste voordelen van preventief strooien is dat gladheid wordt voorkomen en hierdoor de verkeersveiligheid niet in gedrang komt. De beschikbaarheid van het wegennet blijft gehandhaafd. Verder kan het tijdstip van strooien beter ingepland worden. Het zoutverbruik is bij preventief strooien lager, omdat er minder gram per m² gestrooid wordt. Preventief strooien veroorzaakt wel hogere kosten dan curatief strooien, als achteraf blijkt dat de voorspelling van gladheid niet uitkomt.

Een voordeel van curatief strooien is dat de gladheid bestreden wordt als het ook daadwerkelijk glad is. De mate van verkeersveiligheid is echter wel lager, omdat het altijd enige tijd duurt voordat alle wegen zijn behandeld. In de tussentijd zijn er diverse wegen dus glad. Voor de juiste werking moet er ook meer zout worden gestrooid.

De keuze voor een strooimethodiek is bepalend voor het strooimiddel dat gebruikt wordt. Bij preventief strooien heeft het gebruik van natzout de voorkeur boven de andere mogelijkheid droogzout. Met het bevochtigen wordt bewerkstelligd dat het zout minder verstuipt en dat minder zout in de berm belandt door het stuitereffect van grote zoutkristallen. Bij strooien met bevochtigd zout worden vast zout en pekkel vermengd op de verdeelschijf van de strooiapparatuur.

3.3 Toegepaste gladheidsbestrijdingsmethodiek Langedijk

In Langedijk is gekozen om de landelijke trend te volgen en preventief te strooien met natzout. Omdat in Langedijk in principe preventief wordt gestrooid, zijn curatieve strooiacties uitzondering. Op basis van eigen waarneming of meldingen van nooddiensten (met name politie), burgers of aangrenzende wegbeheerders kan de gladheidcoördinator beslissen tot een curatieve strooiactie. Hiervoor kan ook droogzout worden ingezet, mocht dat tot betere resultaten leiden.

3.4 Signaleringsmethode

De methodiek van gladheidsbestrijding heeft gevolgen voor het signaleringssysteem dat wordt toegepast. Bij de gekozen preventieve bestrijdingsmethode is een goede meteorologische prognose onontbeerlijk. Verschillende weerbureaus in Nederland leveren deze voorziening. Deze bureaus maken specifieke gladheidberichten die bruikbaar zijn voor de gladheidcoördinator, die hiermee bepaalt of en wanneer er preventief gestrooid gaat worden. De coördinator kan bij twijfel ook in overleg gaan met een meteoroloog van het weerbureau.

De meest verregaande methode om de gladheid te signaleren is het installeren van een gladheidsmeldsysteem (GMS). Hierbij wordt op een zorgvuldig bepaalde locatie een sensor in het wegdek aangebracht die tezamen met een te plaatsen weerhut continu gegevens verzamelt over wegtemperatuur, type neerslag, luchtvochtigheid en het zoutgehalte dat nog op de weg aanwezig is. Deze gegevens worden met behulp van een computerprogramma geanalyseerd en omgezet tot een zeer lokale gladheidverwachting. De provincie Noord-Holland maakt gebruik van een dergelijk systeem. De gemeente Langedijk heeft met de provincie afgesproken om gebruik te mogen maken van de informatie van het meldpunt in de gemeente.

De gemeente Langedijk heeft daarnaast met de gemeente Heerhugowaard de afspraak dat als Heerhugowaard gaat strooien, Langedijk dit ook doet. De gladheidcoördinatoren van beide gemeentes hebben hierover telefonisch contact.

3.5 Prioriteiten gladheidsbestrijding

Vanuit financieel, organisatorisch en milieutechnisch oogpunt is het niet mogelijk om alle wegen in de gemeente te strooien. Het strooien van alle wegen en voetpaden in Langedijk, zou leiden tot zeer hoge kosten. Er moet extra personeel worden ingeschakeld/ingehuurd en extra materieel worden aangekocht/ingehuurd. Bovendien leidt het extra strooizout naast meer kosten ook tot meer milieuschade. Beplanting en bomen in berm en tuinen kunnen slecht tegen zout water. Het is daarom noodzakelijk om te prioriteren welke wegen wel en niet binnen de gladheidsbestrijding worden opgenomen.

Het eerste punt waarop geprioriteerd wordt, is de wegcategorie. De indeling in wegcategorieën is gebaseerd op het Verkeer en Vervoerplan Langedijk op basis van functie in het verkeersnetwerk. Gebiedsontsluitingswegen (50, 70 en 80 km/h-wegen) en primaire fietsroutes hebben de hoogste prioriteit. Dit geldt ook voor busroutes van het openbaar vervoer en toegangswegen naar de uitrukpost van brandweer of ambulance.

Erftoegangswegen (30 en 60 km/h-wegen) hebben een lagere prioriteit en worden in principe alleen opgenomen in de strooiroute als de weg een ontsluitingsfunctie heeft voor een wijk. Binnen de bebouwde kom is hiervan sprake als de weg een intensiteit van 1.000 of meer voertuigen per etmaal heeft. Of als de afstand tot de dichtstbijzijnde gestrooide route meer is dan 500 m.

Buiten de bebouwde kom geldt geen afstandscriterium, omdat hier gelet op de lage dichtheid van woningen en bedrijven een lager niveau aanvaardbaar is. Bij de afweging om een erftoegangsweg wel of niet te strooien wordt ook gekeken naar het materiaal van de wegverharding. Een weg van gebakken klinkers of asfaltverharding wordt over het algemeen eerder glad dan een weg van betonstraatstenen. Ervaringsoverwegingen kunnen dan een rol spelen om een weg toch op te nemen in een strooiroute. Bijvoorbeeld een weg waarvan bekend is dat deze sneller glad wordt en daardoor verraderlijk is voor weggebruikers.

Bij het aanhouden van gladheid wordt er na behandeling van de wegen met prioriteit 1 en 2 ook enkele wegen langs scholen, zorgcentra en bij winkelconcentraties gestrooid. Hetzelfde geldt voor bushaltes en bepaalde voet/fietsbruggen. Deze wegen hebben een lage prioriteit.

Wegen die geen prioritering hebben worden in principe niet gestrooid.

Bovenstaande leidt tot de volgende prioriteitsstelling:

Wegen met prioriteit 1 (hoog):

1. gebiedsontsluitingswegen
2. primaire fietsroutes
3. busroutes openbaar vervoer
4. aansluitwegen hulpdiensten (brandweer en ambulance)

Wegen met prioriteit 2 (middel):

5. erftoegangswegen met ontsluitingsfunctie
6. belangrijke wegen op bedrijventerreinen

Wegen met prioriteit 3 (laag):

7. wegen langs scholen en zorgcentra
8. wegen bij winkelconcentraties
9. bushaltes
10. bepaalde voet/fietsbruggen

Wegen die in principe niet worden gestrooid

11. erftoegangswegen zonder ontsluitingsfunctie
12. voetpaden/trottoirs
13. recreatieve fietspaden
14. parkeervoorzieningen

In bijlage 1 is een kaart opgenomen waarin het wegennet van Langedijk is opgedeeld in wegen met respectievelijk prioriteit 1, 2, 3. Niet opgenomen wegen worden in principe niet gestrooid. De kaart weerspiegelt de situatie voor de winter 2016/2017. Veranderende omstandigheden kunnen leiden tot een aangepaste kaart. Bijvoorbeeld door toevoeging van nieuwe wegen.

3.6 Tijdsriteria

De tijdsriteria zijn onder te verdelen in een reactietijd en een uitvoeringstijd. De reactietijd is de tijdspanne tussen het moment van de melding van gladheid en de aanvang van de gladheidbestrijdingsactie. De reactietijd bij curatief strooien mag maximaal 60 minuten bedragen. De uitvoeringstijd is het tijdsbestek tussen het moment dat het strooiervoertuig het opslagterrein verlaat en het moment dat de laatste meters van de strooiroute gestrooid worden. Binnen 3 uur moet de actie uitgevoerd zijn.

Bij preventief strooien wordt geen maximum gesteld aan de reactie- en uitvoeringstijd, omdat de strooiactie planbaar is. Uitgangspunt is dat het strooien klaar moet zijn voordat de gladheid optreedt.

3.7 Sneeuw en ijzel.

Bij (aanzienlijke) sneeuwval worden sneeuwploegen op de strooiwagens gemonteerd. Een sneeuwschuiver kan vanaf ongeveer 2 cm sneeuw worden ingezet. Voor de fietspaden is tevens een borstelmachine aanwezig. De combinatie van schuiven, borstelen en strooien is meestal voldoende om gladheid uit het oogpunt van veiligheid in voldoende mate te bestrijden. Bij sneeuwval is het niet altijd mogelijk om de richttijden voor de reguliere strooiacties te hanteren. Waar nodig worden in een later stadium opgehoopte sneeuw verwijderd op belangrijke oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers

IJzel is winterse neerslag die bevriest zodra het op het koude wegdek komt. Dit vormt dan een dunne ijslaag op de weg. Als dooi uitblijft kan ijzel soms dagen blijven liggen. IJzel is voor het verkeer zeer gevaarlijk. Een geringe hoeveelheid kan al aanleiding geven tot gladheid. Ondanks dat er preventief gestrooid is, vormt zich soms een ijslaagje zich bovenop het zout. Het ijslaagje ontdooit wel van onderaf, maar er kan een korte tijd toch sprake zijn van een zeer gladde weg. Het ijslaagje zorgt er namelijk voor dat het strooizout niet direct wordt vermengd, waardoor de dooiwerking langzamer verloopt dan bijvoorbeeld bij sneeuw. Dit kan voor de gladheidscoördinator reden zijn om de ijslaag ook curatief van bovenaf te bestrijden. Door extra natzout aan te brengen verloopt de dooiwerking sneller. Zodra de bovenlaag zacht wordt, kan het zout zich vermengen en worden ingereden door het verkeer.

3.8 Noodroute.

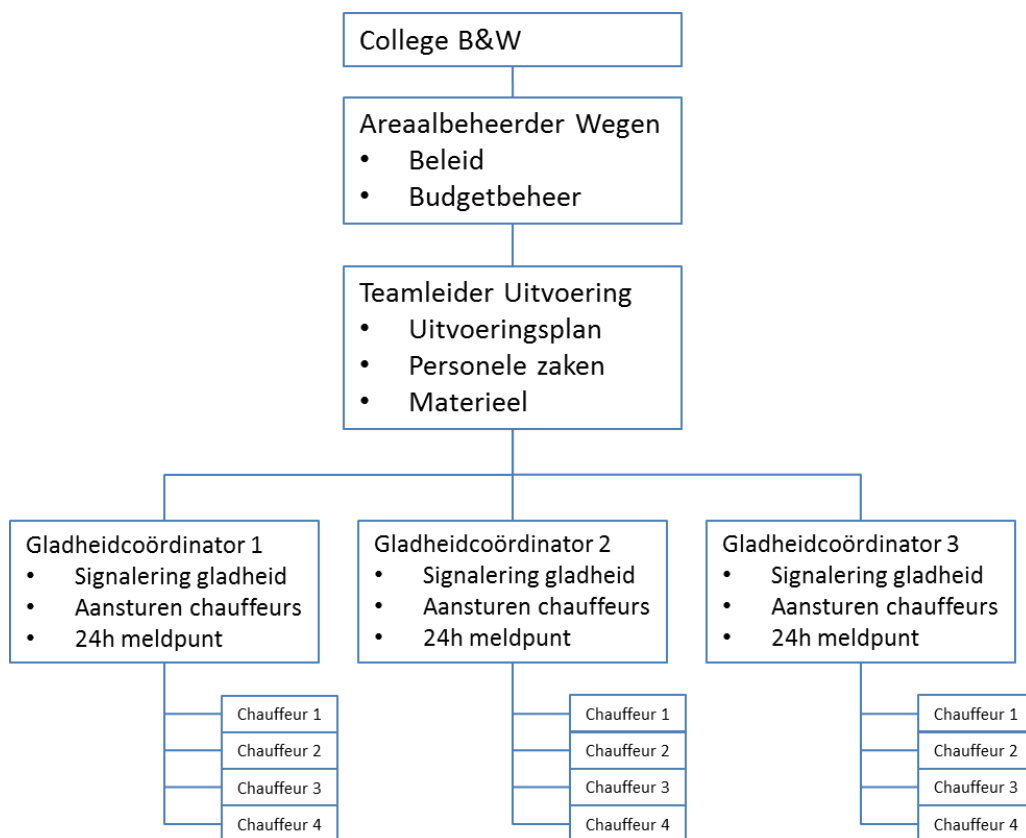
Bij lang aanhoudende gladheid kan een schaarste aan strooizout ontstaan. Dit kan leiden tot het beperken van de gladheidsbestrijding tot alleen de belangrijkste wegen. Hiervoor is een speciale noodstrooiroute opgezet, met voornamelijk prioriteit 1 wegen. Inzet van deze noodroute moet ondersteund worden met speciale aandacht voor communicatie, zodat weggebruikers hiervan op de hoogte zijn.

4 Organisatie.

4.1 Interne organisatie

De gemeente Langedijk voert de gladheidsbestrijding uit met eigen personeel. Tot op heden lukt het om binnen de eigen dienst voldoende mankracht vrij te maken. Jaarlijks worden hiervoor consignatieroosters gemaakt. Diverse omliggende overheden voeren de gladheidsbestrijding niet meer uit met eigen personeel, maar hebben dit aanbesteed op de markt (bijvoorbeeld gemeente Schagen, HHNK en de provincie). Zolang uitvoering kan plaatsvinden in eigen beheer wordt uitbesteding niet overwogen. Indien gemeente Langedijk zich in de toekomst meer toelegt op een rol als regiegemeente (minder uitvoerende taken in eigen beheer) is het noodzakelijk om ook de gladheidsbestrijding uit te besteden aan marktpartij(en).

De interne organisatie van de gladheidsbestrijding is als volgt opgezet:

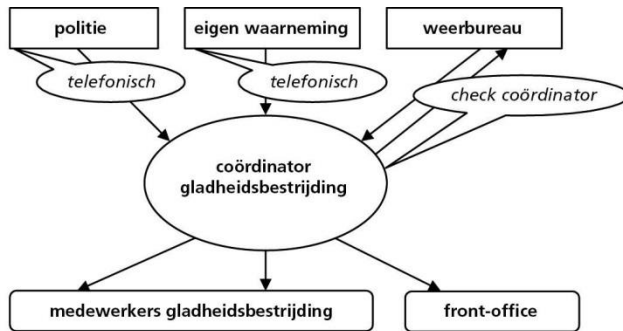


Het college van burgemeester en wethouders is als wegbeheerder bestuurlijk eindverantwoordelijk. Het opstellen van beleid en budgetbeheer is de verantwoordelijkheid van de areaalbeheerder wegen. De teamleider Uitvoering is verantwoordelijk voor het opstellen van een uitvoeringsplan, personele aansturing en het materieel.

4.2 Uitvoeringsorganisatie.

Binnen de gemeente is volgens een rooster een gladheidcoördinator aangewezen voor een bepaalde tijdsperiode. Deze gladheidcoördinator is tijdens het seizoen 24 uur per dag telefonisch stand-by. Het is de taak van de gladheidscoördinator om relevante gladheidinformatie te verzamelen en hierop te

anticiperen. De mate van de (te verwachten) gladheid en de termijn waarbinnen de gladheid zal ontstaan, is bepalend of een strooiactie noodzakelijk is. De gladheidcoördinator schakelt bij dreigende gladheid de geconsigneerde chauffeurs in, die verzamelen bij de gemeentewerf. Daar worden de strooimachines op de vrachtwagens gemonteerd. Ook waarnemingen van bijvoorbeeld de politie of eigen waarneming kan leiden tot inzet. Indien de gladheidcoördinator besluit tot preventieve of curatieve actie, dan worden de geconsigneerde chauffeurs opgeroepen. Schematisch ziet dat er als volgt uit.



De gemeente Langedijk werkt in principe met 3 ploegen. Elke ploeg bestaat uit een gladheidcoördinator en 4 chauffeurs. Jaarlijks wordt een rooster vastgesteld.

Gladheid trekt zich niets aan van de reguliere kantooruren. Juist in de avonden en 's ochtends vroeg wordt vaak preventief gestrooid. Bij langdurig aanhoudende gladheid kan dit voor de werknemers betekenen dat ze veel en lang ingezet worden. Hierbij is het zaak om de arbeidstijdenwet in de gaten te houden. Het kan nodig blijken om extra personeel in te huren.

4.3 Materiaal.

In de gemeente Langedijk is geen eigen zoutdepot. Langedijk maakt gebruik van het zoutdepot van de gemeente Heerhugowaard. Dit betekent dat de chauffeurs eerst naar Heerhugowaard rijden en daarna aan de strooiroute beginnen. De kosten voor het zout worden jaarlijks doorberekend.

Voor de gladheidsbestrijding is het volgende materieel beschikbaar:

- 1 vrachtwagen, normaal in gebruik voor afvalinzameling.
- 2 strooiwagens, normaal in gebruik voor groendienst.
- 1 trekker met aanhangwagen, normaal in gebruik voor groendienst.
- 2 borstelmachines, normaal in gebruik als grasmaaier

Tijdens de strooiacties zijn deze voertuigen niet beschikbaar voor de normale dienst. Dit levert geen problemen op, omdat de gladheidsbestrijding meestal plaatsvindt buiten normale werktijden.

Voor het materieel en bestuurders gelden enkele bijzondere bepalingen. Strooiauto's mogen zo'n 10% te zwaar beladen worden. Dit is met name van belang voor de kleinere strooiwagens, omdat de strooimachine erg zwaar is en boven het normale grensgewicht van 3,5 ton uitkomen. Uiteraard moet het voertuig dit technisch wel aankunnen. Bovendien geldt deze uitzondering ook voor houders van enkel een B-rijbewijs. Normaal gesproken is bij een gewicht boven de 3,5 ton een vrachtwagenrijbewijs noodzakelijk. Bij voertuigen die worden gebruikt voor sneeuwruimen, gelden ruimere breedtematen tot 3,40 meter inclusief sneeuwschuiver. Uiteraard dient het overige verkeer hier met bredere verlichting en waarschuwingslichten op geattendeerd te worden.

4.4 Communicatie gladheidsbestrijding

Effectieve communicatie is belangrijk voor een goed resultaat van de gladheidsbestrijding. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen interne en externe communicatie.

De interne communicatie is de communicatie binnen de gladheidsbestrijdingsorganisatie. Bij de interne communicatie is het van belang dat een ieder weet wat hij of zij moet doen in het geval van gladheid. Het opstellen van een uitvoeringsplan helpt hierbij. Interne communicatie is in principe de taak van de teamleider uitvoering.

Bij externe communicatie staat de weggebruiker centraal. Weggebruikers moeten geïnformeerd worden over de aanpak van de gladheidsbestrijding binnen de gemeente. De informatie die minimaal verstrekt moet worden is:

- op welke wegen wordt gladheid bestreden;
- welke prioriteiten worden gehanteerd;
- de mogelijkheden tot het stellen van vragen of indienen van klachten.

Om ervoor zorg te dragen dat de weggebruikers worden geïnformeerd, wordt jaarlijks aan het begin van het gladheidsseizoen hierover door de gemeente gecommuniceerd. Standaard wordt een bericht geplaatst op de gemeentepagina in een huis-aan-huisblad (Langedijk Informeert) en een persbericht opgesteld. Uitgebreidere informatie staat op de website van de gemeente. Hier zijn onder andere alle strooiroutes omschreven en is een kaart opgenomen met de strooiroutes.

Social media zoals Facebook en Twitter worden een steeds belangrijker communicatiemiddel om weggebruikers te bereiken. Deze media maken ook snelle berichtgeving mogelijk. In overleg met team Communicatie worden deze middelen ingezet.

Speciale communicatie is noodzakelijk in het geval van schaarste aan strooimiddelen. Indien de noodstrooiroute wordt gebruikt, moet dit vooraf uitgebreid worden gecommuniceerd.

5 Financiën.

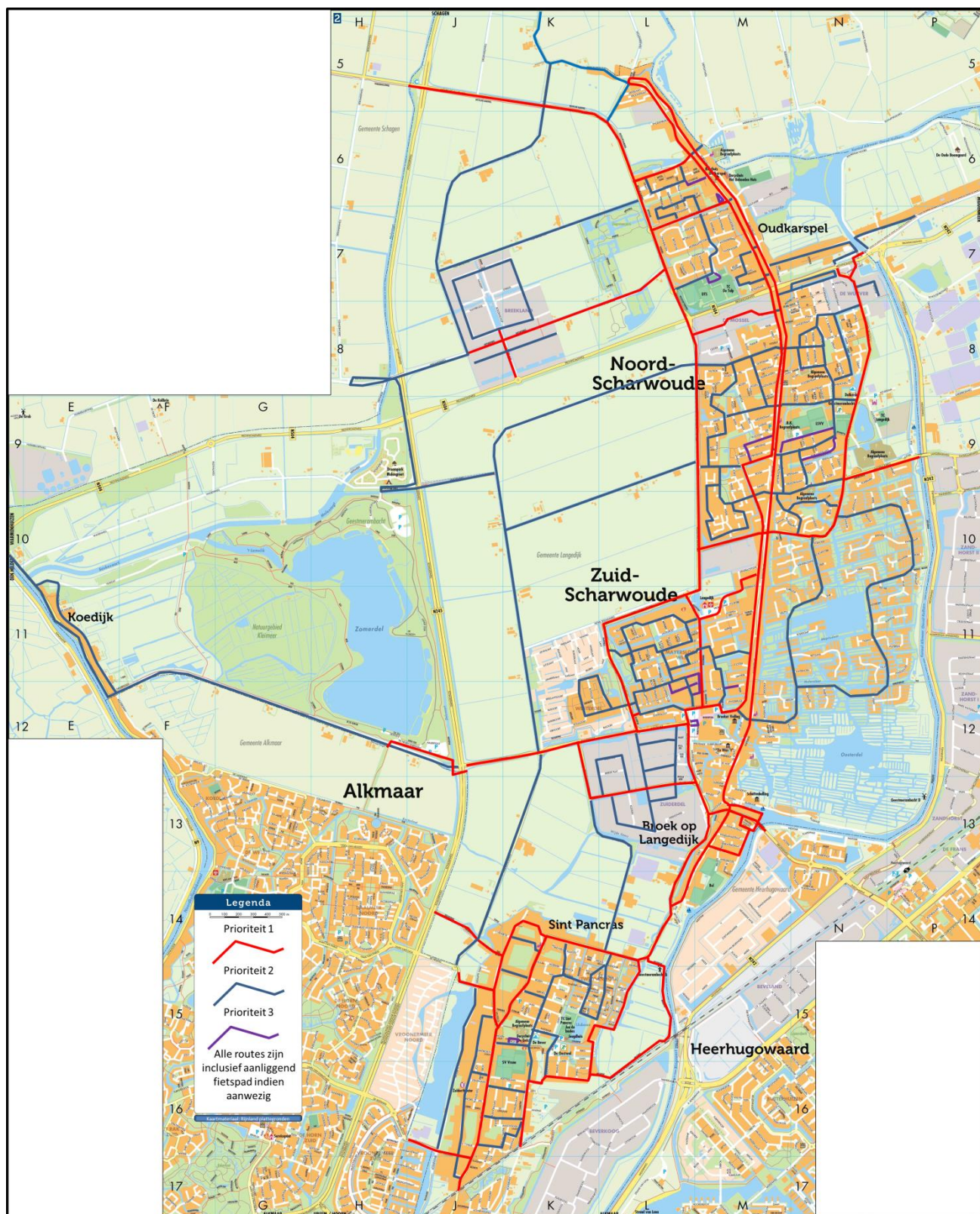
De kosten voor de uitvoering van de gladheidsbestrijding zijn deels vast, maar grotendeels variabel. De winter bepaalt wat er moet gebeuren. De kosten voor de uitvoering bestaan uit:

- Materieel: dit zijn de kosten voor de machines en voertuigen. De kosten bevatten onder andere brandstof, aanschaf en afschrijving;
- Inzet personeel: uurloon, daar is een deel van met toeslag vanwege gevaarlijk werk en werken buiten de normale uren;
- Opleidingen: aangezien het werk in gevaarlijke omstandigheden wordt uitgevoerd, moet het personeel goed zijn voorbereid. Voor de verschillende functies bij de gladheidsbestrijding zijn er uiteenlopende opleidingen.
- Strooimiddelen: dit betreft zout, zand en mogelijk nog andere middelen. Deze materialen worden ingekocht via de gemeente Heerhugowaard;
- Afhandeling meldingen: via het KCC kunnen burgers gladheid melden. De kosten betreffen het systeem (internet, telefoon), bemensing van het meldpunt en de kosten voor de afhandeling. Deze kosten vallen in principe buiten het budget.
- Claims: steeds vaker worden bij ongevallen in het openbaar gebied de wegbeheerders aansprakelijk gesteld (al dan niet via de rechtsbijstandverzekering). Deze claims moeten behandeld worden en gemotiveerd worden af- of toegewezen. Arbitrage of rechtszaken kunnen het gevolg zijn van een afwijzing. Hierin gaat naast de mogelijke schadevergoeding ook veel tijd in zitten.
- Schades: waar gewerkt wordt in moeilijke omstandigheden, kan wat mis gaan. In principe is de gemeente hiervoor verzekert. Kosten voor de verzekering en eigen risico komen voor rekening van de gladheidsbestrijding.

In de begroting is een vast budget opgenomen ten behoeve van de gladheidsbestrijding van € 175.000 (stand van zaken oktober 2016). Hiervan is € 70.000 beschikbaar voor directe kosten en algemene kosten. Het overige bedrag is bedoeld voor personeelskosten (dit bedrag kan jaarlijks fluctueren afhankelijk van de vastgestelde uurkosten). De ervaring van afgelopen jaren leert dat dit budget bij normale winters ruim voldoende is. Overgebleven middelen vloeien terug naar de algemene middelen.

Budgetbeheerder is de areaalbeheerder Wegen. De teamleider Uitvoerder heeft mandaat om het budget voor gladheidsbestrijding in te zetten.

Bijlage 1. Kaart prioriteiten strooiroute.



Net buiten de kaart liggen de Ambachtsdijk tot aan de N245 (inclusief fietspad) en de Kanaaldijk tot aan de N504. Beide wegen zijn opgenomen met prioriteit 2.