Beleidsplan gladheidbestrijding Gemeente Beek

2021 / 2022

Gemeente Beek
1 november 2021

Inhoud

Deel 1: Het beleidsplan

Inleiding

1. Doelstelling van de gladheidbestrijding
    1.1 Het wettelijke kader
    1.2 De doelstelling van de Gemeente Beek
    1.3 Eisenpakket gladheidbestrijding

2. Het wegennet en de weggebruiker

3. Weerbewaking en coördinatie

4. Transport, materieel, strooimiddelen
    4.1 Het vervoer
    4.2 Het materieel
    4.3 De strooimiddelen

5. Veiligheid, Arbo en milieubelasting
    5.1 Veiligheid materieel
    5.2 Arbo
    5.3 Milieubelasting

6. De Organisatie van de gladheidbestrijding
    6.1 De bewaking van het weerbeeld en de gladheidcoördinatie
    6.2 De bereikbaarheiddienst
    6.3 Benodigde inzet
    6.4 Administratieve werkzaamheden
    6.5 Uit te voeren taken in tijdschema

7. Toekomstige ontwikkelingen
    7.1 Samenwerking
    7.2 Plaatsing meetpunten

Deel 2: Het Werkplan

1. Het Gladheidplan
2. Het Routeplan

Geraadpleegde literatuur:

CROW publicatie: Leidraad gladheidsbestrijdingsplan ISBN 10: 90-6628-476-5.
Akzo Nobel: Visie Akzo Nobel Salt 2008.
Meteo-consult gladheidsbestrijding.

Deel 1: Het Beleidsplan

Inleiding

De aanleiding voor het opstellen van dit plan is inzicht te geven in de zorgverplichtiging of inspanningsverbintenis waaraan de gemeente als wegbeheerder moet voldoen ten aanzien van de gladheidbestrijding. In dit beleidsplan zijn de doelstellingen, uitgangspunten en verantwoordelijkheden van de gemeente Beek als wegbeheerder ten aanzien van gladheidbestrijding omschreven.
Daarnaast wordt er aandacht besteed aan de organisatie van de gladheidbestrijding en de eventuele inzet van marktpartijen bij de uitvoering. De notitie dient dan ook gezien te worden als een leidraad en toetsingscriterium voor de doelstellingen van de gladheidbestrijding in de komende jaren en dienen investeringen en exploitatie hierop afgestemd te worden.

1. Doelstelling van de gladheidbestrijding

Alvorens een eisenpakket op te stellen waaraan de gladheidbestrijding in de gemeente Beek dient te voldoen moet eerst duidelijk zijn wat het doel van de gladheidbestrijding dient te zijn.
De doelstelling is te splitsen in een opgelegd wettelijk kader en in de doelstelling van de gemeente Beek als organisatie.

1.1 het wettelijke kader

De gemeente Beek heeft als wegbeheerder bepaalde verantwoordelijkheden. Een van deze verantwoordelijkheden is het zorgdragen voor "innovatie" en "onderhoud" waarbij de wegbeheerder er voor dient te zorgen dat de wegen in zijn verzorgingsgebied in goede staat verkeren.
De laatste jaren kan worden gesteld de schadeplichtigheid van de overheid is toegenomen door verscheidene factoren, waaronder ontwikkeling van de rechtspraak, decentralisatie en de groei van claimbewustheid van de burgers. Dit leidt ertoe dat risico's beheersbaar moeten worden gemaakt en dat het beleid moet worden gericht op kwaliteitszorg. Eén van de methoden om aan kwaliteitszorg te voldoen is het opzetten van een procesbeheersingsysteem. Uit onderzoek is namelijk gebleken dat de stijging van klachten en claims te keren is door het beheersen en verbeteren van werkprocessen.
Op de gemeente rust een zorgverplichting of inspanningsverbintenis om de weg en weguitrusting zodanig te onderhouden dat deze geen gebreken vertonen en daarmee geen gevaar opleveren. Vertaald naar gladheidbestrijding zou dit kunnen betekenen (echter nog niet uit jurisprudentie af te leiden) dat bij aansprakelijkheidsstelling de gemeente moet kunnen aantonen dat er voldoende inspanningen zijn verricht om gladheid te bestrijden. Dus dat er gebruik is gemaakt van de beschikbare middelen.
In het kader van gladheidbestrijding dient door de gemeente een gladheidbestrijdingsplan opgesteld te worden, waarin de werkprocessen worden beschreven en waarbij burgers (bijvoorbeeld vóór aanvang van het winterseizoen) in kennis worden gesteld over de voor hen belangrijke punten daaruit, met name de strooiroutes.

1.2 De doelstelling van de gemeente Beek

Het beleid van de gemeente Beek is te omschrijven als een zorgzame organisatie die tot doel heeft een aangename leefomgeving voor de inwoners te creëren. Daarnaast is een van de doelstellingen van de organisatie, het streven de beschikbaar gestelde middelen maximaal te benutten hetgeen een regiefunctie impliceert waarbij gehele uitbesteding van werkzaamheden aan een marktpartij een feit is om deze doelstelling te bereiken. De gladheidbewaking en gladheidbestrijding zijn uitbesteed

aan de aannemer (lees RWM) die ook de reinigingstaken van de buitendienst van de gemeente Beek uitvoert . Dit alles wordt gecoördineerd door de aansturingscoördinator buitendienst van de gemeente Beek .

1.3 Eisenpakket gladheidbestrijding
Naast wettelijk kader en de doelstelling van de gemeente Beek welke beide als redelijk globaal zijn te omschrijven is er ook nog gekeken naar specifieke richtlijnen voor de gladheidbestrijding. Het meest richtgevende is de publicatie "Leidraad gladheidsbestrijdingsplan"van de CROW.
Deze landelijke stichting doet onderzoek en adviseert op tal van onderdelen in de wegenbouw en verkeerstechniek. Bij toetsing van processen in het wegbeheer worden (door bijv. Justitie) de adviezen en richtlijnen van het CROW meestal als maatgevend aangenomen. Het ligt dan ook voor de hand dat ook de gemeente Beek de publicatie "Leidraad gladheidsbestrijdingsplan" van de CROW als leidraad bij het eisenpakket aanhoudt. Deze Leidraad verwijst met name naar het artikel 15 van de Wegenwet, de aansprakelijkheid van de wegbeheerder. Een belangrijk punt bij de aansprakelijkheidstelling is de vraag of er sprake is van verwijtbaarheid van de wegbeheerder. In het kader van gladheidbestrijding heeft de gemeente een zorgplicht en is er sprake van een inspanningsverplichting en geen resultaatsverplichting.

Om invulling te geven aan het wettelijke kader en de doelstelling van de gemeente Beek als organisatie dient de gladheidbestrijding aan de volgende eisen te voldoen:

1.3.1 Opstellen van een gladheidplan met procesbeschrijving waarin beschreven wordt hoe optredende gladheid wordt onderkend (voorfase) en op welke wijze en met welk materieel de soorten gladheid worden bestreden.
1.3.2 Een routeplan waarin wordt beschreven op welke wegen, fietspaden en voetpaden gladheid wordt beschreven.
1.3.3 Een communicatieschema waarin wordt omschreven wie wordt geïnformeerd en op welke wijze betrokkenen of belanghebbenden worden geïnformeerd. Dit is geïntegreerd in het gladheidplan.

Door deze onderdelen te benoemen, deze plannen daadwerkelijk in de organisatie te implementeren en regelmatig te evalueren voldoet de gemeente aan het wettelijke kader en de uitgangspunten van de gemeente Beek als organisatie.
Bovenstaande is in het plan gladheidbestrijding gemeente Beek nader uitgewerkt.

2. Het wegennet en de weggebruiker
Het wegennet binnen de gemeente Beek vraagt bij gladheidbestrijding om een specifieke, op de situatie toegespitste benadering. De redenen hiervoor zijn:
- De omvang van het wegennet is bijzonder groot in verhouding tot de oppervlakte van het te verzorgen gebied;
- Het wegennet vertoont een grote verscheidenheid. Het gemotoriseerde verkeer maakt gebruik van hoofdwegen buiten de bebouwde kom tot en met verblijfsgebieden; fietsers van wegen en fietspaden, voetgangers van trottoirs en marktterreinen.
- De verschillende soorten weggebruikers stellen ook in het verband van de gladheidbestrijding hun specifieke en vaak tegenstrijdige eisen. Als er onderscheid wordt gemaakt naar doorgaand verkeer, woon-werkverkeer, verzorgingsverkeer en sociaal verkeer, zullen de twee eerst genoemde categorieën de nadruk leggen op het vrij maken van de hoofdverbindingsroutes en de twee andere het meest geïnteresseerd zijn in woonstraten en secundaire verbindingen.

Zoals bovenomschreven is het wegennet in de gemeente Beek zeer divers en hebben de weggebruikers verschillende belangen. Uit praktisch en financieel oogpunt kan niet aan de wensen van alle partijen tegemoet te komen.
Uitgaande van de opgedane ervaring is in de gemeente Beek de praktijk dat eerst de doorgaande routes, hellingen en busroutes gestrooid worden. Op deze wijze bereikt men dat:

- De kernen ontsloten zijn en doorgaand verkeer mogelijk is
- De hellingen (welke een groot risico bij gladheid vormen) als eerste van strooimiddel worden voorzien hetgeen bij aanhoudende gladheid zeker stelt dat de gladheidbestrijders zelf ook de hellingen kunnen berijden
- De busroutes berijdbaar blijven waardoor het openbaar vervoer in stand blijft.

Nadat bovenstaande verbindingen afgewerkt zijn volgen de wijkontsluitingswegen en een deel van de woonstraten. Insteek bij deze secundaire route is dat er een fijnmazige structuur van behandelde wegen ontstaat waarbij er uit praktisch oogpunt tevens voor een logische route gekozen wordt om onnodig tijdverlies te voorkomen. Parallel met de strooiactie van de wegen vindt er gladheidbestrijding plaats op de vrijliggende en aanliggende fietspaden.

De in de gemeente Beek gemaakte prioriteitstelling komt overeen met de prioriteitstelling van de omliggende gemeenten en de aanbevelingen van de CROW welke deze heeft vervat in de publicatie "Leidraad gladheidsbestrijdingsplan".

In de bijlage "strooiroutes staat het wegennet benoemd dat behandeld wordt bij gladheid. De door de vrachtauto’s te strooien weglengte bedraagt ongeveer 65 km. Door twee fietspadstrooiers wordt 35 km. fietspad en een aantal kleinere straten gestrooid.

3. Weerbewaking en coördinatie

De gladheidbewaking van het wegennet wordt uitgevoerd door een de gladheidcoordinator van de aannemer die gladheidbestrijding uitvoert. Aangezien de gemeente Beek als wegbeheerder verantwoording draagt voor de gladheidbestrijding wordt deze gladheidbewaking ook door de aansturingscoördinator buitendienst van de gemeente Beek gemonitord.
Om met enige zekerheid te kunnen bepalen of gladheid optreedt, heeft de gemeente de weersite GLADHEID van Meteo-consult ter beschikking gesteld aan de betreffende aannemer. De aansturingscoördinator buitendienst van gemeente maakt eveneens van dit weerprogramma gebruik.
Tevens kunnen beide coördinatoren gebruik maken van:

- De weersvoorspellingen van de reguliere media zoals radio en TV
- Sites op internet (o.a. Meteo-Maastricht en Weeronline enz.)
- Een link met de gladheiddienst van de provincie Limburg en Rijkswaterstaat via sms-berichten die aangeven wanneer de gladheiddienst van de provincie Limburg en Rijkswaterstaat overgaan tot strooiacties
- Een GladheidMeldSysteem op de Adsteeg.

Het nadeel van bovenvermelde methode is dat de coördinatoren als niet-meteorologen, met beperkte middelen, een inschatting moet maken van het aankomende weerbeeld. Om bovenstaand risico te verkleinen, de betrouwbaarheid van de weersvoorspellingen te verhogen en effectiviteit van een strooiactie te vergroten zijn contacten gelegd met een externe deskundige meteorologisch instituut (in het geval van de gemeente Beek Meteo-consult). Deze geeft de aannemer de mogelijkheid het weerbeeld te laten bewaken en de coördinator via internetverkeer op de hoogte te houden van de kans op gladheid.

Uitgaande van bovenstaande zijn de taken van de gladheidcoördinator van de aannemer als volgt te omschrijven:
- Actieve gladheidbewaking via de weersite Gladheid van Meteo-consult.
- Actieve inspectie van wegsituatie
- Besluit nemen tot opstarten van strooiactie (preventief danwel curatief) en leiding geven aan strooiactie.
- Communicatie / terugkoppelingen richting opdrachtgever.

De taken van de aansturingscoördinator buitendienst gemeente Beek zijn als volgt te omschrijven:
- Gladheidbewaking van via het programma Gladheid van Meteo-consult.
- Mogelijk opdracht geven tot het opstarten van een strooiactie of extra inzet.
- Monitoring en toezicht gladheidbestrijding proces.
- Communicatie met aannemer overige overheden en inwoners.

4. Het transport, materieel en benodigde strooimiddelen.
4.1 Het vervoer
Voor de bepaling van inzet van transport is het noodzakelijk de volgende gegevens voorhanden te hebben danwel eisen te stellen aan:
- De vereiste, maximale, tijdsduur waarbinnen een strooiactie na melding van optredende gladheid afgerond dient te zijn. (uitsluitend van toepassing bij curatief strooien). Hoewel hier geen exacte (wettelijke) tijdsduur voor te geven is wordt door het CROW geadviseerd 3,5 uur aan te houden.
  Deze richttijd beslaat de tijd tussen het moment van besluit en het strooien van de laatste meters van een strooiroute.
  De vereiste, maximale, tijdsduur waarbinnen een preventieve strooiactie na melding afgerond dient te zijn bedraagt in de gemeente Beek 3 uur.
- Het te behandelen wegennet in lengte en "moeilijkheidsgraad". Met moeilijkheidsgraad wordt bedoeld dat niet uitsluitend de lengte van het wegennet maatgevend is maar ook het gegeven dat hellingen en woonstraten een lagere snelheid impliceren, (de gemiddelde rijsnelheid van de vrachtauto's tijdens een strooiactie is in de gemeente Beek ongeveer 25 km/uur).
- De spreiding van het te behandelen wegennet binnen de gemeente B eek is redelijk compact. Door deze compacte wegstructuur zijn er veel wegen in woonwijken die door geparkeerde auto’s moeilijk met grote strooiwagen te berijden zijn. Dit in combinatie met de eis dat de hellingen snel gestrooid dienen te worden betekend dit dat er niet altijd de meest gunstigste rijroute genomen kan worden.

De wegen
Geconcludeerd kan worden dat de Gemeente Beek niet het meest gemakkelijke wegennet heeft om gladheid te bestrijden. Bij een te behandelen wegennet van ongeveer 65 km. is er theoretisch 300 minuten rijtijd benodigd.

Om te voldoen aan het uitgangspunt dat een strooibeurt van besluit tot strooien t/m het strooien van de laatste vierkante meters max. 3 uur mag duren is de inzet van minimaal twee strooicombinaties voor het bestrijden van de gladheid op de wegen noodzakelijk.
In verband met het uitbesteden van de strooiwerkzaamheden in de gemeente Beek is de aannemer vrij in het bepalen van de inzet zolang een strooibeurt van besluit tot strooien t/m het strooien van de laatste vierkante meters maximaal 3 uur duurt.

De fietspaden
De te behandelen vrijliggende en aanliggende fietspaden hebben een lengte van ongeveer 35 km en worden gestrooid met een terreinwagen met opzetstrooier en een kleine tractor met een strooier op aanhanger. Uit praktisch oogpunt wordt de fietspadenroute gecombineerd met het behandelen van smalle straten welke moeilijk met een vrachtwagen bereikbaar zijn. Door deze combinatieritten is het moeilijk er een normberekening op toe te passen, De praktijk wijst echter uit dat beider ongeveer 2,5 uur nodig hebben om de route te rijden.

De trottoirs en voetpaden
Het bestrijden van gladheid op de trottoirs en voetpaden dient handmatig te gebeuren. Het moge duidelijk zijn dat dit een arbeidsintensieve en derhalve kostbare zaak is. Van gemeentewege (uitvoering door derden) worden slecht een beperkt aantal trottoirs en voetpaden ijs- en sneeuwvrij gehouden bij aanhoudende gladheid. Het betreft hier vooral paden rondom (semi) openbare gebouwen, het centrum en bejaardenhuizen. Deze handmatige gladheidbestrijding vindt plaats tijdens normale werkuren. Daarnaast wordt, bij publicatie van het gladheidschema, aan de inwoners gevraagd het trottoir voor hun woning ijs- en sneeuwvrij te houden.

4.2 Het materieel
De gemeente Beek heeft de gladheidbestrijding uitbesteedt en stelt geen materieel en opslagcapaciteit voor zout ter beschikking aan de betreffende aannemer.

4.3 De strooimiddelen
In de gemeente Beek worden als dooimiddel zout en in water opgeloste calciumchloride ingezet. Het zout dient als basis voor de bestrijding van de gladheid. De in water opgeloste calciumchloride dient om, bij preventieve strooiacties, het zout te bevochtigen zodat dit op het wegdek blijft liggen en er niet afwaait bij het passeren van voertuigen. Bijkomend voordeel van het calciumchloride is dat het vriespuntverlagend werkt en er ongeveer 15 a 20% minder zout gestrooid hoeft te worden.

Bij het huidig te strooien wegennet is bij een preventieve strooibeurt ongeveer 5 ton strooimiddel en 1000 liter vloeistof benodigd.
Het strooizout en de calcium wordt via het bestek van RWM geleverd door een landelijke leverancier zoals bv. Akzo Nobel of Eurosalt. Deze opdrachtnemer in dit geval RWM is tevens verantwoordelijk voor het voorraadbeheer.

5. Veiligheidsaspecten, Arbo en Milieubelasting
5.1 Veiligheid materieel
Ten aanzien van het strooimaterieel geldt uiteraard dat deze moet voldoen aan de veiligheidseisen met betrekking tot mechanische en elektrische componenten. Als gevolg van de agressieve werking van het strooizout en de dooivloeistof op metalen is corrosiewerking en dientengevolge de slijtage groot. Inspectie en onderhoud door een extern, gecertificeerd, bedrijf in opdracht van de aannemer is dan ook jaarlijks noodzakelijk. De verantwoordelijkheid ligt hierbij ook bij de aannemer, de gemeente Beek zal hierin slechts monitoren.

5.2 Arbo
Voor de uitvoerenden van de gladheiddienst gelden in principe de rijtijdenwet en Arbo-regels. Aan deze regels heeft ook de aannemer gladheidbestrijding zich te houden en heeft hierin ook zijn verantwoording.

Het wegenzout is door toevoegingen ongeschikt voor menselijk consumptie. Bij normaal gebruik is het een ongevaarlijk product dat geen speciale veiligheidsvoorzieningen vergt. Echter bij zeer intensief huidcontact kan irritatie optreden. Dit geldt tevens voor de ogen. Het is derhalve aanbevelenswaard om een veiligheidsbril en handschoenen te gebruiken.

5.3 Milieubelasting
In tegenstelling tot al het technisch onderzoek naar de effectiviteit van dooimiddelen is er nog relatief weinig onderzoek gedaan naar de milieueffecten van gladheidbestrijdingsmiddelen en methoden. AKZO / Nobel (grootste leverancier van strooizout in Nederland) heeft een milieuonderzoek uitgevoerd ten aanzien van de milieubelasting van gladheidbestrijdingsmiddelen. Uit dit onderzoek blijkt dat bij de milieubelasting onderscheid gemaakt dient te worden tussen de opslag van het strooizout en het verspreiden van het zout op de wegen.
Bij opslag dient ervoor gezorgd te worden dat het zout overdekt ligt opgeslagen en er een vloeistofdichte vloer aanwezig is. Het water dat eventueel van dit oppervlak kan afstromen, dient via het rioolstelsel afgevoerd te worden. Op deze wijze wordt voorkomen dat er een chloride concentratie ontstaat bij de opslaglocatie.
Voor wat betreft de belasting van het milieu op de strooiroute geldt in zijn algemeenheid dat de effecten gering zijn. Metingen hebben aangetoond, dat strooizout slechts een geringe bijdrage levert aan de verhoging van het chloride gehalte in het milieu. In een uiterst strenge winter is het percentage van wegenzout slechts 0,9 % van de totale hoeveelheid zout die in het milieu terecht komt.
Voor de gemeente Beek geldt dat het zout dat op de wegen terecht grotendeels via het rioolstelsel wordt afgevoerd. Het zout dat op wegen terecht komt waarvan het water niet in het rioolstelsel terecht komt wordt door de regelmatige regenval vrijwel volledig afgevoerd en laat nauwelijks sporen na. Wel is bij een seizoen met veel strooiacties mogelijk randschade aan beplanting zichtbaar.
Als voorbeeld kan hier genoemd worden de plantsoenen langs de fietspaden aan de Haamen. Verder wordt in het kader van het beperken van de milieubelasting niet op binnenwegen in de woonwijken gestrooid. Op deze wegen is de snelheid gering waardoor de kans op ongevallen gering is en wordt er tevens naast vermindering van de milieubelasting ook bespaard op de kosten.
Aangetekend dient te worden dat de milieubelasting door zout bij projecten waarbij het water van het wegoppervlak van het rioolstelsel wordt afgekoppeld aandacht verdient. Voorbeelden hiervan zijn het uitbreidingsplan “de Sjroep” en de parkeerplaats van de Brede school in Neerbeek. Deze locaties zijn dan ook niet opgenomen in de strooiroute.

Conclusie
Uit het voorgaande kan men concluderen dat het milieu het beste gespaard wordt door alleen te strooien wanneer en daar waar nodig is, met minimale benodigde hoeveelheden en door gebruik te maken van optimale technieken en goed ingesteld materieel.

6. De organisatie van de Gladheidbestrijding

Bij een strooiactie moet onderscheid gemaakt worden tussen het preventief strooien (actie voordat gladheid daadwerkelijk optreed) en curatief strooien (actie als gladheid al aanwezig is). Bij een goed inzicht in het aankomende weerbeeld heeft preventief strooien de voorkeur daar dit de veiligheid in hoge mate ten goede komt. Door gebruik van natzoutstrooiapparatuur kan in de gemeente Beek effectief preventief worden gestrooid. Indien preventief gestrooid wordt, is het van belang dat het gestrooide zout een redelijke tijd op de weg blijft liggen. In de avond- en nachtsituatie vormt dit geen probleem daar de verkeersbewegingen in de gemeente Beek dan minimaal zijn; het is dan ook geen enkele belemmering om bij kans op gladheid in de nacht- of ochtenduren reeds 's avonds (na 19.00 uur) preventief te strooien. In de dagsituatie, met relatief veel verkeersbewegingen, moet ernaar gestreefd worden niet korter dan twee uur voor de optredende gladheid een preventieve strooiactie uit te voeren.

Hierbij dient aangetekend te worden dat er altijd niet te voorspellen weersomstandigheden zullen zijn en curatief strooien toch nodig zal blijven. Ook zal bij aanhoudende sneeuwval de gladheidbestrijding van preventief naar curatief overvloeien.

6.1 De bewaking van het weerbeeld en de wegdeksituatie

Zoals gesteld wordt het weerbeeld door de gladheidcoördinator van aannemer gevolgd. De algemene weersontwikkeling kan gevolgd worden via de media.
Een specifieke blik op de regionale situatie en de regionale vooruitzichten worden aangeleverd door de weersite Gladheid Meteo-consult.
Naast bovengenoemde aanlevering van informatie zal de gladheidcoördinator ook periodiek de wegdeksituatie dienen te inspecteren. De praktijk wijst uit dat er vooral bij temperaturen rondom het vriespunt in combinatie met vocht (in de lucht, op de weg) binnen de gemeente Beek grote verschillen kunnen optreden en plaatselijk gladheid kan optreden. Dit verschil in wegdeksituatie is het gevolg van de grote hoogteverschillen in de Beek en van de openheid van het landschap.

Bekende plekken waar gladheid verassend snel kan optreden bij specifieke weerssituaties zijn o.a. Hoogkuil, Looiwinkelstraat, Neerbeekerstraat en de Putbroekerweg.

6.2 De bereikbaarheiddienst

Bestrijding van gladheid dient op tijdstippen te gebeuren die weersafhankelijk zijn en niet lang van tevoren bekend zijn. Teneinde het benodigde vervoer en personeel beschikbaar te hebben dient er een wachtdienstschema te zijn voor de coördinator, de bijrijders op de vrachtauto en de transportbedrijven. Dit schema wordt opgesteld door de aannemer die ook de gladheidbestrijding uitvoert.
Van belang hierbij is dat de normtijd van drie uur tussen melding en de laatste vierkante meters preventief strooien wordt gehanteerd.

6.3 De benodigde inzet

Om de gladheidbestrijding te kunnen uitvoeren binnen de normtijden is er minimaal bij een inzet het volgende materieel en personeel nodig:
- een coördinator gladheidbestrijding.
- twee vrachtauto’s met strooiers.
- twee fietspadstrooiers.

Er is momenteel een contract afgesloten met een afvalbedrijf welke materieel en personeel ter beschikking stelt. De gladheidbestrijding maakt onderdeel uit van de werkzaamheden die in het kader van de privatisering van de buitendienst zijn uitbesteedt en worden uitgevoerd door het regionaal afvalbedrijf een overheids-N.V met de naam RWM.

6.4 De administratieve afhandeling
Het is van belang dat er een administratie wordt bijgehouden van de uitgevoerde strooiacties; niet alleen om kengetallen te verkrijgen en financiële bewaking maar ook om, bij aansprakelijkheidstelling te kunnen aantonen dat de gemeente Beek aan haar zorgplicht heeft voldaan. Onderwerpen die administratief dienen te worden bijgehouden zijn:
- Archiveren weerbeelden
- Datum en tijdstip van strooiactie (preventief/curatief).
- Inzet materieel, vervoer en personeel bij strooiactie.
- Bijhouden klachtenregistratie van bewoners en weggebruikers (via centraal klachtenmeldingssysteem).
- Afhandelen eventuele aansprakelijkheidstelling.
- Budgetbewaking.
- Evaluatie.

6.5 Uit te voeren taken in tijdschema
Naast de taken bij daadwerkelijke strooiacties dienen er voor en na het gladheidseizoen ook nog werkzaamheden te worden uitgevoerd. Dit zijn:

September:
- Evaluatie gladheidbestrijding vorig seizoen nagaan i.v.m. gemaakte afspraken met het afvalbedrijf.
- Actualiseren gladheidroutes.

Oktober:
- Informeren belanghebbenden (in en extern) ten aanzien van bereikbaarheid coördinator.
- Bevestigen afspraken met buurgemeenten betreffende afstemming strooiroutes.

November:
- Publicatie in 1Beek met betrekking tot de gladheidbestrijding inclusief vermelden van routes.
- Updaten publicatie op de gemeentelijke website.

Januari:
- Publicatie (tweede maal) in 1Beek met betrekking tot de gladheidbestrijding inclusief vermelden van routes.

November t/m maart:
- Bereikbaarheid gewaarborgd
- Dagelijks website GLADHEID raadplegen, volgen weersvoorspelling.
- Administratieve taken uitvoeren.
- Toezicht gladheidbestrijding.

7. Toekomstige ontwikkelingen

7.1 Samenwerking

.Op dit moment kan geconcludeerd worden dat de werkwijze voor de bestrijding van gladheid in de gemeente Beek efficiënt en financieel doelmatig is. De ontwikkelingen op het gebied van de gladheidbestrijding staan echter niet stil en dienen dan ook nauwlettend gevolg te worden. Voor het seizoen 2020-2021 is de gladheidbestrijding ondergebracht bij het regionaal afvalbedrijf. De insteek is ook om de bestrijding van de gladheid steeds meer regiobreed uit te voeren.

7.2 Plaatsing meetpunten

Preventieve gladheidbestrijding staat of valt met informatie ten aanzien van de weersontwikkelingen. Op dit moment zijn de weersverwachtingen voor de gemeente Beek gebaseerd op meetpunten welke zich buiten de gemeentegrenzen bevinden hetgeen de nauwkeurigheid van lokale weervoorspelling nadelig beïnvloedt.
In het kader van vergaande automatisering heeft RWM in samenwerking met Meteo consult in oktober 2017 een meldpunt op de Adsteeg aangelegd. Door de plaatsing van dit GladheidMeldingSysteem binnen het beheersgebied van gemeente Beek is het mogelijk dat er nog nauwkeurigere weersvoorspellingen kunnen worden gedaan, waarbij de strooidiensten nog gerichter kunnen uitrukken. Het gevolg hiervan is dat de efficiëntie van strooien en de veiligheid op wegen in winterseizoen wordt vergroot.

.

Deel 2: Het Werkplan

1. Het werkplan gladheidbestrijding

Het gladheidplan omvat het plan van aanpak en de te nemen acties in het kader van de gladheidbestrijding. In dit plan wordt nader ingegaan op de melding, de strooiactie, het materieel, de strooiroute, de registratie, de contactgegevens en de communicatie

2. Het Routeplan

In het routeplan staan de wegen, straten en fietspaden welke bij een strooiactie worden behandeld. De route dient jaarlijks te worden geëvalueerd en te worden beoordeeld op actualiteit en prioritering.

Bijgevoegd zijn de routes zoals deze voor het seizoen 2021-2022 gelden.