



Gladheidbestrijdingsplan
2011 – 2012
Team Beheer en Onderhoud



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	1
Voorwoord.....	3
1. Inleiding	4
2. Het bestrijden van gladheid.....	5
2.1 <i>Verschillende vormen van gladheid</i>	5
2.2 <i>Sneeuwschuiven</i>	6
2.3 <i>Droogzout- versus natzout strooimethode</i>	6
2.4 <i>Voordelen van natstrooien</i>	6
2.5 <i>Voordelen preventief strooien</i>	6
2.6 <i>Benodigde hoeveelheid zout</i>	6
2.7 <i>Pekelwater</i>	6
2.8 <i>Effect op het milieu</i>	7
3. Leidraad strooiplan.....	7
3.2 <i>Wegcategorieën</i>	8
3.3 <i>Criteria routeplan</i>	8
3.4 <i>Geldigheidsperiode</i>	8
3.5 <i>Tijdsduur operationele actie</i>	8
4. Organisatie van de gladheidbestrijding	8
4.1 <i>Inzet personeel</i>	9
4.2 <i>Strooirouteplan</i>	9
4.3 <i>Hoofdroute (preventieve c.q. curatieve strooiactie)</i>	9
4.4 <i>Secundaire route (curatieve strooiactie)</i>	9
4.5 <i>Looproutes (curatieve strooiactie)</i>	10
4.6 <i>Logboek - klachtenregistratie</i>	10
4.7 <i>Routewijziging</i>	11
4.8 <i>Zoutdepot</i>	11
5. Materieel	11
6. Voorlichting.....	11
7. Bijlagen.....	12



Voorwoord

Voor u ligt het gladheidbestrijdingsplan 2011–2012. In dit plan worden de uitgangspunten, prioriteiten en de wijze van uitvoering omschreven, waarop de wintergladheid in de gemeente Raalte wordt bestreden. In hoofdlijnen gaat het hier om een geactualiseerde versie van de voorgaande editie. Ieder jaar wordt het gladheidbestrijdingsplan opnieuw vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders, hiertoe gemandateerd door de gemeenteraad bij besluit van 7 februari 2008, nummer 0704667.

Als belangrijkste uitgangspunten voor de opstelling van dit rapport gelden de verkeersveiligheid, aansprakelijkheid, duurzaamheid en de beheersbaarheid van de kosten. Met dit vastgesteld gladheidbestrijdingsplan en het bekendmaken ervan kan iedereen kennis nemen van het gemeentelijk beleid met betrekking tot het bestrijden van wintergladheid op openbare wegen.

De gevolgen van de economische recessie op landelijk niveau krijgen hun effect op de lokale overheden en dwingen ook de gemeente Raalte tot het maken van fundamentele keuzes. Dit heeft ondermeer geleid tot een bezuinigingstaakstelling van € 17.775,-- op de bestrijding van wintergladheid. Om de gewenste bezuiniging te realiseren is het uitvoeringsplan geheel opnieuw geprogrammeerd. Met deze herprogrammering wordt niet alleen voldaan aan de gewenste bezuiniging maar wordt ook een duurzamer gladheidbestrijdingsplan geïntroduceerd.

Team Beheer en Onderhoud.

1. Inleiding

De wegbeheerder heeft een zorgplicht als het gaat om de veiligheid op de weg. Ook tijdens de winterperiode dient de wegbeheerder aan te geven hoe zij daar mee omgaat. Het is voor de gemeente onmogelijk om alle wegen en paden te strooien. Het beleid en de wijze van uitvoering worden omschreven in een gladheidbestrijdingsplan. Behalve dat dit plan door het college van burgemeester en wethouders wordt vastgesteld, wordt de nodige aandacht besteed aan voorlichting. Het is belangrijk dat de inwoners binnen de gemeente Raalte weten wat zij van de gemeente als wegbeheerder kunnen verwachten.

1.1 Bezuinigingstaakstelling

Om de gevolgen van de economische recessie het hoofd te bieden heeft de gemeenteraad besloten om vanaf 2012 de inzet op gladheidbestrijding te verminderen om hiermee een bezuiniging van € 17.775,-- te bewerkstelligen. Om de gewenste bezuiniging te kunnen realiseren heeft een kritische beschouwing plaats gevonden van het uitvoeringsplan zoals dat zich de afgelopen jaren geleidelijk heeft ontwikkeld. Dit heeft geleid tot een herprogrammering van het gladheidbestrijdingsplan waarmee de uitvoering in balans is gebracht met het vigerende beleid en maatschappelijke en economische ontwikkelingen. Naast de gewenste besparing wordt met deze herprogrammering tevens een duurzamer bestrijdingsplan geïntroduceerd.

Met een eenduidige en heldere communicatie over de gestelde kaders en grenzen, waarbinnen de gladheidbestrijding plaats vindt, dient ingespeeld te worden op kritische geluiden uit de samenleving over de mate waarin op de bestrijding van gladheid wordt ingezet.

De herprogrammering van het gladheidbestrijdingsplan levert de volgende besparingen op:

Terugbrengen van rijroutes in de preventieve actie van 7 naar 6 ¹ (0,16 fte)	€ 6.000,00
Besparing piket vergoeding door minder inzet van personeel	€ 4.865,00
Besparing op budget strooimiddelen ²	€ 5.675,00
Totale besparing	€ 16.540,00

In de beheerbegroting 2011 is een totaal budget opgenomen van € 196.436, Besparing in percentage derhalve 8,4 %.

De praktische gevolgen die de herprogrammering van het uitvoeringsplan gladheidbestrijding hebben, op het bestaande regime, zijn als volgt samen te vatten:

- *Een belangrijk deel van de woonstraten wordt niet meer gestrooid.*
- *Secundaire buitenwegen en onverplichte fietspaden worden in een kritischer context geplaatst, hetgeen betekent dat er niet wordt gestrooid, of op een later tijdstip.*

Hier tegenover staat echter dat er meer aandacht besteed kan worden aan die wegen die behoren tot de primaire route, waardoor de veiligheid, continuïteit en effectiviteit voor deze categorie wegen verbeterd kan worden.

1.2 Aanpak centrum Raalte

Omdat de promenades en aangrenzende parkeerplaatsen in het centrum van Raalte niet tot de eerste prioriteit gerekend worden, kan de gladheidbestrijding hier niet voor aanvang van de winkeltijden door de eigen dienst worden uitgevoerd. Een praktisch probleem hierbij is dat

¹ Door de aangepaste invulling van het strooi beleid is het mogelijk gebleken om het aantal rijroutes bij preventieve acties terug te brengen van 7 (4 buiten – 3 binnen de kom) naar 6 routes, waarmee een strooicombinatie wordt uitgespaard. De inzet van deze strooicombinatie bij curatieve acties blijft echter wél noodzakelijk.

² **Curatief** betekent letterlijk genezend. In de context van dit gladheidbestrijdingsplan betekent dit het bestrijden van gladheid op het moment dat dit signaleerd wordt. Het is het tegenovergestelde van preventieve bestrijding.

de sneeuw op het tijdstip van actie inmiddels vastgelopen/-gereden is en daardoor moeilijk meer te bestrijden. De uitvoering van de gladheidbestrijding in het centrum van Raalte-dorp heeft vorig seizoen dan ook de nodige kritiek te verduren gekregen.

In samenwerking met het ROV is hiervoor een oplossing gezocht in het uitbesteden van deze taak aan een derde partij, waarvan het ROV een substantieel deel van de kosten voor haar rekening neemt. De winst die hierbij wordt behaald is een tijdige en effectieve bestrijdingsactie waarbij de regie in handen van de gemeente blijft als primair verantwoordelijke instantie.

1.3 Wettelijk kader

- Verantwoordelijkheid wegbeheerder.

De gladheidbestrijding is een verantwoordelijkheid voor de wegbeheerder. De wegbeheerder is op grond van artikel 15 e.v. van de Wegenwet verantwoordelijk voor het onderhoud van de weg. Als de wegbeheerder aansprakelijk gesteld wordt omdat iemand schade heeft geleden als gevolg van gladheid moet de wegbeheerder aantonen dat zij niet tekort is geschoten in de zorgvuldigheid. De eiser moet bewijzen dat de wegbeheerder tekort is geschoten in de zorgplicht. Aansprakelijkheid bij ongevallen als gevolg van gladheid moet beoordeeld worden op grond van onrechtmatige daad e.e.a. volgens artikel 6:162 van het Burgerlijk Wetboek. De weggebruiker mag van de wegbeheerder niet verwachten dat alle verhardingen gestrooid zijn en aan alle eisen van stroefheid voldoen. De wegbeheerder heeft een inspanningsverplichting doch geen resultaatverplichting.

- Afdekken risicoaansprakelijkheid.

Aan de hand van een vastgesteld en gepubliceerd gladheidbestrijdingsplan kan de wegbeheerder aantonen dat zij heeft voldaan aan haar zorgplicht. In het gladheidbestrijdingsplan dient aangegeven te worden binnen welke tijd de wegen worden gestrooid en volgens welk strooischema. In het plan moeten de prioriteiten van de wegen zijn omschreven. Locaties die extra gevaar op kunnen leveren, zoals bruggen en tunnels, moeten met voorrang worden gestrooid.

Het plan moet vastgesteld zijn door het college van burgemeester en wethouders.

2. Het bestrijden van gladheid

2.1 Verschillende vormen van gladheid

We kennen verschillende vormen van gladheid, die ieder vragen om een eigen bestrijdingsaanpak:

- Gladheid veroorzaakt door het bevriezen van een nat wegdek.
- Gladheid veroorzaakt door condensatie van vocht op het wegdek.
- Gladheid veroorzaakt door neerslag in de vorm van sneeuw.
- Gladheid veroorzaakt door neerslag in de vorm van ijzel.

Alleen bij sneeuw wordt er met droog zout gestrooid. Als er gestrooid is en/of sneeuw geruimd, wil dat niet zeggen dat het niet meer glad is. Om sneeuw en ijs te laten verdwijnen is ook verkeer noodzakelijk. Op deze manier wordt de sneeuw los gereden en met het zout vermengd waardoor de sneeuw smelt. Hoe lager de temperatuur hoe langer het duurt voordat er resultaat is. Is de temperatuur lager dan circa 10 graden onder nul dan is de werking van het zout nihil. Het heeft dan ook geen zin om nog meer zout op de sneeuw te strooien bij aanhoudende lage temperaturen.

Om ijzel te bestrijden is veel zout benodigd. Het berijden van beijzeldde wegen brengt voor de gladheidbestrijders veel gevaar met zich mee. Onder deze omstandigheden is het van belang om zo mogelijk preventief te strooien. Omdat het zout dan onder de ijzel ligt, zal de ijzel slecht hechten aan de verharding en sneller dooien.

2.2 Sneeuwschuiven

Bij enkele centimeters sneeuw worden sneeuwschuivers ingezet. De sneeuw wordt naar de zijkant van de weg geschoven. Na het schuiven wordt de rijbaan direct weer voorzien van een laag wegzout. Sneeuwschuiven is uitsluitend effectief bij aanvangende sneeuwval waarbij de sneeuwlaag nog vers en niet aangereden is.

2.3 Droogzout- versus natzout strooimethode

In afwijking met de droogzout strooimethode wordt bij de natzout strooimethode het droge wegzout, vlak voordat het op de weg wordt gestrooid, bevochtigd met een zoutoplossing. De zoutoplossing (pekelwater) bestaat uit een 20% oplossing van zout in water. De gewichtsverhouding tussen droog zout en zoutoplossing is ongeveer 2,5:1.

2.4 Voordelen van natstrooien

- Goede mogelijkheid om preventief te strooien op een droog wegdek.
- Strooizout kan beter worden gedoseerd.
- Minder strooiverlies door verstuiving.
- Kan met hogere snelheid worden aangebracht, dus een kortere strooitijd.
- Langere werking.
- Betere dooiwerking bij lagere temperaturen.
- Minder wegzout dus minder milieuschade.
- Minder kosten aankoop wegzout.

2.5 Voordelen preventief strooien

- De gladheid wordt voorkomen in plaats van bestreden.
- Een vastgereden sneeuw- of ijsmassa is moeilijk te bestrijden. Het vasthechten van sneeuw en ijs aan het wegdek kan worden voorkomen door preventief te strooien. Daar het zout bij deze methode rechtstreeks op het wegdek gestrooid wordt ontstaat er een soort antikleeflaag, waardoor de sneeuw of ijzel niet aan het oppervlak kan hechten en gemakkelijker en dus sneller te verwijderen is en met minder wegzout.
- Op wegen die (nog) niet glad zijn kan harder worden gereden hetgeen een snellere strooiactie betekent.
- Bevordert de veiligheid van de chauffeurs van de strooiwagens en weggebruikers.

2.6 Benodigde hoeveelheid zout

Voor een gemiddelde winter kan een gemiddelde frequentie van vierenvertig keer strooien worden aangehouden, waarvan 35 keer preventief en 9 keer curatief.

Doseringsaanbeveling wegzout bij de verschillende gladheidstypen:	
Preventief strooien	8 gram/m ² nat (5,5 gram droog)
Mistaanslag / condensatie	8 gram/m ² nat
Bevriezing	8-10 gram/m ² nat
IJzel	15 gram/m ² nat
Sneeuw na ruiming	20 gram/m ² droog

Binnen een provinciaal samenwerkingsverband wordt gezamenlijk zout ingekocht. Op de provinciale opslag is voldoende wegzout aanwezig om een lange tijd te strooien. De afgelopen jaren heeft de gemeente Raalte gemiddeld 500 ton wegzout gebruikt.

2.7 Pekelwater

Op het steunpunt van provincie Overijssel aan de Heetenseweg is ook een menginstallatie c.q. opslagtank voor pekewater geïnstalleerd voor gezamenlijk gebruik door de samenwerkende instanties.

2.8 Effect op het milieu

Vanuit het oogpunt van veiligheid en service naar de bewoners is de druk aanwezig om meer te strooien. Hiertegenover staan de extra gevolgen voor de financiën en het milieu.

Naast veiligheid en service vraagt een hedendaagse moderne maatschappij ook om oog te hebben voor het milieu en het beheersbaar houden van kosten ofwel om een

prioriteitstelling. Met andere woorden welke wegen worden gestrooid, wanneer worden ze gestrooid en hoe worden ze gestrooid. Kortom een gladheidbestrijdingsactie vraagt om een strategie om ook bij deze taak te komen tot een evenwichtige prijs/kwaliteitverhouding.

De afweging bij het strooien dient dan ook te zijn in hoeverre extra veiligheid en service, door meer te strooien zwaarder weegt dan de toenemende kosten en milieuschade.

De weggebruiker heeft daarbij ook een eigen verantwoordelijkheid als het gaat om zijn of haar rijgedrag tijdens winterse omstandigheden.

De voor de verkeersveiligheid noodzakelijke gladheidbestrijding brengt voor het milieu neveneffecten met zich mee. Een deel van het gebruikte dooimiddel komt terecht in de directe omgeving van de wegen waarop het is gestrooid. Daar kunnen zich waardevolle beplantingen, groenvoorzieningen en interessante bermvegetaties bevinden. Uiteindelijk bereikt het dooimiddel ook de bodem en het grondwater, afspoelend water voert het dooimiddel immers vanaf het wegdek via de bermen naar sloten en rioleringen.

Naast de nadelige effecten voor het milieu en de financiële inspanning die deze taak vergt heeft het zout verder een verwoestende uitwerking op asfaltverhardingen, met winterschade tot gevolg zoals die zich de afgelopen jaren in ruime mate heeft gemanifesteerd.

De beste maatregel om zoutschade te voorkomen of te beperken is uiteraard minder zout in het milieu brengen. Dit kan op een aantal manieren worden ingevuld.

- Een belangrijke stap in de goede richting was de introductie van het strooien van natzout. De natzoutstrooiers zorgen ervoor dat niet alleen nauwkeuriger wordt gestrooid, maar tevens dat minder zout benodigd is. Hier tegenover staat echter dat met de introductie van deze werkwijze het preventief strooien is ingevoerd, hetgeen een verviervoudiging betekent van het oorspronkelijke curatieve strooiregime .
- Door bewust om te gaan met het aantal strooiacties, komt ook minder zout in het milieu.
- Bij elke strooiactie moet er op worden gelet dat zo min mogelijk zout in het milieu wordt gebracht. Een belangrijke verantwoordelijkheid daarvoor berust bij de gladheidbestrijders zelf. Zij dienen ervoor zorgen dat met de juiste afstelling van de machines de juiste hoeveelheden strooizout worden opgebracht. Hiervoor zijn instructies aanwezig.
- Het gladheidbestrijdingsplan jaarlijks kritisch evalueren en actualiseren.

3. Leidraad strooiplan

3.1 Strooi strategie

Met dit gladheidbestrijdingsplan is een basis geïntroduceerd waarop de bestijding van wintergladheid in de gemeente Raalte plaatsvindt. Naast de verkeersveiligheid, en die van de medewerkers die belast zijn met de uitvoering van deze taak, vraagt de beheersbaarheid van kosten om een prioriteitstelling. Met andere woorden welke wegen worden gestrooid, wanneer worden ze gestrooid en hoe worden ze gestrooid. Kortom de kostenfactor vraagt om een bestrijdingsstrategie om ook bij deze taak te komen tot een optimale prijs/kwaliteitverhouding.

Vanwege deze uiteenlopende invalshoeken is het noodzakelijk de strooi strategie vast te leggen in een gladheidbestrijdingsplan, dit ondanks het feit dat er regelmatig sprake is van wisselende weersomstandigheden. Om die reden zal de opzichter van piket steeds het mandaat moeten hebben om een actie te intensiveren, mits het rendement van de actie hierdoor wordt verhoogd.

3.2 *Wegcategorieën*

Afhankelijk van de functie kunnen we een aantal wegen onderscheiden, die vervolgens in een 'maatschappelijk' geaccepteerde volgorde van belang zijn te plaatsen. Vanwege de verkeersdruk wordt de wegbeheerder geadviseerd in deze volgorde de gladheid te bestrijden, ten einde de weggebruiker zo goed mogelijk te assisteren bij het veilig kunnen berijden van de wegen.

1. Provincie- en rijkswegen.
2. Hoofdverbindingswegen.
3. Busroutes.
4. Hoofdfietsroutes.
5. Wijkontsluitingswegen.
6. Ontsluiting belangrijke (publieke)voorzieningen.
7. Schoolroutes / routes naar medische praktijken en seniorencomplexen, niet vallend onder 2 t/m 6.
8. Bedrijventerreinen / centrumgebied.
9. Overige (secundaire) buitenwegen.
10. Woonstraten, niet vallend onder de categorie 2 t/m 8.

3.3 *Criteria routeplan*

Bij het vaststellen van de strooiroutes is er vanuit gegaan dat eenieder binnen een aanvaardbare afstand van een woning/bedrijf een gestrooide route moet kunnen bereiken. De criteria die hiervoor zijn gehanteerd zijn 500 meter binnen de bebouwde kom en 3 kilometer voor wegen buiten de bebouwde kom. Op de wegen, die lager op de "ranglijst" staan (secundaire buitenwegen, woonstraten en niet-hoofdfietsroutes), moeten de weggebruikers zich aanpassen aan de omstandigheden. Dit vraagt dus om enige vorm van begrip en acceptatie, ingegeven door de technische, menselijke en financiële beperkingen van de wegbeheerder.

3.4 *Geldigheidsperiode*

Het gladheidbestrijdingsplan geldt voor het winterseizoen 2011–2012 en vangt aan in week 45 van 2011 en eindigt in week 12 van volgend jaar. Indien de weersomstandigheden hierom vragen kan deze periode worden vervroegd dan wel verlengd.

De preventieve actie wordt, na melding, zowel bij dag als nacht uitgevoerd. Gelet op de effectiviteit van deze actie wordt er, voor zover mogelijk, op gestuurd deze ronde plaats te laten vinden ná 04:00 uur en vóór 23:00 uur.

De curatieve actie, bij aanhoudende gladheid, vindt in principe plaats in reguliere werktijd tussen 8.00 uur en 16.00 uur.

3.5 *Tijdsduur operationele actie*

Het streven is om de preventieve actie (hoofdroute) binnen en buiten de bebouwde kom binnen 3,5 uur na melding uitgevoerd te hebben. Voor de curatieve actie (secundaire route) wordt een streeftijd aangehouden van 4 uur. Hiermee wordt voldaan aan de landelijk algemeen aanvaarde richtlijnen.

4. **Organisatie van de gladheidbestrijding**

Het vaststellen van richtlijnen, waarbinnen gladheidbestrijding plaatsvindt, is de verantwoordelijkheid van het college van burgemeester en wethouders. Binnen dit kader is de operationele verantwoordelijkheid gemandateerd aan de opzichter van piket om tot bestrijding van de gladheid over te gaan. Vrijwel iedere winter komen er momenten voor waarbij beslissingen genomen dienen te worden over het al dan niet bestrijden van gladheid.

Om een verantwoorde beslissing te kunnen nemen, maakt het team Beheer en Onderhoud gebruik van een online verbinding van de weerdienst Meteo Consult, waarmee beschikt wordt over de meest recente gladheidverwachting. Aan de hand van de voorspelling, die gebaseerd is op de verwachte wegdektemperatuur en de weersverwachting, kan nauwkeurig worden bepaald wanneer gladheidsbestrijding noodzakelijk is (preventieve actie). Tevens heeft de gemeente Raalte een afspraak met de provincie Overijssel dat de dienstdoende opzichter een melding krijgt. Het is gebruikelijk dat de eerste actie wordt gekoppeld aan de uitruk van de provincie.

Het besluit tot een curatieve actie (strooien/schuiven bij aanhoudende gladheid) ligt bij de opzichter van piket, dan wel het opzichtercollectief.

4.1 Inzet personeel

Voor het bestrijden van de gladheid worden in principe alle medewerkers van het team Beheer en Onderhoud gemobiliseerd. De omvang van de personele inzet wordt bepaald aan de hand van de actuele weersituatie.

Voor de preventieve strooiacties (hoofdroute) is een vaste wachtdienstregeling van kracht. De medewerkers die bij deze strooiactie betrokken zijn, worden hiervan door middel van een telefonische oproep op de hoogte gesteld. Hiervoor beschikken de medewerkers over een mobiele telefoon, zodat ze overal bereikbaar zijn. Voor de bediening van een strooi-eenheid is gewoonlijk één persoon nodig. De uitvoering van de werkzaamheden vindt plaats onder verantwoordelijkheid van de dienstdoende opzichter. In verband met het eventueel uitvoeren van de werkzaamheden in de avonduren en in het weekeinde is een roulatiesysteem opgesteld. Het rooster voor dit systeem wordt aan het begin van de gladheidperiode vastgesteld. Om de week zijn zes chauffeurs, waarvan één monteur en één opzichter, ingeroosterd.

4.2 Strooirouteplan

De gemeente Raalte heeft twee strooiroutes samengesteld, te weten de hoofdroute ofwel primaire route (preventieve en curatieve behandeling) waarvan de uitvoering na melding zowel overdag als bij nacht plaatsvindt.

De tweede route is de secundaire route (curatieve behandeling / bij aanhoudende gladheid) waarvan de uitvoering in principe tijdens reguliere werktijden tussen 8.00 uur en 16.00 uur wordt opgepakt. Over de routes heeft afstemming plaatsgevonden met de buurgemeenten. Voor nadere informatie over de wegen die in de routes zijn opgenomen wordt verwezen naar de tekeningen die als bijlage aan dit plan zijn toegevoegd.

4.3 Hoofdroute (preventieve c.q. curatieve strooiactie)

Voor een snelle en adequate ontsluiting van het te bestrijken gebied, is een grofmazig netwerk van wegen opgezet. Hieronder vallen de wegen vermeld onder de nummers 2 t/m 6 van de ranglijst, te weten de hoofdverbindingswegen, busroutes, hoofd fietsroutes, wijkontsluitingswegen en de ontsluiting van belangrijke (publieke)voorzieningen.

De preventieve strooiactie heeft een gemiddelde frequentie van 35 strooibeurten per seizoen al dan niet gevolgd door een curatieve actie. De preventieve actie wordt niet alleen overdag, maar ook na melding in de nachtelijke uren uitgevoerd.

4.4 Secundaire route (curatieve strooiactie)

Deze actie is gericht op een verfijning van het netwerk van wegen. Hierbij gaat het om een uitbreiding met de wegen die vallen onder de categorie 7 t/m 9 van de ranglijst, te weten schoolroutes, routes naar medische praktijken en seniorencomplexen, bedrijventerreinen, centrumgebied en overige (secundaire) buitenwegen. Voor deze laatste categorie geldt de restrictie dat het besluit tot een curatieve actie in een kritischer context wordt geplaatst hetgeen betekent dat er niet wordt gestrooid, dan wel op een later tijdstip. Deze actie heeft een gemiddelde frequentie van 9 strooibeurten per seizoen. De curatieve actie vindt in principe plaats in reguliere werktijd tussen 8.00 uur en 16 uur. Tijdens reguliere werktijden

ligt het besluit voor de start van deze actie in principe bij het opzichtercollectief en bij uitzondering bij de opzichter van piket.

Woonstraten die vallen onder categorie 10 vallen buiten het strooiregime.

Door de aangepaste invulling van het strooibeleid is het mogelijk gebleken om het aantal rijroutes bij preventieve acties terug te brengen van 7 (4 buiten – 3 binnen de kom) naar 6 routes, waarmee een strooicombinatie wordt uitgespaard. De inzet van deze strooicombinatie bij curatieve acties blijft echter wel noodzakelijk.

4.5 Looproutes (curatieve strooiactie)

Een belangrijke groep verkeersdeelnemers is de voetganger. Mechanische gladheidbestrijding van looproutes is nagenoeg onmogelijk. De gladheidbestrijding wordt dan ook bij aanhoudende gladheid en binnen reguliere werktijden, voornamelijk in handkracht uitgevoerd. Prioriteiten die reeds jaren lang gesteld worden, zijn gericht op de halteplaatsen van openbaar vervoer, voetgangers oversteekplaatsen, toegangen naar openbare gebouwen en senioren-, verzorgings- en verpleeghuiscomplexen. Evenals in het centrum van Raalte lopen we ook hier tegen het probleem aan van vastgelopen sneeuw waarvan de gladheid moeilijk te bestrijden is. Om hieraan toch het hoofd te kunnen bieden zal het komende seizoen naar meer effectievere bestrijdingsmethoden worden gezocht en beproefd.

4.6 Logboek - klachtenregistratie

Om het verloop van een bestrijdingsactie te kunnen monitoren is het gladheidbestrijdingsmaterieel voorzien van een strooimanagementsysteem met GPS. Hiermee worden alle handelingen welke de chauffeurs uitvoeren opgeslagen op een centrale computer.

Vastgelegd worden:

- Datum en tijden.
- De gereden strooiroute.
- Gemiddelde gereden snelheid.
- Instelling strooibreedte.
- Dosering (de gestrooide hoeveelheden zout en pekewater).
- Gereden en gestrooide weggedeelten.

De gegevens kunnen door het coördinatieteam gladheidbestrijding via internet worden geraadpleegd en zijn uitsluitend bestemd voor intern gebruik. De gegevens kunnen niet worden bewerkt of gemanipuleerd. Bij aansprakelijkheidstellingen zijn deze gegevens dan ook een belangrijk en betrouwbaar hulpmiddel om schadeclaims te weerleggen. Routes kunnen grafisch worden weergegeven op een kaart met de exacte tijden voorzien van alle benodigde informatie. Ook kan er achteraf controle plaatsvinden of de route volgens afspraak is gereden en of de strooier volgens afspraak is ingesteld. Managementinformatie en nacalculatie kunnen op deze wijze snel worden verkregen.

Overige vast te leggen informatie:

- Wie de melding heeft gedaan om te strooien.
- Tijdstippen van melding.
- Oorzaak van de gladheid.
- Welke route gestrooid is, eventueel wegen buiten route.
- Bijzonderheden / klachten.

De coördinator gladheidbestrijding houdt gedurende de winterperiode een logboek bij waarin alle relevante informatie wordt vastgelegd.

4.7 Routewijziging

Tijdens het strooiseizoen worden er geen wijzigingen doorgevoerd in de routes. Dit geeft onduidelijkheid bij de burgers en bij de medewerkers van de strooiploeg.

Nadat het strooiseizoen is afgelopen wordt de uitvoering van de gladheidbestrijding geëvalueerd.

Aandachtspunten zijn:

- Te rijden strooiroute.
- Klachten en verzoeken.
- Problemen tijdens de uitvoering.
- Aanwezig materieel.
- Knelpunten.
- Kosten uitvoering gladheidbestrijding.

De hieruit voortvloeiende aanpassingen kunnen zo nodig in het gladheidbestrijdingsplan 2012-2013 worden verwerkt.

4.8 Zoutdepot

Binnen de gemeente Raalte wordt al geruime tijd gebruik gemaakt van de opslagruimte van de provincie Overijssel. Door gezamenlijke aanbesteding van provincie, RWS en meerdere gemeenten binnen de provincie Overijssel is er een ruime korting mogelijk. Het seizoen 2010–2011 is de boeken ingegaan als een winter met zeer frequente en langdurige perioden van gladheid. Dit heeft landelijk geleid tot schaarste op de zoutmarkt. Hiervan is ook het provinciaal samenwerkingsverband niet verschoond gebleven. Dit heeft gevolgen gehad voor zowel de continuïteit van het strooibeleid als voor de prijs van het zout dat nog wél geleverd kon worden. Om in de toekomst niet weer tegen hetzelfde probleem aan te lopen zijn er met de zoutleverancier inmiddels afspraken gemaakt over leveringsgaranties onder uitzonderlijke winterse omstandigheden. Daarnaast heeft de Provincie Overijssel met ingang van dit seizoen, namens de samenwerkende partners, nog eens een eigen omvangrijke strategische zoutvoorraad aangelegd.

5. Materieel

De gemeente Raalte beschikt over eigen gladheidbestrijdingsmaterieel waarvan de strooiers zijn voorzien van een strooimanagementsysteem met GPS.

Het volgende materieel wordt ingezet voor de gladheidbestrijding:

- 2 vrachtwagens met opzetstrooier en eventueel een sneeuwschuif.
- 2 tractoren met getrokken strooier en eventueel een sneeuwschuif.
- 3 pick-ups met opzetstrooier en eventueel een sneeuwschuif.
- Handstrooiers voor de looproutes.

Elk voertuig heeft een eigen route en vaste chauffeurs. De voertuigen zijn allen uitgerust met een mobilfoon waarmee onderling contact kan worden onderhouden, evenals met de centrale post op de gemeentewerf en de dienstdoende opzichter. Voordat het gladheidseizoen begint wordt al het materieel gecontroleerd op een goede werking en vindt groot onderhoud plaats. Aan de hand van een werkinstructie "toolbox meting", waaraan alle medewerkers deelnemen, worden voor een goede uitvoering van de gladheidsdienst nog eens de puntjes op de i gezet.

6. Voorlichting

Met een eenduidige en heldere communicatie over de gestelde kaders en grenzen, waarbinnen de gladheidbestrijding plaatsvindt, dient ingespeeld te worden op kritische geluiden uit de samenleving over de mate waarin op de bestrijding van gladheid wordt ingezet. Om het aantal klachten en verzoeken te beperken is goede voorlichting

noodzakelijk. Als inwoners weten wat ze van de gemeente kunnen verwachten en weten waarom niet alle wegen (gelijktijdig) gestrooid worden, kan meer begrip verwacht worden voor de taak waarvoor de gemeente zich gesteld ziet.

Om de burgers zo volledig mogelijk te informeren wordt het "Gladheidbestrijdingsplan 2011-2012" ter inzage gelegd bij de informatiebalie op het gemeentehuis.

Het plan en de overzichtstekeningen van de strooiroutes zijn te zien op de gemeentelijke website: www.raalte.nl/gladheidbestrijdingsplan2011-2012

Ook zal voor aanvang van de winter een artikel in het Sallands Weekblad op de gemeentepagina worden geplaatst met een uitleg over het strooibeleid.

Belangenverenigingen, hulpdiensten en vervoersbedrijven e.a. worden schriftelijk geïnformeerd over de gevolgen van de herprogrammering van het gladheidbestrijdingsplan.

7. Bijlagen

- Overzichtstekening hoofd- en secundaire route (preventief c.q. curatief)
- Overzichtstekening route centrumgebied Raalte (curatief)