

GLADHEIDBESTRIJDINGSPLAN

2010 – 2015

Waterschap Rivierenland



COLOFON

Versie: Concept Gladheidbestrijdingsplan
Datum: 14 februari 2012
Auteurs: Hans Heurter, Ruud Kleinman

SAMENVATTING

BELEIDSPLAN GLADHEIDBESTRIJDING 2010-2015

Voor u ligt het Beleidsplan Gladheidbestrijding voor de periode 2010 t/m 2015. In dit plan zijn de beleidskeuzes vastgelegd voor het bestrijden van gladheid op de wegen die in beheer en onderhoud zijn bij Waterschap Rivierenland. Dit plan is geschreven voor de werkgroep gladheidbestrijding in de Alblasserwaard en Vijfheerenlanden. Het beleidsplan vormt de basis voor de Financiële regeling gladheidbestrijding 2010-2015.

Het doel van gladheidbestrijding is de zorg voor het zo normaal mogelijk functioneren van het openbare leven bij gladheid als gevolg van weersinvloeden. De gladheid wordt bestreden vanwege:

- de veiligheid van de weggebruiker;
- de doorstroming van het verkeer;
- de bereikbaarheid van bestemmingen.

Bij het opstellen van dit plan is gebruik gemaakt van de Leidraad Gladheidbestrijdingsplan, publicatie 236 van het kennisplatform CROW. Deze publicatie schept een duidelijk kader voor de bestrijding van gladheid en draagt tevens zorg voor een gemeenschappelijke visie tussen de verschillende wegbeheerders.

Voor een periode van vijf jaar zijn de volgende beleidskeuzes vastgelegd.

- de veiligheid van de weggebruikers staat voorop;
- gladheidpreventie gaat, waar noodzakelijk en indien mogelijk, boven curatieve gladheidbestrijding;
- vanaf het winterseizoen 2011-2012 wordt de gladheidbestrijding door het waterschap volledig uitbesteed, waarbij uit kosten overwegingen het waterschap de benodigde zoutstrooiers beschikbaar stelt;
- met de provincie Zuid-Holland wordt een contract afgesloten voor de levering en opslag van strooizout;
- met de inliggende gemeenten die de gladheidbestrijding uitvoeren op de waterschapswegen wordt een nieuwe financiële regeling afgesloten voor de periode 2010 t/m 2013.

INHOUDSOPGAVE

- 0. Leeswijzer
 - 1. Inleiding
 - 2. Bestaande situatie
 - 3. Relevante aspecten en bepalingen
 - 3.1 Algemeen
 - 3.2 Juridische aspecten
 - 3.3 Arbeidsomstandigheden
 - 3.4 Milieuaspecten
 - 3.5 Risico-inventarisatie en evaluatie
 - 3.6 Integrale visie.
 - 3.7 Stroommethodiek en signaleringsmethode
 - 3.8 Communicatie gladheidsbestrijding
 - 3.9 Evaluatie
 - 3.10 Relevante ontwikkelingen
 - 3.11 Knelpuntenanalyse
 - 4. Beleid gladheidsbestrijding
 - 4.1. Inleiding
 - 4.2. Keuzes gladheidsbestrijding
 - 4.4. Kosten gladheidsbestrijding
- Bijlage 1: Prioriteitentabel**

0. Leeswijzer

In hoofdstuk 1 wordt ingegaan waarom het beleidsplan is gemaakt. In hoofdstuk 2 is de bestaande situatie van zowel het beleid als de uitvoering kort beschreven. In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op aspecten en bepalingen die van belang zijn bij gladheidbestrijding. In hoofdstuk 4 treft u de feitelijke keuzes aan die gemaakt zijn in het beleid.

1. Inleiding

In Nederland is de gladheidbestrijding een verantwoordelijkheid van de wegbeheerders. Afhankelijk van het type weg zijn dit Rijkswaterstaat, provincies, wegbeherende waterschappen en gemeenten. Waterschap Rivierenland heeft als wegbeheerder in het gebied Alblasserwaard en Vijfheerenlanden de zorgplicht om haar wegennet in goede en veilige staat te houden. Met de provincie Zuid-Holland zijn afspraken gemaakt over de levering en opslag van strooizout. Met de gemeenten in de Alblasserwaard en Vijfheerenlanden zijn afspraken gemaakt over het strooien van wegen die in beheer zijn bij Waterschap Rivierenland. De huidige afspraken zijn vastgelegd in een financiële regeling. Deze loopt in het voorjaar van 2010 af. Voor het opstellen van de nieuwe financiële regeling dient dit beleidsplan als basis.

Waterschap Rivierenland heeft de huidige wijze van gladheidbestrijding tegen het licht gehouden en geconcludeerd dat er veranderingen ten aanzien van het strooien in eigen dienst ingevoerd moeten worden. Verder draagt ook een toename van de juridificering van onze maatschappij bij aan de behoefte om de gladheidbestrijding planmatig aan te pakken. Bij het opstellen van dit plan is gebruik gemaakt van de Leidraad Gladheidbestrijdingsplan, publicatie 236 van het kennisplatform CROW. Deze publicatie schept een duidelijk kader voor de bestrijding van gladheid. Tot slot is er ook nog de rol van de provincie Zuid-Holland. De provincie levert het zout. De zoutopslag in Papendrecht is enige tijd geleden gesloten en de tweede opslag langs de provinciale weg in Giessenburg wordt verplaatst naar de Banneweg in Gorinchem. Ook bekijkt de provincie de mogelijkheid van verdergaande samenwerking op verschillende terreinen, onder andere op die van de gladheidbestrijding.

In dit beleidsplan gaan wij in op al deze aspecten. Wij geven aan hoe de gladheidbestrijding op dit moment wordt verzorgd en welke veranderingen in 2010 staan te wachten. In dit beleidsplan leggen wij voor een periode van vijf jaar de beleidskeuzes vast. In dit beleidsplan sluiten wij aan op de integrale visie op de gladheidbestrijding in Nederland. De visie wordt gekarakteriseerd door de volgende punten:

- de veiligheid van de weggebruikers staat voorop;
- gladheidpreventie gaat, waar noodzakelijk en indien mogelijk, boven curatieve gladheidbestrijding.

Het doel van gladheidbestrijding is de zorg voor het zo normaal mogelijk functioneren van het openbare leven bij gladheid als gevolg van weersinvloeden. Gladheid, veroorzaakt door modder, slib, olie, vetten enzovoort valt buiten de reikwijdte van dit plan.

Het vertalen van dit beleid naar concrete acties gebeurt in het uitvoeringsplan. Hierin beschrijven wij wie en wat, waar en wanneer wordt ingezet. Het uitvoeringsplan actualiseren wij jaarlijks.

2. Bestaande situatie

Waterschap Rivierenland heeft in de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden ca. 575 km verharde wegen in beheer en onderhoud. Het waterschap kiest bij gladheidbestrijding voor de preventieve aanpak met zogenoemd nat strooien. Op basis van verkeersveiligheid en bereikbaarheid zijn een aantal wegen geselecteerd waarop in elk geval gladheidbestrijding plaatsvindt, dit zijn:

- wegen met een belangrijke verbindende functie. Dit kan een verbinding zijn die door zijn (hoge) intensiteit belangrijk is, maar ook een weg die een ontsluitingsroute vormt van een kern of een buurtschap;
- wegen die in gebruik zijn als openbaar vervoerroutes;
- wegen en fietspaden die een schakel vormen in een belangrijke fietsroute, waaronder schoolroutes en woon-werkroutes;
- ondergeschikte wegen waar economische belangen spelen zoals de bereikbaarheid van melkwagens.

Doodlopende wegen en recreatieve fietspaden worden in principe niet gestrooid.

De gladheidbestrijding wordt uitgevoerd op in totaal 515 km weg. Het waterschap coördineert de gladheidbestrijding maar strooit niet alle wegen zelf. Het grootste deel wordt uitgevoerd door de inliggende gemeenten en enkele aannemers. Een klein deel (80 km) gebeurt door eigen medewerkers, aangevuld met een inhuurkracht.

Financiële regeling

De gemeenten ontvangen een financiële vergoeding voor het strooien van de waterschapswegen. Bij de uitgangspunten en berekeningsmethodiek van de regeling met de gemeenten zijn belangrijke factoren de gebruikscategorie en de verkeersintensiteit. Voor het strooien van fietspaden wordt de keren dat daadwerkelijk wordt gestrooid vergoed. Met de gemeente Graafstroom zijn aparte afspraken gemaakt, omdat zij het strooien van hun wegen hebben uitbesteed aan een aannemer die ook voor het waterschap de gladheidbestrijding verzorgt. De huidige financiële regeling met de gemeenten loopt in 2010 af.

Opslag zout

Voor de levering van zout wordt gebruik gemaakt van het zoutdepot van de provincie Zuid-Holland. Het depot ligt aan de provinciale weg in Giessenburg. Ook de aannemers die voor ons strooien halen daar het zout vandaan. De provincie Zuid-Holland gaat het depot langs de provinciale weg in Giessenburg sluiten. Het depot wordt verplaatst naar de Banneweg in Gorinchem. Voor het winterseizoen 2010/2011 kan nog zout gehaald worden uit het provinciale depot in Giessenburg.

Materieel strooiers vrachtwagen

Het waterschap beschikt voor de gladheidbestrijding over vier strooiers, twee sneeuwschuivers en twee vrachtwagens. Twee strooiers worden aan de aannemer beschikbaar gesteld, die voor het waterschap de gladheidbestrijding uitvoert. De andere strooiers gebruikt het waterschap zelf.

3. Relevante aspecten en bepalingen

3.1 Algemeen

De wijze waarop de gladheidbestrijding vorm krijgt, wordt voornamelijk bepaald door de wettelijke kaders waarbinnen het wordt uitgevoerd. Zo is de zorgplicht van de wegbeheerder voor het in goede en veilige staat laten verkeren van wegen vastgelegd in de Wegenwet. Bij het invullen van deze taak hebben wij ook te maken met arbotechnische aspecten en met consequenties voor het milieu als gevolg van het gebruik van dooimiddelen. Daarnaast is het beschikbare budget een randvoorwaarde die bepalend is voor de invulling van deze taak. Tot voor kort was er geen integrale visie op gladheidbestrijding. Het CROW heeft met het uitbrengen van de 'Leidraad gladheidbestrijdingsplan', niet dwingende richtlijnen geformuleerd. Deze richtlijnen hebben geen wettelijke status, maar door het ontbreken van concrete regelgeving op het gebied van gladheidbestrijding zal naar verwachting aan deze richtlijn wel een zekere status worden ontleend. Waterschap Rivierenland heeft ervoor gekozen om de richtlijnen te volgen bij het opstellen van dit beleidsplan gladheidbestrijding. Dit beleidsplan dient ook als basis voor het met de gemeenten opstellen van een nieuwe financiële regeling voor de periode 2010 t/m 2013.

3.2 Juridische aspecten

De wegbeheerder is op grond van artikel 15 van de Wegenwet verantwoordelijk voor het onderhoud van de weg. Als de wegbeheerder niet voldoet aan deze verantwoordelijkheid met schade bij weggebruikers als gevolg, dan kan deze daarvoor aansprakelijk worden gehouden.

Aansprakelijkheid van de wegbeheerder kan ontstaan door twee soorten van oorzaken, met ieder een verschillende juridische beoordelingsgrond:

- a. gebreken aan de weg en wegwitruiming (artikel 6:174 BW);
- b. zaken en substanties op het wegdek die daar niet op thuishoren, bijvoorbeeld zand en olie, maar ook sneeuw, ijs of rijp (artikel 6:162 BW)

Aansprakelijkheid bij ongevallen als gevolg van gladheid door sneeuw, ijs of rijp moet worden beoordeeld op grond van de onrechtmatige daad (artikel 6:162 BW). De eisende partij moet stellen en bewijzen dat de wegbeheerder in zijn zorgplicht tekort is geschoten. Als de wegbeheerder dit bestrijdt, moet hij bewijzen dat hij wel aan de zorgplicht heeft voldaan. De middelen die de beheerder hiervoor kan aanwenden zijn;

- een deugdelijk gladheidbestrijdingsplan dat is gepubliceerd;
- een adequaat gladheidsmeldingssysteem (bv een contract met een weerbureau, een eigen gladheidsmeldingssysteem of eigen waarneemsystematiek);
- goede administratie van rijden en gereden routes;
- het voorhanden hebben van voldoende materieel;
- consistentie in beleid en uitvoering

Van belang zijn nog de volgende punten:

- De wegbeheerder heeft een inspanningsverplichting voor de bestrijding van gladheid en geen resultaatsverplichting. De wegbeheerder mag prioriteiten

stellen op basis van het belang van bepaalde wegen, maar ook op grond van kosten- en milieuoverwegingen. Hij moet de keuzes wel kunnen uitleggen.

- De wegbeheerder is niet verplicht tot preventief strooien. Hij kan volstaan met curatieve acties.
- De wegbeheerder moet er rekening mee houden dat er locaties zijn met een hogere zorgplicht. In de prioritering moet hier rekening mee worden gehouden. Drukbereden doorgaande wegen, bus- en schoolroutes gaan voor op de ondergeschikte wegen.
- Klachten uit voorgaande jaren moeten worden geëvalueerd. Zo nodig moeten bepaalde locaties in de strooiroutes worden opgenomen.
- Als de gladheidbestrijding is uitbesteed, blijft de wegbeheerder verantwoordelijk voor het beleid en een deugdelijke uitvoering tegenover derden.

3.3 Arbeidsomstandigheden

Gladheidbestrijding vindt vrijwel altijd plaats onder moeilijke omstandigheden voor het personeel. Er wordt gewerkt in koude omstandigheden, vaak in nachtelijke uren, op soms nog gladde wegen en met agressieve dooimiddelen.

In de risico-inventarisatie en evaluatie van elke organisatie die gladheidbestrijding uitvoeren moeten de werkzaamheden van de gladheidbestrijding opgenomen zijn. De kaders voor de inzet en de arbeidsomstandigheden van het personeel zijn bepaald in de Arbeidstijdenwet, de Arbo-wet en het algemene Arbeidstijdenbesluit. Omdat de voertuigen die worden ingezet bij de gladheidbestrijding gezien kunnen worden als voertuigen bij inzet van en ter voorkoming van noodsituaties vallen de bestuurders van deze voertuigen niet onder het Arbeidstijdenbesluit Vervoer. Dit is bepaald in de verordening (EEG) 3820/85, artikel 4, lid 7.

3.4 Milieuaspecten

Bij gladheidbestrijding wordt in Nederland in de meeste gevallen wegenzout 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 en grondwater.

De firma AKZO heeft een milieuvergelijking gemaakt van verschillende gladheidbestrijdingsmiddelen waaruit blijkt dat alle alternatieven voor wegenzout meer milieubelastend zijn. Het milieu wordt het beste gespaard door alleen te strooien:

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

Vertaald naar de strooimethodes betekent dit dat wanneer de gladheid curatief bestreden wordt het criterium “strooien wanneer het nodig is” geldt. Wanneer de gladheid preventief bestreden wordt dan wordt met name voldaan aan het criterium “strooien met minimaal benodigde hoeveelheden”.

Beplanting kan door te grote blootstelling aan dooimiddelen aangetast worden. Vooral houtachtige soorten zoals bomen en struiken hebben te leiden van strooizout. De meest voor de hand liggende maatregel om milieuschade te beperken, is zorgen dat er minder strooimiddel in het milieu komt. Minder strooien en gericht strooien met minimale dosering zijn maatregelen die vertaald dienen te worden in de te kiezen strooimethodiek. In hoofdstuk 3.7 wordt uitgebreid aandacht besteed aan de keuzemogelijkheden.

3.5 Risico-inventarisatie en evaluatie

Naast het opnemen van de risico-inventarisatie in dit beleidsplan is het noodzakelijk dat het onderdeel gladheidbestrijding ook opgenomen is in de risico-inventarisatie en evaluatie. Bij het opstellen van de risico-inventarisatie voor het beleidsplan wordt alleen ingegaan op de risico's waarop het beleid betrekking heeft. In tabel 1 zijn de risico's nader toegelicht. De lijst van risico's is niet uitputtend. Risico's die kunnen ontstaan tijdens de uitvoering worden opgenomen in het uitvoeringsplan.

tabel 1:

Risico	Oorzaak	Maatregel
glad wegdek bij de grenzen met andere wegbeheerders	niet strooien wegvak	verplichting overleg en afstemming met aangrenzende wegbeheerders opnemen en voorlichting naar weggebruikers en burgers
glad wegdek	geografische omstandigheden	alarmering bepalen op basis van voorspellingen en (eigen) waarnemingen
glad wegdek	verkeersintensiteit	strooiroutes prioriteren op basis van functie en intensiteit weg
glad wegdek	wegvak wordt niet gestrooid conform plan	communicatie en voorlichting naar burgers en weggebruikers
hinder voor verkeer	strooimethodiek	strooimethode aanpassen
materieel niet inzetbaar	storing	preventief onderhoud en vervanging goed regelen
aantasting vegetatie	zoutbelasting en verkeerd strooien	geschikte strooimethode toepassen
Eigen materieel kan niet bemest worden	Stoppen of zieke medewerker en werken met een kleine bemensing	Afspraken maken met lokale aannemers
Geen zoutopslag in de directe nabijheid, waardoor aanrijroutes te groot worden.	Provincie sluit steeds meer zoutopslag locaties door centralisatie	Eigen zoutopslag in de regio in overleg met wegbeheerders in de regio of verkleinen strooigebieden en inzet van meer strooiwagens.

3.6 Integrale visie.

Een integrale visie binnen de regio Alblasserwaard en Vijfheerenlanden beoogt een duidelijk wegbeeld voor de weggebruiker binnen deze regio. De bestaande regeling met de gemeenten willen wij voortzetten. Met alle partijen moet de route prioritering bij curatief strooien en sneeuwschuiven worden afgestemd. Het is echter niet te vermijden dat gemeenten individuele keuzes maken. Met uitzondering van de gemeente Sliedrecht is preventief strooien het uitgangspunt.

3.7 Strooimethodiek en signaleringsmethode

Strooimiddel

Het voorkomen of bestrijden van gladheid gebeurt door een middel aan te brengen op de weg. Dit middel kan een materiaal zijn dat de weg stroef maakt zoals zand, grind of split, maar het kan ook een materiaal zijn met dooi-eigenschappen. Middelen die de weg stroef maken, worden niet meer ingezet, omdat door de toenemende verkeersdruk deze middelen te snel worden weggereden en verstoppingen kunnen veroorzaken in het rioolstelsel. Vanaf de jaren zestig worden zouten toegepast als dooimiddel. Wanneer een dooimiddel wordt toegevoegd aan water daalt het vriespunt, het zogenaamde vriespuntverlagend effect. Dit effect wordt gebruikt bij gladheidpreventie of –bestrijding.

Strooimethodiek

De gladheid kan met twee strooimethodieken bestreden worden:

1. preventief. Voorafgaande aan de verwachting dat er gladheid optreedt, worden de weggedeelten gestrooid.
2. curatief. De weggedeelten worden 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 natstrooien lager, omdat er minder gram per m² gestrooid wordt. Preventief strooien veroorzaakt hogere kosten dan curatief strooien, als achteraf blijkt dat de voorspelling van gladheid niet uitkomt. Of te wel er is tevergeefs gestrooid, kosten en moeite zijn voor niets geweest.

Een voordeel van curatief strooien is dan ook dat de gladheid bestreden wordt als het ook daadwerkelijk glad is. De mate van verkeersveiligheid wordt echter wel lager. Bovengenoemde voordelen van preventief strooien zijn de nadelen van curatief strooien.

De keuze van de methodiek is bepalend voor het strooimiddel dat gebruikt wordt. Bij preventief strooien heeft het gebruik van natzout de voorkeur boven de andere mogelijkheid droogzout. Droogzout kan namelijk niet ingezet worden bij een droge

weg. Het vriespuntverlagend effect van het zout blijft uit, omdat geen water aanwezig is op de weg. Bij curatief strooien kan zowel nat- als droogzout gebruikt worden.

In Nederland wordt de laatste jaren steeds meer overgeschakeld van curatief naar preventief strooien mede ook doordat de voorspellingen steeds nauwkeuriger worden. De leidraad gladheidbestrijdingsplan van de CROW sluit hierop aan en is gebaseerd op de visie: gladheidpreventie gaat, waar noodzakelijk en indien mogelijk, boven curatieve gladheidbestrijding.



Binnen de regio Alblasserwaard en Vijfheerenlanden zijn bijna alle wegbeheerders, overgestapt naar preventief strooien. Bij preventief strooien is er de keuze tussen nat- of droogstrooien. De voor- en nadelen van natstrooien maakt een wegbeheerder vooral na het maken een kostenbatenanalyse. Waterschap Rivierenland en de gemeenten Giessenlanden, Gorinchem, Leerdam, Liesveld, Nieuw-Lekkerland en Vianen zijn een aantal jaren geleden overgestapt op natstrooien. De redenen hiervoor waren:

- een betere kwaliteit van de gladheidbestrijding;
- minder zoutverbruik;
- oplossing voor de uitvoeringsproblemen zoals overtollig gestrooid zout en te grote strooibreedtes.

Voor de waterschapswegen gaat het om circa 376 km weg dat nat gestrooid wordt.

De gemeenten Hardinxveld-Giessendam, Sliedrecht en Zederik strooien met droogzout. In totaal gaat het om 123 km waterschapswegen.

Signaleringsmethode

De methodiek van gladheidbestrijding die gekozen wordt door een beheerder heeft ook gevolgen voor het signaleringssysteem dat wordt toegepast.

Bij de preventieve bestrijdingsmethode is een goede meteorologische prognose onontbeerlijk. Verschillende weerbureaus in Nederland leveren deze voorziening waarbij, afhankelijk van het abonnement gekozen kan worden voor de levering van meteo-gegevens via fax, mail, internet en/of telefonische melding. Deze bureaus maken specifieke gladheidberichten die bruikbaar zijn voor de gladheidcoördinator. Hij bepaald hiermee 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 gladheidsverwachting. De provincie Zuid-Holland maakt gebruik van een dergelijk systeem.

Bij de curatieve methode wordt pas na de eerste melding van gladheid gestrooid. De melding van gladheid kan op verschillende manieren binnenkomen:

- de weersverwachting van een weerbureau;
- (eigen) fysieke waarneming;
- meldingen van nooddiensten met name politie;
- meldingen van burgers;
- meldingen van aangrenzende wegbeheerders.

3.8 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 en nauwkeurig uitwerken van een uitvoeringsplan helpt hierbij. De communicatie is verder grofweg onder te verdelen in: de dagelijkse en de periodieke interne communicatie. De dagelijkse communicatie wordt nader beschreven in paragraaf 4.2 onder de noemer communicatie strooiacties. Tot de periodieke communicatie behoren de overleggen met de uitvoerende partijen en de betrokken personen bij het gehele proces van gladheidsbestrijding.

Bij externe communicatie staat de weggebruiker centraal. Burgers en bedrijven moeten geïnformeerd worden over de aanpak van de gladheidsbestrijding binnen het waterschap. 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 geïnformeerd worden betreffende de gladheidbestrijding wordt dit beleidsplan inclusief het uitvoeringsplan via de regionale kranten in de rubriek van het waterschap en internet gepubliceerd.

Naast de weggebruikers is het ook van belang dat het waterschap met aangrenzende wegbeheerders communiceert en dat de andere wegbeheerders ook met elkaar communiceren, zodat de aanpak zo goed als mogelijk op elkaar afgestemd wordt. Binnen de regio Alblasserwaard en Vijfheerenlanden zijn de volgende wegbeheerders van belang:

- Rijkswaterstaat;
- Provincie Zuid-Holland;
- Provincie Utrecht;
- Provincie Gelderland;
- gemeente Alblasserdam;
- gemeente Giessenlanden;
- gemeente Gorinchem;
- gemeente Hardinxveld-Giessendam;
- gemeente Leerdam;
- gemeente Liesveld;
- gemeente Nieuw-Lekkerland;
- gemeente Papendrecht;
- gemeente Sliedrecht;
- gemeente Vianen;
- gemeente Zederik.

Verder moet er overleg zijn met de busmaatschappij die verantwoordelijk is voor het openbaar vervoer en overige belangenorganisaties zoals bedrijventerreinmanagement.



3.9 Evaluatie

Dit beleidsplan heeft een looptijd tot en met het winterseizoen 2014-2015. In het voorjaar 2011, na de beëindiging van het gladheidseizoen, vindt een tussentijdse evaluatie met de werkgroep gladheidbestrijding plaats. Deze evaluatie heeft als doel om na te gaan of een tussentijdse bijstelling van het beleid noodzakelijk is. In deze evaluatie komt minimaal aan bod:

- welke gemeenten hebben het beleid ingevoerd?
- het aantal uitrukken op preventieve en curatieve basis;
- het aantal bestreden weggedeelten in kilometers;
- het zoutverbruik;
- het aantal klachten, claims en de afhandeling daarvan;
- een overzicht van de kosten;
- de successen en missers op zowel organisatorisch- als uitvoeringsniveau.

De voorbereidingen op een nieuw beleidsplan moeten gestart worden in april 2014, zodat voor aanvang van het winterseizoen 2015-2016 de dan geldende beleidsuitgangspunten bekend zijn.

3.10 Relevante ontwikkelingen

De huidige coördinator gladheidbestrijding maakt begin 2011 gebruik van de fpu-regeling. Hij heeft aangegeven dat het winterseizoen 2010-2011 het laatste seizoen is dat hij als coördinator gladheidbestrijding optreedt. Voor het aansturen van de regionale gladheidbestrijding moet een nieuwe coördinator aangesteld worden. Deze wordt binnen het waterschap gezocht.

Waterschap Rivierenland besteedt steeds meer uitvoerend werk uit. Hierdoor is onvoldoende eigen uitvoerend personeel beschikbaar om de strooiwagens te bemensen. Het is de bedoeling dat met ingang van het winterseizoen 2011/2012 niet meer door eigen personeel wordt gestrooid. Het in bedrijf houden van een vrachtwagen alleen voor de gladheidbestrijding is niet rendabel.

Voor het winterseizoen 2011/2012 wil Waterschap Rivierenland de gladheidbestrijding uitbesteden. Het gaat om dat deel van het wegenareaal dat nu in eigen beheer wordt gedaan (circa 80 km). Voor de overige kilometers weglengte dat valt binnen de gladheidbestrijding is het de bedoeling de bestaande praktijk te continueren. Nagegaan wordt of er gemeenten zijn die ook plannen hebben om de gladheidbestrijding geheel of gedeeltelijk uit te besteden. Het bestek kan in percelen of conform RAW systematiek op de markt gezet worden. De randvoorwaarden zijn:

- het waterschap stelt zelf de strooiers beschikbaar;
- strooigebieden van circa 40 km.

3.11 Knelpuntenanalyse

Bij de uitvoering van de gladheidbestrijding zijn er vijf knelpunten die aandacht vragen.

1. Aantasting vegetatie in wegberm. Het strooizout kan de vegetatie aantasten met als gevolg dat de vegetatie verdort en uiteindelijk afsterft. Het gewenste beeld van de vegetatie wordt niet bereikt. Het strooizout komt in de wegberm terecht door het opspatten van het zout-water-mengsel of door te breed strooien. Het wordt aanbevolen om in het uitvoeringsplan hieraan aandacht te besteden. Door het natstrooien wordt te breed strooien al voor een groot deel voorkomen.
2. Financieel. Het is onmogelijk om de kosten voor de gladheidbestrijding exact vast te leggen, omdat het niet te voorspellen is hoe vaak in de winter de gladheid bestreden moet worden. Bij het vastleggen van het beschikbaar budget is het noodzakelijk om uit te gaan van een statistisch gemiddelde waarbij rekening moet worden gehouden met mee- en tegenvallers. In de financiële regeling met de gemeenten is afgesproken dat de vergoeding voor het strooien van de waterschapswegen wordt vastgesteld op basis van het gemiddelde aantal strooiacties van de voorgaande 10 jaar. Hierdoor kunnen financiële tegenvallers redelijk worden opgevangen.
3. Bemensing. Waterschap Rivierenland besteedt steeds meer uitvoerend werk uit. Hierdoor is onvoldoende eigen uitvoerend personeel beschikbaar om de strooiwagens te bemensen. Om dit op te vangen is het de bedoeling dat vanaf het winterseizoen 2011/2012 niet meer door eigen personeel wordt gestrooid.
4. Gladheidbestrijding fietsbruggen. Het rijdend materiaal kan de meeste fietsbruggen niet berijden. Ook is het ongewenst dat op de fietsbruggen zout wordt gestrooid, vanwege het aantasten van de ijzeren onderdelen van de bruggen en het aantasten van de ijslaag onder de brug. Om dit probleem te ondervangen is het de bedoeling om op strategische locaties strooibakken te plaatsen om handmatig zand te strooien op de fietsbruggen om de gladheid te bestrijden.
5. Zoutopslag: Waterschap Rivierenland betreft zijn zout van de provincie Zuid-Holland. De provincie sluit door centralisatie steeds meer zoutopslagplaatsen. De zoutopslag in Giessenburg wordt door de provincie verplaatst naar de Banneweg in Gorinchem. Het gevolg is dat er steeds grotere afstanden gereden moeten worden om zout te laden. Dit kost veel reistijd. Het komende winterseizoen 2010/2011 kunnen wij nog de zoutopslag in Giessenburg langs de provinciale weg gebruiken. Vanaf 2011 kan dat niet meer. Bij curatief strooien is de richttijd 3,5 uur, respectievelijk 4 uur. De richttijd is de tijd tussen het moment van het besluit tot strooien en het strooien van de laatste vierkante meters van een strooiroute. Om dit probleem te ondervangen wordt in 2010/2011 onderzoek gedaan naar de noodzaak van een eigen zoutopslag of meerdere zoutopslagplaatsen. Dit wordt afgestemd met de wegbeheerders in de regio. Ook wordt daarbij onderzocht of door het verkleinen van de strooigebieden en de inzet van meer strooiwagens het probleem van te lange aanrijroutes kan worden ondervangen. Deze ontwikkeling heeft financiële consequenties.

4. Beleid gladheidbestrijding

4.1. Inleiding

In dit hoofdstuk worden de feitelijke keuzes van het beleid weergegeven. Dit beleid is de basis van het uitvoeringsplan, waarin de concrete uitvoering beschreven wordt.

4.2. Keuzes gladheidbestrijding

De gladheid wordt zoveel mogelijk mechanisch bestreden. Handmatige gladheidbestrijding wordt alleen uitgevoerd op locaties die niet per wagen gestrooid kunnen worden, bijvoorbeeld trappen, bushaltes en fietsbruggen.

Strooimethodiek

Het uitgangspunt van Waterschap Rivierenland en de inliggende gemeenten in de regio Alblasserwaard en Vijfheerenlanden is preventief strooien. Dit sluit aan bij de visie van de Leidraad Gladheidbestrijdingsplan. Dit betekent niet dat in de regio Alblasserwaard en Vijfheerenlanden helemaal géén curatieve gladheidbestrijding plaats vindt. Preventief strooien geldt namelijk voor wegen die een hoge prioriteit hebben én waar de soort en mate van gladheid dit toelaat. In een situatie van aanhoudende gladheid door neerslag, bijvoorbeeld sneeuw, zal naast de preventieve gladheidbestrijding ook curatieve gladheidbestrijding plaats vinden. In paragraaf 4.3. wordt hierop nader ingegaan.



Strooimiddel

Vanuit milieubelasting en kostenoverweging is natzout het geschiktste strooimiddel. Waterschap Rivierenland en de gemeenten Giessenlanden, Gorinchem, Leerdam, Liesveld, Nieuw-Lekkerland en Vianen hebben de overstap gemaakt naar natzout. De gemeenten Hardinxveld-Giessendam, Sliedrecht en Zederik strooien met droogzout. Het overstappen naar het strooien met natzout vergt financiële investeringen. De status van het huidige materieel (bijna) afgeschreven of pas aangeschaft speelt een rol bij de keuze. De handmatige gladheidbestrijding wordt alleen uitgevoerd met droogzout of zand (bruggen).

Materieel en personeel

Waterschap Rivierenland besteedt met ingang van het winterseizoen 2011/2012 de gladheidbestrijding volledig uit. De 80 km weglengte weg die nog in eigen beheer werd gedaan wordt dan door derden uitgevoerd. Dit betekent dat de gladheidbestrijding van de waterschapswegen vanaf het winterseizoen 2011/2012 door de inliggende gemeenten, aannemers of een combinatie van beide wordt uitgevoerd.

Systeem gladheidsmelding

Gladheidscoördinator

Binnen de verantwoordelijke afdeling is een gladheidscoördinator aangewezen. De taken van de gladheidscoördinator zijn:

- het verzamelen van relevante gladheidsinformatie;
- het verzorgen van een 24 uren meldpunt gedurende 7 dagen per week gedurende het gladheidsseizoen;
- het anticiperen op de verkregen gladheidsinformatie waarbij de mate van de (te verwachten) gladheid en de termijn waarbinnen de gladheid zal ontstaan bepalend is; of te wel bepalen of een strooiactie noodzakelijk is;
- het opstarten van een gladheidsbestrijdingsactie waarbij uitvoering gegeven wordt aan hetgeen in het uitvoeringsplan bepaald is;
- het rapporteren in de vorm van een jaarlijkse evaluatie.

De coördinator kan taken delegeren aan uitvoerende partijen, maar blijft te allen tijde eindverantwoordelijk.

Door gebruikmaking van de fpu van de huidige gladheidscoördinator moet voor het gladheidsseizoen 2011-2012 in de ontstane vacature worden voorzien.

gladheidsinformatie

De belangrijkste informatiebron is de weersvoorspelling van een weerbureau. Elke gemeente moet ervoor zorgen dat deze informatiebron ter beschikking is. De wijze waarop en met welk bureau dit geregeld is, moet worden vastgelegd in het uitvoeringsplan. Zoals reeds in paragraaf 3.7 beschreven zijn er meerdere informatiebronnen waarvan gebruik kan worden gemaakt. Het gladheidsmeldsysteem is één van de nieuwere ontwikkelingen hierin.

Momenteel wordt gebruik gemaakt van de weersinformatie van meetpunten van de provincie Zuid-Holland. In de komende beleidsperiode wordt gemonitord of de voorspellingen voor Waterschap Rivierenland nog steeds voldoende zijn voor het maken van een strooiadvies.

Communicatie strooiacties

Bij het uitvoeren van een strooiactie vindt er dagelijkse interne communicatie plaats. Deze communicatie bevat:

- het rapporteren naar aanleiding van een uitgevoerde gladheidbestrijdingsactie tussen de gladheidcoördinator en de uitvoerende partij van de machinale gladheidbestrijding;
- het registreren van de werkzaamheden die het waterschap zelf uitvoert in de gladheidbestrijding.

De rapportage naar aanleiding van een uitgevoerde gladheidbestrijdingsactie omvat, minimaal, de volgende informatie:

- het tijdstip van de melding;
- het tijdstip aanvang gladheidbestrijdingsactie;
- het tijdstip afronding gladheidbestrijdingsactie;
- het tijdstip interne melding;
- de soort gladheid;
- de mate van gladheid;
- de gereden routes;
- de inzet materieel (strooien of schuiven) en personeel;
- de hoeveelheden en soort verbruikt dooimiddel;
- eventuele bijzondere voorvallen tijdens gladheidbestrijdingsactie.

Conservering en onderhoud materieel

Waterschap Rivierenland heeft voor de conservering en onderhoud van het materieel onderhoudscontracten met derden afgesloten. Klein onderhoud gebeurt door de aannemers.

4.3. Prioriteiten gladheidbestrijding – toepassing integrale visie

Prioriteitenstelling

Vanuit financieel, maar ook milieutechnisch oogpunt is het niet wenselijk om alle wegen in het gehele beheergebied te strooien. Hierdoor is het noodzakelijk om te prioriteren.

Wegtype

Het eerste element waarop geprioriteerd wordt is het wegtype. De indeling van het wegtype is gebaseerd op het gebruik en daarmee ook de verkeersintensiteit van een weg. In bijlage 1 zijn de richtlijnen uit de Leidraad gladheidbestrijdingsplan weergegeven. Deze richtlijnen bevatten het wegtype, de prioriteit en de methode van gladheidbestrijding. Met deze tabel wordt een eerste selectie gemaakt welke wegen gestrooid moeten worden.

Soort wegverharding

Bij de afweging om een weg wel of niet te strooien moet ook gekeken worden naar het materiaal van de wegverharding. Een weg van gebakken klinkers zal eerder glad zijn dan een weg van asfalt. Verreweg de meeste wegen van het waterschap hebben een asfalt wegverharding. Zodat dit punt niet van veel invloed is.

Routes

Busroutes, routes van gevaarlijke stoffen, routes voor nooddiensten en schoolroutes zijn belangrijke routes binnen het beheergebied. Meestal worden de wegen van dergelijke routes al op basis van hun wegtype gestrooid; dit moet echter gecontroleerd worden. Bij preventief strooien zijn de wegen in principe op tijd gestrooid. Bij curatief strooien zijn de routes wel van belang en wordt dit aspect meegenomen in het uitvoeringsplan.

Gebied

In het uitvoeringsplan wordt uitgewerkt welke wegen gestrooid worden en welke prioriteit casu quo volgorde belangrijk is. De routes casu quo wegen met de hoogste prioriteit worden benoemd tot primair gebied. De één na hoogste prioriteit wordt verwerkt in het secundaire gebied en zo verder tot maximaal een quartair gebied. Verder wordt in het uitvoeringsplan uitgewerkt welke criteria gelden bij het strooien van een gebied. Bijvoorbeeld bij aanhoudende gladheid van meerdere dagen kan het wenselijk zijn dat het (bijna) gehele beheergebied gestrooid moet worden (het primaire tot en met het quartaire gebied).



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. Bij preventief strooien wordt geen maximum gesteld aan de reactietijd, omdat de strooiactie planbaar is. De uitvoeringstijd is de tijdspanne tussen het moment dat het strooivoertuig het opslagterrein verlaat en het moment dat de laatste meters van de strooiroute gestrooid worden. Voor preventief strooien geldt geen uitvoeringstijd.

In bijlage 1 zijn strooitijden voor de curatieve acties weergegeven; deze zijn gebaseerd op de landelijke richtlijn.

4.4. Kosten gladheidbestrijding

Bij de kostenbepaling voor de gladheidbestrijding wordt een onderscheid gemaakt tussen vaste kosten en variabele kosten. De vaste kosten bestaan uit de kosten:

- van afschrijving (rente en afschrijving) voor het materieel;
- voor de opslag van het materieel;
- voor onderhoud van het materieel;
- voor het keuren van het materieel;
- voor zoutopslag;
- voor consignatievergoedingen;
- voor communicatie;
- van contracten met een weerbureau;
- met betrekking tot overhead.

De variabele kosten worden gevormd door de gewerkte uren (uurtarief) en de verwerkte hoeveelheid strooimiddel. Deze variabele kosten zijn afhankelijk van de inzet voor de gladheidbestrijding en zijn alleen op ervaringscijfers te benaderen gezien de onvoorspelbaarheid van het weer op langere termijn. Het mag nooit zo zijn dat de kosten maatgevend zijn voor het wel of niet uitvoeren van een strooiactie.

Vergoedingsbedragen aan gemeenten

Bij de huidige financiële regeling gladheidbestrijding op wegen van het waterschap, welke dit jaar afloopt, wordt uitgegaan van de volgende uitgangspunten en berekeningswijze:

- Drie verschillende vergoedingen (weegfactoren) afhankelijk van de gebruikscategorie.
- Uitgangspunt is voor elke gebruikscategorie een vergoeding per km weg en per uitgevoerde actie.
- Het aantal acties per winterseizoen wordt elk seizoen vooraf berekend en vastgesteld op basis van het gemiddelde van de voorafgaande 10 jaar.
- Jaarlijks worden halverwege het jaar de kosten van het zout, de brandstof alsmede de loonkosten geïndexeerd.
- De gladheidbestrijding op vrijliggende fietspaden wordt verrekend op basis van werkelijk gemaakte kosten (declareren in mei).

Het vergoedingsbedrag aan de gemeente heeft betrekking op alle directe en indirecte kosten, exclusief BTW en wordt in twee termijnen voldaan, te weten 50% in november en 50% in februari.

Bijlage 1: Prioriteitentabel

Richtlijnen voor wegen buiten de bebouwde kom						
categorie	maximum snelheid km/h)	kenmerken	prioriteit	gladheid door bevriezing	gladheid door condensatie	gladheid door neerslag
nationale stroomweg	120/100/80	autosnelweg	hoog	preventief	preventief	preventief daarna curatief (2 uur)*
regionale stroomweg	100	autoweg, vluchtvoorzieningen, fysieke rijbaanscheiding, doorgetrokken kantmarkering, ongelijkvloerse kruisingen	hoog	preventief	preventief	preventief daarna curatief (2 uur)*
gebiedsontsluitingsweg I	80	2x2 rijstroken, rijbaanscheiding, gelijkvloerse kruisingen, onderbroken kantmarkering	hoog	preventief	preventief	preventief daarna curatief (3,5 uur)*
gebiedsontsluitingsweg II	80	2x1 rijstroken, rijbaanscheiding, gelijkvloerse kruisingen, onderbroken kantmarkering, doorgetrokken dubbele asmarkering	hoog	preventief	preventief	preventief daarna curatief (3,5 uur)*
erftoegangsweg I	60	1 rijloper, onderbroken kantmarkering, geen asmarkering	middel	preventief	preventief	preventief daarna curatief (4 uur)*
erftoegangsweg II	60	1 rijloper, geen kant- en asmarkering, fiets op de rijbaan	middel	preventief	preventief	preventief daarna curatief (4 uur)*
vrijliggend fietspad	40	vrijliggend fietspad	hoog	preventief	preventief	preventief daarna curatief (3,5 uur)*

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

De laatste vier genoemde categorieën wegen zijn wegen die het waterschap in beheer heeft.

Richtlijnen voor wegen binnen de bebouwde kom						
categorie	maximum snelheid km/h)	kenmerken	prioriteit	gladheid door bevriezing	gladheid door condensatie	gladheid door neerslag
gebiedontsluitingsweg	70/50	2x1 of 2x2 rijstroken, rijbaanscheiding, onderbroken kantmarkering, geen fiets op de rijbaan, bromfiets op de rijbaan (50 km/h), gesloten verharding	hoog	preventief	preventief	preventief daarna curatief (3,5 uur)*
erftoegangsweg	30	1 rijloper, geen rijbaanscheiding, geen kant- en asmarkering, fiets en bromfiets op rijbaan, bij voorkeur open verharding	laag	curatief (48 uur)	curatief (48 uur)	curatief (48 uur)*
vrijliggend fietspad	30	vrijliggend fietspad	hoog	preventief	preventief	preventief daarna curatief (3,5 uur)*
busbaan / busstrook	50	busbaan of busstrook	hoog	preventief	preventief	preventief daarna curatief (3,5 uur)*
Aanbevelingen voor verschillende wegcategorieën binnen de bebouwde kom						
categorie	maximum snelheid km/h)	kenmerken	prioriteit	gladheid door bevriezing	gladheid door condensatie	gladheid door neerslag
winkelgebied	5	winkelcentra	hoog/middel	curatief (3 uur)	curatief (3 uur)	curatief (3 uur)*
woonerf	5	woonerf	laag	curatief (48 uur)	curatief (48 uur)	curatief (48 uur)*
parkeervoorzieningen	5	openbare parkeervoorzieningen	laag	curatief (48 uur)	curatief (48 uur)	curatief (48 uur)*
speciale bestemmingen	50/30	wegen en voetpaden naar openbare voorzieningen	middel	wegen preventief voetpaden curatief (3 uur)	wegen preventief voetpaden curatief (3 uur)	wegen preventief voetpaden curatief (3 uur)*

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