

SNEEUW EN GLADHEIDSBESTRIJDINGPLAN 2020-2021



INHOUD

1	INLEIDING	
1.1	Algemeen	4
1.2	Evaluatie	4
1.3	Opbouw sneeuw en gladheidsbestrijdingplan	4
2	UITGANGSPUNTEN.....	5
2.1	Wettelijk kader.....	5
2.2	Prioriteiten.....	5
2.2.1	Uitgangspunten.....	5
2.2.2	Routes	6
2.2.3	Milieu	6
2.3	Streeftijden.....	6
2.3.1.	Primaire routes	6
2.3.2	Overige wegen.....	7
2.4	Preventief strooien	7
2.5	Strooiwijze.....	7
3	ORGANISATIE EN WERKWIJZE	8
3.1	Verantwoordelijkheden	8
3.2	Consignatieperiode.....	8
3.3	Organisatie.....	8
3.3.1.	Tijdens kantooruren	8
3.3.2	Buiten kantooruren	8
3.4	Signalering	8
3.4.1	Proactief.....	8
3.4.2	Reactief.....	8
3.5	Werkwijze.....	9
3.5.1	Algemeen	9
3.5.2	Vorbereidende werkzaamheden.....	9
3.5.3	Activiteiten	9
3.6	Verantwoording.....	10
3.7	Zout	10
3.7.1	Algemeen	10
3.7.2	Zout en "schuiven"	10
3.7.3	Zout en dooi	10
3.7.4	Zout en vorst onder -5 graden Celsius	10
3.7.6	Zout en de inwoner	11
4	COMMUNICATIE.....	12
4.1	Voorlichting	12
4.2	Communicatie in de wijken	12
4.3	Overleg Openbaar vervoer en hulpdiensten	12

5	FINANCIËN	13
	Bijlage A: Evaluatie en korte samenvatting van de gladheidsbestrijding 2019-2020.	14
	Bijlage B: lijst te strooien wegen excl dienstrooster 2020-2021 gemeente Best	15
	Bijlage C: tekening reguliere route 2020-2021	20
	Bijlage D: tekening noodstrooiroute 2020-2021	
	Bijlage E: tekening bruggen- en viaducten	22

Inleiding

1.1 Algemeen

Het sneeuw en gladheidsbestrijding programma wordt jaarlijks geactualiseerd en geeft inzicht in de wijze hoe de gladheidsbestrijding wordt uitgevoerd.

De gemeente Best (afdeling Beheer) voert deze uit met de eigen dienst aangevuld met ingehuurde chauffeurs. Hiervoor zijn regels en een dienstrooster opgesteld met bijbehorende consignatieregeling (**bijlage B**). Het seizoen 2020-2021 loopt vanaf week 45-2020 t/m week 13-2021. Voor afstemming van de gladheidsbestrijding in de regio is de gemeente Best aangesloten via het regionale meldingssysteem wat aangestuurd wordt door de gemeente Eindhoven.

1.2 Evaluatie

Na ieder periode wordt er geëvalueerd hoe de gladheidsbestrijding heeft plaatsgevonden en waar eventuele verbeterpunten en/of investeringen gewenst zijn.

1.3 Opbouw sneeuw en gladheidsbestrijdingplan

Hoofdstuk 2: wordt aangegeven wat de uitgangspunten zijn voor de gladheidsbestrijding.

Hoofdstuk 3: de organisatie en werkwijze.

Hoofdstuk 4: communicatie.

Hoofdstuk 5: financiële consequenties.

UITGANGSPUNTEN

2.1 Wettelijk kader

Er bestaat geen wettelijke verplichting voor de gemeente om de wegen altijd vrij te hebben van sneeuw en ijsel (resultaatsverplichting). Het is wel zo dat de gemeente in haar hoedanigheid als wegbeheerder op grond van de Wegenwet en het Burgerlijk Wetboek een inspanningsverplichting heeft.

Uit jurisprudentie blijkt dat de gemeente moet zorgen, dat het de weggebruiker duidelijk is wat wel en niet wordt gedaan om de gladheid te bestrijden, waarbij de gemeente de maatschappelijke verplichting heeft te zorgen voor een veilig gebruik van de openbare ruimte. Hierbij zijn de volgende zaken van belang:

- Een deugdelijk sneeuw en gladheidsbestrijdingplan, op de juiste wijze gepubliceerd;
- Een adequaat gladheid meldingssysteem;
- Een goede administratie van tijden en gereden routes;
- Voorhanden hebben van voldoende materieel;
- Consistentie in beleid en uitvoering.

Het sneeuw en gladheidsbestrijdingplan van de gemeente Best is gebaseerd op ervaringen uit voorgaande jaren, waardoor er sprake is van consistent beleid. Het plan is gebaseerd op de CROW-publicatie 353 'Organisatie en bestrijding van wintergladheid'. De zorgplicht c.q. de inspanningsverplichting van de gemeente Best richt zich daarom uitsluitend op de in dit plan opgenomen routes die zijn opgenomen in **bijlage B/C**.

De verplichting van de wegbeheerder in het kader van de gladheidsbestrijding strekt zich niet uit tot de stoep en andere onderdelen van de weg. Het verplichten van de inwoners tot het schoonhouden van de "eigen" stoep is een aantal jaren geleden door de VNG uit de standaard APV gehaald. Enerzijds omdat dit in strijd zou zijn met Europese regelgeving en anderzijds vanwege het feit dat het niet handhaafbaar is.

Hoewel gladheidsbestrijding de wegen veiliger maakt is het ook belangrijk dat weggebruikers hun voertuigen klaar hebben voor de winter. Hierbij moet gedacht worden aan goed werkende verlichting, de juiste bandenspanning en eventueel winterbanden. Het rijgedrag dient aangepast te worden aan de omstandigheden, dit geldt met name voor snelheid en onderlinge afstand.

2.2 Prioriteiten

2.2.1 Uitgangspunten

Voor het opstellen van het plan is een aantal uitgangspunten gehanteerd. Het belangrijkste uitgangspunt is de verkeersveiligheid waarbij de hulpdiensten zo vlug mogelijk ter plaatse moeten kunnen zijn. Dit betekent dat de hoofdverkeersroutes van hulpdiensten i.c. politie, brandweer en ambulancediensten, voorrang krijgen. In het kader van de mobiliteit dient het openbaar vervoer zonder al te grote vertragingen doorgang te kunnen vinden.

Een ander uitgangspunt is dat de meest kwetsbare verkeersdeelnemers ook veilig aan het verkeer kunnen deelnemen. Met name fietsers, jonge kinderen en ouderen zijn met gladheid zeer kwetsbaar. In het sneeuw en gladheid bestrijdingsplan zijn de primaire fietsroutes (vastgelegd in het gemeentelijk verkeer en vervoersplan, GVVP) opgenomen. Daarnaast zijn in het strooiplan enkele bijzondere locaties opgenomen.

Met de buurgemeenten, provincie en Rijkswaterstaat is afgestemd dat de aansluitende wegen doorgaand worden gestrooid. Voetpaden en parkeerplaatsen behoren niet tot de gladheidsbestrijding die onder de verantwoordelijkheid van de gemeente valt. Wij gaan ervan uit dat de inwoners, winkeliers, scholen en bedrijven in dit geval hun eigen verantwoordelijkheid nemen.

2.2.2 Routes

In het sneeuw en gladheid bestrijdingsplan zijn de primaire voor gemotoriseerd verkeer (rijbanen) en de langzaam verkeer routes (fietspaden) opgenomen (hierna te noemen de "primaire routes"). De hoeveelheid aan middelen ter bestrijding van sneeuw- en gladheid is hierop gebaseerd.

Tevens is in het plan een calamiteitenroute opgenomen die gehanteerd wordt zodra er een tekort aan strooizout ontstaat. Deze calamiteitenroute is een continuering vanuit voorgaande winterseizoenen en is in overleg met de hulpdiensten opgezet en heeft in de praktijk de afgelopen seizoenen doeltreffendheid bewezen.

In de primaire route zijn opgenomen:

- Hoofdverkeersroutes, aansluitend op provinciale- en rijkswegen;
- Bruggen, viaducten en wegdekken die gevoelig zijn voor gladheid;
- Aan- en afvoerroutes naar gebouwen van hulpdiensten;
- Belangrijke routes van het openbaar vervoer;
- Doorgaande fietsroutes (slowlane);
- Bijzonder locaties zoals aangegeven in **bijlage B**.

De totale lengte van de primaire routes bedraagt ongeveer 150 km. De calamiteitenroute is ongeveer 55 km. In **bijlage C/D/E** zijn de tekeningen toegevoegd van de primaire route, bruggen- en viaducten route en de calamiteitenroute.

In verband met "zachtere" winters is er een bruggen- en viaductenroute opgenomen met daarin ook de voornaamste aansluitingen op de fietsroutes. Deze route is opgenomen omdat er ook kans op gladheid bestaat bij enkele graden boven nul.

Het is namelijk zo dat een temperatuur van enkele graden boven nul kan al leiden tot ijsvorming en gladheid. De gouden regel op de weg is: Een natte weg is twee keer zo glad als een droge weg. Een besneeuwde weg is twee keer zo glad als een natte weg. Een bevroren weg is twee keer zo glad als een besneeuwde weg.

2.2.3 Milieu

Er wordt niet zomaar gestrooid. De hoeveelheden die per m² worden gestrooid zijn gebaseerd op de effectieve werking voor de bestrijding van de gladheid. Daarnaast dient men er zich van bewust te zijn dat strooizout erg slecht is voor de natuur. Het beschadigt alles wat groeit en bloeit. Bomen, struiken en overig groen kunnen worden aangetast door een te grote blootstelling aan strooizout.

Een deel van het zout komt direct door verwaaiing in de berm terecht. Indirect komt het zout, na afspoeling vanaf het wegdek terecht in het oppervlakte of grondwater.

De meest voor de hand liggende maatregel om milieuschade te beperken, is ervoor zorgen dat er zo min mogelijk strooizout in het milieu terecht komt. De strooiwijze en route is hierop ingericht. In wijken met een gescheiden rioolstelsel of ecologisch hoge waarde, wordt er niet of alleen bij hoge uitzondering (gevaarlijke situaties) gestrooid.

2.3 Streeftijden

2.3.1. Primaire routes

Fietspaden en wegen van de primaire routes zullen ongeveer na melding voor de eerste keer binnen 3 uur volledig zijn gestrooid en/of geveegd. Voor de inwoner betekent dit dat (op zeer uitzonderlijke weeromstandigheden na) deze routes binnen afzienbare tijd gestrooid en begaanbaar zijn. In de meest gunstige omstandigheden zijn de wegen ijsvrij binnen 2 á 3 uur na het strooien. De praktijk leert dat het kan gebeuren, dat met het rijden van één ronde de sneeuw en gladheid niet geheel verdwenen is. Het kan dus voorkomen dat de routes meerdere malen gereden worden totdat de wegen op acceptabel niveau schoon zijn. Afhankelijk van de weersomstandigheden, en mate van gebruik, kan dit één of meerdere dagen duren.

2.3.2 Overige wegen

Zodra de primaire routes schoon zijn, kunnen de bestrijdingsmiddelen eventueel worden ingezet voor het bestrijden van sneeuw en gladheid op overige wegen en fietspaden. Voor de inwoner betekent dit, dat hij op deze overige wegen altijd voorzichtig moet zijn en zijn rijgedrag moet aanpassen.

De gladheidsbestrijding op overige wegen en locaties zal, wanneer daar gelegenheid en noodzaak voor is, worden bestreden met de capaciteit en het materieel dat op dat moment voorhanden is. Hiermee wordt in principe pas gestart met daglicht onder de normale werktijden. Ook de meldingen via het KCC, worden hierin meegenomen. Voor de inwoners betekent dit, dat op locaties met bijzondere aandacht (ingang openbare gebouwen, route langs scholen, ingang bejaardentehuizen, routes langs winkelcentra, hellingen parkeerkelder etc.) zodra het mogelijk is, de gladheid wordt bestreden (afhankelijk van noodzaak, beschikbaarheid materieel en personeel).

2.4 Preventief strooien

Sinds een aantal jaren wordt gladheid preventief bestreden, dat wil zeggen dat voordat het glad wordt reeds een aanvang wordt gemaakt met het strooien. Het grote voordeel is dat er onveilige situaties mee worden voorkomen. Voor het preventief strooien wordt er gebruik gemaakt van de procedures en het meldingssysteem in de regio, dat gecoördineerd wordt vanuit de regio Eindhoven. Omdat de gemeente Best op de scheiding ligt van de regio Eindhoven en 's-Hertogenbosch (Gemeente Boxtel is aangesloten bij 's-Hertogenbosch) wordt er ook gelet op en afgestemd met de gladheidsbestrijding uit die regio.

2.5 Strooiwijze

De gemeente Best is uitgerust met middelen die geschikt zijn voor het zogenaamde "droog strooien". Bij het droog strooien wordt zout in kant en klare vorm over de weg gestrooid. De korrels onttrekken het vocht aan de weg en daardoor ontstaat pekkel. Pekkel heeft een lager vriespunt dan water en de pekkel zorgt ervoor dat het ijs smelt en dat er dus nog meer pekkelwater ontstaat. Het verkeer verspreidt die pekkel vervolgens weer en rijdt het ijs dat zich al gevormd had kapot. Een nadeel kan zijn dat het droge zout van de weg kan waaien en dus niet effectief is en dat er met lagere snelheid gestrooid moet worden. De voordelen van droog strooien zijn de grotere korrels die effectiever zijn bij sneeuwval en de beduidend lagere beheer- en onderhoudskosten van het materieel. Hierbij zijn de volgende afwegingen doorslaggevend geweest:

- Meerprijs natzoutstrooimachine en bijbehorend onderhoud;
- Opslagtanks voor natte component;
- Ombouw van droog- naar natzoutstrooimachine;
- Menginstallatie voor aanmaak natte component;
- Aanschaf natte component.

3 ORGANISATIE EN WERKWIJZE

3.1 Verantwoordelijkheden

De afdeling Beheer is budget- en producthouder van de gladheidsbestrijding. Het valt in de programmabegroting onder het resultaatgebied 3.2 openbare ruimte, product 0305 Gladheidsbestrijding. De afdeling is verantwoordelijk voor de gladheidsbestrijding zoals die is vastgelegd in dit plan.

3.2 Consignatieperiode

Het sneeuw en gladheid bestrijdingsplan is operationeel vanaf week 45-2020 t/m week 13-2021. Gedurende deze periode is de consignatieregeling van kracht. De regeling is opgenomen in **bijlage B**. Deze periode dient te worden afgebakend om in ieder geval in deze periode, (waarbinnen het zwaartepunt van de sneeuw- en gladheidsbestrijding ligt, de continuïteit van de gladheidsbestrijding te kunnen garanderen.

3.3 Organisatie

3.3.1. Tijdens kantooruren

Binnen de afdeling beheer is de opzichter buitendienst belast met de uitvoering van dit plan. Tijdens de kantooruren is hij de coördinator gladheidsbestrijding en daarmee het aanspreekpunt voor de uit te voeren werkzaamheden.

3.3.2 Buiten kantooruren

Tijdens de consignatieperiode is, buiten de reguliere storingsdienst, de consignatiedienst gladheidsbestrijding van toepassing. Dit houdt in dat volgens een consignatierooster de storingsdienstambtenaren, als coördinator gladheidsbestrijding, buiten de kantooruren de verantwoordelijkheid dragen voor de gladheidsbestrijding. Tevens beschikken wij tijdens de consignatie over drie ploegen. Elke ploeg heeft opvolgend consignatie van maandag tot maandag. Een ploeg bestaat uit 6 personen, te weten 5 ploegleden die met het materieel uitrukken en 1 ploeglid dat op de werf het laden van de voertuigen organiseert en erop toeziet dat dit veilig gebeurt.

De dienstdoende coördinator gladheidsbestrijding zorgt ervoor dat de opdracht wordt gegeven aan de strooiploegen voor de uitvoering van de gladheidsbestrijding en houdt toezicht op de uitvoering. In **bijlage B** staat vermeld welke ploeg en coördinator in welke periode dienst heeft.

3.4 Signalering

3.4.1 Proactief

Voor de proactieve signalering is de gemeente Best aangesloten bij de regio Eindhoven. Vanuit hier worden de meldingen centraal aangestuurd. Daarnaast kan informatie uit buurgemeenten een belangrijke signaleringsfunctie hebben. Uiteraard kan ook aansturing plaatsvinden via constatering van de actuele plaatselijke situatie door de dienstdoende coördinator gladheidsbestrijding.

3.4.2 Reactief

Naast de proactieve signalering is tevens sprake van reactieve signalering. Deze vindt veelal plaats door plaatselijke politie, meldingen via het KCC, Fixi en eigen waarnemingen, die aan de hand van ontstane situaties vraagt om inzet van personele en/of materiële middelen ter bestrijding van de gladheid. De dienstdoende coördinator gladheidsbestrijding bepaalt of inzet noodzakelijk is.

Als de reactieve signalering geen betrekking heeft op de primaire routes gaat de gladheidsbestrijding op de primaire routes voor.

3.5 Werkwijze

3.5.1 Algemeen

De werkwijze bij gladheidsbestrijding kan worden onderverdeeld in voorbereidende, primaire en secundaire activiteiten. Zoals in dit plan al is aangegeven worden primaire activiteiten gevormd door de bestrijding van sneeuw- en gladheid op de primaire routes voor zowel gemotoriseerd verkeer als langzaam verkeer. De secundaire activiteiten hebben betrekking op overige wegen en overige locaties, zoals aangegeven onder punt 2.3.

3.5.2 Voorbereidende werkzaamheden

Voorafgaand aan de periodes van gladheidsbestrijding dienen maatregelen te worden getroffen die een adequate bestrijding ook daadwerkelijk mogelijk maken. Het opstellen van een consignatierooster vormt het belangrijkste uitgangspunt (**bijlage B**) en is reeds aan de orde geweest. In fysiek zin zijn twee zaken belangrijk, namelijk: het zorgen dat het materieel winterklaar is en het verwijderen van palen op fietspaden.

Materieel winterklaar.

Uiterlijk een maand voordat de consignatieperiode ingaat, vindt een laatste controle plaats op alle in te zetten middelen (signaleringssysteem, laad- en losmaterieel, zoutvoorraad) voor een correcte manier van gladheidsbestrijding. Ook wordt het materieel dat alleen operationeel is tijdens de winterperiode "stand-by" gezet.

Verwijderen palen in fietspaden.

Op veel fietspaden staan zogenaamde afsluitpalen om te voorkomen dat gemotoriseerd verkeer, i.c. auto's, gebruik maken van fietspaden. Omdat deze afzetpalen het strooien door voertuigen met strooiaanhangsers onmogelijk maken, worden zij in beginsel verwijderd aan het begin aan de consignatieperiode. Na de consignatieperiode worden de afsluitpalen teruggeplaatst.

Een nadeel van het verwijderen van de palen is dat het gemotoriseerd verkeer oneigenlijk gebruik kan maken van deze fietspaden. Om dit oneigenlijk gebruik van de fietspaden door auto's tot een minimum te beperken worden op enkele locaties palen teruggeplaatst, als een onderbreking in de gladheidperiode optreedt van meer dan 4 dagen.

3.5.3 Activiteiten

Gladheidsbestrijding vindt plaats door inzet van eigen materiële middelen van de afdeling Beheer. Bediening van de middelen gebeurt door eigen personeel aangevuld door ingehuurd krachten. Aansturing geschiedt eveneens door de coördinator gladheidsbestrijding. De afdeling Beheer beschikt over voldoende middelen om op een correcte wijze te voldoen aan de gladheidsbestrijding. In extreme situatie komt het voor dat er materieel (veegmaterieel) wordt ingehuurd bij de plaatselijke bedrijven.

Binnen de afdeling Beheer is specifiek personeel en materieel geconsigneerd in de periode van week 45-2020 t/m week 13-2021. Hierbij wordt rekening gehouden met geschiktheid en beschikbaarheid. Om een consistente waarborg te behouden vallen ook de ingehuurde krachten onder deze regeling. In periodes van sneeuw en gladheid is meestal sprake van onwerkbaar weer als het gaat om reguliere werkzaamheden. Een gedeelte van het personeel en materieel dat hierdoor "vrijkomt" wordt ingezet bij de gladheidsbestrijding. Hierbij dient te worden aangetekend dat er niet altijd personeel en/of specifiek materieel ter bestrijding van sneeuw en gladheid ter beschikking is. De activiteiten kunnen dan ook gericht zijn op veelal handmatige gladheidsbestrijding of een combinatie van inhuur van personeel en materieel bij derden. Dit beleid past binnen de CROW-richtlijn.

3.6 Verantwoording

Onder punt 2.1 is aangegeven dat vanuit het wettelijk kader de gemeente als wegbeheerder de maatschappelijke verplichting heeft te zorgen voor een veilig gebruik van de openbare ruimte. In dit kader is het van belang dat de gemeente zeker stelt en zo nodig kan aantonen dat zij acties heeft genomen die in dit soort periodes redelijkerwijs van haar mogen worden verwacht. Als hulpmiddel hierbij zijn de voertuigen uitgerust met een GPS (Global Position Systeem) en specifiek navigatiesysteem. Aan de hand van deze systemen en het logboek kan worden aangetoond waar, wie, wanneer en welke hoeveelheid is gestrooid.

3.7 Zout

3.7.1 Algemeen

In aanvulling op veel gestelde vragen omtrent zout en de werking ervan is in dit gladheidsbestrijdingsplan een paragraaf opgenomen omtrent enkel wetenswaardigheden ten aanzien van zout.

3.7.2 Zout en "schuiven"

Zout heeft met name effect wanneer dit (direct) op de ondergrond kan worden gestrooid die bevroren is of het risico loopt om op of aan te vriezen. De werking van zout is afhankelijk van de intensiteit waarmee er overheen wordt gereden (of gelopen). Bij sneeuwval is schuiven/vegen de remedie omdat strooien op sneeuw weinig tot geen effect sorteert en zelfs bij zeer lage temperaturen kan resulteren in een ijslaag onder het bovenste sneeuwdek.

Schuiven/vegen heeft echter weer de bijwerking dat het sneeuwruigen op parkeerstroken, fietspaden of trottoirs veroorzaakt. Pas als de sneeuwlaag is weggeschoven heeft strooien met zout het gewenste effect. Vaak kiezen we voor een combinatie van schuiven/vegen en strooien. Blijft het echter sneeuwen, dan kun je dit proces blijven herhalen en is het uit oogpunt van effectiviteit en efficiency vaak beter niet te strooien maar alleen te schuiven/vegen.

De combinatie van (aanhoudende) sneeuw en vorst is er mede oorzaak van dat op sommige momenten sneeuwruigen aanvriezen. Hierbij ontstaat het probleem dat de aangevroren sneeuwruigen moeilijk tot niet weg te schuiven zijn. Dit is niet te wijten aan de manier van gladheidsbestrijding, maar is een gevolg van een samenloop van (klimatologische) factoren.

Een bijkomend effect van het wegschuiven van sneeuw is, dat het wel ergens naar toe moet worden geschoven/geveegd. In het centrum, marktterrein, parkeerterreinen, bij scholen en andere veel gebruikte openbare locaties is dit bijvoorbeeld een aanzienlijk probleem. Sneeuw en ijs wordt naar de zijanten geschoven, hetgeen dan problemen geeft in de toegankelijkheid van de ruimte.

3.7.3 Zout en dooi

In de winter is er vaak sprake van sterk wisselende weersomstandigheden. Dit houdt in dat sneeuw, vorst en dooi (of een combinatie hiervan) elkaar constant kunnen afwisselen. Na een periode van dooi spoelt het op de weg liggende zout weg in het riool. Het gehele proces van gladheidsbestrijding begint hiermee van vooraf aan.

3.7.4 Zout en vorst onder -5 graden Celsius

Beneden een temperatuur van -5 graden Celsius vermindert de werking van zout sterk. Onder -7 graden werkt zout niet meer.

3.7.5 Zout en zand

Deze combinatie kan worden toegepast wanneer de temperaturen onder de -5 graden Celsius dalen en/of er sprake is van schaarste aan zout. Zand zorgt voor een (beperkte) stroefheid en zout voor de dooiende werking zodra de temperatuur weer boven de -5 graden stijgt.

Het verdient echter grote voorkeur om niet of alleen in uiterste gevallen over te gaan tot het strooien met een zand/zoutcombinatie. Ten eerste is het zout bij lage temperaturen "bevroren" door het aanwezige vochtgehalte. Verwerking is dan een arbeidsintensief en tijdrovend karwei. Vervolgens is het risico dat bij langdurig c.q. veelvuldig gebruik de kolken en het wegdek verzanden waardoor waterafvoer van het wegdek naar de riolering niet kan worden gewaarborgd. Bij een opnieuw optredende vorstperiode treedt gladheid dan eerder op en is moeilijker te bestrijden. Verder moet het risico van het effect van zand in de riolering niet worden onderschat. De consequentie is een grootschalige, tijdrovende en kostbare reiniging van de riolering en wegen om de werking van het riool te kunnen garanderen. Veelal treedt er ook onnodig veel slijtage en onderhoud op aan de rioolpompen.

3.7.6 Zout en de inwoner

Keukenzout is van voldoende kwaliteit voor het strooien van de eigen stoep en is doorgaans in redelijke hoeveelheden voor handen. Om deze en kostenbesparende redenen stelt de gemeente geen strooizout aan particulieren of bedrijven ter beschikking. Ter indicatie: 10 gram zout is voldoende voor het strooien van 1 m² (1 kg zout is voldoende voor 100 m² stoep).

4 COMMUNICATIE

4.1 Voorlichting

Communicatie en voorlichting over sneeuw en gladheidsbestrijding heeft alleen zin als dit gekoppeld is aan de periode waarop dit van toepassing is. Om deze reden wordt alleen tijdens deze periode extra aandacht besteed aan dit onderwerp via diverse media.

Publicatie zal plaatsvinden via eigen website en *Groeiend Best*. Ook zal er in het seizoen diverse malen een herhaling hiervan plaatsvinden.

4.2 Communicatie in de wijken

Naast de voorlichting via de media wordt het sneeuw- en gladheidsbestrijdingplan tevens verstuurd naar het GOEB (Georganiseerd Overleg Erkende Bewonersgroepen).

4.3 Overleg Openbaar vervoer en hulpdiensten

Onder 2.2 is aangegeven dat de routes voor openbaar vervoer en hulpdiensten (politie, brandweer en ambulance) de belangrijkste uitgangspunten vormen in de prioritering van de gladheidsbestrijding . Jaarlijks vindt afstemming plaats of zich eventuele mutaties hebben voorgedaan in de hoofdverkeersroutes voor openbaar vervoer en hulpdiensten.

5 FINANCIËN

Gladheidsbestrijding is in de begroting opgenomen onder: Product 3-3.2-305 Gladheidsbestrijding.

Bij de bepaling van de kosten is uitgegaan van een meerjarig gemiddelde. Als basis is hier een gemiddelde uitrukactie van gemiddeld 30 keer per jaar genomen.

Afhankelijk van de winterontwikkeling eind 2020 zal er meer duidelijkheid zijn of het beschikbare budget voldoende is.

Bijlage A: Evaluatie en korte samenvatting van de gladheidsbestrijding 2019-2020.

Basisprincipes:

- Het seizoen loopt van week 44-2019 – week 14-2020. Voordat het seizoen begint is er een afstemmingsoverleg met alle partijen (Provincie, Rijkswaterstaat en de regiogemeenten) en na het seizoen is er een evaluatiebijeenkomst;
- Strooien met drie ploegen in ploegendienst;
- Alarmering via GSM of mondeling via Group-messenger bericht vanuit Eindhoven.

Bovenstaand in iedere fase intern gecommuniceerd met Veiligheid (inclusief hulpdiensten), Communicatie, Beheer en daarbij behorende storingsdienst. Extern zijn de burgers op de hoogte gehouden door de gemeentelijke website en berichtgeving in Groeiend Best.

Mogelijkheden voor klachten, vragen en/of opmerkingen zijn 24 uur/7 dagen per week mogelijk geweest via KCC 14 0499

Opmerkingen en evaluatiepunten strooiseizoen 2019-2020:

- Dit seizoen is een zachte winter geweest zonder extremen met weinig bijzonderheden en is redelijk tot goed verlopen;
- Strooiacties zijn uitgevoerd op gecontroleerde en afgesproken wijze;
- Er zijn 16 meldingen geweest, hiervan 10 totale preventieve strooiacties uitgevoerd, 6 maal de bruggen en viaducten route.
- De in het kader van gladheid bij temperaturen net boven nul te bestrijden ingestelde bruggen- en viaducten route, word gecontinueerd en geoptimaliseerd.

Bijlage B: gladheidsbestrijding 2020-2021 Lijst van de te strooien wegen

Vrachtwagen 1 noord	vrachtwagen 2 zuid	Fietspad 1	Fietspad 2	Fietspad 3
Aafsesweg	Batabrug	Balkind	Alkerwinde	Achterom
Batsweg	Batsweg	Beestenhei	Ambachtsweg	Achterste Kampweg
Batsweg, Bostel	Brem	Bokvelden	Batabrug	Bomanboemd
Bokvelden	Carpoolplaats, Oude Rijkweg	Bosheuvel	Bataaan	Bosweg
Bosweg	De Dieze	Constantijnlaan	Bo omheuvel	Broekstraat
Boekstraat	De Maas	Dijkpad	Botaan Zuid	Carpoolplaats, De Wig
Bussdhei	De Ronde	Doctor De Steenhuijzenlaan	Dijkpad	Ceder
Don Ekker	Eindhovenensoweg Zuid	Dopveldenpad	Eindhovenensoweg Zuid	De Jongestraat
Gemeentewerf	Erica	Fietspad	Ekkewoerj Skowlane	De Louwerilstraat
Hagelaarweg	Europaplein	Fietspad Bokvelden	Erica	Doctor De Steenhuijzenlaan
Heivelden-West	Fabrieksweg	Fietspad Constantijnlaan	Europaplein	Eindhovenensoweg
Heivelden-Zuid	Grakklkje	Fietspad Heivelden-Zuid	Fietspad Batsweg	Fietspad Ceder
Heuvleind	Handelweg	Fietspad Heuvleind	Fietspad Brem	Fietspad Eindhovenensoweg Zuid
Hokkestraat	Hobeglaan	Fietspad Koningin Emmalaan	Fietspad De Dieze	Fietspad Hogenkampweg
Hoofdstraat	Hoogstraat	Fietspad Michiel De Ruijterstraat	Fietspad De Maas	Fietspad Koningin Emmalaan
Industrieweg	Ibc Weg	Fietspad Oirschotsoweg	Fietspad Dijkpad	Fietspad Molanstraat
Kapelaan J.A. Heerenstraat	Industrieweg	Fietspad Paardenhd	Fietspad Eindhovenensoweg Zuid	Fietspad Oude Rijkweg
Kapelweg	Kanaaldijk	Fietspad Pr. Beatrielaan	Fietspad Erica	Fietspad Ringweg
Kerkstraat	Kanaaldijk Noord	Fietspad Raadhuisstraat	Fietspad Europaplein	Fietspad Rotonde
Landbouweg	Kanaaldijk Zuid	Fietspad Rotonde	Fietspad Kanaaldijk	Fietspad Sint Odenrodesweg
Limpdeweg	Klaverhoeksoweg	Fietspad Willem De Zwijgerweg	Fietspad Kon. Julianaweg	Fietspad Spoorweglaan
Moerfeldenpad	Koningin Julianaweg	Fietspadoversteek	Fietspad Kon. Julianaweg-Zuid	Fietspad Stationsstraat
Molanstraat	Koningin Julianaweg Zuid	Frans Halsstraat	Fietspad Ncb-Weg	Fietspad Willem De Zwijgerweg
Molenwei	Macklenburgweg	Gildelaan	Fietspad Pr. Beatrielaan	Fietspadoversteek
Mosselaanweg	Maester T.J. Vendsuurstraat	Grindheuvel	Fietspad Ringweg	Frater J.M. Reijndersstraat
Nazarethplein, Best	Molenheideweg	Grukhoevel	Fietspad Rotonde	Garzenmars
Nazarethstraat	Ncb Weg	Halkantweg	Fietspad Sportlaan	Haasje Over
Nieuwstraat	Nijnselsoweg	Heuvleindsoeweg	Fietspad Tetraweg	Hinkelbrits
Oirschotsoweg	Oude Baan	Hommelhei	Fietspad V&pad	Hogikampweg
Oranjestraat	Oude Rijkweg	Irenetunnel	Fietspad Wilhelmnaplein	Hogikampweg
Oude Hokkestraat	Parfweg	Jacob Van Wassenaerstraat	Fietspad Willem De Zwijgerlaan	Hokkestraat
Parkeerterein Nazarethstraat, Best	Prinsenhoefstraat	Jan Van Rieboedstraat	Ep De Dieze	Hoofdstraat
Pekenhok	Ringweg	Kaartelind	Grathoevel	Hoolweg
Piet Heinstraat	Rotonde Bataaan De Dieze	Kapind	Grakklkje	Hulst
Prins Bernhardlaan	Sint Odenrodesoweg	Kiezelhei	Grenshoevel	Irenetunnel
Raadhuisplein	Sportlaan	Knotelind	Jan Wikschutstraat	J.L. De Vlamstraat
Raadhuisstraat	Tetraweg	Kon Emmalaan	Johan Brouwerstraat	Kerkstraat
Randkerhei	Wilhelmnaplein	Koningin Emmalaan	Johannes Verkuunstraat	Klompemalerij
Ringweg	Willem De Zwijgerweg	Kortelind	Kanaaldijk	Landoveroren
Salderec		Kroekelind	Karel Doormanlaan	Limpdiedijk
Sint Antoniusweg		Krakerhei	Klaproos	Molanstraat
Spoorstraat		Moervelenpad	Koningin Julianaweg	Monnikendijk
Spoorweglaan		Munterstraat	Pastoor Duffhausplein	Monnikenweg
Stationsstraat		Paardenhei	Prins Hendriklaan	Monsigneur A.F. Diepenstraat
Vijeweg		Pinkelbergin	Prinses Beatrielaan	Monsigneur Zwijserstraat
Wandelhst		Priemelind	Professor R. Rogoutstraat	Nassastraat
Wig		Prins Bernhardlaan	Randweg	Nazarethstraat
Willem De Zwijgerweg		Prins Clauslaan	Sint Jozefstraat	Nieuwe Dijk
Zesprong		Prinsenvad	Weegbree	Oirschobeweg
Zweefheuvel		Prinses Beatrielaan	Wilhelmnaplein	Oranjestraat
		Prinses Christinaaan	Willem De Zwijgerweg	Oude Somsedijk
		Prinses Isabelaan		Paralieweg
		Prinses Margrietlaan		Pastoor A. Van Bpstraat
		Raadhuisstraat		Pater M. Wolffstraat
		Reephoevel		Pinkalbogen
		Rembrandtlaan		Prinsen hoofdstraat
		Randkerhei		Raadhuisplein
		Ruigvelen		Ringweg Fietspad
		Schaperhei		Rond De Kopp
		Schooreind		Secretaris L. Jansenstraat
		Schulboomweg		Sloofjesboemd
		Sneeuwheuvel		Spinnerstraat
		Snoedheuvelpad		Spoorstraat
		Spodeind		Spoorweglaan
		Spoonstraat		Stationsplein
		Stoekhoevel		Stationsstraat
		Strukvelenpad		Stalenmutter
		Tapeind		Trekpaag
		Vishoevel		Uitkanter
		Vliegheuvel		Wig
		Vlinderhei		Willem II Straat
		Voetboog		Zaagbok
		Wandelhei		Zevensprong
		Wenshoevel		Zomersik
		Widhoevel		
		Willem De Zwijgerweg		
		Wolvenhei		
		Zaaihoevelpad		
		Zitind		
		Zweefheuvel		

SPECIALE LOKATIES

1. Ingang Gemeentehuis
2. Ingang Bibliotheek
3. Parkeerterrein den Ekker
4. Ingang Kerkhoven
5. Parkeerterrein Prinsenhof
6. Politiebureau
7. Buurthuis de Voeg
8. Parkeerterrein Boterhoek
9. Parkeerterrein Nazarethstraat
10. Parkeerterrein achter Tussen de torens
11. Koetstuin
12. Milieustraat
13. trottoir gemeente winkel welzijn

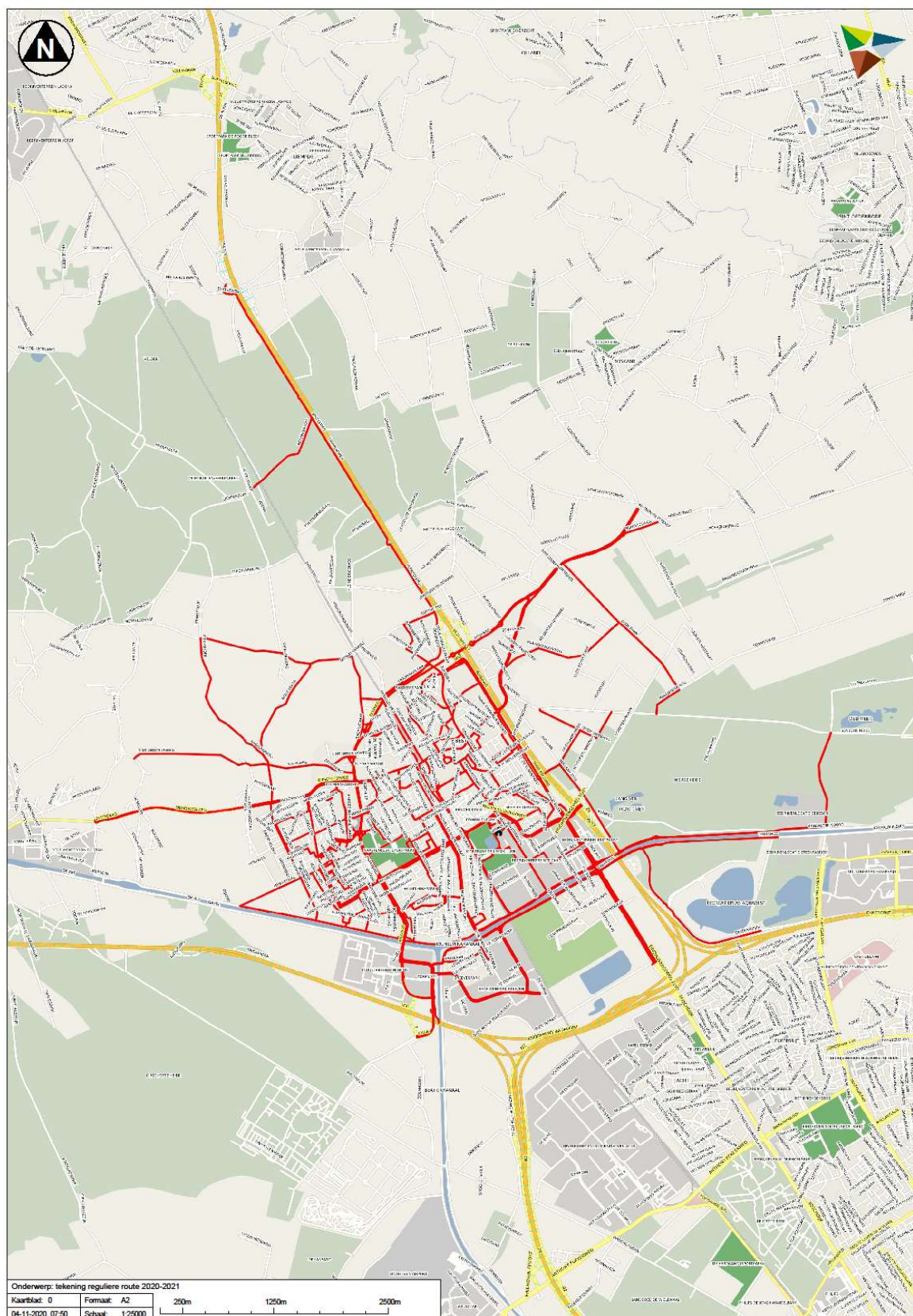
ZOUTBAKKEN

1. Politiebureau
2. Parkeerkelder Molenstraat
3. Flats Vlamstraat
4. Odulphuskerk (zand) - Kerkhof
5. Antoniuskerk
6. Sporthal (KORRELS)
7. Fietsenstalling NS

Div. lokaties

1. Toegang bejaardenwoningen en zorgwoningen
Raadhuisstraat
Mgr. v. Diepenstraat
J.J. de Vlamstraat
Nazarethstraat
Molenstraat
2. Rondon Station
3. Rondon Winkelcentra
Boterhoek
Raadhuisplein
Wilhelminadorp
Heivelden
4. Marktplein (Gemeentehuis en standplaats)
5. Toegang alle Kerken
6. Kerkhofpad

Bijlage C: tekening reguliere route 2020-2021



Bijlage D: tekening noodstrooiroute 2020-2021

