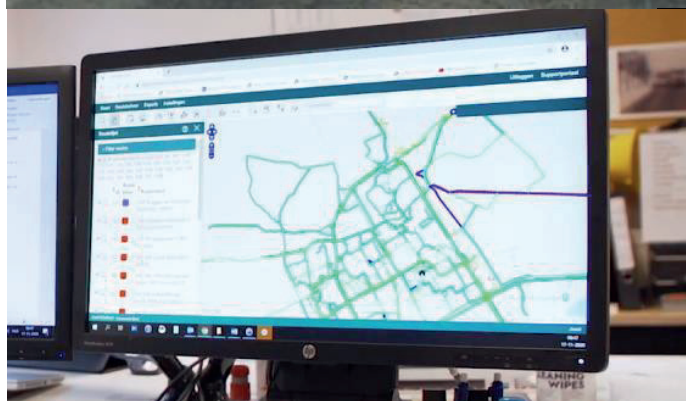


SNEEUW- EN GLADHEIDSBESTRIJDINGPLAN 2025-2026



INHOUD

INLEIDING	4
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	7
2.3.1. Primaire routes	7
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
3.7.5	Zout en zand	11
3.7.6	Zout en de inwoner.....	11
4	COMMUNICATIE	12
4.1	Voorlichting	12
4.2	Overleg Openbaar vervoer en hulpdiensten	12
5	FINANCIËN	13
	Bijlage A: Evaluatie en korte samenvatting van de gladheidsbestrijding 2024-2025.....	14
	Bijlage B: gladheidsbestrijding 2025-2026 Lijst van de te strooien wegen.....	16
	Bijlage C: tekening reguliere route 2025-2026	18
	Bijlage D: tekening noodstrooiroute 2025-2026	19
	Bijlage E: tekening bruggen- en viaducten	20

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 ingehuurd chauffeurs. Hiervoor zijn regels en een dienstrooster opgesteld met bijbehorende consignatieregeling (**bijlage B**). Het seizoen 2025-2026 loopt vanaf week 44-2025 t/m week 14-2026. 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.

2 UITGANGSPUNTEN

2.1 Wettelijk kader

Er bestaat geen wettelijke verplichting voor de gemeente om de wegen altijd vrij te hebben van sneeuw en ijzel (resultaatsverplichting). Het is wel zo dat de gemeente in haar hoedanigheid als wegbeheerder op grond van de Wegenwet en de Wegenverkeerswet de zorg heeft voor het in goede en veilige staat verkeren van de wegen in de gemeente. Tot de zorg voor het in goede en veilige staat verkeren van de wegen behoort ook het bestrijden van gladheid op deze wegen.

Het gaat hier om een inspanningsverplichting van de gemeente en niet om een garantieplicht. Wanneer de wegbeheerder aansprakelijk wordt gesteld voor schade ten gevolge van gladheid op de weg (sneeuw, ijzel, modder of olie) is artikel 6:162 van het Burgerlijk Wetboek (onrechtmatige daad) van toepassing. Van aansprakelijk stellen van de wegbeheerder op basis van artikel 6:174 van het Burgerlijk Wetboek kan geen sprake zijn, aangezien wintergladheid geen gebrek aan de verharding zelf is.

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-Richtlijn Organisatie en bestrijding wintergladheid 2024.

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 afgesteld 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 200 km waarvan 90 km fietspaden en 110 km rijwegen. 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 cluster Beheer is budget- en producthouder van de gladheidsbestrijding. Het valt in de programmabegroting onder Programma 2 Verkeer, vervoer en waterstaat, taakveld 21 Verkeer en vervoer, bestrijding gladheid van wegen. 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 44-2025 t/m week 14-2026. 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 teamleider Beheer buiten 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 cluster Beheer. Bediening van de middelen gebeurt door eigen personeel aangevuld door ingehuurd krachten. Aansturing geschiedt eveneens door de coördinator gladheidsbestrijding. De cluster 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 cluster Beheer is specifiek personeel en materieel geconsigneerd in de periode van week 44-2025 t/m week 14-2026. Hierbij wordt rekening gehouden met geschiktheid en beschikbaarheid. Om een consistente waarborg te behouden vallen ook de ingehuurde krachten onder deze regeling. Een onderdeel hiervan is een toolboxmeeting met alle medewerkers die betrokken zijn met de operationele uitvoering van de gladheidsbestrijding.

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 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: Programma 2 Verkeer, vervoer en waterstaat, taakveld 21 Verkeer en vervoer, bestrijding gladheid van wegen.

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 2025 zal er meer duidelijkheid zijn of het beschikbare budget voldoende is.

Bijlage A: Evaluatie en korte samenvatting van de gladheidsbestrijding 2024-2025.

Basisprincipes:

- Het seizoen loopt van week 44-2024 – week 13-2025. Voordat het seizoen begint is er een afstemmingsoverleg met alle partijen (Provincie, Rijkswaterstaat en de regiogemeenten) en na het seizoen is er een evaluatiebijeenkomst.
- Ieder jaar is er een toolboxmeeting gladheidsbestrijding.
- 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 2024-2025

Algemeen

Het winterseizoen van 2024-2025 verliep vrij zacht ten opzichte van het langjarige gemiddelde. Op het landelijke hoofdstation De Bilt werd het in de periode november tot en met maart gemiddeld 5,5 °C. De

periode verliep 0,4°C zachter ten opzichte van het klimatologisch gemiddelde van 5,1°C. In De Bilt kwam het op 44 dagen tot vorst, normaal is 48 vorstdagen. Er was op het hoofdstation op 3 dagen sprake van matige vorst. Strengere vorst werd nergens in het land gemeten. Er waren 2 ijsdagen.

Normaal gesproken komt een ijsdag in het winterseizoen 6 keer voor. Op 18 februari kwam het met - 8,8°C gemeten op de vliegbasis Twente tot de landelijk laagst gemeten temperatuur deze winter. De hoogste temperatuur met 22,8°C werd gemeten op 21 maart in Beek.

Landelijk gemiddeld viel er vanaf november tot en met maart 283 mm neerslag tegenover 353 mm normaal. Het winterseizoen verliep hiermee vrij droog. November en januari waren natter dan gebruikelijk (92 en 86 mm), in december was de hoeveelheid neerslag vrijwel normaal (75 mm).

Februari verliep droog (28 mm) en maart zelfs recorddroog (6 mm). Vorig winterseizoen was het met landelijk gemiddeld 507 mm juist nog recordnat.

De eerste sneeuw diende zich op 19 november aan in het noorden van het land, op 20 november ook in

de rest van het land. Voor de provincie Groningen gold op 21 november code oranje voor gladheid door

sneeuwval. Daar viel plaatselijk enkele centimeters sneeuw.

In december was het veelal ofwel zacht ofwel droog hogedrukweer, waarmee zich geen opvallende gladheidssituaties voordeden.

In de vroege ochtend van 5 januari viel in het zuiden en midden een paar cm sneeuw, maar deze smolt

snel weg. Op 8 en 9 januari viel in het zuidoosten 2-5 cm sneeuw. In de Limburgse heuvels viel plaatselijk 10-15 cm. In Noord-Brabant en Limburg gold op 9 januari code oranje voor de sneeuwval. In

de heuvels bleef de sneeuw tot ongeveer 14 januari liggen. In de ochtend van 11 januari gaf het KNMI

voor gladheid door ijzel code oranje uit in Friesland en Groningen.

Een volgende sneeuwsituatie deed zich voor in februari met ditmaal sneeuw in het noorden van het land. Op de 11e en 12e ging overtrekkende regen hier over in sneeuw, waardoor zich een sneeuwdek vormde van 2-5 cm, met in het grensgebied van Groningen, Friesland en Drenthe een zone van meer dan 15 cm. Op de 14e sneeuwde het plaatselijk in het oosten en een dag later viel er enige tijd (natte)

sneeuw in het zuiden, die regionaal kortdurend bleef liggen. De sneeuw in het noorden dooide pas op 20 februari helemaal weg en heeft er dus lokaal tien dagen gelegen.

Stormdepressies kwamen vooral in de eerste helft van het winterseizoen voor. Bij ons had de stormdepressie Conall (27 november) de meeste impact, die ten noorden van ons land oostwaarts trok. In Stavoren en Den Helder werden windstoten gemeten van zo'n 120 km/uur. Op Vlieland stond er

enige tijd een windkracht 10 met windstoten van bijna 130 km/uur. Het KNMI gaf code oranje af deze dag voor de zeer zware windstoten in de noordelijke provincies. Hier viel bovendien 25-35 millimeter regen.

Naast Conall kwam het in Nederland tot nog 3 andere officiële winterstormen: 6 december, 1 januari en 6 januari, waarmee het totaal dit seizoen uitkwam op 4. Na 10 januari domineerde meestal de hogedrukinvloed in onze omgeving en zou de wind zich voor opvallend lange tijd betrekkelijk rustig houden.

Landelijk gemiddeld scheen de zon 505 uur tegenover 417 uur normaal. Daarmee verliep het winterseizoen zonnig, maar de verdeling was behoorlijk ongelijkmatig. Van november tot en met januari was het juist somberder dan normaal met gemiddeld over het land

respectievelijk 63, 29 en 62 uur. Daarnaast kenden zowel december als januari een bijzonder lang zonloos tijdvak in De Bilt van respectievelijk 11 en 8 dagen, iets wat sinds 1990 (12 dagen)/1993 (10 dagen) niet meer voorgekomen was. Februari was met 103 zonuren iets zonniger dan normaal en telde

gemiddeld over het land een gebruikelijk aantal zonloze dagen. Hofleverancier dit seizoen was echter de recordzonnige maart die bijna de helft van het totaal leverde (247 uur).

Regio Best

- Dit seizoen is een zachte winter geweest met een normale hoeveelheid neerslag en zon. Een enkele keer in november, januari en februari hebben we sneeuwval gehad, dit heeft echter niet geresulteerd in een continue rooster in de bestrijding. Het strooiseizoen is redelijk tot goed verlopen.
- De eerste strooiactie is opgestart op 20 november 2024 met sneeuw (redelijk normaal in het seizoen). De laatste strooiactie is uitgevoerd op 01 maart 2025. Dit is passend binnen de kaders van het strooiseizoen.
- Strooiacties zijn uitgevoerd op gecontroleerde en afgesproken wijze;
- Er zijn 25 meldingen geweest, hiervan 23 totale preventieve strooiacties uitgevoerd, 2 maal de bruggen en viaducten route en 1 incidentele strooiactie ivm meldingen door derden. Er zijn dit seizoen geen curatieve acties uitgevoerd die een volle dag duren (bv. bij sneeuwval).
- De in het kader van gladheid bij temperaturen net boven nul te bestrijden ingestelde bruggen- en viaducten route, wordt gecontinueerd en geoptimaliseerd. Hierbij worden ook de situaties meegenomen die gevoelig zijn om eerder glad te worden (bv. gebakken klinkers en schaduwplekken).

Bijlage B: gladheidsbestrijding 2025-2026 Lijst van de te strooien wegen

Stroolroute VW 1	Stroolroute VW 2	FP Stroolroute 1	FP Stroolroute 2	FP Stroolroute 3
Aarleseweg	Batabrug	Balleind	Akkerwinde	Aarlesche Erven, Best
Bestseweg	Bataweg	Beestenhei	Ambachtsweg	Achterom
Bokvelden	Brem	Bokvelden	Batabrug	Achterste Kampweg
Broekstraat	Carpoolplaats Eindhovenseweg Zuid	Bosheuvel	Batalaan	Biezentrekker
Busselhei	Carpoolplaats, Oude Rijksweg	Constantijnlaan	Bataweg	Bomenbeemd
Den Ekker	De Dieze	Dijkpad	Boomheuvel	Bosseweg
Dorpsplein	De Maas	Doctor De Steenhuijsenlaan	Boslaan Zuid	Broekstraat
Gemeentewerf	De Ronde	Dopveldenpad	Dijkpad	Carpoolplaats, De Wilg
Hagelaanweg	Eindhovenseweg Zuid	Fietspad Bokvelden	Eindhovenseweg Zuid	Ceder
Helvelden-West	Erica	Fietspad Constantijnlaan	Ekkersweijer	De Jongestraat
Helvelden-Zuid	Europaplein	Fietspad Helvelden-Zuid	Ekkersweijer Slowane	De Leeuwerikstraat
Heuveleind	Fabrieksweg	Fietspad Heuveleind	Erica Carpoolplaats	Dissel
Hokkelstraat	Graskloije	Fietspad Koningin Emmalaan	Europaplein	Doctor De Steenhuijsenlaan
Hoofdstraat	Handelsweg	Fietspad Michiel De Ruijterstraat	Fietsersbrug Ekkersweijer, Best	Eindhovenseweg
Industrieweg	Hoberglaan	Fietspad Michiel De Ruijterstraat	Fietspad Bataweg	Fietspad Biezentrekker
Kapelaan J.A. Heerenstraat	Hoopstraat	Fietspad Oirschotsseweg	Fietspad Brem	Fietspad Broekstraat
Kapelweg	Ibc Weg	Fietspad Oirschotsseweg, Best	Fietspad De Dieze	Fietspad Ceder
Kerkstraat	In-Ultrit Parkeerterrein Brandweerkazerne	Fietspad Paardenhei	Fietspad De Maas	Fietspad Doorsteek Stationstraat
Landbouweg	Industrieweg	Fietspad Pr. Beatriklaan	Fietspad Dijkpad	Fietspad Gaalbank
Liempdseweg	Kanaaldijk	Fietspad Raadhuisstraat	Fietspad Eindhovenseweg Zuid	Fietspad Hogenkampenweg
Moerveldenpad	Kanaaldijk Noord	Fietspad Willem De Zwijgerweg	Fietspad Erica	Fietspad Klompenmakerij
Molenstraat	Kanaaldijk Zuid	Frans Halsstraat	Fietspad Europaplein	Fietspad Koningin Emmalaan
Molenwei	Klaverhoekseweg	Gildeaan	Fietspad Kanaaldijk	Fietspad Landbouweg
Mosselaanweg	Koningin Julianaweg	Grindheuvel	Fietspad Kon. Julianaweg Zuid	Fietspad Molenstraat
Nazarethplein, Best	Koningin Julianaweg Zuid	Grushuvel	Fietspad Kon. Julianaweg	Fietspad Oude Rijksweg
Nazarethstraat	Meckenburgweg	Helkantweg	Fietspad Ncb-Weg	Fietspad Ringweg
Nieuwstraat	Meester T.J. Verschuurstraat	Heuveleindseweg	Fietspad Pr. Beatriklaan	Fietspad Rotonde
Oirschotsseweg	Molenheidseweg	Hommelhei	Fietspad Ringweg	Fietspad Sint Oedenrodesseweg
Oranjestraat	Ncb Weg	Irenetunnel	Fietspad Rotonde	Fietspad Stationsstraat
Oude Rijksweg	Nijnselweg	Jacob Van Heemskerckstraat	Fietspad Sportlaan	Fietspad Willem De Zwijgerweg
Parkeerterrein Nazarethstraat, Best	Oude Baan	Jacob Van Wassenaerstraat	Fietspad Terraweg	Fietspad Zessprong
Piekenhoek	Oude Rijksweg	Jan Van Riebeeckstraat	Fietspad Vispad	Frater J.M. Reijndersstraat
Piet Heinstraat	Parkeerterrein Voor Brandweerkazerne	Kaarteind	Fietspad Wilhelminabrug Eindhovenseweg Zuid	Gaalbank
Prins Bernhardlaan	Parkweg	Kapeind	Fietspad Wilhelminaplein	Hinkelbrits
Raadhuisplein	Prinsenhofstraat	Kiezelhei	Fietspad Willem De Zwijgerlaan	Hogenkampenweg
Raadhuisstraat	Ringweg	Knoteind	Fp De Dieze	Hogenkampenweg
Rendierhei	Sint Oedenrodesseweg	Kon Emmalaan	Ganzenmars	Hokkelstraat
Ringweg	Sportlaan	Koningin Emmalaan	Grasheuvel	Hoofdstraat
Saldres	Terraweg	Korteind	Graskloije	Hoolweg
Sint Antoniusweg	Wilhelminaplein	Kreekeind	Grensheuvel	Hoolweg Fietspad
Spoorstraat	Willem De Zwijgerweg	Krekelhei	Haasje Over	Hulst
Spoonweglaan		Max De Bossustraat	Hinkelbrits	Industrieweg
Stationsstraat		Moerveldenpad	Industrieweg	Irenetunnel
Vijverweg		Munterstraat	Jan Wilschutstraat	J.J. De Vlamstraat
Wandelhei		Oirschotsseweg	Johan Brouwerstraat	Jan Van Speycklaan
Willem De Zwijgerweg		Paardenhei	Johannes Verleunstraat	Kerkstraat
Zessprong		Pinkelbergen	Kanaaldijk	Koningin Emmalaan
Zweefheuvel		Primeind	Karel Doormanlaan	Koppelboor
		Prins Bernhardlaan	Klaproos	Landbouweg
		Prins Clauslaan	Koningin Julianaweg	Liempdsedijk
		Prinsenviad	Landveroveren	Maatstok
		Prinses Beatriklaan	Ncb Weg	Molenstraat
		Prinses Christinalaan	Pastoor Duffhaussplein	Monnikendijk
		Prinses Irenelaan	Pinkelbergen	Monnikenweg
		Prinses Margrietaan	Prinses Beatriklaan	Monsieur A.F. Diepenstraat
		Raadhuisstraat	Professor R. Repoutstraat	Monsieur Zwijzenstraat
		Reepheuvel	Randweg	Nassaustraat
		Rembrandtlaan	Rotonde Ekkersweijer	Nazarethstraat
		Rendierhei	Sint Jozefstraat	Nazarethstraat, Best
		Ruigvelden	Terraweg	Nieuwe Dijk
		Schapenhei	Weegbree	Oirschotsseweg
		Schooreind	Wilhelminaplein	Oranjestraat
		Schutboomweg	Willem De Zwijgerweg	Oude Sonsdijk
		Sneeuwheuvel	Zandstraat	Parallelweg
		Snoelheuvelpad	Zevensprong	Parkeerterrein Molenstraat
		Spoelend	Zonnedauw	Parkeerterrein Ns Spoorstraat
		Spoorstraat		Parkeerterrein Ns Stationstraat
		Stoekheuvel		Pastoor A. Van Erpstraat
		Struikveldenpad		Pater M. Wolffstraat
		Tapelind		Prinsenhofstraat
		Trompsstraat		Raadhuisplein
		Van Lumeystraat		Raadhuisplein Parkeerterrein
		Veldweg		Ringweg Fietspad
		Vlasheuvel		Ringweg Fietspadoversteek
		Vliegheuvel		Rond De Klomp
		Vlinderhei		Rotonde Ringweg
		Voetboog		Secretaris L. Jansenstraat
		Wandelhei		Sint Antoniusweg, Best
		Wensheuvel		Slootjesbeemd
		Wildheuvel		Spinnerstraat
		Willem De Zwijgerweg		Spoorstraat
		Wolvenhei		Spoonweglaan
		Zaaiheuvelpad		Station Inzang
		Ziteind		Stationsplein
		Zweefheuvel		Stationsstraat
				Stationstraat
				Trekzaag
				Uitkanter
				Wilg
				Willem Twee Straat
				Zaapbok
				Zessprong
				Zomereik

SPECIALE LOKATIES

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

ZOUTBAKKEN

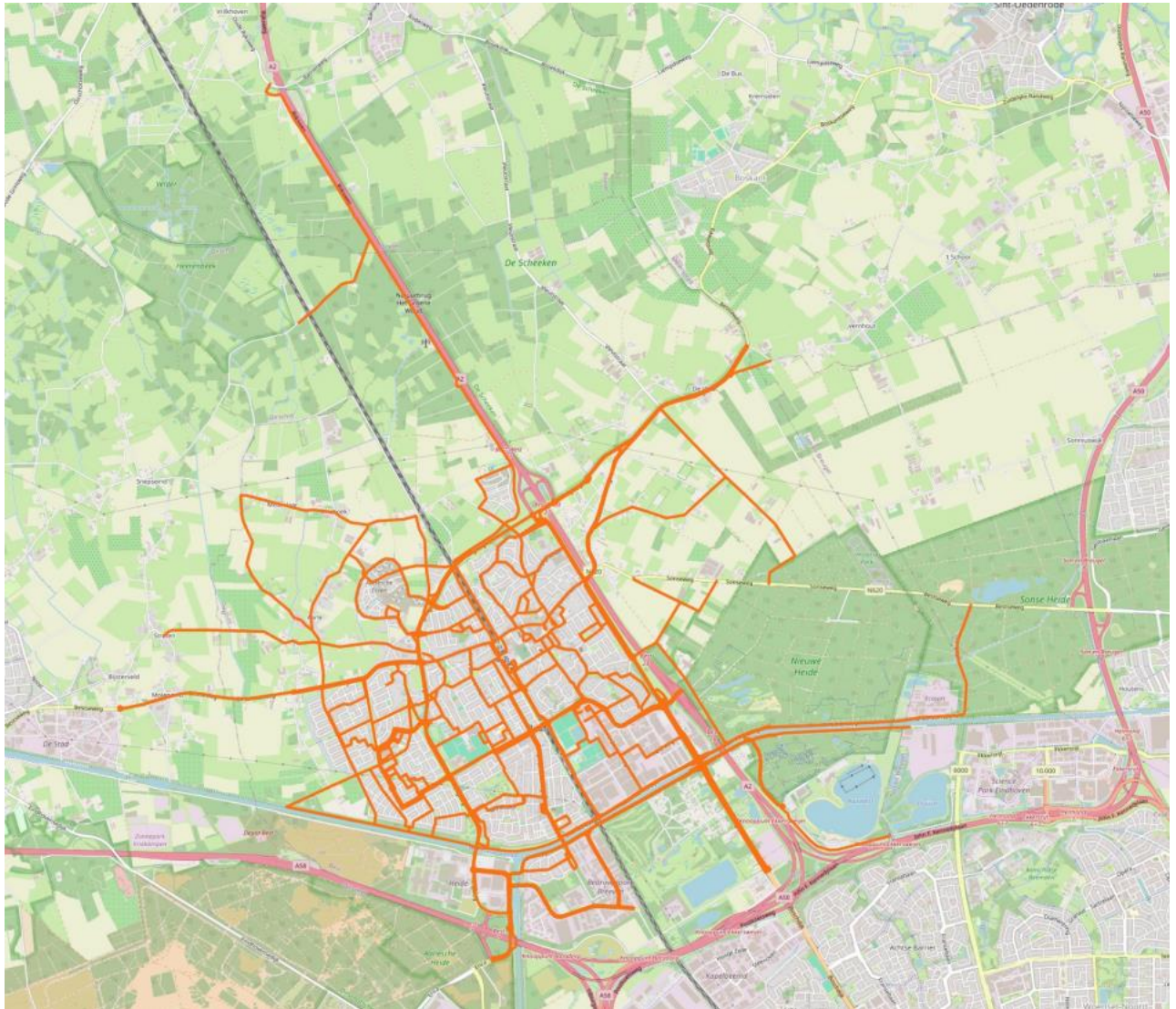
1. Politiebureau
2. Parkeerkelder Molenstraat
3. Flats Vlamstraat
4. Odulphuskerk (zand) - Kerkhof
5. Antoniuskerk
6. **Sporthal** (KORRELS)
7. Fietsenstalling NS

Div. lokaties

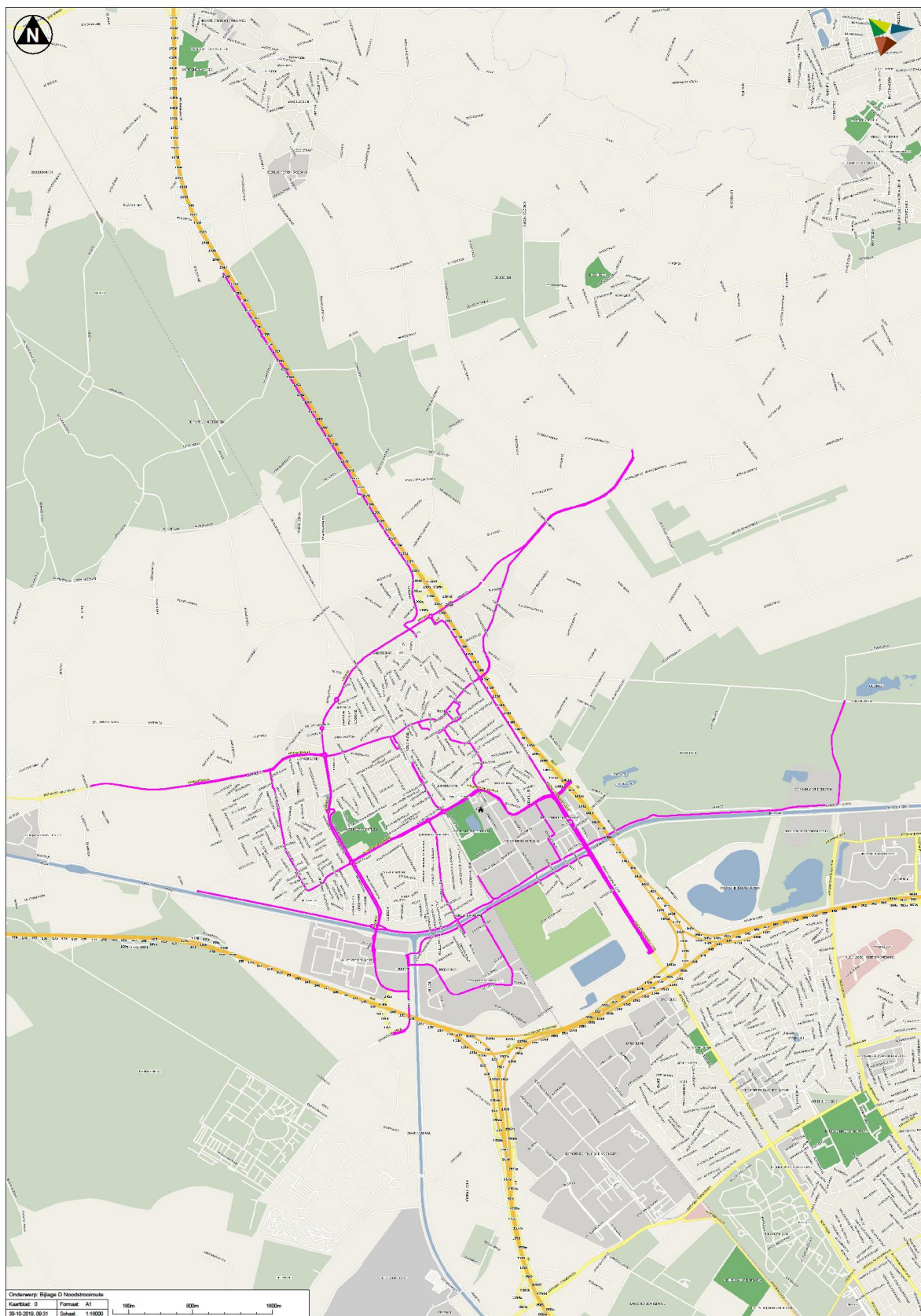
1. Toegang bejaardenwoningen en zorgwoningen

Raadhuisstraat
Mgr. v. Diepenstraat
J.J. de Vlamstraat
Nazarethstraat
Molenstraat
2. Rondom Station
3. Rondom Winkelcentra

Boterhoek
Raadhuisplein
Wilhelminadorp
Heivelden
4. Marktplaats (Gemeentehuis en standplaats)
5. Toegang alle Kerken
6. Kerkhofpad



Bijlage D: tekening noodstrooiroute 2024-2025



Bijlage E: tekening bruggen- en viaducten

