

Uitvoeringsprogramma Gladheidsbestrijding 2020-2021



Nijmegen



Inhoud

1. Inleiding.....	3
2. Algemeen.....	3
3. Prioriteiten, routes en bijbehorende tijdlimieten	4
4. Methodiek	7
5. Materieel	9
6. Steunpunt	9
7. Dooimiddelen	9
8. Verantwoordelijkheid en deskundigheid	10
9. Ondersteunende middelen	11
10. Registratie	11
11. Communicatie.....	12
11.1 Interne communicatie.....	12
11.2 externe communicatie	12
12. Afstemming met partijen.....	13
12.1 Gemeente Nijmegen	13
12.2 Buurgemeenten, RWS, Provincie en overige partijen	13
13. Duurzaamheid.....	13
14. Wijzigingen t.o.v. voorgaand winterseizoen	14

1. Inleiding

De gladheidsbestrijding op het openbare wegennet is een wettelijke, publieke taak van de verantwoordelijk wegbeheerder.

Hoe de wegbeheerder de gladheidsbestrijding organiseert, welke doelen hij hierbij nastreeft en welke prioriteiten daarbij gesteld worden, mag worden ingevuld door de wegbeheerder zelf.

De gemeente Nijmegen heeft haar beleidsmatige uitgangspunten op gladheidsbestrijding 2018 t/m 2023 geformuleerd en vastgelegd in het beleidsplan “Grip op Gladheid”.

In het daarbij behorende uitvoeringsprogramma wordt het beleid vertaald naar een opdracht voor de uitvoerde instantie(Dar) en wordt een nadere toelichting gegeven op de keuzes en de gehanteerde werkwijzen. Er staat in beschreven hoe de feitelijke gladheidsbestrijding dient te worden uitgevoerd, rekening houdend met de uitgangspunten van ons beleid, de actuele ontwikkelingen in de gladheidsbestrijdingen, de uitbreidingen en wijzigingen in het areaal en verbeterpunten uit het voorafgaande winterseizoen.

Het uitvoeringsprogramma dient ieder jaar, voorafgaande aan het winterseizoen te worden geactualiseerd en door het College te worden vastgesteld.

2. Algemeen

Omdat het strooien van alle wegen en straatjes in Nijmegen (financieel en praktisch) niet realistisch en haalbaar is, hebben wij keuzes moeten maken in het te strooien areaal.

Hierbij is zoveel als mogelijk rekening gehouden met:

- de beleidsmatige uitgangspunten uit ons beleidsplan “Grip op Gladheid”
- het algemeen & economisch belang(-verkeersveiligheid, mobiliteit & doorstroming, leefbaarheid en bereikbaarheid)
- het algemeen gemeentelijk beleid(kwetsbaarheid van verkeersdeelnemers zoals fietsers, ouderen en bewoners van verzorgingshuizen)en
- bijzondere plekken in ons wegennet, m.n. bruggen, viaducten en overige koude plekken.

Ook hebben wij het acceptabel gevonden dat iedere bewoner binnen een straal van 350 meter een gestrooide route kan bereiken, hetgeen landelijk gezien een algemeen aanvaarde afstand is.

Op grond daarvan is het te strooien areaal samengesteld en zijn aan de verschillende categorieën wegen prioriteiten toegekend.

Jaarlijks wordt voorafgaande aan het winterseizoen getoetst welke nieuwe wegen en fietspaden moeten worden toegevoegd aan het strooiareaal.

3. Prioriteiten, routes en bijbehorende tijdlimieten

Binnen de te strooien gebieden worden de volgende prioriteiten gehanteerd, waarbij de volgende uitgangspunten gelden:

- Bij sneeuw en / of ijzel of onverwacht opvriezend wegdek wordt te allen tijde gewerkt volgens de vastgestelde prioritering.
- Bij preventieve strooiacties worden de wegen en fietspaden binnen verschillende prioriteiten met het oog op efficiency waar mogelijk in één werkgang uitgevoerd.

1e Prioriteit

- Hoofdwegen
- Wijkontsluitingswegen
- Snelfietspaden
- Bruggen, viaducten en koude plekken*
- Busbanen
- Routes voor de hulpdiensten (van en naar ziekenhuizen)
- Marktplaatsen
- Strooiroutes Centrum
- Looproute vanaf het NS-station naar het Centrum
 - Burg. Hustinxstraat / Nassausingel beide zijden
 - Van Schaeck van Mathonsingel (incl. Esplanda)
 - Keizer Karelplein – noordelijke ring Nassausingel tot Oranjesingel
 - Bisschop Hamerstraat – beide zijden tot aan wandelgebied Molenstraat)

*Binnen de eerste prioriteit is een aparte route opgenomen voor de bruggen, viaducten en koude plekken.

Vanwege de vrije ligging (geen contact met de grond) en het materiaal (staal/beton) koelt het wegdek op een brug of viaduct aanzienlijk sneller af dan de overige wegen. Daarnaast treedt hier sneller condensatie op, waardoor het wegdek nat wordt en kan bevriezen, terwijl het overige wegdek droog is. Bevriezing op bruggen en viaducten treedt derhalve eerder op. In de uitvoering is hierop geanticipeerd door het toepassen van een bruggenroute, die apart gestrooid kan worden als alleen daar gladheid verwacht wordt.

De bruggen en viaducten-route kan indien nodig worden uitgebreid met een koude plekken (wegen)route. Deze koude plekken zijn eerder op basis van infra-roodmetingen vastgelegd.

Bij preventieve strooiacties dienen de wegen en fietspaden binnen deze prioriteit voor aanvang van de ochtendspits (07.00 uur) en de avondspits (17.00 uur) afgerond te zijn.

Bij curatieve strooiacties gelden de volgende tijdlimieten:

- a. Bij onverwacht opvriezend wegdek (wanneer er dus niet preventief gestrooid is) worden de hoofdwegen, bruggen en viaducten, busbanen, routes voor hulpdiensten en snelfietspaden binnen 3,5 uur gestrooid. Direct daarop volgen dan de Wijkontsluitingswegen. Het totale areaal dient binnen 5,5 uur gestrooid te zijn;
- b. Bij aanhoudende sneeuwval en/of ijzel dienen de wegen en fietspaden binnen 5,5 uur na het stoppen van de sneeuwval of ijzel sneeuwvrij / gestrooid te zijn;

2^e Prioriteit

- Wijkverbindingsfietspaden (alle belangrijke fietsverbindingen tussen de wijken).

Op deze routes wordt gestart met gladheidbestrijding nadat de 1^e prioriteit routes begaanbaar (en/of sneeuwvrij) zijn.

3^e Prioriteit

- Routes van en naar verzorgingstehuizen
- Schoolroutes voor Voortgezet Onderwijs (indien mogelijk wordt dit gecombineerd met de wijkverbindingsfietspaden vanuit de 2^e prioriteit)
- Nazorg (o.a. het opruimen van sneeuwresten bij fietsoversteekplaatsen en kruispunten)

Op deze routes en plekken wordt gestart met gladheidbestrijding nadat de 2^e prioriteit routes begaanbaar (en/of sneeuwvrij) zijn.

Aanvullend:

- Stationsgebied:
 - a) Tijdens kantooruren handmatige strooiacties door Uitvoering Buitendienst Stadsbeheer bij fietsenstalling en busperrons
 - b) Uitvoering Buitendienst Stadsbeheer legt bij de eerste gladheidsverwachtingen (op aangeven van Dar) anti-slipmatten op het (glazen) voorterrein van het Centraal Station
 - c) Dar strooit de (bus)rijbanen.
- Overige locaties:
 - Tijdens kantooruren handmatige strooiacties door Uitvoering Buitendienst Stadsbeheer op bus-perrons (verhoogde gedeeltes bij haltes) en looproutes van en naar verzorgingstehuizen
 - Bij gladheid verricht Dar tijdens kantooruren handmatige strooiacties op de trottoirs binnen de roadbarriers stadscentrum
 - Uitvoering Buitendienst Stadsbeheer legt bij de eerste gladheidsverwachtingen (op aangeven van Dar) anti-slipmatten in de Marikenstraat. Hierbij gaat het met name om
 - de hellende gedeeltes
 - de bruggetjes en de looppaden voor de winkels op de bovenring, omdat de tegels op die gedeeltes vanwege het ontbreken van ondergrondswarmte uitstralen en sterk afkoelen.

Op grond van bovengenoemde uitgangspunten en criteria worden de strooiroutes samengesteld, waarbij gestreefd wordt naar de maximaal haalbare effectiviteit en efficiency. De routes als zodanig worden gepubliceerd op de site van de gemeente als ook op de site van Dar NV.

Geen gladheidbestrijding door gemeente

Door de gemeente wordt geen gladheid bestreden op de overige locaties waaronder trottoirs, niet openbaar terrein en woonstraten. Op deze plekken wordt in het kader van burgerparticipatie, gladheidbestrijding door bewoners, ondernemers, winkeliers en instellingen gestimuleerd.

Zoutkisten

1. Om gladheidbestrijding door bewoners en ondernemers te stimuleren worden door Dar, in opdracht van de gemeente, op specifieke/strategische locaties (grijze)zoutkisten geplaatst. Deze zoutkisten blijven permanent staan en worden, indien nodig, door Dar bijgevuld.
2. Tevens worden zoutcontainers ter beschikking gesteld aan niet-commerciële instellingen met een publiek karakter(scholen, verzorgingshuizen etc.) voor gladheid-bestrijding op eigen terrein en omringend openbaar gebied. Deze zgn. groene zoutkisten zijn in beheer bij deze instellingen, blijven permanent staan en worden door Dar bijgevuld.
3. Daarnaast kunnen de bewoners in het kader van burgerparticipatie een kleinere, gele zoutkist aanvragen om hun eigen omgeving veilig en sneeuwvrij te houden. Deze zoutkisten worden verstrekt op basis van de volgende criteria en zolang de voorraad strekt:
 - ❖ De aanvrager verklaart dat hij/zij met minstens 10 andere buurtbewoners van deze kist gebruik gaat maken
 - ❖ Binnen een straal van 300 meter wordt geen tweede zoutkist geplaatst
 - ❖ De gele zoutkisten worden geplaatst op plekken waar ze zo min mogelijk voor overlast zorgen en waar ze goed zichtbaar zijn, zodat veel bewoners er gebruik van kunnen maken.

Om het bestand aan gele zoutkisten goed te kunnen managen, zijn de volgende beheermaatregelen afgesproken:

- Indien een zoutkist het hele seizoen niet is gebruikt en er wel sprake is geweest van gladheid, dan wordt de zoutkist het seizoen daarna niet meer terug geplaatst
- Indien de zoutkist verkeerd gebruikt wordt, wordt hij direct verwijderd en volgend winterseizoen niet meer teruggeplaatst. Dit is het geval indien:
 - de zoutkist door onbevoegden weggehaald dan wel verplaatst wordt;
 - er zakken zout uit de kist worden meegenomen voor privé/ander gebruik;
 - de zoutkist als afvalbak/dumpplek gebruikt wordt;
 - er sprake is van vandalisme/vernieling.

De zoutkisten uit de categorie 3 worden vanaf 1 november geplaatst en aan het eind van het winterseizoen weer opgehaald.

4. Methodiek

In de gladheidsbestrijding onderscheidt men de volgende methoden:

1. De preventieve methode, waarbij de wegen en fietspaden uit voorzorg worden gestrooid en waarmee gladheid kan worden voorkomen. Preventief strooien geschiedt op het moment dat de gladheid wordt voorspeld en vindt bij voorkeur plaats in de avonduren (i.v.m. het tijdig strooien voor de ochtendspits) of in de middag (voorafgaand aan de avondspits).
2. De curatieve methode, waarbij het strooien plaatsvindt op het moment dat de gladheid al is opgetreden als gevolg van sneeuw, ijzel of onverwachte opvriezing van het wegdek.

Beide methoden worden uitgevoerd volgens de “nat-strooi-methode”, waarbij pekkel aan het droge wegzout wordt toegevoegd (zie ook onder 6. Werking van dooimiddelen).

Omdat de veiligheid van de weggebruiker voorop staat, geven wij als Nijmegen, waar mogelijk, de voorkeur aan het voorkomen van gladheid. Bovendien levert de preventieve methode voordelen op het gebied van de doorstroming van het verkeer, het belasten van het milieu en de kosten.

Daarnaast kan preventief strooien beter worden gepland.

3. Sneeuwruimen; Bij aanhoudende sneeuwval is alleen strooien niet meer afdoende en wordt overgegaan op sneeuwruimen, in combinatie met strooien. Bij het sneeuwruimen ligt de werksnelheid lager dan wanneer er alleen gestrooid wordt, waardoor de doorlooptijd, afhankelijk van de hoeveelheid sneeuw, per route langer wordt. Om toch te zorgen dat de werkzaamheden niet langer duren dan noodzakelijk wordt er bij sneeuwval extra materieel ingezet. In het uiterste geval kan worden besloten tot een tijdelijke inperking van het strooiprogramma door alleen de doorgaande routes te strooien en zodra het verantwoord is de overige routes alsnog te strooien. Dit scenario is alleen van toepassing indien sprake is van aanhoudende zeer zware sneeuwval. Indien besloten wordt tot dit scenario zal dit kenbaar gemaakt worden via Twitter.

Op de rijbanen wordt de sneeuw geruimd met behulp van zgn. sneeuwschuivers en gelijktijdig gestrooid. Na het schuiven blijft mogelijk een dun laagje sneeuw op het wegdek achter. Door het verkeer wordt het wegzout verder “ingereden” waardoor de achtergebleven sneeuwresten snel dooien.

Op de fietspaden wordt bij het sneeuwruimen voor het meest optimale resultaat gebruik gemaakt van zgn. sneeuwborstels. Dit zijn hydraulisch aangedreven rolbezems. Met dit materiaal kan een fietspad goed schoon geveegd worden, waarbij nauwelijks restsneeuw achterblijft. Wanneer er echter sprake is van een dikke laag sneeuw op de fietspaden dan zijn de sneeuwborstels niet toereikend en wordt in eerste instantie gebruik gemaakt van een sneeuwschuif. Zowel tijdens het “borstelen” als “schuiven” wordt gelijktijdig gestrooid.

Op een fors aantal wegen worden de fietspaden op de weg gemarkeerd, de zgn. fietssuggestiestroken. Echter, bij het sneeuwruimen op de rijbanen wordt de sneeuw vanaf de rijbaan aan de kant van de weg gedeponed, waardoor het fietsgedeelte onder de sneeuw komt te liggen. Hierdoor wordt het fietsverkeer gedwongen op de rijbaan te rijden, hetgeen onveilige situaties oplevert. Om te zorgen dat ook deze stroken begaanbaar zijn voor fietsverkeer wordt hier de sneeuw apart geborsteld en waar nodig opgeladen en afgevoerd.

Het strooien en sneeuwruimen op de trottoirs van de looproutes vindt waar mogelijk plaats met speciaal daarop toegeëigend materieel. Trottoirs dienen, gezien de lage belastbaarheid en de geringe breedte, behandeld te worden met kleine en lichte voertuigen of handmaterieel of handmatig te worden gestrooid.

De marktplaatsen, met uitzondering van Kelfkensbos en de Grote Markt, bevinden zich op parkeerterreinen. Bij preventief strooien kunnen vanwege de op dat moment nog geparkeerde auto's alleen de rijstroken van de parkeerplaatsen gestrooid worden. Bij sneeuwval wordt de beschikbare ruimte zoveel mogelijk sneeuwvrij gemaakt m.b.v. sneeuwploegen en/of sneeuwborstels.

Op het moment dat de aangewezen wegen sneeuwvrij zijn (5,5 uur na het stoppen van de sneeuwval) zal waar nodig hinderlijke restsneeuw op fietsoversteekplaatsen en kruispunten worden opgeruimd en afgevoerd.

In Nijmegen worden diverse locaties aangewezen waar de afgevoerde sneeuw gestort kan worden.

5.Materieel

In de gladheidsbestrijding worden verschillende soorten materieel ingezet, afhankelijk van de gekozen methode, de omstandigheden en de locatie(s) waar de actie dient plaats te vinden. Het materieel dient afgestemd te worden op de bestrijdingsactie die men gaat uitvoeren en daarvoor ook geschikt te zijn.

Bovendien dient het materieel goed te functioneren en indien vereist, ook gekeurd te zijn.



6.Steunpunt

De centrale plek tijdens de gladheidsbestrijding is het steunpunt. Daar gebruikt daarvoor hun bedrijfsterrein aan de Kanaalstraat te Nijmegen, dat qua aantal, locatie, inrichting en capaciteit geschikt is voor de uit te voeren bestrijdingsacties en de gestelde normtijden die hier voor gelden. Bovendien voldoet dit steunpunt aan de voorschriften uit de Wet Milieubeheer.

7.Dooimiddelen

Dooimiddelen verlagen het vriespunt van water, of anders gezegd, het smeltpunt van ijs. Dit betekent dat het vriespunt niet meer bij 0° C ligt, maar lager. Hoeveel lager is afhankelijk van het soort dooimiddel en de hoeveelheid dooimiddel. De vriespuntsdaling vindt plaats nadat het zout in oplossing is gegaan en daardoor een pekkel gevormd heeft.

In de gladheidsbestrijding wordt gebruik gemaakt van droog- en natzout en stroefmakende middelen.

Natzout geniet doorgaans de voorkeur, omdat dit de volgende (financiële)voordelen oplevert:

- dit mengsel geeft een sneller dooiproces dan de andere dooimiddelen
- het verhoogt daarmee de verkeersveiligheid
- het natzout verwaait minder, omdat het beter op de weg blijft liggen
- hierdoor kan nauwkeuriger gestrooid worden en is de maximale strooisnelheid veel hoger (tot waar mogelijk 70 km/h in plaats van “maar” 40 km/h bij droog zout)
- er wordt met de natzout-methode naar verhouding minder zout gebruikt dan bij droog strooien; daarmee wordt het milieu minder belast.

Dar maakt volledig gebruik van de natzoutmethode.

Stroefmakende middelen zoals zand, grind, split en as hebben, in tegenstelling tot wegzout, geen dooiwerking. Ze worden snel van de weg gereden en veroorzaken verstoppingen in het rioolstelsel. Ze worden slechts bij hoge uitzondering ingezet (zeer lage temperaturen of op specifieke locaties (vermengd met grof wegzout)).

Invloed van verkeersintensiteit op de werking van de dooimiddelen:

De aanwezigheid van verkeer bevordert de werking van de op de weg aangebrachte dooimiddelen. Het verkeer draagt zorg van verspreiding en ook het inrijden van de dooimiddelen, waardoor deze beter en sneller hun werking doen. Met name bij sneeuwval is dit van wezenlijk belang. Dit is ook een belangrijke reden voor het feit dat op fietspaden bij sneeuwval het effect van de strooiactie minder snel merkbaar is. Vandaar dat, nog meer dan op de rijbanen, het vroegtijdig inzetten van sneeuwruimen op fietspaden een vereiste is. Een geringe hoeveelheid sneeuw wordt met alleen strooien op de rijbanen door auto's wel weggereden. Op fietspaden is dit effect door de veel geringere verkeersintensiteit en de geringe oppervlakte van het rijvlak van de banden veel kleiner.

Milieu en dooimiddelen:

Zie hfdst. 13 Duurzaamheid.

Voorraadbeheer dooimiddelen

Tijdens het winterseizoen dienen er voldoende dooimiddelen aanwezig te zijn om de benodigde strooiacties te kunnen uitvoeren.

Dit is een taak van Dar. Zij gaan bij het bepalen van de benodigde voorraad uit van de hoeveelheid die in een gemiddelde winter wordt gebruikt en houden daarbij rekening met eventuele levertijden en afspraken met buurgemeenten en/of Rijkswaterstaat/de provincie.

Waar mogelijk wordt ook de samenwerking met deze partijen gezocht op het gebied van inkoop van en opslagfaciliteiten voor wegzout.

8. Verantwoordelijkheid en deskundigheid

De gladheidsbestrijding op het openbare wegennet is een wettelijke, publieke taak van de verantwoordelijk wegbeheerder. Voor het gemeentelijk areaal is dat dus de gemeente.

De uitvoering van de gladheidsbestrijding valt onder onze zorgplicht ten aanzien van het onderhouden van onze wegen en de borging van de bruikbaarheid hiervan.

Voor wat betreft de gladheidsbestrijding hebben we een inspanningsverplichting en geen resultaatverplichting. Van de wegbeheerder mag dus worden verwacht dat deze zijn uiterste best doet om wintergladheid te bestrijden, al dan niet preventief, maar niet dat hij wintergladheid altijd en overal kan voorkomen.

Dat wij de feitelijke gladheidsbestrijding in opdracht aan Dar hebben uitbesteed, ontslaat ons als gemeente niet van deze eindverantwoordelijkheid.

In onze gladheidsbestrijding kennen we de volgende rollen en bevoegdheden:

De directe uitvoering van de gladheidsbestrijding valt onder de verantwoordelijkheid van de dienstdoende gladheidcoördinator van Dar; deze bepaalt wanneer er een aanvang gemaakt wordt met de gladheidsbestrijding en geeft aan met welk materieel gestrooid moet worden en de te gebruiken hoeveelheden dooimiddelen.

In geval van sneeuwval geeft de gladheidcoördinator van Dar de chef van dienst Dar opdracht tot de feitelijke uitvoering van de gladheidsbestrijding. De chef van dienst coördineert dan op zijn beurt de werkzaamheden en onderhoudt nauw contact met de Gladheidcoördinator Dar over de voortgang.

Om de zorgplicht en verantwoordelijkheid (juridisch) te borgen is deskundigheid van het personeel een wezenlijk aspect. Daarom beschikken zowel Dar(4) als gemeente(1) over gladheidcoördinatoren, die op basis van specifieke meteo-informatie, eigen waarneming en waarnemingen door derden (politie, brandweer) bepalen wanneer er(preventief) gestrooid dient te worden.

Alle gladheidcoördinatoren hebben de opleiding Gladheidcoördinator van het CROW gevolgd en beschikken over het diploma: Coördinator Gladheidsbestrijding voor Wegbeheerders.

In het beleidsplan “Grip op Gladheid” zijn duidelijke lijnen afgesproken: De gemeente geeft het kader aan en Dar voert uit. In de uitvoering vinden in principe geen interventies door de gemeente plaats, tenzij er sprake is van een spoedeisende calamiteit.

Daar waar nodig vindt er uiteraard afstemming plaats tussen de gladheidscoördinator van Dar en van de gemeente.

Het overige personeel dat werkzaam is in de gladheidsbestrijding, is bekend met de procedures die gevolgd moeten worden, de werkzaamheden die zij moeten verrichten en het materieel waarmee zij moeten werken.

9. Ondersteunende middelen

Om een betrouwbare prognose te kunnen stellen en de juiste strooi beslissing te kunnen nemen, beschikken de gladheidscoördinatoren, naast de eigen waarnemingen en de meldingen van o.a. politie, wegenwacht, busbedrijven en hulpdiensten, over de volgende ondersteunende middelen:

- Weersvoorspellingen van het weerbureau DTN(voorheen MeteoGroup): De meteorologen van dit weerbureau monitoren de weersontwikkelingen, geven specifieke op Nijmegen afgestemde gladheidsverwachtingen en adviseren hierover aan de gladheidscoördinatoren van Dar
- Voor de voortgang van de strooiacties beschikt de gladheidscoördinator daarnaast over een realtime volgsysteem van de met GPS-uitgeruste strooi voertuigen(het wintermanagementsysteem).
- Gladheidsmeldsysteem (GMS): Met behulp van deze voorziening kunnen op basis van in het wegdek en fietspad aangebrachte sensoren o.a. de wegdektemperatuur, luchttemperatuur, dauwpunt, neerslag en de hoeveelheid restzout die nog op de weg aanwezig worden geregistreerd.

Momenteel wordt er hard gewerkt om 3 nieuwe GMS(locatie Weg door Jonkerbos, Karel de VI Singel en de Snelbinder) nog voor het komende winterseizoen operationeel te krijgen. Hiermee beschikt Nijmegen dan over een modern netwerk van GMS, waarmee de ontwikkeling van gladheid goed kan worden gemonitord en er veel beter kan worden ingespeeld op lokale weersomstandigheden.

10. Registratie

Dar beschikt over een geautomatiseerd wintermanagementsysteem. Binnen dit geautomatiseerd systeem worden de afzonderlijke strooiacties via GPS en een digitaal logboek vastgelegd. Hierbij wordt o.a. het tijdstip van start/stop, snelheid, dosering, en strooibreedte en gestrooide routes vastgelegd en centraal opgeslagen. De verzamelde data wordt geanalyseerd op afwijkingen van de gereden routes, storingen en of is voldaan aan de voorgeschreven strooitijden. Zo nodig worden de routes aangepast op basis van de afwijkingen.

De verzamelde data kan tevens worden gebruikt als bewijslast naar derden voor het aantonen van de inspanningsverplichtingen bij aansprakelijkheidsstellingen.

Naast deze registratie beschikt de gladheidscoördinator Dar door de gegevens uit het wintermanagementsysteem ook direct over inzicht op welke wijze de acties verlopen en of zich daarbij problemen voordoen.

11. Communicatie

In de communicatie wordt onderscheid gemaakt tussen de in- en externe communicatie. Daar waar de interne communicatie zich voornamelijk richt op de eigen organisatie, is de externe communicatie vooral gericht op de inwoners, verkeersdeelnemers en andere belanghebbenden.

11.1 Interne communicatie

De gladheidscoördinator van Dar vervult een centrale rol bij de interne communicatie. Hij/zij onderhoudt de contacten met de gladheidscoördinator van de gemeente, de chauffeurs, het weerbureau, de politie en anderen, die in enigerlei mate betrokken zijn bij de directe uitvoering van de gladheidsacties.

11.2 externe communicatie

De externe communicatie is zoals gezegd gericht op de inwoners, verkeersdeelnemers en andere belanghebbenden. Het draagt bij aan het bereiken van de doelstellingen ten aanzien van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en imago, door bewoners, verkeersdeelnemers en andere belanghebbenden in een zo vroeg mogelijk stadium van de juiste informatie te voorzien, die zij nodig hebben om te besluiten al dan niet aan het verkeer deel te nemen, hun vertrek uit te stellen of een andere vervoerswijze te kiezen.

Op de site van Dar is uitgebreide informatie te vinden over de wijze waarop de gladheidsbestrijding in Nijmegen wordt uitgevoerd en waar die wordt uitgevoerd.

Op de site van de gemeente kan men daarnaast ook nog informatie vinden over het beleidsplan ‘Grip op Gladheid’ en de keuzes die in de gladheidsbestrijding zijn gemaakt.

Daarnaast wordt Twitter door zowel Dar(#Dar nv) als ook door de gemeente(#NaarNijmegen) ingezet voor dagelijkse en actuele informatie over o.a. de strooiacties, extreme weerverwachtingen en eventuele storingen van strooivoertuigen.

Vragen, klachten en/of aansprakelijkheidsstellingen kan men digitaal op zowel de site van Dar als ook de gemeente kwijt.

- Vragen en klachten over de uitvoering van de gladheidsbestrijding zullen in eerste instantie worden afgehandeld door de gladheidscoördinator van Dar, omdat deze dicht op de operatie zit en direct over de benodigde informatie kan beschikken.
- Aansprakelijkheidsstellingen worden door de gemeente afgehandeld.
- Vragen over het gevoerde beleid en de keuzes die daarbij zijn gemaakt, worden door/via de gladheidscoördinator van de gemeente afgehandeld.

Uiteraard worden vragen, klachten en aansprakelijkheidsstellingen zorgvuldig gewogen en daar waar mogelijk worden de signalen/uitkomsten meegenomen in het verder optimaliseren van onze gladheidsbestrijding

Via het KCC Dar en KCC Nijmegen is bovenstaande informatie ook telefonisch in te winnen.

12. Afstemming met partijen

12.1 Gemeente Nijmegen

Omdat de gladheidbestrijding in nauwe samenwerking tussen de gemeente en Dar tot stand komt, is onderlinge afstemming essentieel. Voorafgaand aan het winterseizoen worden de gemaakte afspraken vastgelegd in het uitvoeringsprogramma. Gedurende de winter zal er regelmatig en waar nodig afstemming plaatsvinden tussen de gladheidcoördinator van de gemeente en Dar. Nieuwe, nadere (operationele) afspraken worden waar nodig vastgelegd per mail. In de jaarlijkse evaluatie van het winterseizoen wordt besproken en vastgelegd wat de aandachtspunten zijn van het afgelopen winterseizoen zijn geweest en welke verbeterpunten gesignaleerd worden voor het nieuwe uitvoeringsprogramma voor de daaropvolgende winter. Voor afstemming gladheidscoördinator Dar en gemeente; zie ook onder 6. Verantwoordelijkheid en deskundigheid.

12.2 Buurgemeenten, RWS, Provincie en overige partijen

Het wegennetwerk van Nijmegen is aangesloten op het wegennetwerk van de omliggende gemeenten, Rijk en Provincie. Vanwege pragmatische en financiële redenen komt het in de praktijk regelmatig voor dat een wegbeheerder een wegvak meeneemt van de buurgemeente, Rijkswaterstaat en/of Provincie. Omdat de publieke wegbeheerder toch verantwoordelijk blijft voor het beheer van zijn eigen wegennet, is afstemming over eventuele strooiacties op elkaars grondgebied van wezenlijk belang. Vandaar dat er in voorkomende gevallen en wanneer er bij één van de uitvoerende partijen onduidelijkheid ontstaat over de strooiroute en/of grenzen van het beheergebied, er op initiatief van de betreffende uitvoerende partij afstemming plaats vindt, waarbij de afspraken schriftelijk worden vastgelegd.

Daarnaast zijn afspraken vastgelegd tussen de gemeente Nijmegen en Radboud m.b.t. de gladheidbestrijding op de wegen rondom het Radboud-terrein. (Kapittelweg, Heijendaalseweg, Erasmuslaan en Ph. Van Leijdenlaan): Op de Erasmuslaan en Ph. Van Leijdenlaan wordt de gladheidbestrijding door Radboud (UMC en Universiteit) zelf verzorgd.

13. Duurzaamheid

Als wegbeheerder hebben we op grond van de wettelijke zorgplicht onze gladheidsbestrijding georganiseerd en vorm gegeven. Gemeentelijke doelstellingen als veiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en doorstroming hebben daarbij een wezenlijke rol gespeeld. Duurzaamheid en milieubelasting zijn echter ook aspecten waarmee rekening moet worden gehouden.

Omdat strooizout schadelijk is voor de omgeving, bomen, planten en dieren, willen we niet meer zout strooien dan strikt noodzakelijk is.

Om de schadelijke effecten zoveel mogelijk te beperken wordt rekening gehouden in de wijze van strooien en keuze van het type en hoeveelheid strooimiddel.

Door het toepassen van moderne technieken en het direct sturen op het zoutgebruik kan de milieubelasting tot een noodzakelijk minimum beperkt worden. Door de overstap naar de

natzoutmethode is de benodigde hoeveelheid wegzout al sterk verminderd (7 gram/m² i.p.v. 21 gram/m²).

Een ander aspect wat hierbij relevant is zijn de weggedeelten die voorzien zijn van regenwater infiltratieverharding. Het is moeilijk gebleken deze weggedeelten buiten het te strooien areaal te houden, omdat de wegfunctie (busbaan of wijkontsluitingsweg) het veelal noodzakelijk maakt deze op te nemen in het te strooien areaal.

Om te zorgen dat er zo min mogelijk dooimiddel in de bermen langs wegen en fietspaden terechtkomt wordt de breedte-instelling van de strooiers afgestemd op de breedte van de verharding. Deze kan variëren per wegvak. Hierbij wordt gebruik gemaakt een geautomatiseerd strooisysteem, waarbij d.m.v. routeprogrammering o.a. de strooibreedte-instelling en de dosering van de strooier automatisch (m.b.v. GPS) wordt aangepast, zodat de chauffeur dit niet meer handmatig hoeft te doen.

Om ons zoutgebruik kritisch te volgen, toetsen we dit ieder jaar aan de richtlijn “zout, kan het iets minder”, publicatie 601 zoals gepubliceerd door het CROW.

Op grond van de schadelijke milieueffecten wordt er sowieso niet gestrooid in kwetsbare gebieden zoals waterwin-, en natuurbeschermingsgebieden.

Daarnaast is voor de natte component de keuze gemaakt voor Natriumchloride (NaCl) i.p.v. de meer schadelijke oplossingen Calcium Chloride (CaCl) of Magnesium (Mg).

We volgen de ontwikkelingen in de gladheidsbestrijding nauwlettend. In toenemende mate is landelijk sprake van meer bewustwording van het gebruik van wegzout. Hoewel diverse alternatieve strooimaterialen op de markt verschenen zijn de praktijkervaringen echter nog beperkt. Op grond daarvan kunnen we dan ook nog geen alternatief middel inzetten, met dezelfde werking/eigenschappen als het thans gebruikte NatriumChloride(natzout). Wanneer zich een goed alternatief zou aandienen, zullen wij zeker overwegen dit middel te gaan inzetten. Uiteraard dienen we daarbij wel de juiste balans te vinden tussen de mate van milieubelasting, de efficiency, de effectiviteit en de prijsstelling.

14. Wijzigingen t.o.v. voorgaand winterseizoen

1. Strooiroutes zijn geactualiseerd n.a.v. stadsontwikkelingen
2. We verwachten de ingebruikname van de 3 nieuwe GMS voor aanvang van het winterseizoen 2020-2021
3. Het afwijkende strooiregime op de Waalbrug is vanwege het beëindigen van de reconstructiewerkzaamheden aan het wegdek, niet meer van kracht.