



Gemeente Dalfsen Gladheidbestrijdingsplan (2025-2026)



Datum:
Status:

09-10-2025
definitief

Inhoud

1	Samenvatting	3
2	Inleiding	4
2.1	Aanleiding	4
2.2	Doelstelling en geldigheidsduur	4
2.2.1	Doelstelling	4
2.2.2	Geldigheidsduur	4
2.3	Doelgroep	4
2.4	Procedure	5
2.5	Leeswijzer	5
3	Kaders (Relevante bepalingen en aspecten)	6
3.1	Wettelijk kader	6
3.1.1	Wegenwet	6
3.1.2	Arbeidstijden- en Arbowet	6
3.1.3	Milieu	7
3.1.4	Kosteneffectiviteit	7
3.2	Integrale visie gladheidbestrijding	7
3.2.1	Algemeen	7
3.2.2	Veiligheid weggebruiker	7
3.2.3	Prioriteit voor preventie	7
3.2.4	Samenwerking	8
3.2.5	Reikwijdte visie	8
3.2.6	Uitwerking integrale visie	8
3.2.7	Categorisering van wegen	8
3.2.8	Soorten gladheid	8
3.2.9	Prioriteitentabel gladheidbestrijding	9
4	Beleid gladheidbestrijding	10
4.1	Beleid	10
4.1.1	Ambitie	10
4.1.2	Curatief of preventief?	10
4.2	Prioriteiten gladheidbestrijding (toepassing integrale visie)	10
4.2.1	Wegtypen	10
4.2.2	Tijdsriteria	12
4.2.3	Prioriteit strooiroutes	12
4.3	Aanliggende wegbeheerders	12
4.3.1	Wegbeheerders binnen eigen werkgebied	12
4.3.2	Wegbeheerders aangrenzende gemeenten	12
4.4	Wijze gladheidbestrijding	13
4.4.1	Afweging materieel	13
4.4.2	Personeel	15
4.4.3	Systeem gladheidsmelding	15
4.4.4	Communicatie	16
4.4.5	Conservering en onderhoud materieel	16
4.5	Financiën	16
4.6	Evaluatie	16
4.6.1	Indicatoren	16
5	Uitvoering	18
5.1	Algemeen	18
5.1.1	Algemeen	18
5.2	Evaluatie	18
5.2.1	Evaluatie gladheidbestrijding	18
5.3	Personeel	18
5.3.1	Coördinatie	18
5.3.2	Medewerkers	19
5.3.3	Regeling rusturen	19
5.3.4	Veiligheid	19
5.4	Registratie evaluatie	19
5.4.1	Registratieformulieren	19
5.5	Strooimateriaal	20
5.5.1	Strooimateriaal	20

6	Strooiroutes	21
6.1	Strooiroutes	21
6.2	Lengtes per route	22
Bijlage 1:	Prioriteitentabel gladheidbestrijding	23

Vastgesteld: 9 oktober 2025



P. ten Hoopen
Concernmanager domein Ruimte

1 Samenvatting

Voor u ligt het Gladheidbestrijdingsplan 2025-2026 van de gemeente Dalfsen. Dit plan geldt voor de bestrijding van gladheid onder winterse omstandigheden in periode van 31 oktober 2025 tot en met 17 april 2026. Waar wegbeheerders spreken over 'de gladheidbestrijding', doelen zij meestal op de volledige organisatie van de winterdienst. Het gaat in dit plan dus niet alleen op de feitelijke preventieve en/of curatieve strooi- of sneeuwpliegacties, maar de volledige organisatie van de gladheidbestrijding komt aan bod. De eerder vastgestelde gladheidbestrijdingsplannen, ervaringen en regionale afspraken zijn de basis hiervoor.

Gladheidbestrijding op de openbare weg speelt in het winterseizoen een belangrijke rol in het dagelijks leven. De belangrijkste doelen voor de gladheidbestrijding zijn het bevorderen van de verkeersveiligheid, optimaliseren van de doorstroming van het verkeer en het op peil houden van de bereikbaarheid. Elk jaar staan wij vanaf ongeveer november tot april klaar om de gladheid onder winterse omstandigheden op het wegennet te bestrijden.

De gemeente is als wegbeheerder verantwoordelijk en in bepaalde opzichten ook aansprakelijk voor een verantwoorde manier van het bestrijden van gladheid op gemeentelijke wegen. Om aan te kunnen tonen dat de gemeente aan haar zorgplicht voldoet is het noodzakelijk dit gladheidbestrijdingsplan waarin het beleid voor de gladheidbestrijding is opgenomen vast te stellen.

Men kan echter niet verwachten dat op elk tijdstip van de dag elk weggedeelte gestrooid wordt. Daarom zijn er prioriteiten bepaald. Aan de hand van deze prioriteiten zijn strooiroutes opgesteld. De routes bevatten de belangrijkste doorgaande wegen, fietsroutes, bus routes, en wegen met een bijzondere functie.

Voor het uitvoeren van de gladheidbestrijding gelden de volgende aandachtspunten:

- De veiligheid van het uitvoerende personeel heeft tijdens de uitvoering de hoogste prioriteit;
- Het doel van de gladheidbestrijding is een bijdrage te leveren aan de verkeersveiligheid, de economische en de maatschappelijke voortgang onder winterse omstandigheden;
- Gladheidbestrijding vindt in principe plaats van 1 november tot 15 april het jaar daarop;
- Waar nodig vindt bij de routes afstemming plaats met de buurgemeenten;
- Gebouwen met een openbare functie en plaatsen die gevoelig zijn voor het optreden van gladheid, zoals viaducten, bruggen en opritten, worden meegenomen in de strooiactie;
- De gladheidbestrijding wordt mede uitgevoerd om te voorkomen dat de toestand van de weg gevaar oplevert voor personen en/of zaken;
- De gladheidbestrijding wordt uitgevoerd volgens de "natzout" methode en sinds het seizoen 2017-2018 ook door het sproeien van pekewater.

De gemeente Dalfsen strooit voornamelijk preventief. Preventief strooien houdt in dat er gestrooid wordt voordat het glad wordt. Dit gladheidbestrijdingsplan is opgesteld om een goede gewenste invulling en uitvoering van de gladheidbestrijding te garanderen.

2 Inleiding

Gladheidbestrijding is een gespecialiseerd werkveld en omvat elementen van wegbeheer, verkeersveiligheid, aanpak van calamiteiten en meteorologie. Gladheidbestrijding vereist van zowel de gladheidbestrijdingscoördinator als de in te zetten medewerkers flexibiliteit en inzicht in zowel de fysieke gladheidbestrijding als meteorologische processen.

Voor een gedegen aanpak van de gladheidbestrijding is dit plan onontbeerlijk. Met dit plan wordt een zorgvuldige afweging gemaakt tussen de wensen en behoeften van de weggebruikers en de (on)mogelijkheden van de inzet van mensen en middelen. Net als bij andere door de overheid te leveren collectieve diensten, geldt dat er keuzes worden gemaakt over de inrichting van de dienst en de mate van service of de te leveren kwaliteit. In dit hoofdstuk wordt stil gestaan bij het doel van dit plan en de doelgroep waarvoor we ons inspannen.

2.1 Aanleiding

Als wegbeheerder hebben wij de zorg voor de kwaliteit van de gemeentelijke wegen. Het gaat hierbij niet om een resultaatsverplichting maar om een inspanningsverplichting. Om voor omstandigheden waarbij gladheid voorkomt aan de zorg en inspanningsverplichting te voldoen is door domein Ruimte team advies en regievoering en team dagelijks beheer dit gladheidbestrijdingsplan opgesteld.

Bij de gemeentelijke taak van gladheidbestrijding hoort ook het voorafgaand en tijdens het gladheidbestrijdingsseizoen informeren van weggebruikers en andere belanghebbenden rondom de door de gemeente te ondernemen actie bij gladheid.

Bij de totstandkoming van het gladheidbestrijdingsplan wordt gebruik gemaakt van de informatie van, en de aanbevelingen door de CROW.

2.2 Doelstelling en geldigheidsduur

2.2.1 Doelstelling

Doel van het gladheidbestrijdingsplan is: voor het onderdeel gladheidbestrijding, binnen de gestelde kaders, invulling geven aan het integraal beheer voor wegen met een zo groot mogelijk draagvlak.

2.2.2 Geldigheidsduur

Het plan geldt voor de periode van 31 oktober van het huidige jaar tot en met 17 april van het aansluitende jaar. Dit wordt het “winterseizoen” genoemd. Het strooimaterieel is buiten het “winterseizoen” niet “stand-by”. Bij gladheid buiten deze periode is dit plan de leidraad waar volgens gehandeld wordt. Gladheidbestrijding is een dynamisch proces welke jaarlijks afgestemd moet worden op de laatste uitgangspunten en technieken. Het plan wordt daarom jaarlijks herzien.

2.3 Doelgroep

Alle partijen die belang hebben bij bereikbaarheid en veiligheid in winterse omstandigheden hebben belang bij het gladheidbestrijdingsbeleid. Naast de diverse groepen weggebruikers zijn dit instellingen zoals scholen en winkelcentra. Daarnaast wordt afstemming gezocht met andere (omliggende) beheerders en de wijze waarop zij de gladheidbestrijding invullen. Voor de uitvoering van het plan is de eigen dienst team dagelijks beheer de doelgroep. Zij voeren de werkzaamheden uit zoals in dit plan is omschreven.

2.4 Procedure

Bij het opstellen en actualiseren van het gladheidbestrijdingsplan worden vijf stappen doorlopen. De algemene uitgangspunten worden bij het beleid benoemd en het uitvoeringsdeel maakt voor elk winterseizoen inzichtelijk wie op welk moment met de uitvoering is belast. Doordat na afloop van het winterseizoen geëvalueerd wordt kan het plan steeds verbeterd worden.

Processtappen:

- Beleid
- Uitvoeringsplan
- Plan uitvoeren
- Evalueren
- Plan bijstellen



2.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 3 worden de relevante kaders, bepalingen en aspecten beschreven. In hoofdstuk 4 wordt het beleid uitgewerkt en in hoofdstuk 5 wordt de wijze waarop we uitvoering geven aan het beleid beschreven.

3 Kaders (Relevante bepalingen en aspecten)

De wijze waarop 'het product gladheidbestrijding' vorm krijgt, wordt met name bepaald door de wettelijke kaders waarbinnen het moet worden uitgevoerd. Zo is de zorgplicht van de wegbeheerder voor het in goede en veilige staat laten verkeren van wegen vastgelegd in de Wegenwet. Bij de invulling van deze taak heeft de beheerder ook te maken met Arbo technische aspecten en met consequenties voor het milieu als gevolg van het gebruik van dooimiddelen. Daarnaast is het beschikbare budget een randvoorwaarde die bepalend is voor de invulling van de taak. In dit hoofdstuk gaan we in op de benoemde onderdelen.

3.1 Wettelijk kader

3.1.1 Wegenwet

De wegbeheerder is op grond van de wegenwet (ook na de inwerkingtreding van de omgevingswet) verantwoordelijk voor het onderhoud van de weg. Het gaat hierbij om een inspanningsverplichting en niet om een resultaatsverplichting. Als hij niet voldoet aan deze verantwoordelijkheid, met schade bij weggebruikers als gevolg, kan hij voor die schade aansprakelijk worden gesteld. Deze aansprakelijkheid kan op twee gronden worden gebaseerd.

1. De verantwoordelijkheid voor gebreken aan de weg en de weguitrusting (artikel 6:174 BW). Dit artikel regelt echter niet de mogelijke aansprakelijkheid van de wegbeheerder voor zaken en substanties die niet op het wegdek thuishoren, zoals zand en olie, maar ook sneeuw, ijsel of rijp.
2. De mogelijke aansprakelijkheid voor ongevallen door zaken op het wegdek dient beoordeeld te worden op basis van artikel 6:162 BW.

Bij een aansprakelijkheidsstelling is de vraag of er sprake is van verwijtbaarheid van de wegbeheerder van groot belang. De bewijslast voor het aantonen van verwijtbaarheid ligt in eerste instantie bij de eisende partij. Vanwege de voorzienbaarheid van gladheid moet de wegbeheerder kunnen aantonen dat aan de zorgplicht/inspanningsverplichting is voldaan. Dit kan bijvoorbeeld door middel van:

- Een gladheidbestrijdingsplan dat is gepubliceerd.
- Een gladheid meldsystematiek.
- Een goede administratie van tijden en gereden routes.
- Het voorhanden hebben van voldoende materieel.
- Consistentie in beleid en uitvoering.

3.1.2 Arbeidstijden- en Arbowet

Gladheidbestrijding wordt nagenoeg altijd uitgevoerd onder voor het personeel moeilijke omstandigheden. Het is koud, vaak 's nachts, en soms op gladde wegen met agressieve dooimiddelen. De kaders voor de inzet en de arbeidsomstandigheden van het personeel zijn bepaald in de Arbeidstijden- en Arbowet.

Arbeidstijden

Werkzaamheden voor het uitvoeren van gladheidbestrijding hebben als kenmerk dat ze onregelmatig, moeilijk te plannen en vaak in de avond en nacht worden uitgevoerd. De coördinatoren en chauffeurs van strooiwagens moeten behalve voor hun reguliere werkzaamheden ook beschikbaar zijn voor werkzaamheden in het kader van de gladheidbestrijding. In de arbeidstijdenwet noemt men dit consignatie. De regels voor arbeidstijden en consignatie (oproepdienst) zijn vastgelegd in de Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit. De bepalingen hebben betrekking op de maximale (gemiddelde) arbeidsduur per etmaal, per week en per maand en op de maximale duur van de consignatie.

Veiligheid

De veiligheidsaspecten bij gladheidbestrijding hebben betrekking op het gebruik van materiaal en materieel en op de uitvoering. De belangrijkste risicofactoren hebben betrekking op:

- het omgaan met dooimiddelen;
- het bedienen van en werken met gladheidbestrijdingsmaterieel;
- onveilige situaties tijdens het strooien (gladheid tijdens strooien maar ook woon-werkverkeer).

Het gladheidbestrijdingsmaterieel moet conform de Arbowet zijn voorzien van een CE-markering en

een bijbehorende EG-verklaring.

3.1.3 Milieu

Bij de bestrijding van gladheid wordt gebruik gemaakt van dooimiddelen die een schadelijke invloed hebben op het leefmilieu. Een deel van het gebruikte dooimiddel komt direct door verwaaiing in de berm terecht. Indirect komt het middel, 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 dooimiddel in het milieu komt. De te kiezen strooimethodiek moet daarin voorzien.

Preventief strooien is bij een goede uitvoering in de meeste gevallen te verkiezen boven curatief strooien. Preventief strooien biedt meer veiligheid aan de weggebruiker en vraagt minder strooiuren en een lagere dosering van het zout. Curatief strooien vereist doorgaans meer dooimiddel per vierkante meter.

3.1.4 Kosteneffectiviteit

Elke beheerder heeft als taak om de gladheidbestrijding, rekening houdende met de wettelijke kaders en de gewenste kwaliteit, tegen de laagst mogelijke maatschappelijke kosten uit te voeren.

3.2 Integrale visie gladheidbestrijding

3.2.1 Algemeen

De integrale visie op de gladheidbestrijding is vastgelegd in de in 2017 gepresenteerde 'Organisatie en bestrijding van wintergladheid'. Bij het formuleren van de integrale visie is uitgegaan van de verwachtingen die de klant (de weggebruiker) redelijkerwijs mag hebben omtrent het 'product gladheidbestrijding'. De Nota Mobiliteit, die in 2005 is vastgesteld door de eerste kamer, geeft veel aanknopingspunten voor de invulling van deze integrale visie. In de nota vormen verkeersveiligheid, bereikbaarheid en doorstroming kernbegrippen. De integrale visie is hierop gebaseerd en kenmerkt zich door de volgende twee uitgangspunten:

- De veiligheid van de weggebruiker staat voorop
- Gladheidspreventie gaat, waar mogelijk, boven (curatieve) gladheidbestrijding.

De richtlijnen hebben geen wettelijke status, echter worden "algemeen" geaccepteerd als uitgangspunt voor het op te stellen beleid. In April 2024 is door de CROW een herzien publicatie "Richtlijn organisatie en bestrijding van wintergladheid 2024" gepubliceerd, waarbij de inhoud van de verschillende onderdelen is geactualiseerd en op elkaar afgestemd.

3.2.2 Veiligheid weggebruiker

De weggebruiker moet er altijd van op aan kunnen wat hij kan verwachten bij optredende gladheid. Wenselijk is het dat die verwachting per type weg en per type gladheid overal in Nederland gelijk is. Een weggebruiker kan ter plaatse van een beheergrens geconfronteerd worden met een wisselend bestrijdingsbeleid. Bijvoorbeeld waar doorgaande wegen een gemeentegrens kruisen of bij overgangen van provinciale naar gemeentelijke wegen. De weggebruiker is zich van deze overgangen vaak niet bewust.

3.2.3 Prioriteit voor preventie

Door het preventief bestrijden van gladheid wordt voorkomen dat het wegdek glad wordt. Hiermee wordt de verkeersveiligheid positief beïnvloed en wordt de beschikbaarheid van het wegennet gehandhaafd. Behalve voor de veiligheid en de doorstroming biedt preventief strooien ook een meerwaarde wat betreft het dooimiddelengebruik en de planbaarheid van de inzet van mensen en materieel.

3.2.4 Samenwerking

In de integrale visie is oog voor de omgeving waarin gladheidbestrijding plaatsvindt een belangrijke voorwaarde. Gladheidbestrijding heeft als doel om de wegen en specifiek bepaalde gebieden in de openbare ruimte veilig en begaanbaar te houden. Daarnaast maakt de integrale visie het mogelijk afstemming te zoeken met andere (omliggende) beheerders en de wijze waarop zij de gladheidbestrijding invullen.

3.2.5 Reikwijdte visie

Er kan geen wettelijke status worden ontleend aan de richtlijnen in de visie. Met het uitdragen van de visie en het landelijk hanteren van de normen door wegbeheerders zullen de kracht en de status van de visie echter toenemen.

3.2.6 Uitwerking integrale visie

Bij de totstandkoming van de integrale visie gladheidbestrijding is als uitgangspunt gekozen dat voor elk te onderscheiden type weg in combinatie met een bepaald type gladheid een advies geldt voor de wijze van bestrijden en de responstijden waarin de werkzaamheden worden uitgevoerd.

3.2.7 Categorisering van wegen

Wegen worden in eerste instantie, conform categorisering wegen op duurzaam veilige basis (C.R.O.W. publicatie 116), naar hun verkeersfunctie onderscheiden in:

- Stroomwegen (stromen)
- Gebiedsontsluitingswegen (stromen en uitwisselen)
- Erftoegangswegen (uitwisselen)

Wegen kunnen naast een verkeersfunctie ook een verblijfsfunctie hebben. Dit geldt veelal voor wegen in woongebieden. De weg kan in dit geval beschouwd worden als onderdeel van de openbare ruimte; ruimte die gebruikt wordt voor tal van (verblijf)activiteiten. Binnen de openbare ruimte kunnen diverse gebieden worden onderscheiden die speciale aandacht vragen bij de gladheidbestrijding. Deze gebieden zijn: vrij liggende fietspaden, busbanen en bus stroken, winkelgebieden, woonerven, parkeervoorzieningen en speciale bestemmingen zoals wegen en voetpaden naar openbare voorzieningen (politie, brandweer, gemeentehuis, bibliotheek, bejaardenhuis, scholen.)

3.2.8 Soorten gladheid

Om wintergladheid met succes te kunnen bestrijden, is het van belang een goed inzicht te hebben in de wijze waarop en de omstandigheden waaronder deze gladheid kan ontstaan. Bij alle soorten wintergladheid speelt de temperatuur van het wegdek een essentiële rol. Voor het ontstaan van wintergladheid moet worden voldaan aan twee voorwaarden: op het wegdek is een vorm van vocht aanwezig en de wegdektemperatuur ligt onder het vriespunt. Er worden drie soorten gladheid onderscheiden, namelijk:

- Gladheid door het bevriezen van natte weggedeelten
- Gladheid door condensatie
- Gladheid door neerslag (ijzel, sneeuw, hagel)

Gladheid door bevriezing

Het wegdek is nat en de temperatuur van het wegdek daalt. Wanneer de wegdektemperatuur onder het vriespunt komt (en er geen dooimiddelen op het wegdek aanwezig zijn) zal het op de weg aanwezige vocht overgaan in een laagje ijs. Gladheid door bevriezing treedt vaak op als in de winter in de middag of vroeg in de avond neerslag valt.

Gladheid door condensatie

Het neerslaan van vocht uit de lucht (condensatie) op het wegdek komt voor als; de wegdektemperatuur lager is dan het dauwpunt. Het dauwpunt is de temperatuur waarbij door het afkoelen van de lucht, waterdamp begint te condenseren, zonder dat er vocht wordt toegevoerd of afgevoerd. De hoeveelheid waterdamp die de lucht kan bevatten hangt af van de temperatuur; hoe lager de temperatuur, des te minder vocht er in kan. Bij het dauwpunt is de lucht juist verzadigd met

water.

Gladheid door neerslag

De meest voorkomende vormen van neerslag die gladheid veroorzaken, zijn sneeuw en ijzel, maar ook hagel en mist.

3.2.9 Prioriteitentabel gladheidbestrijding

Bovengenoemde algemene uitgangspunten zijn door de landelijke werkgroep “verder” uitgewerkt waarbij de werkgroep ook richtlijnen voor uitruk en strooitijden heeft gesteld. De uitwerking heeft geleid tot drie tabellen voor respectievelijk wegen buiten de kom, wegen binnen de kom en verschillende wegcategorieën binnen de bebouwde kom. Voor elke wegcategorie en type gladheid zijn aanbevelingen gedaan voor de wijze van gladheidbestrijding (preventief of curatief) en richtlijnen voor uitruk en strooitijd. (Zie Bijlage 1: Prioriteitentabel gladheidbestrijding).

4 Beleid gladheidbestrijding

Alle verantwoordelijke beherende organisaties doen al jaren aan gladheidbestrijding en starten daarom niet vanuit een blanco situatie. De bestaande situatie vormt daarom het vertrekpunt voor het opstellen/bijstellen van het beleid. Een analyse van de werkwijze in de afgelopen jaren levert daarbij inzicht op in de mogelijke knelpunten en de verbeteringsmogelijkheden. In dit hoofdstuk beschrijven hoe de gladheidbestrijding wordt uitgevoerd binnen de wettelijke kaders en volgens de integrale visie. De beleidskeuzes worden gemaakt op het gebied van uitvoering en de afstemming met omliggende beheerders.

4.1 Beleid

4.1.1 Ambitie

De gladheidbestrijding is er op gericht overlast door winterse gladheid in alle redelijkheid te voorkomen en/of op te heffen waarbij rekening wordt gehouden met de wettelijke verantwoordelijkheid, het milieu en de kosten. Voor de uitwerking van de ambitie wordt daarom aansluiting gezocht bij de integrale landelijke visie op de gladheidbestrijding en de geldende regels omtrent duurzaam inkopen. De kernwaarden van de ambitie zijn daarbij gericht op (verkeers-) veiligheid, bereikbaarheid, doorstroming en duurzaamheid.

4.1.2 Curatief of preventief?

Een hoofdonderscheid in de methodiek van gladheidbestrijding betreft het curatief of preventief bestrijden van de gladheid. Bij curatief bestrijden wordt pas gestrooid als de gladheid daadwerkelijk is opgetreden. Preventief bestrijden gebeurt op basis van gladheidverwachtingen; er wordt gestrooid om gladheid te voorkomen. Vanuit de integrale visie gaat gladheidpreventie, waar mogelijk, boven (curatieve) gladheidbestrijding. Wij voeren dan ook een zoveel mogelijk actieve preventieve gladheidbestrijding uit.

4.2 Prioriteiten gladheidbestrijding (toepassing integrale visie)

4.2.1 Wegtypen

Wij beheren een groot en divers wegennet. Het is niet redelijk alle rijbanen, fiets- en voetpaden in de gemeente te strooien. Daarom wordt de gladheidbestrijding aan de hand van een prioriteitsstelling uitgevoerd. Afhankelijk van de functie van de diverse wegen zijn deze al dan niet opgenomen in een gladheidroute. Hieronder volgt de prioriteitsstelling van te strooien wegen, fietspaden en voetpaden. In de gemeente Dalfsen wordt aansluitend op de categorisering van de provincie Overijssel de volgende categorie-indeling gehanteerd:¹

Wegen met een verkeersfunctie (verkeersaders)

- Stroomwegen
- Gebiedsontsluitingswegen type I
- Gebiedsontsluitingswegen type II

Wegen met een verblijfsfunctie

- Erftoegangswegen

Wegtypen prioriteit hoog

<u>Wegen buiten de kom</u>	Methode
Stroomwegen	Niet in beheer
Gebiedsontsluitingsweg I	Niet in beheer

¹ Bron <http://www.dalfsen.nl/gvvp> (Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2016 - 2026)

Gebiedsontsluitingsweg II	Wegen preventief volgens routekaart*
Vrij liggend fietspad	Alle (utilitair gebruik*) preventief

<u>Wegen binnen de kom</u>	Methode
Gebiedsontsluitingsweg	Wegen volgens routekaart preventief*
Vrij liggend fietspad	Alle (utilitair gebruik*) preventief**
Busbaan/strook	n.v.t.

Wegtypen prioriteit middel

<u>Wegen buiten de kom</u>	Methode
Erftoegangsweg	Openbaar vervoer route preventief
	Hoofd fietsroute (utilitair gebruik) preventief
	Aansluitende doorgaande beheerroutes preventief
	***Overige wegen curatief (48uur)

Wegtypen prioriteit laag

<u>Wegen binnen de kom</u>	Methode
Erftoegangsweg	****Openbaar vervoer route preventief
	****Hoofd fietsroute (utilitair gebruik) preventief
	Overige wegen curatief (48 uur)

*Vrij liggende fietspaden worden alleen preventief gestrooid als deze vooral utilitair gebruikt worden. Dit in afwijking van de landelijke richtlijnen.

**Wegen binnen de kom – Vrij liggende fietspaden – worden niet allen preventief gestrooid. Dit in afwijking van de landelijke richtlijnen. Het betreft fietspaden welke met het aanwezige materieel niet doelmatig preventief gestrooid kunnen worden.

***Wegen buiten de kom – overige wegen – worden curatief gestrooid. Dit in afwijking van de landelijke richtlijnen, het betreft wegen met lagere intensiteiten die niet gebruikt worden door het openbaar vervoer of als fietsroute. Deze wegen worden curatief bestreden tijdens dagdienst bij langdurige gladheid.

****Wegen binnen de kom – openbaar vervoer en hoofd fietsroutes worden preventief i.p.v. curatief gestrooid. Dit in afwijking van de landelijke richtlijnen. Hier wordt dus een hogere ambitie ingevuld.

Openbare bestemmingen binnen de bebouwde kom

Routes naar openbare bestemmingen binnen de kom worden gestrooid, wanneer deze binnen de uitvoeringstijd van de primaire preventieve routes op basis van de weg categorisering passen.

<u>Prioriteit middel</u>	Methode
Route bejaardentehuis	Preventief
Route Scholen	Preventief
Route Gezondheidszorg	Preventief

<u>Prioriteit overige</u>	Methode
Winkelcentra	Curatief (3 uur)
Bedrijventerrein	Curatief (3 uur)

Particulieren

De verantwoordelijkheid van de wegbeheerder in het kader van de gladheidbestrijding stopt niet bij de rijbaan. In het verleden was de burger vanuit de APV verplicht tot het schoonhouden van de 'eigen' stoep. Dit is door de VNG uit de standaard APV gehaald, met als reden dat het in strijd zou zijn met de Europese regelgeving en dat het in de praktijk niet te handhaven is.

Bij openbare voorzieningen bieden wij de mogelijkheid om in overleg met de gladheidcoördinator een zoutkist te plaatsen. De kist wordt door ons gevuld. Met het zout kan de beheerder de verharding rondom de openbare voorziening tegen gladheid bestrijden. Binnen het beleidskader integraal beheer

openbare ruimte wordt bij de uitwerking ruimte voor initiatieven meegenomen. Hierbij worden plaatselijke belangen en/of burgers betrokken door bijvoorbeeld het maken van buurtplannen. Het gaat hierbij steeds om maatwerk-vragen. In het IBOR is daarvoor tekst opgenomen.

4.2.2 Tijdsriteria

De kwaliteit van de gladheidbestrijding wordt in grote lijnen bepaald door de snelheid waarmee de bestrijdingsactie kan worden ingezet en afgerond. Door snelle inzetbaarheid – de reactietijd – en een beknopte tijd voor de uitvoering van de gladheidbestrijding actie – de uitvoeringstijd – wordt de weggebruiker zo min mogelijk geconfronteerd met gladheid

Reactietijden.

Met de reactietijd wordt de tijdspanne bedoeld die gelegen is tussen het moment van de waarneming of de melding van de gladheid en de daadwerkelijke aanvang van de gladheidbestrijding. Deze reactietijd is gesteld op 60 minuten.

Uitvoeringstijd

De uitvoeringstijd wordt gerekend vanaf het moment dat met de gladheidbestrijding (route) wordt begonnen. De tijdspanne waarbinnen de verschillende in routeschema's opgenomen wegen moeten worden behandeld is gesteld op 120 minuten.

4.2.3 Prioriteit strooiroutes

De gladheidbestrijding op zogenaamde “primaire routes” gebeurt met meerdere strooi-eenheden op de in het plan aangegeven routes. Binnen drie uur na alarmering is op deze routes gestrooid. In tweede instantie worden als, daartoe aanleiding bestaat, vanaf 8:00 uur tijdens dagdienst de zogenaamde “secundaire routes” gestrooid.

Afweging bij sneeuwval

Bij te verwachten sneeuwval is het van belang, dat de route eerst preventief wordt gestrooid, voordat men begint met het ruimen van de sneeuw met sneeuwploegen. Hiervan is sprake bij sneeuwval van meer dan twee à drie centimeter. In dat geval worden de strooi-auto's van zowel de hoofdrijbanen als de fietspaden voorzien van sneeuwploegen en wordt in een handeling de weg c.q. fietspad sneeuwvrij gemaakt en gestrooid.

Bij grote hoeveelheden sneeuwval is er sprake van een extreme situatie, immers het verkeer loopt in de meeste gevallen vast. In dat geval wordt geprobeerd de hoofdroute (primair) met sneeuwploegen zoveel mogelijk sneeuwvrij te houden. Het heeft geen zin om bijvoorbeeld in woonstraten of buurten te gaan sneeuwruimen. De sneeuwplough heeft maar een beperkte werkbreedte van 2 à 3 meter, en zet de sneeuw op ruggen langs de kant van de weg, wat problemen op kan leveren met geparkeerde auto's, oversteekbaarheid van straten enz.

Afweging bij extreme situaties

Tijdens extreme situaties, zoals bij langdurige en hevige sneeuwval, moet de overlast intensiever worden bestreden. Het verplaatsen van de sneeuw door de sneeuwploegen kan problematisch worden. De sneeuw dient dan opgeladen en afgevoerd te worden. Deze situatie moet naar omstandigheden op maat worden ingevuld door bijvoorbeeld inzet van extra materieel.

4.3 Aanliggende wegbeheerders

4.3.1 Wegbeheerders binnen eigen werkgebied

Binnen het beheergebied van de gemeente is sprake van één andere beheerder. Het betreft de provincie voor de provinciale wegen. De routes van de provincie en de gemeente worden op elkaar afgestemd zodat er geen sprake is van “vreemde” onverwachte beheerovergangen.

4.3.2 Wegbeheerders aangrenzende gemeenten

Met beheerders van aangrenzende gemeenten zijn vanuit doelmatigheid en consistentie van het strooibeleid afspraken gemaakt over een aantal wegvakken. Het betreft:

Wegen van de gemeente Dalfsen gestrooid door derden:

Gemeente Raalte

- De Lemelerveldseweg tot aan de Twentseweg.
- De Lemelerveldseweg vrij liggend fietspad

Gemeente Ommen

- Ommerweg
- Vilstersestraat
- De Stouwe van Oosteinde tot Middeldijk

Gemeente Staphorst

- Evenboersweg tot aan de N377

Gemeente Zwolle

Fietspad zuidelijke Vechtdijk tot aan Koepelallee

Wegen van derden gestrooid door de gemeente Dalfsen:

Gemeente Raalte

- Kluunhaarsweg
- Twentseweg van Kluunhaarsweg tot brug Overijsselskanaal

Gemeente Ommen

- Tolhuisweg / Vilsterseweg tot aan de kerk in Vilsteren.
- Tolhuisweg / Vilsterseweg vrij liggend fietspad tot aan de kerk in Vilsteren.
- Vilstersedijk vanaf Schaapskooiweg tot aan de Deventerweg.
- Schaapskooiweg tot gemeentegrens.
- De Stouwe Middeldijk tot De Leiding.
- De Stouwe Oosteinde tot N377
- Statumweg tot Kortevelldsweg
- Blikmankikkertweg tot Kortevelldsweg

Gemeente Staphorst

- Sterkenweg tot Puntweg (Curatief bij aanhoudende gladheid)

Gemeente Zwolle

- Nieuwedijk vanaf spoor tot Meeleweg

Afstemming wegbeheerders

Afstemming met aanliggende gemeenten over wat betreft de strooiroutes heeft plaatsgevonden op:

Beheerder	Op:	Met
Provincie Overijssel (Raalte)	03-09-2025	M. Krijt
Provincie Overijssel (Zwolle)	03-09-2025	G. Bouwhuis
Gemeente Ommen (ROVA)	03-09-2025	B. Scherer
Gemeente Staphorst	05-09-2025	J. Bloemert
Gemeente Raalte	03-09-2025	M. Egmond
Gemeente Zwolle (ROVA)	03-09-2025	B. Scherer

4.4 Wijze gladheidbestrijding

4.4.1 Afweging materieel

Strooimethode

Wij gebruiken de strooimethoden: 'nat strooien' en 'sproeien met pekewater'. Nat strooien betekent: het strooien van zout waaraan een vloeistof is toegevoegd (meestal een zoutoplossing). De mengverhouding 70% zout op 30% vloeistof. Sproeien met pekewater is sproeien van een zoutoplossing en is een goede mogelijkheid om zuinig met het schaarse wegzout wat nog resteert

om te gaan. Het is één van de adviezen van het zoutloket aan de wegbeheerders in Nederland om efficiënt de gladheid te bestrijden. Bij sproeien wordt een pekeloplossing op het wegdek aangebracht. Deze pekeloplossing is een ca. 20% oplossing van zout in water. Dit dooimiddel is direct werkzaam en kan gladheid direct en actief bestrijden.

De voordelen van nat strooien op een rij:

- geen verwaaiing van het zout bij hoge snelheden;
- strooi patroon is minder windgevoelig;
- grotere strooibreedtes zijn mogelijk;
- exacter strooi patroon (minder zout in de berm);
- zout blijft langer effectief (kleeft aan het wegdek);
- grotere actieradius;
- snellere werking ('nat –zout' zet het dooi proces direct in gang);
- minder zout, beter resultaat.

Pekelwater sproeien. Hierbij wordt geen zout meer op het wegdek gestrooid, maar alleen een zoutoplossing. Hierdoor kan zout effectiever worden ingezet en wordt voor eenzelfde dooiwerking minder zout gebruikt. Een besparing van ongeveer 15 procent van de hoeveelheid zout. Naast een besparing in de hoeveelheid zout, werkt een oplossing van pekewater ook sneller. Omdat bij sproeien de gladheid met een lage dosering zout bestreden wordt, kent het sproeien van pekeloplossing een aantal beperkingen. Sproeien is ideaal voor preventieve gladheidbestrijding bij droge omstandigheden en bij omgevingstemperaturen tot -5 gr. Maar sproeiacties zijn minder geschikt bij lagere temperaturen en/of bij (verwachte) neerslag.

Voordelen:

- Lager zoutverbruik
- Direct actief
- Milieubesparing
- Gelijkmatische verdeling
- Goede hechting aan wegdek

Nadelen:

- Maximaal 22% van de oplossing is zout, het grootste gedeelte is water dat bij lage temperaturen gladheid veroorzaakt
- Maatwerk, alleen voor professionals

Materieel

Voor de uitvoering van de gladheidbestrijding wordt gebruik gemaakt van verschillende voertuigen van team dagelijks beheer. De voertuigen worden niet alleen voor de gladheidbestrijding ingezet, maar hebben meerdere functies. Ze worden voor de gladheidbestrijding voorzien van een opzet- of aanhangstrooier met eventueel een sneeuwschuif of –rolbezem voorop. Door het inzetten van eigen materieel wordt dit materieel efficiënter het gehele jaar door gebruikt.

De gemeente gebruikt voor de primaire route en het preventief strooien, de nat-zout en sproeien met pekewater methode en heeft hiervoor twee grote opzetstrooiers (op vrachtwagens), twee aanhangstrooiers (achter de tractor) en een kleine opzetstrooier (op bestelbus) ter beschikking.

Het totaal aan beschikbaar materieel betreft:

- twee vrachtauto's met opzetstrooier geschikt voor natstrooien van de wegen en voorzien van een sneeuwplough;
- twee trekkers met aanhangstrooier geschikt voor natstrooien van wegen en fietspaden en voorzien van een sneeuwplough;
- één pick-up bus met opzetstrooier en ploeg geschikt voor natstrooien van fietspaden
- twee kleine trekkers, één met aanhangsproeier en één met een aanbouw sproeier, geschikt voor sproeien met pekewater en voorzien van een rolbezem;
- één laadschop voorzien van een sneeuwschuif (curatief inzetbaar);
- één trekker met voorlader voor het laden en voorzien van een sneeuwplough.

4.4.2 Personeel

Voor de uitvoering van gladheidbestrijding zijn tijdens het “winterseizoen” 21 medewerkers van team dagelijks beheer opgenomen in een consignatiedienst. Dagelijks is er naast de gladheidcoördinator een chauffeur geconsigneerd. Preventieve bestrijding wordt uitgevoerd met één chauffeur per voertuig en bij curatieve bestrijding wordt in overleg met de coördinator een rijder opgeroepen.

De gemeentelijke consignatiedienst begint op vrijdag om 16.30 uur en wisselt per week. De geconsigneerde medewerkers hebben een telefoon met de app ‘Multibel’, welke 24 uur per dag moet zijn ingeschakeld. Voor de medewerkers geldt dat ze 24 uur per dag bereikbaar moeten zijn. Voor aanvang van de periode van gladheidbestrijding wordt een consignatierooster opgesteld.

Het anticiperen op het voorkomen van gladheid vereist van de coördinator gladheidbestrijding in de eerste plaats een basiskennis van de meteorologie en daarnaast kennis van het zo nodig opstarten van een gladheidbestrijdingsactie.

4.4.3 Systeem gladheidsmelding

Algemeen

Een gladheid meldsysteem verzamelt gegevens over de daadwerkelijke toestand van de weg en de wegomgeving. Door middel van zogenaamde “weerhutten” en sensoren in de weg wordt gemeten wat de toestand van het wegdek, de temperatuur en de vochtigheid van de lucht is. Aan de hand van deze gegevens (die naar een meetstation worden verstuurd), neerslagbeelden en satellietfoto's wordt bepaald of er gestrooid moet worden. Een gladheid meldsysteem signaleert aankomende gladheid, waardoor daadwerkelijke gladheid niet of nauwelijks meer onverwachts hoeft voor te komen.

In de eerste helft van de jaren negentig heeft Rijkswaterstaat op al haar wegen een gladheid meldsysteem (GMS) aangebracht. Bijna alle provincies hebben hierin geparticipeerd. In de tweede helft van de jaren negentig werd een meteoapplicatie aan het gladheid meldsysteem gekoppeld, waardoor de gladheid voorspellende waarde enorm toenam.

Tegenwoordig is al zeventig procent van alle gladheid, 10 uur van tevoren te voorspellen. Men ziet dan ook een verschuiving van de preventieve acties naar de (goedkopere) avonduren in plaats van de nachtelijke uren. Hierdoor krijgt het personeel voldoende nachtrust en bovendien wapent de wegbeheerder zich hiermee tegen schadeclaims, omdat hij tijdig de nodige maatregelen heeft getroffen. Een bijkomend voordeel is dat de strooiwagen niet bij “tij en ontij” onder slechte weersomstandigheden op pad hoeft. Dit heeft mede tot gevolg dat strooiwagens bij preventieve acties op weg kunnen gaan, bemand met slechts een chauffeur.

Gladheidsmelding Dalfsen

De gemeente Dalfsen heeft een eigen gladheid meldsysteem, deze is geplaatst aan de Dalmholterweg. Daarnaast zijn er nog twee meetpunten geplaatst om wegdek condities te meten, zoutconcentratie en temperatuur, aan de Tolhuisweg en de Dedemsweg. En er zijn op tien plaatsen temperatuurmeters geplaatst om de wegdektemperatuur te meten.

De gegevens worden verzameld en gemonitord door meteodienst Infoplaza. De informatie wordt ter beschikking gesteld in een overzichtelijk dashboard met daarbij een toekomst verwachting voor de eerst komende dagen. Samen met Infoplaza wordt bepaald of er een inzet nodig is.

Provincie.

De gemeente Dalfsen heeft samen met de andere gemeenten in de provincie Overijssel afspraken gemaakt over gladheid bestrijding. De afspraak is dat we gezamenlijk zorgen dat de weggebruiken op een veilige manier gebruik kan maken van de wegen in de provincie Overijssel in de winterperiode. Dit houdt in dat de inzetten op elkaar afgestemd worden zodat een strooiactie niet stopt bij een gemeente grens.

Politie IJsselland

De Politie IJsselland heeft een signalerende ondersteunende functie. De centrale meldkamer, meldt in voorkomende gevallen over incidentele gladheid. De meldkamer krijgt voor aanvang van het strooiseizoen het telefoonnummer van de gladheidbestrijdingscoördinator zodat bij constatering van gladheid rechtstreeks melding wordt gedaan.

De gladheidbestrijding wordt geactiveerd door:

- Provincie
- Eigen dienst
- Politie

4.4.4 Communicatie

Externe communicatie

Gezien de ervaringen met de gladheidbestrijding is er behoefte aan duidelijke communicatie. De verantwoordelijkheid voor de bestrijding van gladheid wordt steeds gemakkelijker alleen bij de overheid neergelegd. Mensen verwachten dat de gemeente de gladheid bestrijdt op praktisch alle plaatsen.

Gladheidbestrijding is seizoensgebonden. Communicatie met inwoners loopt parallel aan de voorbereidingsacties voor de gladheidbestrijding. Dit betekent dat, zo gauw wij ons gaan voorbereiden op het seizoen, ook de inwoners zich kunnen voorbereiden. De communicatie over gladheidbestrijding begint dan. In het bestrijdingsplan wordt aan de inwoners vooraf duidelijk gemaakt in welke situatie de gemeente uitrukt, welke routes worden gestrooid en welke rol zijzelf kunnen spelen. Op die manier kunnen vragen en klachten worden voorkomen, dan wel sterk worden verminderd.

Informatie over het strooibeleid / routes wordt aan het begin van het seizoen gepubliceerd:

- in de plaatselijke courant onder kernpunten;
- op de website van de gemeente Dalfsen;
- op de website Atlas van Overijssel (Alleen preventieve routes)

Interne communicatie

Intern dient het communicatietraject ten behoeve van de gladheidbestrijding op heldere wijze te zijn vastgelegd. Iedereen moet weten wat er in geval van gladheid van hem of haar verwacht wordt. De coördinator fungeert hierbij als de spin in het web. Hij is verantwoordelijk voor de uitvoering en onderhoudt de contacten met zowel de schouwers als met de eigen medewerkers gladheidbestrijding.

4.4.5 Conservering en onderhoud materieel

Al het gladheidbestrijdingsmaterieel is in eigendom van de gemeente en staat gestationeerd op de werven Dalfsen en Nieuwleusen. Omdat het materieel in optimale conditie moet verkeren, is preventief onderhoud na elk strooiseizoen noodzakelijk. Om de conditie van het materieel in stand te houden, moet na elke actie de strooier leeg gedraaid worden. Ook is het raadzaam periodiek in reguliere werktijd separaat door medewerkers het gladheidbestrijding materieel grondig schoon te spuiten. Voor aanvang van het seizoen wordt een vlootschouw gehouden.

4.5 Financiën

Voor de gladheidbestrijding is ongeveer € 70.000 opgenomen in de begroting (2025). De apparaats- en brandstofkosten zijn hierin niet opgenomen.

4.6 Evaluatie

4.6.1 Indicatoren

Om het gevoerde beleid te kunnen evalueren en bij te sturen moeten meetbare indicatoren worden op- en vastgesteld. Bij het bepalen van de indicatoren wordt aansluiting gezocht bij de kernwaarden voor de gladheidbestrijding, verkeersveiligheid, bereikbaarheid, doorstroming en duurzaamheid.

Om goed te kunnen meten is een goede registratie van meldingen nodig. Binnen de gemeente Dalfsen wordt sinds 2023 gebruik gemaakt van FIXI om meldingen te registreren. De meldingen

worden opgenomen in de evaluatie van het winterseizoen.

Meerjarig doel: wat willen we bereiken en hoe meten we dat?

Overlast door winterse gladheid in alle redelijkheid te voorkomen en/of op te heffen waarbij rekening wordt gehouden met de wettelijke verantwoordelijkheid, het milieu en de kosten.

Wat gaan we er dit jaar voor doen?

- Actualiseren en uitvoeren gladheidbestrijdingsplan.
- Evalueren van de uitgevoerde gladheidbestrijding en meldingen.

5 Uitvoering

In dit uitvoeringsdeel wordt praktische informatie beschreven die we nodig hebben voor de uitvoering van de gladheidbestrijding. Dit hoofdstuk dient aan alle betrokkenen bij de uitvoering duidelijkheid te geven over wat er van wie op welk moment wordt verwacht. De uitvoering wordt jaarlijks geëvalueerd.

5.1 Algemeen

5.1.1 Algemeen

De gladheidbestrijding vindt plaats onder regie van het domein Ruimte. Voor het winterseizoen begint is bekend of het beschikbare eigen personeel toereikend is om ook bij langere periodes van gladheid volgens de geldende normen de diensten uit te voeren. Op basis van de relevante richtlijnen voor de inzet van personeel conform de Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijden-besluit. Het uitvoeringsplan wordt jaarlijks geëvalueerd en bijgesteld.

5.2 Evaluatie

5.2.1 Evaluatie gladheidbestrijding

23 mei 2025 heeft team dagelijks beheer het gladheidsseizoen 2024-2025 afgesloten. De eerste strooiacties was op 19 november 2024 en de laatste strooiactie was op 13 maart 2025. Afgelopen seizoen is er 282,75 ton zout verstrooit. Het was een vrij zacht zeer sombere (weinig zon) winter met een gemiddelde tempratuur van 4,5 graden, 29 dagen nachtvorst, 2 ijsdagen en 0 sneeuwdagen. Het seizoen is voor de mannen van de buitendienst goed verlopen ze zijn 34 maal opgeroepen om de wegen begaanbaar te houden.

Aandachtspunten

In het seizoen 2025-2026 zijn er geen “grote” problemen bij de gladheidbestrijding geweest. Natuurlijk zijn er weggebruikers die verrast worden door gladheid en dat is lastig. In totaal zijn er 8 meldingen geregistreerd in FIXI. Wij hebben wel één melding ontvangen van een gevallen fietser op de overgang van gestrooid naar niet gestrooide fietsdoorsteken. Daarnaast zijn de tunnels aandachtspunt voor komend seizoen, zijn door lekkage glad.

Wegwerkzaamheden tijdens het gladheidsseizoen is een aandachtspunt. Werkzaamheden worden in Melvin gezet. Het is nodig om deze periodiek te controleren op <https://melvin.ndw.nu/public>. Dit wordt opgenomen in het uitvoeringsplan.

Voor onderstaande wegen wordt bekeken of die in de routes worden opgenomen / aangepast:

- Molenaarses vanaf het fietspad op (van gestrooid naar niet gestrooid)
- De Markt Nieuwleusen
- Hammerbijn (seniorenwoningen)
- Ankummerdijk – Hessenweg (fietsoversteek)
- Route fietspad Backxlaan wordt onderbroken om naar tunnel Meeleweg te gaan, pas na 45 minuten dan rest van het fietspad (optimaliseren route)
- Engellandweg (opvanglocatie)

5.3 Personeel

5.3.1 Coördinatie

De coördinatie van de gladheidbestrijding wordt verricht door de gladheidcoördinator. De coördinatie buiten reguliere werktijd valt samen met de ingestelde piketregeling. En wordt bij toerbeurt verricht door de vier wijkbeheerders.

Tijdens de gladheidbestrijding wordt binnen kantooruren (08.00-16.30 uur) door de wijkuitvoerder

buitengebied gecontroleerd op het effect van de bestrijding. Buiten kantooruren neemt de dienstdoende gladheidcoördinator deze taken op zich nemen.

5.3.2 Medewerkers

Een lijst met namen en telefoonnummers van geconsigneerde medewerkers en (overige) beheerders wordt aan het begin van het seizoen tijdens de vlootschouw aan de betreffende medewerkers uitgereikt.

5.3.3 Regeling rusturen

Het dienstrooster loopt in zijn algemeenheid van 1 november tot 18 april. De gladheidbestrijding wordt uitgevoerd door drie wisselploegen. Elke ploeg heeft een weekdienst die ingaat op vrijdag 16.30 uur en die een week later eindigt op vrijdag 16.30 uur.

Volgens de arbeidstijdenwet gelden onder meer de volgende bepalingen bij gladheidbestrijding:

- de werknemer moet per periode van 4 weken minimaal 2 keer een periode van 7 dagen geen consignatie worden opgelegd (hij of zij is dan dus niet oproepbaar);
- de werknemer mag maximaal 13 uur per etmaal arbeid inclusief reizen verrichten;
- de werknemer mag per week maximaal 60 uur werken, op voorwaarde dat per 16 weken de gemiddelde werkweek 45 uur bedraagt en
 - o direct na de laatste oproep een rustperiode van 8 uur heeft;
 - o dezelfde dag nog een rustperiode van 8 uur aaneengesloten heeft. Dus voor 24.00 uur.

Verder gelden er regels voor de duur van de werkweek bij (gedeeltelijk) nachtwerk (tussen 00.00 – 06.00 uur). Meer informatie en de volledige tekst van de arbeidstijdenwet zijn te vinden op [Wat zijn de wettelijke regels voor mijn werktijden en rusttijden? | Rijksoverheid.nl](http://Wat-zijn-de-wettelijke-regels-voor-mijn-werktijden-en-rusttijden?|Rijksoverheid.nl)

5.3.4 Veiligheid

Op de reguliere veiligheidsvoorschriften en algemene bepalingen gelden de volgende toevoegingen / aandachtspunten:

- al het materieel moet in goede staat verkeren en mag geen mankementen vertonen. Aan de hand van keuringsrapporten moet aangetoond worden dat het materieel aan de eisen voldoet;
- op de werkplaats en in de voertuigen moeten voldoende BHV-middelen, EHBO dozen en brandblussers aanwezig zijn;
- een voertuig mag nooit achteruit of tegen het verkeer instrooien;
- de bestuurder is verplicht bij het verlaten van het voertuig veiligheidskleding te dragen die voldoet aan de daar aan gestelde eisen (signalerende en reflecterende kleding);
- het dragen van veiligheidsschoenen met een stoeve zool is verplicht;
- in de strooier achtergebleven zout moet door middel van leegdraaien worden verwijderd;
- de zwaailampen zijn altijd in werking;
- bij het rijden op een gladwegdek mag geen enkel risico worden genomen;
- de bestrijding blijft beperkt tot de eigen route, ter voorkoming van te grote zoutbelasting;
- drempels moeten stapvoets worden genomen.

5.4 Registratie evaluatie

5.4.1 Registratieformulieren

Strooiregistratie

Bij elke uitruk wordt een strooirapport formulier ingevuld waarin de gegevens van de vermelde strooiactie worden ingevuld. Deze wordt verstrekt bij de vlootschouw.

De rapportage omvat de volgende informatie:

- het tijdstip van de melding;
- het tijdstip van de aanvang van de gladheidbestrijdingsactie;
- het tijdstip van de afronding van de gladheidbestrijdingsactie;

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

Registratie meldingen

Er wordt een registratie bijgehouden van meldingen met betrekking tot de gladheidbestrijding, die na afloop van het strooiseizoen wordt geëvalueerd. Bij een melding of klacht als gevolg van gladheid moet minimaal het volgende worden geregistreerd:

- datum melding klacht;
- persoonsgegevens van de melder;
- aard van klacht;
- datum ondervonden hinder;
- ondervinden hinder;
- locatie van de hinder.

De registratie vindt plaats via het meldsysteem openbare ruimte FIXI.

5.5 Strooimateriaal

5.5.1 Strooimateriaal

Er is een raamcontract voor het leveren van 390 ton zout en een nalevering van 435 ton bij een strenge winter. Het zout wordt geleverd volgens contract met een prijsafspraken voor zomerlevering en winterlevering. De maximale voorraad op de werf is ca. 150 ton.

6 Strooiroutes

6.1 Strooiroutes

De strooiroutes zijn te vinden op de volgende kaart, raadpleegbaar met behulp van deze link:

<https://www.dalfsenkaart.nl/gladheidsbestrijding>

Route Nr.	Lengte in km
Route 1	73,8
Strooien aan	51,5
Strooier uit	22,3
Route 2	35,2
Strooier aan	29,5
Strooier uit	5,7
Route 3	77,1
Strooien aan	58,1
Strooien uit	19,0
Route 4	59,7
Strooien aan	32,2
Strooien uit	27,5
Route 5	47,2
Strooien aan	35,9
Strooier uit	11,3
Route 6	41,6
Strooier aan	11,9
Strooier uit	29,7
Route 7	30,9
Strooien aan	13,4
Strooien uit	17,5
totaal strooier aan	232,4
totaal strooier uit	133,1
Totale lengte	365,5

Bijlage 1: Prioriteitentabel gladheidbestrijding

Richtlijnen voor wegen buiten de kom

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

Categorie	Maximum snelheid (km/h)	Kenmerken	Prioriteit	Gladheid door bevriezing	Gladheid door condensatie	Gladheid door neerslag
Nationale stroomweg	120 /100 /80	Autosnelweg	Hoog	preventief	Preventief	Preventief en curatief (2 uur)*
Regionale stroomweg	100	Autoweg, vluchtvoorzieningen, fysieke rijbaanscheiding, doorgetrokken kantmarkering, ongelijkvloerse kruisingen	Hoog	Preventief	Preventief	Preventief en curatief (2 uur)*
Gebieds-ontsluitingsweg I	80	2x2 rijstroken, rijbaanscheiding, gelijkvloerse kruisingen, onderbroken kantmarkering, doorgetrokken dubbele asmarkering	Hoog	Preventief	Preventief	Preventief en curatief (3,5 uur)*
Gebieds-ontsluitingsweg II	80	2x1 rijstroken, rijbaanscheiding, gelijkvloerse kruisingen, onderbroken kantmarkering, doorgetrokken dubbele asmarkering	Hoog	Preventief	Preventief	Preventief en curatief (3,5 uur)*
Erftoegangs-weg I	60	1 rijloper, onderbroken kantmarkering, geen asmarkering	Middel	Preventief	Preventief	Preventief en curatief (4 uur)*
Erftoegangs-weg II	60	1 rijloper, geen kant- en asmarkering, fiets op de rijbaan	Middel	Preventief	Preventief	Preventief en curatief (4 uur)*
Vrijliggend fietspad	40	Vrijliggend fietspad	hoog	preventief	Preventief	Preventief en curatief (3,5 uur)*

Richtlijnen voor wegen binnen de bebouwde kom

Categorie	Maximum snelheid (km/h)	Kenmerken	Prioriteit	Gladheid door bevriezing	Gladheid door condensatie	Gladheid door neerslag
Gebieds-ontsluitingsweg	70/50	2x1 of 2x2 rijstroken, rijbaanscheiding, onderbroken kantmarkering, geen fiets op rijbaan, bromfiets op de rijbaan (50 km/h), gesloten verharding	Hoog	Preventief	Preventief	Preventief en curatief (3,5 uur)*
Erftoegangsweg	30	1 rijloper, geen rijbaanscheiding, geen kant- en asmarkering, fiets en bromfiets op de rijbaan, bij voorkeur open verharding	Laag	Curatief (48 uur)**	Curatief (48 uur)**	Curatief (48 uur)**
Vrijliggend fietspad	30	Vrijliggend fietspad	Hoog	Preventief	Preventief	Preventief en curatief (3,5 uur)*
Busbaan / busstrook	50	Busbaan of busstrook	Hoog	Preventief	Preventief	Preventief en curatief (3,5 uur)*

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

**Op erftoegangswegen, woonerven en parkeervoorzieningen binnen de bebouwde kom wordt alleen curatief gestrooid bij langdurige gladheid. Indien de gladheid zich slechts enkele uren voordoet, dan wordt op deze categorieën wegen niet gestrooid.

Aanbevelingen voor verschillende wegcategorieën binnen de bebouwde kom

Categorie	Maximum snelheid (km/h)	Kenmerken	Prioriteit	Gladheid door bevriezing	Gladheid door condensatie	Gladheid door neerslag
Winkelgebied	5	Winkelcentra	Hoog / middel	Curatief (3 uur)**	Curatief (3 uur)**	Curatief (3 uur)**
Woonerf	5	Woonerf	Laag	Curatief (48 uur)*	Curatief (48 uur)*	Curatief (48 uur)*
Parkeer-voorzieningen	5	Openbare parkeer-voorzieningen	Laag	Curatief (48 uur)*	Curatief (48 uur)*	Curatief (48 uur)*
Speciale bestemmingen	50/30	Wegen en voetpaden naar openbare voorzieningen (ziekenhuis, politie, brandweer, gemeentehuis, bibliotheek, bejaardenhuis, scholen)	Middel	Wegen preventief, voetpaden curatief (3 uur)**	Wegen preventief, voetpaden curatief (3 uur)**	Wegen preventief, voetpaden curatief (3 uur)**

*Op erftoegangswegen, woonerven en parkeervoorzieningen binnen de bebouwde kom wordt alleen curatief gestrooid bij langdurige gladheid. Indien de gladheid zich slechts enkele uren voordoet, dan wordt op deze categorieën wegen niet gestrooid.

**In winkelgebieden en op de voetpaden naar openbare voorzieningen wordt alleen curatief gestrooid tijdens de dagdienst.