

Uitvoeringsplan Gladheidbestrijding 2025-2026

Besluit

1. Het Uitvoeringsplan Gladheidsbestrijding 2025-2026 vast te stellen
2. Het Uitvoeringsplan Gladheidsbestrijding 2025-2026 ter kennisgeving aan te bieden aan de Raad en te publiceren via team Online, Communicatie en Overheid.nl

1. Inleiding

Voor u ligt het gladheidbestrijdingsplan 2025-2026. Als vertrekpunt voor de inrichting en uitvoering van de gladheidbestrijding is het geformuleerde wensbeeld voor de buitendienst van gemeente Westerwolde.

Eén volwaardige buitendienst die over de juiste deskundigheid en competenties beschikt om het beheer van de openbare ruimte in te vullen. De buitendienst werkt aan één plan met één duidelijke koers. Heeft grip op de werkzaamheden en opereert flexibel, is zichtbaar, staat dichtbij de samenleving en is sociaal betrokken. In ons dagelijks werk zijn we praktisch en oplossingsgericht. We willen in de organisatie ook onderdeel van de oplossing zijn bij problemen.

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

- de veiligheid van de inwoner en weggebruiker;
- de doorstroming van het verkeer;
- de bereikbaarheid van bestemmingen.
- de imago van de gemeente
- milieu

Bij het opstellen van dit plan is gebruik gemaakt van de 'Leidraad Gladheidbestrijdingsplan', publicatie 236 van het kennisplatform CROW. In deze publicatie worden handvatten gegeven die de gemeente ondersteunen in de verschillende fasen van het organiseren en uitvoeren van de gladheidbestrijding.

In dit uitvoeringsplan wordt de praktische informatie beschreven die de gemeente nodig heeft voor de uitvoering van de gladheidbestrijding. Dit plan moet alle betrokkenen bij de uitvoering duidelijkheid geven over wat er van wie op welk moment wordt verwacht. De afspraken tussen de verschillende wegbeheerders (buurgemeenten en provincie) en de indeling en prioritering van het grondgebied.

Het plan wordt jaarlijks na evaluatie van de uitvoering van de werkzaamheden opgesteld.

2. Wintergladheid

Gladheid als gevolg van winterse omstandigheden kan op verschillende wijzen ontstaan. Voor het ontstaan van wintergladheid moet altijd worden voldaan aan twee voorwaarden:

1. de (wegdek)temperatuur moet onder of rond het vriespunt zijn;
2. er moet sprake zijn van de aanwezigheid van vocht.

Gemiddeld genomen telt een Nederlandse winter 58 vorstdagen. Dit zijn dagen waarop de minimumtemperatuur minstens één keer in een etmaal onder het vriespunt komt.

1.1 Wat is gladheid

Door weggebruikers wordt een wegverharding als glad ervaren wanneer de auto, motor of fiets onvoldoende bestuurbaar is of onvoldoende snelheid kan vermeerderen of verminderen. Gladheid heeft ook invloed op de stabiliteit van motoren en fietsers. Voetgangers ervaren een verharding als glad wanneer zij onvoldoende grip hebben. De gladheid wordt veroorzaakt doordat er een stof aanwezig is tussen de band en het wegdek. Deze stof is in het geval van wintergladheid ijs, maar kan ook bestaan uit olie, modder of natte bladeren.

Het contact tussen band of schoenzool en de verharding is dus van belang. Dit contact wordt beïnvloed door de eigenschappen van de band/schoenzool en de verharding. De belangrijkste eigenschappen van de band/schoenzool zijn het profiel en de elasticiteit van het rubber. De belangrijkste eigenschappen van de verharding zijn de micro- en macrotextuur. Dezelfde winterse omstandigheden hoeven op verschillende wegdeksoorten daarom niet tot dezelfde wintergladheid te leiden. Net zoals automobilisten met winterbanden minder snel gladheid ervaren dan automobilisten met zomerbanden.

1.2 Onvoorspelbare winter

Als gladheidsbestrijder weet je nooit van te voren met wat voor winter je te maken zult krijgen. Weer-bureau 's zoals Infoplaza, proberen aan de hand van ingewikkelde modeldata, weerkennis en ervaring ieder jaar te komen met een nauwkeurige seizoen verwachting, maar hoe de winter zich precies uitrolt blijkt toch moeilijk in te schatten. Dit wordt de laatste jaren alleen maar lastiger door klimaatverandering omdat er vaker sprake zal zijn van zogenaamde 'kwakkelwinters'. Het effect hiervan is namelijk een grilliger weerbeeld en daaraan gekoppeld ook een grillig (wegdek) temperatuurverloop. Langere periodes van stabiele kou (met vaak droog weer) worden zeldzamer en daarom wordt het ook moeilijk om te kunnen bepalen wat nu het juiste moment is om een strooiactie op te starten.

Deze onvoorspelbaarheid maakt het moeilijk om een werkplan ten aanzien van de gladheidsbestrijding te formuleren en dan in het bijzonder om kosten en risico's goed te kwantificeren. Een 'gemiddelde winter' wordt vaak als uitgangspunt genomen. Deze 'gemiddelde winter' varieert echter per beheergebied en kan met de verwachte klimaatverandering ook in de loop van de jaren veranderen. Daarnaast worden er in de toekomst meer extreme situaties verwacht.

1.3 Wettelijke taak

In de Wegenwet (artikel 15) en de Wegenverkeerswet (artikel 2) is vastgelegd dat de wegbeheerder zorgplicht heeft ten aanzien van het onderhouden van zijn wegen. Tot dit onderhouden behoort ook de uitvoering van de gladheidsbestrijding. De gladheidsbestrijding moet er onder winterse omstandigheden voor zorgen dat de veiligheid van de weggebruikers gewaarborgd is. Tot de zorgplicht behoort ook dat de bruikbaarheid van de weg wordt gewaarborgd.

Ondanks het feit dat de wegbeheerder invulling geeft aan zijn wettelijke verplichtingen, kunnen zich situaties voordoen waarbij ongevallen voorkomen of waarbij schade wordt opgelopen door wintergladheid. Een wegbeheerder kan hiervoor aansprakelijk worden gesteld. Of de aansprakelijkheidsstelling gegrond is, moet worden beoordeeld door een rechter. Hij doet dit op basis van artikel 6:162 BW. Om de claim te weerleggen, moet de wegbeheerder kunnen aantonen dat hij zorgvuldig heeft gehandeld.

1.4 Praktische invulling zorgplicht

Vanwege de weinig specifieke wetgeving en de beperkte jurisprudentie zijn er geen algemeen geldige, eenduidige aanwijzingen te geven waarmee schadeclaims als gevolg van wintergladheid zijn te weerleggen. Wel is het aannemelijk dat een rechter, alvorens uitspraak te doen, de betreffende situatie in elk geval zal toetsen aan de hand van de volgende vragen:

- Heeft de wegbeheerder onder de gegeven omstandigheden voldoende maatregelen getroffen om gladheid te voorkomen of tegen te gaan?
- Heeft de wegbeheerder zijn beleid en de prioritering van strooiroutes voldoende onderbouwd in een gladheidsbestrijdingsplan en heeft hij de voor het publiek belangrijke informatie voldoende kenbaar gemaakt, bijvoorbeeld door publicatie in een plaatselijke krant en/of op internet?
- Heeft de wegbeheerder adequaat op klachten gereageerd en waar nodig maatregelen getroffen?

Over het algemeen geldt dat een wegbeheerder niet aansprakelijk is voor gladheidschade als gevolg van artikel 6:162 BW als hij kan aantonen dat:

- Er tijdig en naar vermogen is gestrooid (aan de hand van de gladheidsbestrijdingsplan);
- Er gezien de omstandigheden op tijd en adequaat is gewaarschuwd;
- Hij adequaat op klachten heeft gereageerd en de juiste maatregelen heeft getroffen.

3. Voorbereiding gladheidseizoen

Het Westerwoldse wegennet, inclusief voorzieningen voor fietsers en voetgangers, is aangelegd en wordt onderhouden met als doel mensen en goederen te kunnen verplaatsen. Ze zijn van belang voor de lokale, regionale en landelijke economische en maatschappelijke ontwikkeling. Door wintergladheid kan, als er geen actie wordt ondernomen, het verkeer tot stilstand komen. Met als gevolg economische schade en het stilvallen van allerlei andere activiteiten. Gladheidsbestrijding is dus een noodzakelijke activiteit. Bij wet is geregeld dat de gladheidsbestrijding voor het openbare wegennet een publieke taak is en dus de verantwoordelijkheid van de betreffende wegbeheerder.

1.5 Materieel

De gladheidbestrijding is een calamiteiten-inzet. Daarom moet het materieel: zoutstrooiers, sneeuw-ploegen en opslaginstallaties gedurende de winterperiode 24 uur per dag inzetbaar zijn.

Bij het uitvoeren van gladheidbestrijdingsacties worden verschillende soorten materieel ingezet. Naast de tractie zijn dat strooimachines (opzetstrooiers en getrokken strooiers), sneeuwploegen en sneeuwborstels.

De tractie zorgt ervoor dat het gladheidbestrijdingsmaterieel kan worden ingezet tijdens acties. De tractie, bestaande uit: vrachtwagens, tractoren en een pick-up, wordt ook voor andere werkzaamheden ingezet en is niet alleen bedoeld voor de uitvoering van gladheidbestrijdingsacties.

Omdat het materieel gebruikt wordt onder ongunstige en corrosieve omstandigheden en relatief veel stilstand kent, is goed onderhoud essentieel.

Voor het onderhoud aan het gladheidbestrijdingsmaterieel, is een servicecontract afgesloten met Aebi Schmidt uit Holten. Voorafgaand aan het winterseizoen wordt er een onderhoudsbeurt uitgevoerd aan de strooiers en de ploegen.

De stalling van het materieel gebeurt bij voorkeur binnen, waardoor het op gang brengen van een strooiactie snel kan gebeuren.

1.6 Dooimiddelen

Dooimiddelen worden in de gladheidbestrijding ingezet om te voorkomen dat wintergladheid optreedt en om wintergladheid te bestrijden. De werking van dooimiddelen vindt plaats door het vriespunt van water, of anders gezegd: het smeltpunt van ijs, te verlagen. Dit betekent dat het vriespunt niet meer bij 0 °C ligt, maar lager. Hoeveel lager is afhankelijk van het soort en de hoeveelheid dooimiddel. De vriespuntdaling vindt plaats nadat het zout in oplossing is gegaan en daardoor een pekkel gevormd heeft.

De gemeente strooit met een mix van een droge component (wegenzout) en een natte component (pekkelwater). Bij het nat strooien blijft het dooimiddel (droge en natte component) vochtig. Dit betekent dat het dooimiddel sneller gaat en niet indroogt, zodat de droge component niet verwaait. Nat strooien is bovendien zuiniger en belast het milieu veel minder.

De provincie Groningen heeft samen met meerdere gemeenten (waaronder gemeente Westerwolde) en Groningen Seaports zout ingekocht bij Eurosalt middels een raamovereenkomst van twee jaar met een optie van twee extra jaren. De gemeente kan op ieder moment opdrachten tot levering plaatsen bij Eurosalt via de e-mail of telefoon. De gemeente heeft twee zoutloodsen, één in Vriescheloo en één in Ter Apel, met een capaciteit van circa 150 ton per locatie. En de gemeente beschikt over twee opslag-tanks voor het pekkelwater, met een capaciteit van circa 30 ton per locatie.

1.7 Signalering

Voor een preventief strooi beleid is een gladheidsmeldsysteem (gsm) essentieel. Zowel om bij naderende gladheid op tijd in actie te kunnen komen, als om overbodige strooiacties te beperken. Een gsm geeft niet alleen de temperatuur van het wegdek aan, maar ook of zich hierop nog zout bevindt – en hoeveel ongeveer. Sinds de komst van deze systemen is het mogelijk de inzet van dooimiddelen op een groot deel van het wegennet te verbeteren, zowel wat betreft de te strooien hoeveelheid als het tijdstip waarop dat gebeurt. Dat bespaart niet alleen kosten, maar beperkt ook de belasting van het milieu.

Het team wordt gebeld door de Provincie wanneer een strooiactie moet worden uitgevoerd. Ook ontvangt het team dagelijks belangrijke informatie en weersvoorspellingen voor Westerwolde van Info Plaza. Info Plaza krijgt de data van twee gsm-locaties van de provincie Groningen. Eén gsm staat aan de Blijhamsterweg en de andere aan de Oomsberg in gemeente Stadskanaal.

In voorkomende gevallen kan ook de Meldkamer Noord (112, politie, brandweer) de gemeente benaderen. Indien Meldkamer Noord de gemeente informeert over geconstateerde gladheid, dient de dienstdoende aanstuurder polshoogte te nemen alvorens hij besluit over te gaan tot gladheidbestrijding.

1.8 Personeel en veiligheid

Het team Openbare Werken, medewerkers van PreZero Nederland te Wildervank en Loonbedrijf Folkers te Sellingen zijn in de periode van 1 oktober 2025 t/m 31 maart 2026 ingedeeld in de gladheidbestrijdingsdienst.

Het werk in de winterdienst moet meestal onder moeilijke omstandigheden worden uitgevoerd. Vaak is het donker en koud, soms valt er neerslag of staat er een ijzige wind. Onder deze omstandigheden moeten strooiers, sneeuwplougen en sneeuwborstels op een juiste en veilige manier worden op- en afgebouwd en vraagt ook het laden van zout en pekels de nodige aandacht. De uitvoering van de gladheidsbestrijding brengt dan ook een aantal specifieke risico's met zich mee. Om de kans op ongevallen zo veel mogelijk te beperken, zijn de medewerkers getraind en opgeleid.

De medewerkers in de winterdienst hebben in oktober 2022 de Winterdiensttraining "Specifieke Deskundigheid Winterdienst" gevolgd. De training werd verzorgd door ervaren trainers van het Aebi Schmidt TrainingCenter en is afgestemd op de dagelijkse praktijk. De training is uitgevoerd conform de opleidingseisen van het CROW, publicatie 283, editie 2016. Hiermee voldoet zowel de werkgever als de werknemer aan de eisen zoals gesteld in de Arbowet en het Arbobesluit. Na het volgen van de training zijn de medewerkers in staat om voor, tijdens en na een strooiactie de werkzaamheden veilig en zelfstandig uit te voeren.

Doel van de training is bewustwording van de verantwoordelijkheden die het werken in de winterdienst met zich meebrengt. Maar ook veilig en verantwoord met strooimiddelen en het materieel kunnen werken, zowel op eigen locatie als onderweg. Veilig en verantwoord het winterdienstmaterieel kunnen opbouwen, afstellen, controleren, bedienen en reinigen waren eveneens onderdelen van de training.

Dit verminderd schades en verhoogd de levensduur van slijtdelen. En de medewerkers hebben geleerd het herkennen van ongewone en onveilige situaties en deze op de juiste wijze terug te koppelen aan de leidinggevende.

Volgens de Arbeidstijdenwet gelden onder meer de volgende bepalingen bij gladheidsbestrijding:

- De werknemer moet per periode van 4 weken minimaal 2 keer een periode van 7 dagen geen consignatie worden opgelegd (hij is dan niet oproepbaar).
- De werknemer mag maximaal 13 uur per etmaal arbeid verrichten.
- De werknemer mag per week maximaal 60 uur werken, op voorwaarde dat per kwartaal de gemiddelde werkweek 48 uur bedraagt.



Bestuurders van strooiwagens vallen niet onder het Arbeidstijdenbesluit vervoer (beter bekend als het Rijtijdenbesluit), dat een uitwerking van de Arbeidstijdenwet vormt voor het wegvervoer. De reden hiervoor is dat de werkzaamheden (de gladheid bestrijden met behulp van zoutstrooiwagens) niet onder de normen van dit besluit zijn te brengen. Dit betekent onder meer dat gebruik van een tachograaf bij de gladheidsbestrijding niet verplicht is. Registratie van werk- en rusttijden zoals bij de overige medewerkers is voldoende.

1.9 Samenwerking met buurgemeenten en Provincie Groningen

Er zijn gemeentelijke wegen die voor en door andere wegbeheerders worden gestrooid. Deze wegen sluiten aan op de gemeentegrens. Om te voorkomen dat wegen gestrooid worden tot de gemeentegrens en de rest van de weg niet, is afgesproken met de buurgemeenten dat deze wegen volledig gestrooid worden. Dit voorkomt verkeersonveilige situaties.

- Gemeente Stadskanaal strooit Onstwedderweg tussen de gemeentegrens en de Hoornderweg;
- Gemeente Emmen strooit Westerstraat vanaf Vetstukkenweg tot aan kruising Hoofdstraat en Munnikemoer Oost vanaf gemeentegrens tot aan de N366;
- Gemeente Pekela en gemeente Oldambt de aansluitende wegen;
- Provincie Groningen strooit in de vesting Bourtange;

4. Uitvoering gladheidbestrijding

De uitvoering is afhankelijk van de gewenste prestaties, de strooiethodiek, de strooiroute, de richttijd en de kosten.

1.10 De gewenste prestaties

De gewenste prestaties van de gladheidbestrijding zijn gekoppeld aan de leidende principes en in de geformuleerde doelstellingen:

- Verkeersveiligheid: geen dodelijke ongevallen en een zeer beperkt aantal ongevallen ten gevolge van wintergladheid;
- Bereikbaarheid: geen of slechts beperkte vertraging van het verkeer als gevolg van wintergladheid;
- Imago: een positief imago bij inwoners en het bedrijfsleven en een beperkt aantal meldingen/klachten over de gladheidbestrijding;
- Milieu: inzet van schoon en fossielvrije brandstof, geen onnodig gebruik van dooimiddelen en geen belasting van het milieu op en rond de werven.

1.11 Strooiethodiek

Welke gladheidbestrijdingsactie wordt ingezet is afhankelijk van de soort gladheid die verwacht wordt of al is opgetreden en het type weg en soort verharding dat behandeld moet worden.

Binnen de gladheidsbestrijding is zout het belangrijkste dooimiddel. Er zijn verschillende methoden om dit te gebruiken, wat gedifferentieerde gladheidsbestrijding mogelijk maakt. Het strooien van natzout is daarbij de meest effectieve methode. Hierbij wordt het zout gemengd met pekkel voordat het wordt verdeeld. Op deze manier hecht het zout zich sneller aan het behandelde oppervlak en heeft het niet alleen sneller dooieffect, maar ook langduriger. Omdat er nauwelijks sprake is van verstuiving, is dit natzout strooien efficiënt en milieuvriendelijk.

Uit internationale testen blijkt dat er met natzout met een hoger pekkelgehalte, zoals FS 30 of FS 50, een grotere effectiviteit bereikt kan worden. Bovendien blijkt dat een kleinere hoeveelheid zout een langduriger effect oplevert.

FS 30 betekent een verhouding van 30% pekkel en 70% zout en FS 50 betekent een verhouding van 50% pekkel en 50% zout.

Westerwolde strooit op de wegen FS 30 en op de fietspaden FS 50. Behalve bij sneeuwval dan wordt ook op de wegen FS 50 gestrooid.

	Rijbaan	Fietspad
Preventief	8 gr FS 30	15 gr FS 50
Gladheid	15 gr FS 30	17 gr FS 50
Sneeuw	20 gr FS 50	20 gr FS 50

Door het op tijd signaleren van gladheid kan preventief gestrooid worden. Door aan het werk te gaan voordat de gladheid optreedt, kan er veiliger gewerkt worden en met een grotere rijsnelheid worden

gestrooid. Er is minder strooizout nodig, milieuvriendelijker en de gladheidbestrijders hebben de werktijden beter in de hand.

Niet alle situaties zijn te voorzien en soms is preventief strooien niet mogelijk, bijvoorbeeld bij ijzel, sneeuw, invallende vorst en direct na een regenbui. Op de bij de gemeente Westerwolde in beheer zijnde wegen wordt na alarmering door de dienstdoende waarnemer direct gestart met de gladheidbestrijding. Binnen 2,5 uur na melding worden de doorgaande routes en verkeersfietspaden gestrooid. De overige wegen worden bij extreme gladheid of langdurige sneeuwval aansluitend gestrooid.

1.12 De strooiroute

Vanuit financieel, maar ook milieutechnisch oogpunt is het niet wenselijk om alle wegen in het gehele beheergebied te strooien. De doorgaande wegen, verkeersfietspaden en wegen waar het openbaar vervoer gebruik van maakt, worden preventief / curatief gestrooid. Bij aanhoudende gladheid en sneeuwval worden wegen die niet in de strooiroutes vallen zoveel mogelijk tijdens kantooruren sneeuw-ijsvrij gemaakt. De strooiroutes vinden plaats in een vastgestelde volgorde. De routes zijn afhankelijk gesteld van de prioriteit van de wegen, en worden binnen 2,5 uur na melding gestrooid. Van de strooiroutes wordt in principe niet afgeweken.

Algemeen uitgangspunt is dat, indien door bijzondere weersomstandigheden (bijv. ijzel en sneeuw) met het op enig moment ingezette materieel de gladheid niet volledig kan worden bestreden, de wegen met hoogste prioriteit minimaal begaanbaar zullen worden gehouden. Mocht de gladheidcoördinatoren het noodzakelijk achten dan kan worden besloten tot de uitbreiding van het in te zetten materieel en personeel.

1.13 De richttijd

Een van de factoren die van invloed is op de te leveren kwaliteit, is de tijd waarbinnen het netwerk wordt behandeld.

De tijdsriteria zijn onder te verdelen in een reactietijd en een uitvoeringstijd. De reactietijd is de tijdspanne tussen het moment van de melding van gladheid en de aanvang van de gladheidbestrijdingsactie. De reactietijd bij curatief strooien mag maximaal 60 minuten bedragen. Bij preventief strooien wordt geen maximum gesteld aan de reactietijd, omdat de strooiactie planbaar is. De uitvoeringstijd is de tijdspanne tussen het moment dat het strooiervoertuig het opslagterrein verlaat en het moment dat de laatste meters van de strooiroute gestrooid worden. Voor preventief strooien geldt geen uitvoeringstijd.

Bij preventieve acties moet worden voorkomen dat delen van het wegennet glad worden. Het gaat hierbij om acties bij verwachte gladheid door bevrozing, condensatiegladheid en gladheid door neerslag. De tijd die beschikbaar is voor het uitvoeren van een gladheidbestrijdingsactie is afhankelijk van de zekerheid waarmee kan worden voorspeld wanneer het glad wordt. Met de huidige beschikbare ondersteuningsmiddelen wordt drie uur als tijd aangehouden waarbinnen met grote zekerheid gesteld kan worden dat een wegdek glad wordt. In sommige gevallen kan dit langer zijn. Bij het opstellen van routes kan als uitgangspunt voor preventieve acties een actietijd van drie uur worden aangehouden.

Bij curatieve acties is er al sprake van gladheid. Bij het vaststellen van de richttijden voor curatieve acties is gekeken naar:

- Wat mag de weggebruiker redelijkerwijs verwachten?
- Wat is het belang van de betreffende wegcategorie?
- Wat is redelijkerwijs mogelijk binnen het beschikbare budget?
- Wat is maatschappelijk acceptabel?

1.14 De kosten

De kosten die met de gladheidbestrijding gepaard gaan, zijn afhankelijk van de te leveren prestaties, maar ook van de grootte van het wegennetwerk. Naast vaste kosten zijn er variabele kosten. De volgende kostenposten kunnen worden onderscheiden:

- organisatie (inzet eigen personeel en ingehuurd personeel);
- Werven (inrichting, beheer en onderhoud, gas/licht/water, ...);
- materieel (aanschaf en onderhoud);
- tractie;
- dooimiddelen (aanschaf);
- advisering (routeplanning, weerdiensten, ...);
- administratie en afhandeling/controle.

De variabele kosten zijn sterk afhankelijk van de weersomstandigheden en daarmee moeilijk op voorhand te bepalen. Het bestrijden van gladheid door sneeuw kost beduidend meer dan het bestrijden van condensatiegladheid of gladheid door bevriezing van natte weggedeelten. Tijdens zeer strenge, koude winters valt vaak relatief weinig neerslag, ze zijn daardoor minder kostbaar dan kwakkelwinters.

5. Communiceren en evalueren

De communicatie over gladheidbestrijding vindt op verschillende momenten en tussen verschillende personen en groepen plaats. Na het vaststellen van het plan door het college, wordt het plan ter informatie verzonden aan de raad en gepubliceerd op het internet. Daarnaast is beschikking hebben over actuele data steeds belangrijker geworden.

1.15 Communicatie met inwoners

Goede communicatie draagt bij aan een helder verwachtingspatroon bij de inwoners en verkeersdeelnemers. Het moet hen informatie geven op basis waarvan ze kunnen besluiten al dan niet aan het verkeer deel te nemen, hun vertrek uit te stellen of een andere route of vervoerswijze te kiezen. Communicatie draagt hierdoor bij aan het bereiken van de doelstellingen ten aanzien van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en imago.

Waar bij communicatie vaak sprake is van het zenden van informatie, is een belangrijk onderdeel van de externe communicatie ook: de mogelijkheid voor inwoners en weggebruikers reacties te geven op de gladheidbestrijding. Deze reacties komen vaak in de vorm van een melding of een klacht. De meldingen en klachten worden meegenomen in de evaluatie aan het einde van het seizoen.

1.16 Monitoring en vastlegging

Om aan te kunnen tonen dat de gladheidbestrijding is uitgevoerd overeenkomstig de opgestelde plannen, is monitoring en vastlegging van de uitgevoerde acties noodzakelijk. De vastgelegde gegevens zijn nodig om aan te tonen dat aan de inspanningsverplichting is voldaan.

Tijdens het winterseizoen wordt een logboek bij gehouden. Het logboek is tevens ter ondersteuning bij schadeclaims.

De aanstuurder noteert de volgende gegevens dagelijks op de strooilijsten en in het strooilog:

- het advies;
- type gladheid;
- moment van alarmering;
- tijdstip, start en duur cyclus gladheidbestrijding;
- de gevolgde routes;
- bijzonderheden.

Gemeente Westerwolde beschikt over natzoutstrooiers met een rijhulpsysteem. Dit betekent dat de strooiers automatisch de strooivariatie en stroobreedte aanpassen (Aebi Schmidt Route Assistent) en ze beschikken over een strooimanagementsysteem (IntelliOPS). De gegevens kunnen worden gebruikt voor het maken van analyses, rapportage en bij de behandeling van schadegevallen. Tot slot kunnen de gegevens worden gebruikt bij de evaluatie van het winterseizoen.



De rijhulpsystemen zorgen ervoor dat de chauffeurs zich op het verkeer kunnen concentreren, terwijl het systeem op vastgelegde routes het merendeel van de noodzakelijke processen zelf uitvoert. Dat zorgt niet alleen voor meer veiligheid, efficiëntie en een zuinig verbruik maar ook voor meer flexibiliteit bij de personeelsplanning.

1.17 Evalueren

Na elke winterperiode moet de uitvoering van de gladheidbestrijding worden geëvalueerd. Het gaat er dan vooral om zaken boven tafel te krijgen die tot verbetering kunnen leiden in de uitvoering tijdens de volgende winterperiode. Dit kunnen zaken zijn op basis van datagegevens van de strooiers, eigen waarnemingen of ervaringen. Maar het kunnen ook zaken zijn die binnenkomen als melding van inwoners.