

# Gladheid

---

*Ype Wijnia*

*30 januari 2015*

Afgelopen week was in het noordoosten van de Verenigde Staten de noodtoestand afgekondigd vanwege de komst van de sneeuwstorm der sneeuwstormen. Er werd 30 tot 90 centimeter sneeuw verwacht. Voor auto's was het vanaf een bepaald moment verboden om de weg op te gaan. Dat lijkt een heel drastische maatregel, zeker omdat de hoeveelheid sneeuw uiteindelijk meeviel. De grote verrassing was alleen de reden waarom deze maatregel werd afgekondigd. Dat was namelijk niet alleen vanwege bezorgdheid om de veiligheid van mensen die ingesneeuwd zouden raken. Het was ook om de sneeuwschuivers ruim baan te geven. Het is immers lastig vegen als er allerlei auto's met mensen erin in de sneeuwlaag verstopt zitten. De maatregel was dus een asset management maatregel!

Hoe zouden we dat eigenlijk in Nederland doen, als er zo'n grote sneeuwstorm zou dreigen? Zou er een noodtoestand afgekondigd worden met een algeheel rijverbod? Of blijft het bij een weeralarm van het KNMI, waarna de automobilist geacht wordt zijn eigen verantwoordelijkheid te nemen?

In Nederland blijkt voornamelijk preventief gestrooid te worden, tenminste, volgens alle protocollen gladheidsbestrijding van diverse gemeenten, provincies en Rijkswaterstaat. De praktijk stemt gelukkig overeen met deze theorie. Vaak zie je de strooiwagens al rijden de avond voordat er gladheid verwacht wordt.



## Winter in Nederland

De preventieve zoutlaag die zo op het wegdek terecht komt voorkomt dat de sneeuw zich aan het wegdek hecht. Maar om effectief te worden moet het zout nog wel ingereden worden. En daar zijn auto's voor nodig. Op de website van Rijkswaterstaat wordt ook alleen over een verkeersalarm gesproken, waarin wordt afgeraden de weg op te gaan, en niet over een rijverbod.

Een verder onderzoek naar deze materie wijst uit dat Nederland sowieso erg terughoudend omgaat met rijverboden. Veel andere Europese landen hebben bijvoorbeeld beperkingen voor zwaar transport op

zon en feestdagen, maar Nederland heeft geen algemene beperkingen<sup>1</sup>. Bij slecht weer (weinig zicht, gladheid) kan wel een rijverbod gelden, maar alleen voor gevaarlijk transport. Er is begin 2010 wel een ballonnetje opgelaten over een algeheel rijverbod voor vrachtwagens bij sneeuwval. Die winter was er namelijk zoveel sneeuw gevallen dat het strooizout op was. Met het compleet landelijke-ijsdag-vrije jaar 2014 in het achterhoofd is het bijna onvoorstelbaar dat het zo kort geleden was. Maar goed, dat is een ander punt, het rijverbod is er niet gekomen.

De vraag is of dit verstandig is. Het beleid voor gladheidsbestrijding werkt namelijk niet altijd precies zoals gedacht. Tijdens de spits wordt bijvoorbeeld niet gestrooid om te voorkomen dat de strooiwagens zelf vast komen te zitten. Bovendien is de gedachte dat het meest kritische moment voor gladheid eerder in de nacht liggen. Vanuit het oogpunt van preventief strooien moet er dus al ruim voor de spits zout op de weg liggen. Dit gaat natuurlijk niet goed op het moment dat het tijdens de spits sneeuwt. Doordat er langzaam gereden wordt zal het zout dat op de weg ligt maar zeer slecht mengen, waardoor de sneeuw blijft liggen. Voor een niet adequaat uitgeruste wagen (geen winterbanden!) met een niet al te vaardige bestuurder kan een klein laagje sneeuw in combinatie met een helling al een onoverkomelijke hindernis blijken. Omdat er in een file veel auto's staan (anders zou het geen file zijn immers) is er altijd wel een auto waarvoor dit geldt. En er is uiteindelijk maar 1 vastloper per rijbaan nodig om de file onoplosbaar te maken. De platgereden sneeuw kan bovendien opvriezen tot ijsplaten, waarbij je zelfs met winterbanden kansloos bent. Een voorbeeld hiervan speelde op 25 november 2005, toen vele mensen een nacht in de auto moesten doorbrengen op de A50. Doordat alles vaststond konden ook de hulpdiensten er niet meer bij.

Als naar de toptien van langste files ooit gekeken wordt valt op dat die volledig bestaat uit files veroorzaakt door sneeuw. Ook de afgelopen week konden we zien dat een beetje sneeuw tijdens de spits al snel voor grote problemen zorgt. Er is tegenwoordig wel een speciaal strooivoertuig met de naam Firestorm<sup>2</sup> voor de calamiteiten, waarmee ook de ijsplaten die in een file ontstaan aangepakt kunnen worden. Gezien de enorme lengte van die files (het record van 15 januari 2013 staat op meer dan 1000 km) blijft trouwens wel de vraag hangen of al die mensen niet eerder thuis geweest waren als ze pas na de normale spits waren gaan rijden, op wegen die Rijkswaterstaat netjes schoon had kunnen vegen. Met een extra reistijd van 10 minuten per kilometer file zit je immers zo op de twee uur die de spits duurt. Dus een winterdienstregeling voor het spitsverkeer is misschien toch niet zo'n gekke aanvulling op het huidige preventieve beleid. Zeg maar zoals de NS ook doen. Al hebben die natuurlijk wel het talent om ook met een winterdienstregeling bij een klein beetje sneeuw de boel vast te laten lopen.

---

*Ype Wijnia is partner bij AssetResolutions B.V., een bedrijf dat hij samen met John de Croon heeft opgericht. Periodiek geven ze in deze column hun visie op een aspect van asset management. De columns staan gepubliceerd op de website van AssetResolutions, <http://www.assetresolutions.nl/nl/column>*

---

<sup>1</sup> Zie <http://www.transport-online.nl/site/rijverboden/>

<sup>2</sup> Rijkswaterstaat heeft 2 van dergelijke machines. Ironisch genoeg zijn die geleverd in het voorjaar van 2013, net voor het jaar waarin het geen winter werd.