



Beleidsplan Gladheidbestrijding 2016- 2020

Gemeente Hellendoorn



16INT02855

Vastgesteld in de gemeenteraadsvergadering van 27 september 2016

Inhoud

0 Samenvatting.....	3
1 Inleiding	5
2 Kaders	6
2.1 Aanleiding.....	6
2.2 Wettelijke verantwoordelijkheden	6
2.2.1 Verantwoordelijkheid van de wegbeheerder.	6
2.2.2 Verantwoordelijkheid van de weggebruiker	7
2.2.3 Conclusie	7
3 Beleid.....	8
3.1 Integrale visie	8
3.2 Milieu.....	8
3.3 Aanpak gladheidbestrijding.....	9
3.3.1 Preventieve eerste prioriteit	9
3.3.2 Dooi- en strooimiddelen.....	10
3.3.3 Handmatige gladheidbestrijding	10
3.3.4 Verantwoordelijkheid inwoners	10
3.4 Indeling wegen	10
3.5 Fasering in gladheidbestrijding	12
4 Uitvoering.....	12
4.1 Afspraken met en uitvoering door eigen dienst/contractpartner	12
4.2 Werkwijze en operationele aspecten.....	13
4.3 Meldingen overlast en gevaarlijke situaties.....	13
5 Kosten.....	14
6 Communicatie	14
6.1 Externe communicatie	14
6.2 Afstemming met andere wegbeheerders	14
7 Knelpunten en risico's	15

0 Samenvatting

Het voorliggende rapport is het beleidsplan gladheidbestrijding. Hierin wordt de visie op de gladheidbestrijding weergegeven. Dit beleidsplan is geldig voor de komende vijf jaar en borduurt verder op de ervaringen van de voorgaande jaren: de uitgangspunten van het vorige beleidsplan en de uitwerking hiervan in een jaarlijks strooiplan werken naar tevredenheid.

Redenen om de gladheid te bestrijden zijn:

- Het bevorderen van de verkeersveiligheid van de weggebruiker;
- Het optimaliseren van de doorstroming van het verkeer bij winterse omstandigheden;
- Het op peil houden van de bereikbaarheid van woon- en werkbestemmingen;
- De zorgplicht van de gemeente.

Wanneer de wegbeheerder aansprakelijk wordt gesteld voor schade ten gevolge van gladheid op de weg (sneeuw, ijsel, modder of olie) is artikel 6:162 BW (onrechtmatige daad) van toepassing. Een wegbeheerder pleegt een onrechtmatige daad, indien hij tekort is geschoten in de zorgvuldigheid die hij in het maatschappelijk verkeer in acht moet nemen. Er geldt voor de wegbeheerder een inspanningsverplichting en geen resultaatsverplichting. Daarnaast zal moeten worden bekeken of de weggebruiker zijn rijgedrag heeft aangepast aan de omstandigheden.

De gemeente wil het milieu zo veel mogelijk ontzien en let daarom bij de gladheidbestrijding op de milieueffecten. Dat gebeurt op verschillende manieren. In de Sallandse Heuvelrug wordt alleen de Nijverdalsebergweg gestrooid, dit vanwege de hellingen en scherpe bochten. Het is wat betreft de veiligheid en gebruik door motorvoertuigen niet verantwoord deze weg niet te strooien. Er wordt daar gestrooid met natzout en in een beperkte breedte.

De gemeente strooit de routes mechanisch met de nat-zoutmethode. Er wordt preventief gestrooid. Bij sneeuw en ijsel volgt op de preventieve strooiactie indien haalbaar een curatieve actie. Voor de gladheidbestrijding wordt als dooimiddel zout gebruikt. Om het milieu minimaal te belasten wordt gestreefd naar beperkt en gericht strooien met een minimale dosering zout. De strooiroutes zijn bepaald om de bereikbaarheid te garanderen van het netwerk van wegen, zoals de hoofdwegenstructuur, de hoofd fietsroutes, de uitrukroutes van de brandweer, de OV-routes, wegen in het centrum en op het industrieterrein, de schoolroutes en bijzondere wegen. In Nederland is ca. 80 % van de gladheid condensatiegladheid (een natte weg die in de ochtenduren opvriest). Alleen bij aanhoudende gladheid (sneeuw en ijsel) wordt, als de hierboven genoemde routes 'schoon' zijn, ook in het onderliggende wegennet gestrooid.

Ieder jaar, van 1 november tot 1 april van het daaropvolgend jaar, staan de medewerkers van de buitendienst van het cluster Grondgebied stand-by om voor de gladheidbestrijding uit te rukken. De gladheidbestrijding wordt geleid door de coördinator gladheidbestrijding, zowel binnen als buiten de reguliere werktijden. De dienstdoende wachtdienstman beoordeelt in eerste instantie of er overgegaan wordt tot gladheidbestrijding. Er wordt in ieder geval uitgerukt als er een melding van de Provincie Overijssel komt. Hierdoor wordt informatie over het weer en wegdek op elkaar afgestemd en wordt voor de weggebruiker een gesloten netwerk van wegen gestrooid.

De gemeentelijke begroting wordt jaarlijks opgesteld. De winter vindt plaats in twee begrotingsjaren. De afgelopen jaren was er sprake van een structurele overschrijding. Bij de BURAP 2016 is een structurele ophoging van € 30.000,- meegenomen. Het totale budget is circa € 220.000,- per jaar.

Onder leiding van de Provincie Overijssel wordt er gezamenlijk zout ingekocht. Ook worden afspraken gemaakt over het uitrukken van de strooi ploegen. Hierdoor sluiten de strooiacties in de

meeste gemeenten in Overijssel goed op elkaar aan. Ook met Rijkswaterstaat vindt afstemming plaats.

1 Inleiding

De Nederlandse winters zijn normaliter niet erg koud, maar juist het kwakkelweer geeft gemakkelijk aanleiding tot verraderlijke gladheid. Ook is er niet vaak sprake van aanhoudende gladheid door extreem winterse omstandigheden. De keuze voor gladheidbestrijding wordt hierdoor bepaald. Al



vele jaren vormt de gladheidbestrijding, dan wel voorkomen van gladheid, een belangrijk werkveld binnen het totale wegbeheer. Voor het ontstaan van wintergladheid is altijd het samengaan van twee componenten vereist: vocht en een wegdektemperatuur onder het vriespunt.

De samenleving stelt steeds hogere eisen aan de gladheidbestrijding. Er wordt verwacht dat veiligheid, doorstroming van het verkeer en bereikbaarheid ook onder winterse omstandigheden op peil zijn. Een andere ontwikkeling is de verdergaande juridificering van de maatschappij. Wegbeheerders worden steeds vaker aansprakelijk gesteld voor vermeende gebreken aan de weg.

Het Hellendoorns Mobiliteitsplan vormt de basis voor maatregelen op het gebied van verkeer, vervoer en wegen. In het Mobiliteitsplan is bijvoorbeeld vastgelegd wat de belangrijkste (doorgaande) wegen zijn.

Deze krijgen daarom een bepaalde prioriteit in de gladheidbestrijding. Het nu voorliggende rapport is het beleidsplan gladheidbestrijding. Hierin wordt de visie op de gladheidbestrijding weergegeven. Er wordt ingegaan op de juridische aspecten, de methode van gladheidbestrijding, de prioriteiten en de financiën. In het jaarlijks op te stellen strooiplan wordt dit vertaald naar strooiroutes; welke wegen worden gestrooid¹ en door wie. De routes worden bepaald op basis van beschikbare middelen (o.a. mens, materieel en financiën), eventuele wijzigingen in het wegennet en ervaringen in het vorige jaar. Zo kan elke winter worden ingespeeld op (kleine) veranderingen.

Dit beleidsplan is geldig voor de komende vijf jaar en borduurt verder op de ervaringen van de voorgaande jaren. Er zijn geen grote wijzigingen: de uitgangspunten van het vorige beleidsplan willen we handhaven en de uitwerking hiervan in een jaarlijks strooiplan voldoet naar tevredenheid. De overgang in 2009 naar het preventief nat strooien heeft er toe geleid dat de wegen in de strooiroutes goed en veilig te berijden waren. Door goede communicatie en voorlichting over de te strooien routes en de wijze van gladheidbestrijding is het aantal meldingen fors afgenomen. Daar waar het echt nodig was zijn de routes aangepast. Bijvoorbeeld bij een enkele schoolroute was dit noodzakelijk. Door dit consistente beleid en uitvoering is het begrip voor de wijze van gladheidbestrijding toegenomen.



¹ Vanwege de leesbaarheid wordt de term "strooien" gebruikt. Strooien kan o.a. ook inhouden: ploegen en/of strooien, machinaal sneeuwruimen met kleine voertuigen en het handmatig verwijderen van sneeuw of strooien van zand of zout.

2 Kaders

2.1 Aanleiding

Het doel van gladheidbestrijding is dat het openbare leven zo normaal mogelijk door gaat als het door de weersomstandigheden glad is. Redenen om de gladheid te bestrijden zijn:

- Het bevorderen van de verkeersveiligheid van de weggebruiker;
- Het optimaliseren van de doorstroming van het verkeer bij winterse omstandigheden;
- Het op peil houden van de bereikbaarheid van woon- en werkbestemmingen;
- De zorgplicht van de gemeente.

Het gladheidbestrijdingsplan geeft aan hoe en op welke (soorten) wegen de gladheid wordt bestreden. Het jaarlijkse strooiplan is de feitelijke uitwerking van het beleid en geeft de te strooien wegen en fietspaden aan.

2.2 Wettelijke verantwoordelijkheden

De gemeente is beheerder van alle openbare wegen in de gemeente. De taken van het Rijk en de Provincie op dit gebied beperken zich tot hoofdwegen buiten de bebouwde kom. De gemeentelijke plicht tot het onderhouden van wegen volgt uit de Wegenwet en de Wegenverkeerswet. De hieruit voortvloeiende zorg voor het in goede en veilige staat houden van wegen geldt ook voor de bestrijding van gladheid door winterse omstandigheden.

Gemeenten hebben op grond van het Burgerlijk Wetboek een risicoaansprakelijkheid als wegen en fietspaden niet voldoen aan eisen die er, gegeven de omstandigheden, aan kunnen worden gesteld. Deze wettelijke bepaling houdt ook in dat van verkeersdeelnemers verwacht mag worden dat ze hun verkeersgedrag aan winterse omstandigheden aanpassen.

In onderstaande paragrafen wordt dieper op ieders verantwoordelijkheid ingegaan.

2.2.1 Verantwoordelijkheid van de wegbeheerder

Indien zich een ongeval voordoet kan de gemeente aansprakelijk worden gesteld op basis van art. 6:174 Burgerlijk Wetboek. Dit geldt slechts voor gebreken aan de weg en de wegwitruiming. Ingeval van gladheid kan de gemeente aansprakelijk worden gesteld op basis van art. 6:162 BW. Dit artikel regelt de mogelijke (schuld)aansprakelijkheid van de wegbeheerder voor zaken en substanties die niet op het wegdek thuishoren, zoals sneeuw, ijsel of rijp. De gemeente is niet automatisch aansprakelijk. De wegbeheerder heeft een zorgplicht; dit is een inspanningsverplichting en geen resultaatsverplichting. Er moet een adequate gladheidbestrijding zijn. Daarbij mag de gemeente een afweging maken op basis van verkeersveiligheid, milieubelasting en de beschikbare financiële middelen. De weggebruiker mag in redelijkheid niet van de wegbeheerder verwachten dat de weg over zijn gehele oppervlakte te allen tijde aan alle eisen van stroefheid voldoet. Indien de weggebruiker desondanks zijn schade op de wegbeheerder wil verhalen, zal hij moeten stellen en – bij betwisting- bewijzen dat de wegbeheerder te kort geschoten is in de zorgplicht en dat er causaal verband bestaat tussen de gebeurtenis en de schade.

Om aan te tonen dat een wegbeheerder zorgvuldig heeft gehandeld, kan deze de volgende zorgvuldigheidsrichtlijnen betrachten:

- Het opstellen van een gladheidbestrijdingsplan en een strooiplan, waarin is aangegeven binnen welke tijd men de wegen strooit en volgens welk strooischema. Dit plan dient te zijn goedgekeurd door B&W.
- De in het strooischema vastgelegde routes dienen voldoende uiting te geven aan de prioriteit van de wegen. Locaties die bij gladheid een bijzonder gevaar kunnen opleveren, zoals bruggen en opritten, dienen bij voorrang te worden gestrooid.

- De wegbeheerder dient de burgers jaarlijks te informeren over dit plan. Op deze wijze weet de burger wat hij/zij van de overheid kan verwachten.
- Indien zich gladheid voordoet kan de wegbeheerder aan de hand van een inzetplanning aantonen dat hij tijdig en naar vermogen heeft gestrooid en dat hij dus zorgvuldig heeft gehandeld. De door de wegbeheerder genomen beslissingen en adviezen dienen te worden vastgelegd in een logboek.
- Informatie uit hulpmiddelen, zoals een gladheidsmeldsysteem, kunnen helpen bij het aantonen van het juiste handelen van de wegbeheerder.

2.2.2 Verantwoordelijkheid van de weggebruiker

Wanneer een wegbeheerder aansprakelijk wordt gesteld voor schade, dan is deze vaak niet alleen veroorzaakt door een handelen of nalaten in strijd met de maatschappelijke zorgvuldigheid door de wegbeheerder, maar mede te wijten aan het handelen van de weggebruiker zelf. Niet zelden ontstaan ongelukken omdat weggebruikers zich, mede gelet op de omstandigheden, niet aan een veilige snelheid houden of onoplettend rijden, dan wel waarschuwingen via de media geheel of gedeeltelijk negeren (een veilige snelheid is niet persé dezelfde als de maximumsnelheid). Eigen schuld leidt tot een verminderde aansprakelijkheid van de wegbeheerder en kan er zelfs toe leiden dat er in het geheel geen aansprakelijkheid bestaat. Deze regel is neergelegd in artikel 6:101 BW. Uit de rechtspraak is het volgende gebleken:

- Een weggebruiker mag onder bepaalde omstandigheden, gezien de beperkingen van de bij gladheidsbestrijding toegepaste middelen, in redelijkheid niet verwachten dat het wegdek over zijn gehele oppervlakte volmaakt stroef is. Hij had onder de gegeven omstandigheden in redelijkheid rekening moeten houden met eventueel aanwezige gladde plekken op het wegdek.
- Een weggebruiker die vanwege de weersgesteldheid rekening houdt met een kans op gladheid en die in verband daarmee een gematigde snelheid aanhoudt en speurt naar tekenen van werkelijke gladheid, kan in principe geen eigen schuld verweten worden, tenzij hij/zij nog meer had moeten anticiperen op de gladheid dan hij/zij heeft gedaan.
- Een weggebruiker kan in de regel geen rekening houden met plotseling optredende gladheid.

2.2.3 Conclusie

Wanneer de wegbeheerder aansprakelijk wordt gesteld voor schade ten gevolge van gladheid op de weg (sneeuw, ijsel, modder of olie) is artikel 6:162 BW (onrechtmatige daad) van toepassing. Een wegbeheerder pleegt een onrechtmatige daad, indien hij tekort is geschoten in de zorgvuldigheid die hij in het maatschappelijk verkeer in acht moet nemen. De wegbeheerder heeft niet de plicht een volmaakte veiligheid te bewerkstelligen. Er geldt voor de wegbeheerder een inspanningsverplichting en geen resultaatsverplichting. Hij dient alle mogelijke inspanningen te verrichten om eventuele schade te beperken. Daarnaast zal moeten worden bekeken of de weggebruiker zijn rijgedrag heeft aangepast aan de omstandigheden. Er kan immers sprake zijn van eigen schuld van de weggebruiker.



3 Beleid

3.1 Integrale visie

Bij het opstellen van het beleid gebruikt de gemeente Hellendoorn de 'Leidraad Gladheidbestrijding-plan' van het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de grond-, weg-, en waterbouw (CROW). Doel van de leidraad is om een integrale visie voor gladheidbestrijding op te stellen. Daarbij gelden de volgende algemene uitgangspunten:

- De veiligheid van de weggebruiker staat voorop;
- Preventie van gladheid heeft de voorkeur boven het bestrijden van aanwezige gladheid (curatief).

Bij het vastleggen van het beleid in een beleidsplan en een uitvoeringsplan volgt de gemeente het volgende proces:



De gemeente kiest er conform de Leidraad Gladheidbestrijding voor een beleidsnota en een uitvoeringsplan (of strooiplan) op te stellen. Het gladheidbestrijdingsplan wordt elke vijf tot tien jaar geëvalueerd en het uitvoeringsplan jaarlijks. Dit proces geeft aan dat de gladheidbestrijding een dynamisch proces is.

3.2 Milieu

Naast afwegingen op het gebied van wetgeving, is er ook een afweging op grond van milieu. Het zout dat in de berm terecht komt, ofwel rechtstreeks of via het wegspoelen van het wegdek, levert schade op aan vegetatie. Met name in waardevolle natuurgebieden is het de vraag in hoeverre deze wegen gestrooid dienen te worden en in hoeverre dit minimaal gedaan kan worden. Dit geldt bijvoorbeeld op de Sallandse Heuvelrug². Hetzelfde geldt voor grondwater. Vooral in grondwaterbeschermingsgebieden en gebieden met (nieuwe) gescheiden rioolstelsels moet het gebruik van zout beperkt worden. Dit is verwoord in het Gemeentelijk rioleringsplan (GRP4).

De gemeente wil het milieu zo veel mogelijk ontzien en let daarom bij de gladheidbestrijding op de milieueffecten. Dat gebeurt op verschillende manieren.

In de eerste plaats worden niet alle wegen gestrooid. Bij de keuze waar de gladheid wordt bestreden, houdt de gemeente rekening met de milieuwetgeving. In de Sallandse Heuvelrug wordt alleen de Nijverdalsebergweg gestrooid, dit vanwege de hellingen en scherpe bochten. Het is wat betreft de veiligheid en gebruik door motorvoertuigen niet verantwoord deze weg niet te strooien. Er wordt

² Blz. 152 Beheerplan SH "5g -waar mogelijk uit het oogpunt van veiligheid zand gebruiken in plaats van zout bij gladheidbestrijding (Toeristenweg), t.b.v. het robuuster maken van het voorkomen van dit kwetsbare habitatype, zodat negatieve effecten van stikstofdepositie beter opgevangen kunnen worden door het systeem. Voorafgaand aan deze maatregel wordt eerst verkend of, als alternatief, fysieke afsluiting beter haalbaar is bij gladheid, zodat niet hoeft te worden gestrooid op locaties waar de weg de heide doorsnijdt."

gestrooid met natzout en in een beperkte breedte. Hierdoor wordt er minimaal schade aangebracht. Strooien met zand is vooralsnog geen optie. Zie paragraaf 3.3.2. Dichtzetten van de weg is ook geen optie; zoals in het beheerplan Sallandse Heuvelrug (blz. 148) is verwoord is daarvoor geen draagvlak aanwezig.



In de tweede plaats kiest Hellendoorn bewust voor natzout als dooimiddel. Dit voldoet als beste aan de eisen die worden gesteld. Het is effectief, efficiënt, toepasbaar, beschikbaar, betaalbaar en milieuvriendelijk. Bijkomend voordeel van natzout is dat het optimaal kan worden gedoseerd. De hoeveelheid zout per m² en de strooibreedte kunnen worden bijgesteld. Daardoor wordt er afhankelijk van de plaatselijke gladheid en de wegsituatie altijd zo effectief mogelijk gestrooid.

In theorie kunnen bomen en struiken zoutschade oplopen als de bodem tijdens de zomer uitdroogt en de zoutconcentratie in het bodemvocht te hoog wordt. Dit komt in de praktijk bijna nooit voor. Het strooizout dat in de winter op de wegen is gestrooid spoelt normaliter weg via het riool. Uit onderzoek bij een waterzuivering blijkt geen meetbare verhoging van het zoutgehalte in de winterperiode. Bij wegen zonder hemelwaterafvoer naar het riool zakt het zoute regenwater weg in de berm. Door verstuiwing komt bij het strooien van nat zout een kleine 5% rechtstreeks in de wegbermen terecht. Het smeltwater voert daarna 95% van het sterk verdunde zout op het wegdek af naar de berm of het afvoersysteem. De rest van het zout komt door het opspatten als een soort nevel in de berm terecht. Door het verdunningseffect is de invloed van het strooizout op fauna en flora in beken en rivieren te verwaarlozen. Voor de bermen en de planten die erop staan blijft de toestand enigszins ongelukkig. Het wegzout is niet de enige oorzaak van een slechte plantengroei. Uitlaatgassen, zure regen, bemesting, een te dichte bodem of beschadiging van de wortels: ze spelen allemaal hun rol.

3.3 Aanpak gladheidbestrijding

3.3.1 Preventieve eerste prioriteit

De gladheid wordt in Nederland bestreden door te strooien met een dooimiddel (wegenzout, NaCl). Sneeuw wordt verwijderd met sneeuwplougen. Voor het doeltreffend bestrijden van de wintergladheid is het belangrijk goed inzicht te hebben in de verschillende oorzaken van de gladheid, zoals:

- het bevriezen van een natte weg (gladheid door bevriezing);
- condensatie van vocht uit de lucht op het wegdek (gladheid door condensatie);
- Gladheid door neerslag: sneeuw, ijzel, hagel en mist.

Wintergladheid kan op twee manieren worden bestreden, namelijk preventief (voordat het glad wordt) of curatief (als het al glad is). Preventief strooien heeft veel voordelen. In de eerste plaats wordt ermee voorkomen dat het glad wordt, zodat de verkeersveiligheid niet in het gedrang komt. De beschikbaarheid van het wegennet blijft gehandhaafd. Verder kan het tijdstip van strooien beter ingepland worden. Het zoutverbruik per strooibeurt is lager, omdat er minder grammen per m² gestrooid wordt.

Preventief strooien vertaalt zich in meer veiligheid en minder schadegevallen. Als het door bijvoorbeeld sneeuw aanhoudend glad is, wordt de preventieve gladheidbestrijding gevolgd door curatieve maatregelen, in de vorm van sneeuwschuiven en strooien. Zie ook paragraaf 3.5.

De gemeente strooit de routes mechanisch met de nat-zoutmethode.
In eerste instantie wordt preventief gestrooid.
Bij sneeuw en ijzel volgt op de preventieve strooiactie indien haalbaar een curatieve actie.

3.3.2 Dooi- en strooimiddelen

Gladheid op de weg wordt bij vorst bestreden door een dooimiddel. Het dooimiddel zorgt voor een vriespunt verlagend effect op ijs. Vanaf de jaren zestig is dat zout. Als het wordt toegevoegd aan water daalt het vriespunt. Het is zowel preventief als curatief effectief. Hierdoor zal bij preventief strooien het vocht op het wegdek niet bevriezen, en zal in geval van curatief strooien (als het al glad is) het bevroren vocht snel ontdooien. Een dooimiddel moet voldoen aan de eisen effectiviteit, efficiënt, toepasbaar, beschikbaar, betaalbaar en milieuvriendelijkheid. Het enige dooimiddel dat daaraan voldoet is het huidig gebruikte wegeenzout. Andere dooimiddelen/zouten hebben doorslaggevende nadelen zoals: onbetaalbaar, eutrofiërend, te hygroscopisch, of zelfs bijtend waardoor speciale opslag en kleding noodzakelijk zijn.

Bij preventief strooien heeft het gebruik van natzout de voorkeur boven droogzout. Droogzout werkt namelijk niet bij een droge weg. Het vriespuntverlagend effect van het zout blijft uit omdat geen water aanwezig is en bovendien verwaait het zout. Sinds 2010 wordt in de gemeente Hellendoorn natzout gebruikt.

Zout verliest zijn smeltkwaliteit als de temperatuur onder de -10°C daalt. De gladheid kan dan wat worden verminderd door een stroefmakend middel zoals zand te strooien. Dat werkt matig. Als met zand is gestrooid en het gaat daarna weer sneeuwen, dan wordt de weg weer even glad als voor het strooien. Bovendien verstopt het zand de kolken en riolen. Zand moet worden verwijderd indien de weersomstandigheden verbetert zijn. Vooral voor motorrijders is zand op de weg gevaarlijk. Bij extreem winterse omstandigheden en bij schaarste van zout kan zand worden gebruikt, anders niet.

Voor de gladheidbestrijding wordt als dooimiddel zout gebruikt.
Om het milieu minimaal te belasten wordt gestreefd naar beperkt en gericht strooien met een minimale dosering zout.
In extreme situaties en bij schaarste kan zand worden gebruikt.

3.3.3 Handmatige gladheidbestrijding

Op sommige plaatsen kan gladheid niet met een strooiwagen worden aangepakt. Dat is het geval bij bijvoorbeeld bushaltes, oversteekplaatsen en knelpunten in fietsroutes. Daar wordt de gladheid met de hand aangepakt. Het werk wordt vooral overdag uitgevoerd door medewerkers die vanwege het winterweer hun reguliere werk niet kunnen doen. Afgelopen jaren werd, indien hier tijd voor was, ook bij bejaardencentra of straten waar veel senioren wonen, op vergelijkbare wijze de stoep gladheid- of sneeuwvrij gemaakt. Dit zal de komende jaren ook gebeuren.

3.3.4 Verantwoordelijkheid inwoners

Sinds 2010 is het niet meer mogelijk voor inwoners van de gemeente om gratis een emmer zout te halen op de gemeentewerf. Het belangrijkste argument om te stoppen met het verstrekken van gratis zout is dat de gemeente dan bezig is met oneerlijke concurrentie. De wet Markt en Overheid, als verlengstuk van de Mededingingswet, wil dit juist tegengaan. Naast dit juridische argument bleek in de praktijk dat er veel misbruik werd gemaakt van de mogelijkheid om gratis zout te halen. Deze praktische en juridische bezwaren, in combinatie met de mogelijkheid die het bedrijfsleven biedt om zout te kopen tegen een reële prijs, vormden de argumenten om te stoppen met het verstrekken van gratis zout aan de gemeentewerf. Dit sluit aan bij de omliggende gemeenten, die deze mogelijkheid ook niet kennen. Dit huidige beleid wordt daarom voortgezet.

3.4 Indeling wegen

Bij het opstellen van het strooiplan op wegniveau vindt de afweging plaats tussen belangen van bijvoorbeeld economie, milieu en veiligheid. Ook wordt zoveel mogelijk een logische route gereden.

De gladheidbestrijding is in die zin geen exacte wetenschap; het verstand en de kennis en ervaring speelt een grote rol in de beoordeling. Belangrijke vragen hierbij zijn:

- Wat mag de weggebruiker redelijkerwijs verwachten?
- Wat is het belang (prioriteit) van de betreffende straat of het fietspad?
- Wat is redelijkerwijs acceptabel, gebaseerd op een doelmatige afweging van de beschikbare middelen?
- Wat is maatschappelijk acceptabel?
- Wat is milieutechnisch acceptabel?
- Wat is nodig voor bijzondere gebruikers, zoals brandweer, uitvaart en marktkooplieden?

Voor het bestrijden van gladheid en het ruimen van sneeuw wordt gebruik gemaakt van vaste routes. De vaste routes worden mede bepaald aan de hand van de wegencategorisering. Het volgende onderscheid wordt gemaakt:

- a. Hoofdrijbaan
- b. Fietspaden
- c. Bijzondere wegen
- d. Overige wegen



Ad a.) De categorie 'hoofdrijbaan' omvat wegen met een belangrijke verkeersfunctie zoals hoofdverbindingroutes, brandweer uitrukroute en OV-routes. Deze zijn weergegeven als gebiedsontsluitingswegen in het Hellendoorns Mobiliteitsplan. Bij optredende gladheid en sneeuwval heeft het berijdbaar houden van deze wegen een hoge prioriteit en wordt te allen tijde gestrooid. Ook de hoofdwegen in het centrum en op het industrieterrein vallen hieronder. Tevens wordt er, indien mogelijk, minimaal één route opgenomen naar de scholen in onze gemeente.

Ad b.) De categorie 'fietspaden' omvat bijna alle doorgaande fietspaden in de gemeente. Aangezien de fietsroute belangrijk is als ontsluiting voor woon-werk- en schoolverkeer heeft ook de bestrijding van gladheid op de meeste fietspaden een hoge mate van prioriteit. Dit geldt voor de doorgaande fietsroutes en niet voor bijvoorbeeld doorsteekjes in de wijk.

Ad c.) Bijzondere wegen liggen langs open water, hebben een helling, brug of tunnel. Door deze bijzondere omstandigheden is de kans op ongelukken door gladheid groter op deze wegen. Dit hangt uiteraard ook af van het gebruik (intensiteit) en de mogelijkheid voor het verkeer om een alternatieve route in de omgeving te kiezen.

Ad d.) Overige wegen worden in principe niet gestrooid, behoudens in bijzondere en uitzonderlijke gevallen, door de gladheidcoördinator te bepalen. Bij uitzonderlijke gevallen wordt in overleg met de politie bepaald hoe te handelen.

Een goede aanpak van de gladheid vraagt afstemming van het materieel en het personeel. De strooiroutes worden zo nodig aangepast als er nieuwe straten worden aangelegd. In de afgelopen jaren is bekeken welke maatregelen nodig zijn om risico's door gladheid te beperken. Nagenoeg alle gevaarlijke wegen of extra gevoelige weggedeelten zijn opgenomen in het uitvoeringsplan. In het uitvoeringsplan worden de prioriteiten en bijbehorende routes uitgewerkt.

De strooiroutes zijn bepaald om de bereikbaarheid te garanderen van het netwerk van wegen, zoals de hoofdwegenstructuur, de hoofd fietsroutes, de brandweer uitrukroutes, de OV-routes, wegen in het centrum en op het industrieterrein, schoolroutes en bijzondere wegen

3.5 Fasering in gladheidbestrijding

De gemeente strooit de routes mechanisch met de nat-zoutmethode. Er wordt preventief gestrooid. Vanwege de grote afstanden in de gemeente Hellendoorn in met name het buitengebied wordt daarmee de maximale tijdsduur van de strooiacties (maximaal 3,5 uur inzet per chauffeur) al gehaald en soms overschreden. Alleen bij aanhoudende gladheid (sneeuw en ijzel) wordt, als de hierboven genoemde routes 'schoon' zijn, ook in het onderliggende wegennet gestrooid. Hierdoor is een weggebruiker eerder op een gestrooide route. Dit is vooral bij langdurige gladheid van belang. De afgelopen beleidsperiode is in het onderliggende fijnmazige wegennet slechts een enkele maal gestrooid. Voor het geval er toch weer strengere winters komen is het nodig om jaarlijks deze route vast te stellen in het strooiplan. Bij extreme omstandigheden kan er op afroep extra inzet plaatsvinden. Uitgangspunt is dat eerst onder alle omstandigheden de hoofdroutes berijdbaar wordt gehouden.

Bij gladheid worden de vastgestelde hoofdroutes gereden. Alleen bij aanhoudende gladheid wordt, als de hoofdroutes 'schoon' zijn, ook in het onderliggende wegennet gestrooid.

4 Uitvoering

4.1 Afspraken met en uitvoering door eigen dienst/contractpartner

Ieder jaar, van 1 november tot 1 april van het daaropvolgend jaar, staan de medewerkers van de buitendienst van het cluster Grondgebied stand-by om voor de gladheidbestrijding uit te rukken. De beslissing om tot actie over te gaan ligt in handen van de dienstdoende wachtdienstman en gladheidcoördinator. Bij uitrukken moeten de volgende actietijden worden nagestreefd:

- Binnen 30 minuten na alarmering dienen de medewerkers en de aannemer aanwezig te zijn bij de zoutopslag van de gemeente.
- De maximale tijdsduur van een strooiactie mag, vanaf de start van het strooien, onder normale omstandigheden, niet meer bedragen dan 3,5 uur.

Deze tijdsnormen zijn niet van toepassing onder extreme omstandigheden, zoals aanhoudende sneeuwval of ijzel. Er wordt gestreefd om de strooiactie voor de ochtendspits te voltooien.

De medewerkers die deelnemen aan de gladheidbestrijding krijgen voor hun inzet de volgende vergoedingen:

- Consignatievergoeding (uitbetaling);
- Bij overwerk buiten de feitelijke vastgestelde werktijd worden de gemaakte uren gecompenseerd in tijd (verlof), bij voorkeur zo spoedig mogelijk en wordt de overwerktoeslag uitbetaald.

Arbo

De arbeidsomstandigheden in de gladheidbestrijding zijn vaak moeilijk. Het is koud, vaak 's nachts, op gladde wegen en met "agressieve" dooimiddelen. Hiervoor zijn er regels vastgelegd in de Arbeidstijdenwet en de Arbowet. Voor het gemeentepersoneel geldt de CAR-UWO.

De werkgever kan de ambtenaar verplichten om zich buiten de, voor zijn betrekking vastgestelde werktijden, beschikbaar te houden voor gladheidbestrijding als de werkgever dit uit dienstbelang noodzakelijk vindt (consignatie).

De bepalingen in de Arbeidstijdenwet hebben betrekking op de maximale (gemiddelde) arbeidsduur per etmaal, per week en per maand en op de maximale duur van de consignatie. De medewerkers worden om de week geconsigneerd.

De Arbowet regelt de omstandigheden waaronder gewerkt dient te worden, met name die gericht zijn op veiligheid. De veiligheidsaspecten hebben betrekking op het gebruik van materiaal en materieel en op de uitvoering. Voor de start van het winterseizoen wordt met alle betrokkenen de procedure doorlopen. De belangrijkste zaken zijn: de routes, de te strooien hoeveelheden wegzout, het omgaan met dooimiddelen, het bedienen van gladheidbestrijdingsmaterieel en onveilige situaties tijdens het strooien. Na het winterseizoen wordt de gladheidbestrijding geëvalueerd.

Om de 4 jaar wordt een opfriscursus gegeven van de training “Specifieke winterdienst”.



4.2 Werkwijze en operationele aspecten

De gladheidbestrijding wordt geleid door de coördinator gladheidbestrijding, zowel binnen als buiten de reguliere werktijden. Deze bepaalt uiteindelijk of er wel of niet gestrooid gaat worden. De dienstdoende wachtdienstman beoordeelt in eerste instantie of er overgegaan wordt tot gladheidbestrijding. Indien er twijfel bestaat, wordt het besluit voorgelegd aan de coördinator. Zij hebben verschillende instrumenten tot hun beschikking om te komen tot een weloverwogen besluit om al dan niet te gaan strooien.

Deze instrumenten zijn:

1. (Telefonische) meldingen van de dienstdoende coördinator van de provincie Overijssel.
2. De meest actuele weersinformatie voor de gemeente Hellendoorn van Meteogroup Gladheid.
3. Zo nodig: direct contact tussen de coördinator en meteoroloog van de Meteogroup.
4. Eigen waarneming coördinator/wachtdienstman gemeente Hellendoorn.
5. Meldingen van de politie en burgers, in bijzondere gevallen.

Echter er is afgesproken dat er in ieder geval wordt uitgerukt als er een melding van de provincie komt. Hierdoor blijven de gegevens van weer en wegdek op elkaar afgestemd en wordt voor de weggebruiker een gesloten netwerk van wegen gestrooid.

Van iedere strooibeurt en/of uitruk wordt melding gemaakt via een logboek. In dit logboek worden alle relevante gegevens, zoals het tijdstip van ontvangen melding, uitruk en terugkomst van strooiers en ingestelde dosering, vermeld en kan bij de evaluatie en het verstrekken van inlichtingen bij eventuele aansprakelijkheid gebruik worden gemaakt.

4.3 Meldingen overlast en gevaarlijke situaties

Inwoners, maar ook instanties (bijvoorbeeld de politie) kunnen hun vragen en klachten uiten bij het loket Bouwen, milieu en openbare ruimte. Deze worden geregistreerd in het klachtenregistratiesysteem (meldlijn). Deze klachten worden betrokken bij het opstellen van de jaarlijkse strooiroutes. Wanneer het noodzakelijk is en het past binnen de vastgestelde regeling, kan de routing worden aangepast. In bijzondere of uitzonderlijke gevallen worden de klachten tijdens kantooruren meteen gemeld bij de coördinator gladheidbestrijding. Echter de vastgestelde routes hebben hierin voorrang. Deze zijn zorgvuldig tot stand gekomen en hebben voorrang bij het sneeuw- en gladheidvrij maken.

5 Kosten

De kosten voor de uitvoering van de gladheidbestrijding bestaan uit kosten voor brandstof, kosten van eigen personeel, aankoop van het strooizout, werkzaamheden door derden, onderhoudskosten van het strooimaterieel en kapitaallasten. De kosten voor opleidingen worden ten laste gebracht van het opleidingsbudget van de cluster.

De gemeentelijke begroting wordt jaarlijks opgesteld. De winter vindt dus plaats in twee begrotingsjaren. Bij de gladheidbestrijding bestaat de kans dat, indien de weersomstandigheden dit noodzakelijk maken, het budget overschreden. Omdat er in de afgelopen jaren sprake was van een overschrijding (door kosten op aankoop van zout en werkzaamheden van derden) is bij de BURAP 2016 een structurele ophoging van € 30.000,- meegenomen. Hiermee komt het totale budget op circa € 220.000,- per jaar.

Kostensoort (Ecl)	Werkelijk 2015	Begroting 2016	Begroting 2017	MJB 2018	MJB 2019	MJB 2020
Product 21050 Gladheidsbestrijding						
621050 Gladheidsbestrijding						
31010 Motorbrandstoffen		1.605	1.605	1.605	1.605	1.605
34000 Overige goederen en diensten						
34300 Overige goederen en diensten	42.490	46.826	46.826	46.826	46.826	46.826
61000 Kapitaallasten	34.833	31.046	28.837	28.042	27.248	26.454
62311 Kostenplaats Cluster Grondgebied	109.289	108.177	111.034	112.209	112.760	113.340
62341 Kostenplaats Tractie en Garage	24.970	26.714	29.981	33.041	36.619	38.159
Totaal product 210.50 Gladheidsbestrijding	211.584	214.368	218.283	221.723	225.058	226.384

6 Communicatie

6.1 Externe communicatie

Door gladheid kunnen er gevaarlijke situaties ontstaan. Daarom wordt er gestrooid door de wegbeheerder. De weggebruiker zal zijn gedrag op de weg moeten aanpassen als het glad is. De gemeente heeft niet onbeperkt middelen om alle wegen te strooien. De burger is bij gladheid niet meer verplicht om het trottoir begaanbaar te houden maar wij doen wel een beroep op bewoners om het trottoir bijvoorbeeld vrij te maken van sneeuw. Voorheen was dit opgenomen in de APV. De gemeente geeft geen prioriteit aan het strooien van stoepen. Deze elementen vragen om communicatie richting de burger. De inwoners wordt gevraagd zoveel mogelijk aan één zijde van de straat te parkeren. Hiermee wordt de gladheidbestrijding vergemakkelijkt en is de weg ook beter te strooien.

Het beleidsplan en het strooiplan zijn (digitaal) beschikbaar op de gemeentelijke website en in te zien bij het loket Bouwen, milieu en openbare ruimte in het Huis voor Cultuur en Bestuur. Ook wordt in de winterperiode via persberichten en publicatie op de gemeentelijke pagina in de krant de inwoners op de hoogte gehouden van de gladheidbestrijding en/of bijzondere omstandigheden.

6.2 Afstemming met andere wegbeheerders

In de vorige beleidsperiode is de samenwerking tussen de gemeenten Rijssen-Holtten, Hellendoorn en Wierden verder uitgebreid. Ook met de buurgemeente Twenterand, Raalte en Ommen wordt de grensoverschrijdende gladheidbestrijding afgestemd. Hetzelfde geldt voor de andere wegbeheerders Provincie Overijssel en Rijkswaterstaat. Hierdoor ontstaan voor de weggebruiker logische routes.



Onder leiding van de Provincie Overijssel wordt er gezamenlijk zout ingekocht. Ook wordt de gladheidbestrijding in zijn algemeen met elkaar

besproken. Hiervoor komen alle betrokkenen 2 keer per jaar bij elkaar. Er worden afspraken gemaakt over het uitrukken van de strooiploegen. Hierbij geldt dat er gebruik wordt gemaakt van het gladheids-signaleringsstelsel van de Provincie. Hierdoor sluiten de gladheidsbestrijdingsacties in de meeste gemeenten in Overijssel nog beter op elkaar aan. Op hetzelfde moment, wordt dezelfde informatie verkregen. Zo heeft de weggebruiker een betrouwbaarder netwerk van gestrooide wegen, ook buiten de gemeentegrenzen.

7 Knelpunten en risico's

Er zijn diverse risico's die gelopen worden in de gladheidsbestrijding. De meest voor de hand liggende is: plaatselijk glad wegdek. Of een wegdek glad is, heeft te maken met diverse factoren, zoals wel/niet gestrooid, geografische omstandigheden, verhardingssoort, verkeersintensiteiten. Of het gevaar oplevert voor de weggebruiker hangt ook af van de oplettendheid van die weggebruiker. Het uitvoeren van een strooiactie kan hinder opleveren voor het overige verkeer.

Daarnaast zijn er risico's doordat materieel niet inzetbaar is of dat wegen niet voldoende of goed toegankelijk zijn voor het ingezette materieel. Dit kan door storing of obstakels in de weg. De ervaring met de huidige opzet in de uitvoering leert dat de kwetsbaarheid laag is. Bij uitval blijkt op korte termijn reparatie door eigen personeel mogelijk, ook 's nachts.