



Aan de raad

Samenvatting:

Per 4 jaar wordt een gladheidbestrijdingsplan vastgesteld. In dit beleidsplan wordt de visie op de gladheidbestrijding weergegeven. Op basis hiervan wordt jaarlijks een uitvoeringsprogramma, het strooiplan, opgesteld. In het beleidsplan wordt onder andere aangegeven wat prioriteit heeft bij het strooien, zoals gebiedsontsluitingswegen en hoofdfietsroutes en wat niet gestrooid wordt, zoals erftoegangswegen. Ook wordt beschreven hoe de organisatie rond de gladheidbestrijding is geregeld. Er wordt preventief gestrooid volgens de "natzout"methode. Vanwege financiële, arbo-technische en milieu afwegingen komen minder wegen en locaties in aanmerking om gestrooid te worden. Er wordt alleen gestrooid bij gebouwen met een openbare functie, zoals het Huis voor Cultuur en Bestuur (gemeente en bibliotheek), hulpdiensten (zoals de brandweer), zorginstellingen (zoals verzorgingscentra) en scholen. Ook de plaatsen die gevoelig zijn voor het optreden van gladheid, zoals viaducten en bruggen en wegen langs open water of met steile hellingen worden opgenomen in de strooiplan. Wel vindt bij het opstellen van het strooiplan op wegniveau de afweging plaats tussen belangen van bijvoorbeeld economie, milieu en veiligheid. Naast juridische redenen wordt om bovengenoemde afwegingen ook geen zout meer verstrekt aan de werf.

Opdracht:

De wegbeheerder heeft ten aanzien van de gladheidbestrijding een inspanningsverplichting en geen resultaatsverplichting. Door het vaststellen van een gladheidbestrijdingsplan (beleid) en een jaarlijks vast te stellen strooiplan (en de uitvoering daarvan), voldoet de gemeente aan deze zorgplicht. De wegbeheerder heeft dus niet de plicht een volmaakte veiligheid te bewerkstelligen.

Aanleiding:

Eén maal per 4 jaar wordt een gladheidbestrijdingsplan vastgesteld. In dit beleidsplan wordt de visie op de gladheidbestrijding weergegeven. In het beleidsplan wordt onder andere aangegeven wat prioriteit heeft bij het strooien en wat niet gestrooid wordt. Ook wordt beschreven hoe de organisatie rond de gladheidbestrijding is geregeld. Deze visie wordt jaarlijks uitgewerkt in een strooiplan. Hierin staat welke wegen worden gestrooid en door wie. Inmiddels zijn weer vier jaren verstreken en is het nodig opnieuw te kijken naar de ontwikkelingen en ervaringen die aanpassingen in het beleid nodig maken.

Doelstelling:

De gladheidbestrijding heeft tot doel een bijdrage te leveren aan de (verkeers)veiligheid, de economische en de maatschappelijke voortgang onder winterse omstandigheden.

Mogelijke oplossingen:

In deze paragraaf worden de voorstellen tot verandering in beleid kort toegelicht. Voor de uitgebreide motivering wordt verwezen naar het beleidsplan. In de volgende paragraaf wordt een samenvatting gegeven van het gehele beleidsplan.

Vanuit het vorige beleidsplan is gegroeid naar de wijze van gladheidbestrijding die is verwoord in dit plan. Het betreft dan ook geen grote wijziging, maar eerder een doorontwikkeling. Bij de invoering vorig jaar van preventief strooien volgens de "natzout" methode is ook kritisch gekeken naar de te strooien wegen. Vanwege arbo-technische (de uitrukken mogen niet langer duren dan 3 uur in totaliteit), financiële (de bezuinigingen) en milieu (het zout brengt schade toe aan vegetatie en grondwater) overwegingen wordt geadviseerd de routes in te korten. In deze beleidsvisie wordt voorgesteld daarom slechts te strooien bij gebouwen met een openbare



functie. Die locaties worden bezocht door grotere groepen mensen. Het gebruik (intensiteit versus snelheid) is een afweging om de wegen die gestrooid dienen te worden te bepalen. Gestrooid worden de gebiedsontsluitingswegen en de hoofdfietspaden. Deze zijn benoemd in het Hellendoorns Mobiliteitsplan. Voor de bepaling van prioriteiten moet rekening gehouden worden met wegen waar een verhoogd risico is. Dit zijn o.a. wegen waar veel verkeer rijdt (hoge intensiteit), waar vaak gladheid ontstaat (b.v. veel schaduw, bruggen), wegen langs open water en wegen met steile hellingen. Daarnaast vindt bij het opstellen van het strooiplan op wegniveau de afweging plaats tussen belangen van bijvoorbeeld economie, milieu en veiligheid. Naast juridische redenen (de burger is volgens de APV niet meer verplicht het trottoir schoon te houden) wordt om bovengenoemde financiële, arbo-technische (tijdsdruk) en milieu afwegingen ook aan particulieren geen zout meer verstrekt aan de werf.

Voorgestelde oplossingen:

Voor het beleid ten aanzien van de gladheidbestrijding gelden samengevat de volgende punten:

1. De veiligheid van het uitvoerende personeel heeft tijdens uitvoering de hoogste prioriteit.
2. Gladheidbestrijding vindt in principe plaats van 1 november tot 1 april het jaar daarop.
3. Bij de uitvoering van de gladheidbestrijding moet worden voorkomen, dat het milieu onevenredig wordt belast door overmatig strooien van wegzout.
4. Bij het opstellen van de routes vindt afstemming plaats met de buurgemeenten, provincie en rijkswaterstaat.
5. Gebouwen met een openbare functie, zoals het Huis voor Cultuur en Bestuur (gemeente en bibliotheek), hulpdiensten (zoals de brandweer), zorginstellingen (zoals verzorgingscentra) en scholen, en plaatsen die gevoelig zijn voor het optreden van gladheid, zoals viaducten en bruggen, worden meegenomen in de strooiactie.
6. De gladheidbestrijding wordt uitgevoerd volgens de "natzout"methode.
7. Voor de bepaling van prioriteiten moet rekening gehouden worden met wegen waar een verhoogd risico is. Dit zijn o.a. wegen waar veel verkeer rijdt (hoge intensiteit), waar vaak gladheid ontstaat (b.v. veel schaduw, bruggen), wegen langs open water en wegen met steile hellingen. Vervolgens wordt gesteld dat:
 - a) Bij aanhoudende gladheid, als de vastgestelde routes voldoende sneeuw- en gladheidvrij blijven, de openbare (gehandicapten)parkeerplaatsen in het centrum worden gestrooid
 - b) Bij aanhoudende gladheid, als de vastgestelde routes voldoende sneeuw- en gladheidvrij blijven en de parkeerplaatsen in het centrum zijn gestrooid, worden in de wijken waar sprake is van een concentratie van ouderen, ook deze straten gestrooid, maar alleen als dat past binnen de beschikbare menskracht, werkuren en begrotingsbudget.
8. Na melding van de provincie dat zij de gladheidbestrijding in werking zetten (uitrukken), wordt door de gemeente ook uitgerukt. De provincie beschikt over meetpunten en coördineert de uitrukken van de gemeenten. De eindverantwoordelijkheid van een uitruk ligt bij de gemeentelijke gladheidcoördinator.
9. Aan de werf wordt geen zout meer beschikbaar gesteld voor particulieren, vanwege juridische en praktische bezwaren, in combinatie met de mogelijkheid die het bedrijfsleven biedt.
10. Meldingen van burgers en hulpdiensten worden geregistreerd in het meldsysteem. Er wordt in principe niet afgeweken van het uitvoeringsprogramma, tenzij er zich een bijzondere of uitzonderlijke situatie voordoet.
11. Op de gemeentelijke pagina in de krant wordt er melding gedaan van het uitvoeringsprogramma (strooiplan). Tevens is dit in te zien op de gemeentelijke website.
12. Bij het opstellen van het jaarlijkse strooiplan op wegniveau vindt de afweging plaats tussen belangen van bijvoorbeeld economie, milieu en veiligheid. Ook wordt zoveel mogelijk een logische route gereden.

Het gehele voorgestelde beleid en de toelichting op bovenstaande punten is te lezen in het bijgevoegde beleidsplan.

Communicatie:

Het beleidsplan en het strooiplan zijn (digitaal) beschikbaar op de gemeentelijke website en in te zien bij het loket Wegen, groen en afval 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.

Effecten meten:

Na vaststelling is er voor de komende vier jaar een beleidsplan op basis waarvan jaarlijks het strooiplan vastgesteld kan worden. Zo kan uitvoering gegeven worden aan het bestrijden van de gladheid.

Planning:

Gladheidbestrijding vindt in principe plaats van 1 november tot 1 april het jaar daarop. De besluitvorming over het uitvoeringsplan (strooiplan) is aan het college van burgemeester en wethouders. Het strooiplan wordt jaarlijks in oktober vastgesteld door het college.

Concept Besluit:

Instemmen met het beleidsplan "gladheidbestrijdingsplan 2010-2014".

Nijverdal, 28 september 2010

Burgemeester en Wethouders van Hellendoorn,

De secretaris, de burgemeester,

Dr. J. van der Noordt, ir. J.J. van Overbeeke

Advies commissie(s):

De commissie GB stemt ermee in dat het voorstel wordt voorgelegd aan de raad.

Nr. 10INT01322

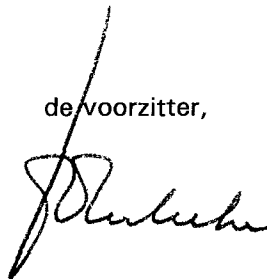
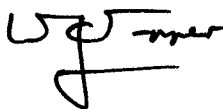
Nijverdal, 16 november 2010

Aldus besloten,

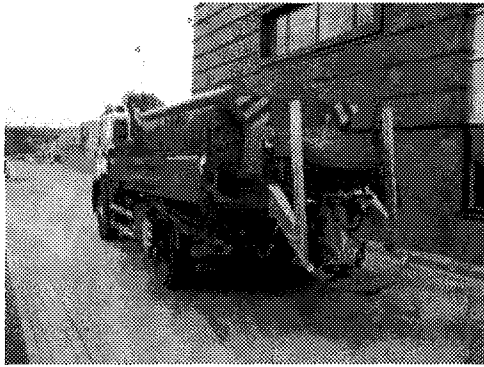
De raad van Hellendoorn,

De griffier,

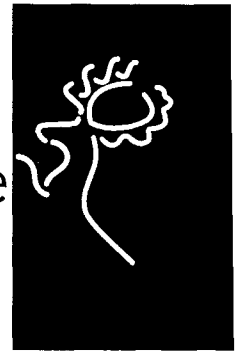
de voorzitter,



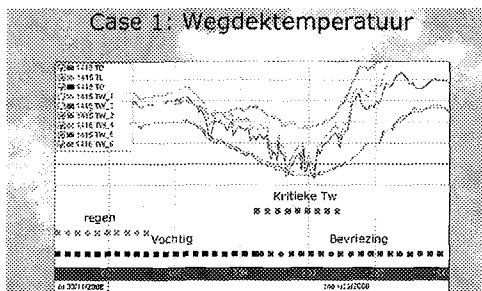
Bijlagen: Gladheidbestrijdingsplan 2010 – 2014



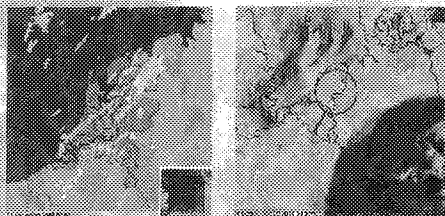
Gemeente
Hellendoorn



Gladheidbestrijdingsplan 2010 – 2014



Case 1: Buienradar en satelliet



vastgesteld door de gemeenteraad ¹⁶nov. 2010
behorend bij besluit nr. 10INT01322

Hoofdstukindeling

Samenvatting	3
Hoofdstuk 1: Inleiding	4
Hoofdstuk 2 Bestaande situatie.....	5
2.1 Organisatie.....	5
2.2 Analyse meldingen	5
Hoofdstuk 3 Relevante aspecten en bepalingen.....	7
3.1 Algemeen	7
3.2 Juridisch	7
3.2.1 Verantwoordelijkheid wegbeheerder	7
3.2.2 Eigen schuld weggebruiker	7
3.2.3 Conclusie	8
3.3 Arbo.....	8
3.4 Milieu.....	8
3.5 Risico-inventarisatie en evaluatie.....	9
3.6 Integrale visie.....	9
3.7 Stroomethodiek en signaleringsmethode.....	9
3.7.1 Natstrooien	9
3.7.2 Beoordeling en registratie	10
3.8 Communicatie gladheidbestrijding	10
3.9 Evaluatie.....	11
Hoofdstuk 4: Beleidsplan.....	12
4.1 Inleiding	12
4.2 Keuzes uitvoering gladheidbestrijding	12
4.3 Routing.....	13
4.3.1 Prioriteit	13
4.3.2 Bepalen van routes	13
4.3.3 Beschikbaarheid zout voor particulieren.....	14
4.3.4 Tijd	15
4.4 Kostenraming.....	15

Samenvatting

Voor het beleid ten aanzien van de gladheidbestrijding gelden samengevat de volgende punten:

1. De veiligheid van het uitvoerende personeel heeft tijdens uitvoering de hoogste prioriteit.
2. Gladheidbestrijding vindt in principe plaats van 1 november tot 1 april het jaar daarop.
3. Bij de uitvoering van de gladheidbestrijding moet worden voorkomen, dat het milieu onevenredig wordt belast door overmatig strooien van wegzout.
4. Bij het opstellen van de routes vindt afstemming plaats met de buurgemeenten, provincie en rijkswaterstaat.
5. Gebouwen met een openbare functie, zoals het Huis voor Cultuur en Bestuur (gemeente en bibliotheek), hulpdiensten (zoals de brandweer), zorginstellingen (zoals verzorgingscentra) en scholen, en plaatsen die gevoelig zijn voor het optreden van gladheid, zoals viaducten en bruggen, worden meegenomen in de strooiactie.
6. De gladheidbestrijding wordt uitgevoerd volgens de "natzout"methode.
7. Voor de bepaling van prioriteiten moet rekening gehouden worden met wegen waar een verhoogd risico is. Dit zijn o.a. wegen waar veel verkeer rijdt (hoge intensiteit), waar vaak gladheid ontstaat (b.v. veel schaduw, bruggen), wegen langs open water en wegen met steile hellingen. Vervolgens wordt gesteld dat:
 - a) Bij aanhoudende gladheid, als de vastgestelde routes voldoende sneeuw- en gladheidvrij blijven, de openbare (gehandicapten)parkeerplaatsen in het centrum worden gestrooid
 - b) Bij aanhoudende gladheid, als de vastgestelde routes voldoende sneeuw- en gladheidvrij blijven en de parkeerplaatsen in het centrum zijn gestrooid, worden in de wijken waar sprake is van een concentratie van ouderen, ook deze straten gestrooid, maar alleen als dat past binnen de beschikbare menskracht, werkuren en begrotingsbudget.
8. Na melding van de provincie dat zij de gladheidbestrijding in werking zetten (uitrukken), wordt door de gemeente ook uitgerukt. De provincie beschikt over meetpunten en coördineert de uitrukken van de gemeenten. De eindverantwoordelijkheid van een uitruk ligt bij de gemeentelijke gladheidcoördinator.
9. Aan de werf wordt geen zout meer beschikbaar gesteld voor particulieren, vanwege juridische en praktische bezwaren, in combinatie met de mogelijkheid die het bedrijfsleven biedt.
10. Meldingen van burgers en hulpdiensten worden geregistreerd in het meldsysteem. Er wordt in principe niet afgeweken van het uitvoeringsprogramma, tenzij er zich een bijzondere of uitzonderlijke situatie voordoet.
11. Op de gemeentelijke pagina in de krant wordt er melding gedaan van het uitvoeringsprogramma (strooiplan). Tevens is dit in te zien op de gemeentelijke website.
12. Bij het opstellen van het jaarlijkse strooiplan op wegniveau vindt de afweging plaats tussen belangen van bijvoorbeeld economie, milieu en veiligheid. Ook wordt zoveel mogelijk een logische route gereden.

Hoofdstuk 1: Inleiding

De Nederlandse winters zijn in het algemeen niet erg koud, maar juist het kwakkelweer geeft gemakkelijk aanleiding tot verraderlijke gladheid. Al vele jaren vormt de gladheidbestrijding, dan wel voorkomen van gladheid, dan ook 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 gladheidbestrijding is een apart werkveld. Het omvat elementen van wegbeheer en verkeersveiligheid en heeft daarnaast duidelijk raakvlakken met de aanpak van calamiteiten. De uitdaging waar elke betrokkene bij de gladheidbestrijding voor staat, is 'de gladheid te slim af te zijn'.

Zoals bij het gehele wegbeheer is er een onderscheid in beleidsplannen en uitvoerende plannen (beheerplannen). In de gemeente Hellendoorn is er een Hellendoorns Mobiliteitsplan. Hierin is de basis weergegeven van wat met verkeer, vervoer en wegen in de gemeente gedaan gaat worden. Het beleidsplan gladheidbestrijding moet hier binnen vallen. In het Mobiliteitsplan is bijvoorbeeld bepaald wat de belangrijkste (doorgaande) wegen zijn. Deze krijgen daarom een bepaalde prioriteit in de gladheidbestrijding. Het voorliggende rapport is het beleidsplan gladheidbestrijding. Hierin wordt de visie op de gladheidbestrijding weergegeven. Aangesloten is bij de publicatie 236: Leidraad gladheidbestrijding van het CROW. Er wordt ingegaan op de juridische aspecten, de methode van gladheidbestrijding, de financiën en de prioriteiten. In het jaarlijks op te stellen beheersplan c.q. uitvoeringsprogramma wordt dit uitgewerkt tot strooiroutes. Het beheersplan is oneerbiedig gezegd het strooiplan. Daarin staat welke wegen worden gestrooid¹ en door wie.

Dit beleidsplan is geldig voor de komende vier jaar en borduurt verder op de ervaringen van de voorgaande jaren. Er zijn twee grote wijzigingen: keuze voor preventief strooien en het inperken van de doelgroepen. Vanwege arbo-omstandigheden en financiële aspecten is het niet meer mogelijk om door te gaan met het strooibeleid van de voorgaande jaren. Ook vanuit milieukundig oogpunt is het een wens om minder zout te gebruiken. In dit beleidsplan wordt dit vastgelegd. Overigens is de afgelopen winter al een begin gemaakt met de strooi methodiek en strooiwijze. Vanuit het vorige beleidsplan is de gladheidbestrijding gegroeid naar het beleid zoals verwoord in dit plan. Naast dit beleidsplan wordt jaarlijks een routing aangegeven op basis van beschikbare middelen (o.a. financiën) en ervaringen in het vorige jaar. Dit blijkt een goed werkend systeem te zijn. Zo kan jaarlijks worden ingespeeld op (kleine) veranderingen. Bijvoorbeeld ook die als gevolg van de wegafsluitingen door de aanleg van het Combiplan.

¹ Vanwege de leesbaarheid wordt de term "strooien" gebruik. 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.

Hoofdstuk 2 Bestaande situatie

In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe de gladheidbestrijding de afgelopen jaren is georganiseerd en worden de ervaringen van de inwoners aan de hand van de klachten bekeken.

2.1 Organisatie

De gladheidbestrijding wordt gedaan in eigen beheer. Er zijn twee ploegen van 9 mensen, die om de week 'dienst' hebben. Er zijn 3 vrachtwagens en 4 tractoren, waarvan 1 wordt ingehuurd. Deze kunnen allen worden voorzien van diverse sneeuwschuivers en strooiapparaten. Ook wordt een tractor en voorlader ingehuurd voor het laden van de vrachtwagens met zout.

Vanuit de normale wachtdienst is een medewerker aangewezen als wachtdienstman. Deze bepaalt of er gestrooid gaat worden. De gladheidcoördinator, die de eindverantwoordelijkheid heeft over de gehele gladheidbestrijding, dient als achtervang en kan zo nodig geraadpleegd worden. Degenen die als wachtdienstman worden aangesteld hebben, naast de normale werkzaamheden, ook jarenlange ervaring binnen de gladheidbestrijding en hebben hiervoor voldoende kennis opgedaan.

De beoordeling vindt plaats op basis van een melding van de provincie en op eigen informatie die wordt verkregen via het digitale systeem van WeerOnline en uiteraard de eigen waarneming. De provincie beschikt over 2 meetpunten in onze gemeente. Over het algemeen wordt uitgerukt als de provincie dit ook doet. Dit vanwege het laten aansluiten van gestrooide wegen.

De routes worden jaarlijks vastgesteld door het college aan het begin van het winterseizoen. Ze worden bepaald op basis van de uitgangspunten in het beleidsplan, de financiën en de ervaringen van afgelopen winterperiode. Hierdoor zijn de laatste jaren de routes enorm lang geworden. Er werd op vele verzoeken tot het strooien van straten ingegaan. Uitgangspunt in het beleid was dat men binnen 350 meter op een gestrooide route kon zijn. En men kon een emmer zout halen op de werf. Het serviceniveau lag erg hoog. Er werd gestrooid in 3 fasen: hoofdroutes, secundaire route en alle wegen. De derde fase werd gedaan als alle andere sneeuw- of gladheidvrij bleven. Dit kwam zeer zelden voor. De eerste en tweede fase werden veelal tegelijkertijd gestrooid, vanwege het praktisch rijden van de routes.

De strooiacties worden bijgehouden in een logboek, zodat er geleerd kan worden van de ervaringen en dat in geval van juridische aansprakelijkheid verantwoord kan worden wat is gedaan.

Tot afgelopen winter werd er met droog zout, curatief gestrooid. Afgelopen winter is overgegaan op preventief strooien met natzout. Vanwege de extreme winter heeft men hier niet volledig ervaring mee kunnen opdoen. Echter de verwachtingen zijn positief. Door het zout tekort, in combinatie met de extreme weersomstandigheden is men de afgelopen winter vooral bezig geweest met het sneeuw- en gladheidvrij houden van de hoofdroute. De gemeente Hellendoorn had nog wel zout tot haar beschikking, maar in beperkte mate. De secundaire route door de wijken is hierdoor veelal niet gestrooid. Dit heeft geleid tot veel klachten.

2.2 Analyse meldingen

Meldingen komen binnen via de meldlijn en post. Er zijn 7 brieven binnen gekomen die verband houden met gladheid. Van deze brieven zijn er 3 waarin de gemeente aansprakelijk wordt gesteld voor schade als gevolg van gladheid, 1 brief van de NS over strooien bij overwegen, en 2 unieke brieven over het niet strooien van bepaalde wegen. Eén bewoner heeft 2 brieven geschreven over hetzelfde onderwerp.

De afgelopen winter zijn er 197 meldingen geregistreerd in de meldlijn. De meerderheid van deze brieven bevatte verzoeken om een straat te strooien. Veelal zijn dit erftoegangswegen

die geen prioriteit hebben in de gladheidbestrijding. De meldingen zijn in te delen in 8 groepen:

- woonstraten binnen de bebouwde kom (72);
- straten waar veel ouderen wonen (49);
- wegen buiten de bebouwde kom (36);
- fietspaden (11);
- parkeerplaatsen (9);
- gevaarlijke situaties als langs kanaal en wegen met helling (7);
- vragen over het beleid (6);
- bijzondere situaties (6).

In verhouding zijn er veel meldingen over straten waar veel ouderen wonen. Deze groep is kwetsbaarder bij gladheid. Uit de Brake waren er veel meldingen. Deze wijk werd andere jaren wel gestrooid. Vanwege financiële, arbotechnische en milieu redenen zijn de routes ingekort. Deze erftoegangswegen zijn uit de route gehaald. Uiteraard moet men dan wennen aan de nieuwe situatie. Enkele straten waar meldingen over waren, waren wel onderdeel van de strooiroutes. Waarschijnlijk heeft het tijdstip van strooien en de melding elkaar gekruist. Of het zout heeft zijn werk nog niet kunnen doen doordat er niet voldoende verkeer in de straat was.

De meldingen van woonstraten binnen de bebouwde kom betreffen ook de erftoegangswegen. Men heeft begrip dat niet alles kan, maar waarom bij aanhoudende gladheid nog steeds geen actie wordt ondernomen, kan men niet begrijpen. Echter juist bij aanhoudende gladheid, in combinatie met veel sneeuw, is de bestrijding van de hoofdwegen de eerste prioriteit. Dit kost dan in verhouding ook meer tijd, waardoor er niet voldoende overblijft voor de overige wegen.

De extreme winter en wijziging in de routes heeft ook in het buitengebied geleid tot meer meldingen. De meldingen hebben deels te maken met onbegrip en deels met het inkorten van de routes, bijvoorbeeld de Oude Deventerweg e.o.

Opvallend bij de meldingen over de fietspaden waren de meldingen over het Goudzoekerspad en de aansluiting op het Bolderpad (Wierden). Bij het opstellen van de strooiroutes voor komende winter wordt gekeken of en zo ja, hoe dit kan worden ingepast.

Specifiek is gevraagd naar een analyse van meldingen over de parkeerplaatsen in de winkelcentra. In de strooiroutes waren deze namelijk niet opgenomen, uitgezonderd die in de Kruidenwijk. Echter 3 meldingen gingen juist over deze parkeerplaats. De overige verzoeken om parkeerplaatsen te strooien, betroffen parkeerplaatsen bij appartementen of elders in de gemeente.

De bijzondere situaties betroffen veelal looproutes voor een begrafenis. Indien tijd en middelen beschikbaar waren, is op deze verzoeken ingegaan.

De meldingen hebben in een enkel geval geleid tot het direct aanpassen van de routes tijdens het strooiseizoen, bijvoorbeeld de Zuidelijke Kanaaldijk. Alle meldingen worden meegenomen bij het opstellen van de strooiroutes voor het komende seizoen. Gekeken wordt of aanpassing mogelijk of noodzakelijk is.

Hoofdstuk 3 Relevante aspecten en bepalingen

3.1 Algemeen

In dit hoofdstuk worden de relevante wettelijke kaders en randvoorwaarden weergegeven. In de Wegenwet bijvoorbeeld is de zorgplicht van de wegbeheerder voor het in goede en veilige staat laten verkeren van wegen vastgesteld. Daarnaast zijn er onder andere voorwaarden in de arbeidsomstandigheden, moet rekening worden gehouden met de effecten op het milieu en dienen de gemaakte keuzes gecommuniceerd te worden naar de weggebruiker.

3.2 Juridisch

3.2.1 Verantwoordelijkheid wegbeheerder

De wegbeheerder is volgens art. 15 Wegenwet e.v. verantwoordelijk voor het onderhoud van de weg. Voor de gemeente geldt dit voor de openbare wegen die niet in beheer zijn bij de provincie of het rijk of het waterschap en die niet in beheer zijn bij particulieren. 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 weguitrusting. 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 bijvoorbeeld sneeuw, ijsel of rijp. De gemeente is echter niet automatisch aansprakelijk. De wegbeheerder heeft een zorgplicht; dit is een inspanningsverplichting en geen resultaatsverplichting. De weggebruiker mag in redelijkheid van de wegbeheerder niet 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 tekort 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 hij 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 gladheidmeldsysteem, kunnen helpen bij het aantonen van het juiste handelen van de wegbeheerder.

3.2.2 Eigen schuld 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 gladheidbestrijding 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.

3.2.3 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.

3.3 Arbo

De arbeidsomstandigheden in de gladheidbestrijding zijn vaak moeilijk. Het is koud, vaak 's nachts, op gladde wegen en met agressieve dooimiddelen. Hiervoor is er wetgeving 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.

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 die worden doorlopen zijn: de routes, de te strooien hoeveelheden wegens zout, het omgaan met dooimiddelen, bedienen van gladheidbestrijdingsmaterieel en onveilige situaties tijdens het strooien. Na het winterseizoen wordt de gladheidbestrijding geëvalueerd.

3.4 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. Hetzelfde geldt voor grondwater. Met name in grondwaterbeschermingsgebieden en gebieden met (nieuwe) gescheiden rioolstelsels moet het gebruik van zout beperkt worden. Dit is verwoord in het Verbreed gemeentelijk rioleringsplan. De methode van nat strooien is daarvoor een goed middel. Het heeft voor

milieu het voordeel dat er minder sprake is van verwaaiing. Er is ook minder zout nodig per strooibeurt.

3.5 Risico-inventarisatie en evaluatie

Er zijn diverse risico's die gelopen worden in de gladheidbestrijding. 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.

3.6 Integrale visie

Gladheidbestrijding staat niet op zichzelf. Als onderdeel van de mobiliteit, kan worden aangesloten bij de landelijke Nota Mobiliteit. De integrale visie, gestoeld op de uitgangspunten van de Nota (veiligheid, bereikbaarheid en doorstroming), bestaat uit: de veiligheid van de weggebruiker staat voorop; gladheidpreventie gaat, waar noodzakelijk en indien mogelijk, boven curatieve gladheidbestrijding.

De veiligheid van de weggebruiker staat voorop. Juist omdat de weggebruiker geen boodschap heeft aan welke wegbeheerder verantwoordelijk is voor welke weg, dienen de wegbeheerders hun beleid op elkaar af te stemmen. Zo komt de weggebruiker niet voor onnodige verrassingen te staan als hij bijvoorbeeld een gemeentegrens passeert. De gemeenten Wierden, Rijssen-Holtten en Hellendoorn hebben daarom intensief contact over het te voeren beleid. In de uitvoering geldt dat met alle buurgemeenten, dus ook de gemeente Twenterand, Ommen en Raalte, wordt gesproken om zo geen gaten in het netwerk van gestrooide wegen te laten ontstaan. Ook vindt er afstemming plaats met de provincie Overijssel.

Integraal betekent ook afstemming met andere (verkeers)beleidsvelden. De inrichting van de weg heeft ook gevolgen voor de gladheidbestrijding. Ook in de gemeente Hellendoorn worden wijken ingericht als 30 km/uur-gebieden. Vanuit de verkeersveiligheid is dit een goede zaak. Echter deze voorzieningen, zoals asverschuivingen, verkeersdrempels en afsluitingen vormen voor de gladheidbestrijdingsvoertuigen obstakels. Als in dergelijke gebieden de gladheid moet worden bestreden, zal gebruik gemaakt moeten worden van aangepast materieel, waardoor minder efficiënt gestrooid kan worden. En bij zware sneeuwval, schuiven vaak niet mogelijk is met de huidige inzet van voertuigen.

3.7 Strooiethodiek en signaleringsmethode

3.7.1 Natstrooien

De gemeente Hellendoorn is afgelopen winter overgegaan op preventief strooien met gebruikmaking van de "natzout"methode. De laatste jaren wordt door de wegbeheerders steeds meer natzout en pekkel gebruikt. Natstrooien is het toepassen van een methode waarbij aan droog zout, uit de trog en vlak voordat het op de strooiplaat komt, vloeibaar natriumchloride wordt toegevoegd. Hierbij komt er een nat mengsel op het wegdek te liggen. Aan het gebruik hiervan zitten een aantal aspecten. De belangrijkste zijn:

- Dooiwerking: omdat een "kant en klaar" mengsel op het wegdek komt ontstaat er een snellere dooiwerking;
- Preventief strooien: het natte mengsel hecht zich aan het wegdek en waait dus niet weg. Bij preventief strooien op een (nog) droog wegdek met droog zout wordt dit zout zo

weer van de weg gereden als een aantal voertuigen passeren. Natstrooien is dus ook een absolute voorwaarde voor effectief preventief strooien. Bij natstrooien kan de gemiddelde snelheid wat hoger zijn. Meestal is het (nog) niet glad en het mengsel waait niet van de weg af;

- Curatief strooien: bij deze wijze van gladheid zijn de voordelen van natstrooien maar beperkt aanwezig. Toch werkt ook dan natzout wel wat directer, het smeltproces treedt sneller in. Dus ook bij optredende gladheid is het voordelig. In feite is het zo dat zout pas werkzaam wordt als het begint "op te lossen". Met andere woorden: ijs/sneeuw en zout moeten "gemengd" worden. Het verkeer zelf zorgt hiervoor;
- Sneeuwruimen en strooien: als er al sneeuw ligt, geeft het natstrooien geen toegevoegde waarde. Er zal dan veelal gewoon droog gestrooid worden en met een grotere hoeveelheid per m² (> 20 gr/m²);
- Materieel: om nat te kunnen strooien zijn aanpassingen aan de strooiers gedaan;
- Zout: het zoutverbruik is lager (gemiddeld 7 gr/m² in plaats van gemiddeld 20 gr/m²) en daarmee wordt in de kosten bespaard;
- Milieu: Door het lagere zoutgebruik ontstaat minder milieuschade (wegbeplanting, grondwater, etc)

3.7.2 Beoordeling en registratie

De gladheidsbestrijding wordt geleid door de coördinator gladheidsbestrijding, 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 gladheidsbestrijding. 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 internetinformatie van WeerOnline voor de gemeente Hellendoorn.
3. Zo nodig: direct contact tussen de coördinator en meteoroloog van WeerOnline.
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.

Klachten betreffende gladheidsbestrijding worden geregistreerd via de meld- en klachtenlijn van de gemeente en zo nodig in de evaluatie besproken. In bijzondere of uitzonderlijke gevallen worden ze tijdens kantooruren meteen gemeld bij de coördinator gladheidsbestrijding.

3.8 Communicatie gladheidsbestrijding

Of er gevaarlijke situaties ontstaan hangt niet alleen af van het strooien door gemeentemedewerkers. Ook de burger zal zijn gedrag op de weg als weggebruiker moeten aanpassen, als het glad is. Bovendien heeft de gemeente niet onbeperkt middelen om alle wegen te strooien. Dit ontslaat de gemeente overigens niet van haar taak als wegbeheerder. Alleen als in redelijkheid niet aangetoond kan worden dat de gemeente haar taak verwaarloost, kan ze aansprakelijk worden gesteld. De burger is volgens de APV bij gladheid niet meer verplicht om het trottoir begaanbaar te houden. De gemeente geeft echter geen prioriteit aan het strooien van stoepen. Deze elementen vragen om communicatie richting de burger. Het beleidsplan en het strooiplan zijn (digitaal) beschikbaar op de gemeentelijke website en in te zien bij het loket Wegen, groen en afval 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 gladheidsbestrijding.

De burgers kunnen hun klachten uiten bij het loket Wegen, groen en afval. Daar worden deze geregistreerd in het klachtenregistratie-systeem (meldlijn). Hier kunnen burgers ook hun klachten over de gladheidbestrijding uiten. Deze klachten worden betrokken bij het opstellen van de jaarlijkse strooiroutes. Wanneer het niet onredelijk ten koste gaat van belangrijke routes, kan de routing worden aangepast. Indien nodig wordt direct gereageerd op de klachten. Echter de vastgestelde routes hebben hierin voorrang. Deze zijn zorgvuldig tot stand gekomen en hebben voorrang bij het sneeuw- en gladheidvrij maken.

3.9 Evaluatie

In het kader van uitbreiding van de samenwerking tussen de gemeenten Rijssen-Holten, Hellendoorn en Wierden is ook gekeken naar de gladheidbestrijding. In de vorige beleidsperiode is al gezamenlijk zout ingekocht. Ook werd bij het jaarlijks vaststellen van de strooiroutes gekeken naar de aansluitende wegen zich bevonden. In de afgelopen winter is het overleg geïntensiveerd. Dit heeft geleid tot het overgaan door de drie gemeenten op preventief strooien met nat zout. Het was de bedoeling dat afgelopen winter ervaring opgedaan zou worden met de (kortere) routes die zijn opgesteld voor het nieuwe systeem. Door het zout tekort en de extreme weersomstandigheden is dit niet geheel gelukt. Echter verwacht is, dat indien niet overgegaan zou zijn tot preventief strooien, dat er dan slechter de gladheid en sneeuw bestreden had kunnen worden. De keren dat preventief is gestrooid, zijn positief verlopen. Zowel qua resultaat (gladheidbestrijding) als arbo-omstandigheden (veiligheid, werkuren). De onderlinge contacten tussen wegbeheerders zijn versterkt, wat geleid heeft tot kennisuitwisseling en kan in de toekomst wellicht worden uitgebreid. Wat de weggebruiker ten goede zal komen.

Een ander onderdeel wat het resultaat is van de samenwerking is de inkoop van een digitaal gladheidssignaleringsysteem. Hierdoor sluiten de operatie van gladheidbestrijding in de drie gemeenten 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.

De grootste ervaring afgelopen winter was die met het zout tekort. Volgens contract zou dat niet mogelijk zijn, echter het rijk heeft hierop ingegrepen. De Twentse gemeenten hebben hierop gezamenlijk afspraken gemaakt over het verdelen van de resten zout. Zo was de weggebruiker in Twente verzekerd van voldoende gestrooide (hoofd)wegen. De provincie Overijssel is ook met een dergelijk project bezig en heeft de Twentse gemeenten verzocht hierbij aan te sluiten. Provinciebreed wordt de komende winters gekeken naar het afstemmen van beleid, inkoop van zout, evaluatie van routes en het opstellen van een regionaal noodscenario.

Hoofdstuk 4: Beleidsplan

In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten beschreven op basis waarvan het uitvoeringsprogramma, de strooiroutes, jaarlijks worden vastgesteld. De uitgangspunten beschrijven de keuzes voor soort gladheidbestrijding en de prioriteiten. Niet alles kan immers worden gedaan.

4.1 Inleiding

In het kader van de gladheidbestrijding rust op de gemeente een inspanningsverplichting. Het staat haar vrij de beleidskeuze te maken bepaalde wegen niet sneeuw- en ijsvrij te houden en gezien de verkeersintensiteit bepaalde prioriteiten te stellen. De gemeente handelt wel onrechtmatig als zij, ondanks uitdrukkelijk aan haar gegeven waarschuwingen, een gevaarlijke situatie langere tijd zonder noodzaak laat voortbestaan dan wel daarvoor niet waarschuwt.

Voor het beleid ten aanzien van de gladheidbestrijding gelden de volgende uitgangspunten:

- De veiligheid van het uitvoerende personeel heeft tijdens 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 1 april het jaar daarop.
- Bij de uitvoering van de gladheidbestrijding moet worden voorkomen, dat het milieu onevenredig wordt belast door overmatig strooien van wegeenzout.
- Bij de routes vindt afstemming plaats met de buurgemeenten.
- Gebouwen met een openbare functie en plaatsen die gevoelig zijn voor het optreden van gladheid, zoals viaducten en bruggen, 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.

4.2 Keuzes uitvoering gladheidbestrijding

Zoals in hoofdstuk 2 is beschreven beschikt de gemeente over eigen materieel. Het eigen personeel wordt dan ook ingezet voor de gladheidbestrijding. Dit heeft het voordeel dat het altijd beschikbaar is en dat de mensen ter plekke bekend zijn. Hierdoor kunnen gevaarlijke situaties worden voorkomen. Daarnaast wordt er bij tekort materieel en personeel ingehuurd bij loonbedrijven uit de regio.

Vanwege de samenwerking met elkaar en de andere wegbeheerders wordt het melden van gladheid steeds vaker op elkaar afgestemd. De gemeente ontvangt via digitale weg, via meetpunten van de provincie en op basis van eigen waarneming een melding over de stand van zaken van de gladheid.

Normaal gesproken worden meldingen van burgers en hulpdiensten geregistreerd in het meldsysteem. Er wordt in principe niet afgeweken van het uitvoeringsprogramma (strooiplan), tenzij er zich een bijzondere of uitzonderlijke situatie voordoet. In het geval van een uitzonderlijke situatie wordt in overleg met de politie bepaald hoe te handelen. De communicatie van het uitvoeringsprogramma is dan ook van groot belang. Hierdoor kan de weggebruiker van te voren weten en inschatten wat hem op de weg te wachten staat. Op de gemeentelijke pagina in de krant wordt er melding gedaan van het uitvoeringsprogramma. Tevens is dit in te zien op de gemeentelijke website.

Het gladheidbestrijdingsmaterieel wordt vervangen afhankelijk van de technische levensduur. Vorig jaar zijn er bijvoorbeeld twee nieuwe machines aangeschaft. En zijn anderen geschikt gemaakt voor "natzout"methode. Zo is er de beschikking over deugdelijke strooiers en sneeuwplougen. Tevens wordt gebruik gemaakt van een zoutmenginstallatie ten behoeve van natstrooien. Het materieel wordt voor het winterseizoen geïnspecteerd, onderhouden en winter gereed gemaakt. Hiervoor heeft de gemeente Hellendoorn een onderhoudscontract afgesloten met de leverancier van het materiaal. Ook de eigen medewerkers kunnen mankementen verhelpen.

4.3 Routing

4.3.1 Prioriteit

Jaarlijks wordt een routing vastgesteld. Omdat niet alles tegelijk kan, hiervoor ontbreken de middelen, wordt een prioriteit bepaald. De prioriteit wordt bepaald aan de hand van het aantal verkeersbewegingen en de snelheid van de voertuigen. Hierbij geldt hoe meer verkeer en met hogere snelheid, hoe minder dit gestremd moet worden. Hiermee krijgen de hoofdwegen, gebiedsontsluitingswegen, de hoogste prioriteit. Dit geldt zowel voor het gemotoriseerde verkeer als voor het fietsverkeer. De erftoegangswegen zijn van minder belang. Hier wordt langzamer gereden, dus voorzichtiger. In de erftoegangswegen zijn minder verkeersbewegingen, daarom hebben deze de laagste prioriteit. Het openbaar vervoer maakt gebruik van de hoofdwegen en heeft zodoende prioriteit. Voor voetgangers wordt nergens specifiek gestrooid. Met betrekking tot voetpaden en trottoirs wordt een eigen verantwoordelijkheid van de burgers verwacht, door oplettendheid of strooien.

Ook is er afstemming met de buurgemeenten. Het levert gevaarlijke situaties op als het deel in de gemeente Hellendoorn niet aansluit in de fasering van strooien op de gestrooide wegen in de buurgemeenten en andersom. Enkele wegen in de gemeente behoren bij een andere wegbeheerder. De prioriteit moet met hen worden afgestemd. Dit gebeurt bij de jaarlijks op te stellen routing. Echter in het algemeen geldt dat een strooiwagen het meest efficiënt is, als deze een rondje kan rijden. Daarbij worden soms gemeentegrenzen gepasseerd. Dit geldt ook voor de omliggende gemeenten. Voor provinciale wegen en rijkswegen geldt hetzelfde.

Het zal altijd noodzakelijk zijn om belangen van weggebruikers af te wegen en op grond daarvan prioriteiten te stellen. Daarnaast stellen ondermeer de ligging, de constructie en het gebruik van de verschillende wegtypen bijzondere eisen aan materieel, werkmethoden en stroommiddelen. Soms is het voor strooiwagens ook niet mogelijk om bijvoorbeeld in geval van ijzel, smallere woonstraten, woonerven en pleintjes te bereiken. Voor de bepaling van prioriteiten moet rekening gehouden worden met wegen waar een verhoogd risico is. Dit zijn o.a.:

- waar veel verkeer rijdt (hoge intensiteit),
- waar vaak gladheid ontstaat (b.v. veel schaduw, bruggen),
- wegen langs open water
- wegen met steile hellingen.

4.3.2 Bepalen van routes

Voor het bestrijden van gladheid en het ruimen van sneeuw wordt gebruik gemaakt van vaste routes. Het volgende onderscheid wordt gemaakt:

- a. Hoofdrijbaan- en fiets(pad)routes.
- b. Overige wegen.

Ad a.) De hoofdrijbaan route omvat wegen met een belangrijke verkeersfunctie zoals hoofdverbindingroutes en busroutes. 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 worden te allen tijde gestrooid. De fietspadenroute omvat bijna alle fietspaden in de gemeente. Aangezien de fietsroute belangrijk is als ontsluiting voor woon-werk-schoolverkeer heeft ook de bestrijding van

gladheid op de meeste fietspaden een hoge mate van prioriteit en wordt daarom altijd gestrooid en/of geveegd. Dit geldt voor de doorgaande fietsroutes en niet voor bijvoorbeeld doorsteekjes in de wijk.

Ad b.) 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.

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.

Tijdens de afgelopen winters, met name afgelopen jaar, is gebleken dat burgers behoefte hebben aan meer gestrooide wegen. Er is wel begrip voor de situatie van de gemeente in het stellen van prioriteiten en het hebben van beperkte middelen. Maar vanwege het extreme weer en het zouttekort zijn er in verhouding veel klachten binnen gekomen. Vanwege financiële en arbo-omstandigheden is het niet meer reëel zo veel te strooien als in de afgelopen jaren is gedaan. In het Mobiliteitsplan is al een begin gemaakt met het wijzen op de eigen verantwoordelijkheid van de weggebruiker. Dat geldt zeker ook in situaties van gladheid. De wegbeheerder blijft verantwoordelijk voor een toegankelijke weg. Echter kan niet alle wegen sneeuw- en gladheidvrij maken. Ook de omliggende gemeenten hebben hun beleidsplan aangepast. Er wordt voornamelijk gestrooid op hoofdwegen. Een uitzondering wordt gemaakt voor enkele voor het grote publiek benodigde voorzieningen, zoals het Huis voor Cultuur en Bestuur (gemeente en bibliotheek), hulpdiensten (zoals de brandweer), zorginstellingen (zoals verzorgingscentra) en scholen. Hierbij hebben de middelbare scholen prioriteit. Deze scholen worden bezocht door met name fietsers die weinig tot geen alternatief hebben. Dit in tegenstelling tot de lagere scholen. De straten waar relatief veel ouderen wonen behoren niet tot de verzorgingscentra. Zij wonen dermate zelfstandig, dat verwacht wordt dat zij ook adequaat op gladheid reageren. Wel wordt bij aanhoudende gladheid, en als de vastgestelde routes voldoende sneeuw- en gladheidvrij blijven, de openbare gehandicaptenparkeerplaatsen in het centrum van Nijverdal meegenomen in de gladheidbestrijding. Ook wordt een uitzondering gemaakt voor de grote openbare parkeerplaatsen in het centrum van Nijverdal. Deze hebben niet de hoogste prioriteit, maar kunnen indien de hoofdroute sneeuw- en gladheidvrij zijn, overdag worden opgenomen in het strooiplan. Vervolgens wordt bij aanhoudende gladheid, als de vastgestelde routes voldoende sneeuw- en gladheidvrij blijven en de parkeerplaatsen in het centrum zijn gestrooid, worden in de wijken waar sprake is van een concentratie van ouderen, ook deze straten gestrooid, maar alleen als dat past binnen de beschikbare menskracht, werkuren en begrotingsbudget.

4.3.3 Beschikbaarheid zout voor particulieren

In de afgelopen beleidsperiode bestond de mogelijkheid voor inwoners van de gemeente om gratis een emmer zout te halen op de gemeentewerf. Vanwege het zout te kort is de afgelopen winter deze mogelijkheid (tijdelijk) stopgezet. De komende beleidsperiode wordt deze mogelijk afgeschaft. 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 tegengaan². Voorheen was de burger verplicht door de gemeente om het trottoir schoon te houden. Dan is het ook rechtvaardig dat de gemeente hiervoor middelen beschikbaar stelt. Echter deze verplichting is niet meer in de APV2009 opgenomen. Het bleek juridisch niet afdwingbaar te zijn. Het is dan ook praktisch niet mogelijk aan te tonen dat de burger door de gemeente aan het werk wordt gezet en dat daarom ook middelen beschikbaar worden gesteld. Naast dit juridische argument bleek in de praktijk dat er veel misbruik werd gemaakt van de mogelijkheid om gratis zout te halen. Er werd van heide en ver (ook buiten de gemeente) zout gehaald, met aanhangwagens

² Citaat uit Binnenlands bestuur: "Onder de werking van de nieuwe wet (Markt en Overheid dat in de loop van dit jaar moet ingaan) moet voortaan minimaal de integrale kostprijs doorberekend worden. Dus zowel de directe als de indirecte kosten. Het is te verwachten dat dit hogere eisen zal stellen aan de administratie en de 'transfer pricing' binnen de betrokken overheidsondernemingen."

vol tegelijk. Bovendien reed iedereen gewoon de werf op, wat gevaarlijke situaties oplevert met de grote machines die daar rijden. Al deze praktische en juridische bezwaren in combinatie met de mogelijkheid die het bedrijfsleven biedt om zout te kopen tegen een reële prijs, vormen de argumenten om te adviseren te stoppen met het verstrekken van gratis zout aan de gemeentewerf. Dit sluit aan bij de omliggende gemeente, die deze mogelijkheid ook niet kennen.

4.3.4 Tijd

Ieder jaar van 1 november tot 1 april van het daaropvolgend jaar staan de medewerkers van de buitendienst van het cluster Openbare Werken 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 op de zoutopslag van de gemeente.
- De maximale tijdsduur van enige strooiactie mag, vanaf het begin van het zout op de weg brengen, onder normale omstandigheden, niet meer zijn dan 3 uur.

Deze tijdsnormen zijn niet van toepassing onder extreme omstandigheden, zoals aanhoudende sneeuwval of ijzel. Gestreefd moet worden om de strooiactie voor de ochtendspits te voltooien.

De medewerkers die deelnemen aan de gladheidbestrijding krijgen voor hun werkzaamheden binnen de gladheidbestrijding 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;
- Bij overwerk buiten de feitelijk vastgestelde werktijd wordt de overwerktoeslag uitbetaald (uitbetaling).

4.4 Kostenraming

De kosten voor de uitvoering van de gladheidbestrijding bestaan uit kosten voor eigen personeel, kapitaallasten en onderhoudskosten van het strooi materieel en aankoopkosten van het strooizout. Kosten voor opleidingen worden ten laste gebracht van het opleidingsbudget van het cluster.

De gemeentelijke begroting wordt jaarlijks opgesteld. De winter vindt dus plaats in twee begrotingsjaren. Hierdoor kan een strenge winter, gevolgd door een zachtere winter, de financiën enigszins middelen. Bij de gladheidbestrijding wordt, indien de weersomstandigheden dit noodzakelijk maken, het budget overschreden.

Voor de komende jaren zijn de volgende bedragen begroot.

21050 Gladheidsbestrijding	Begroot (uitgaven)	Begroot (inkomsten)
Jaar 2010	241.931	408
Jaar 2011	163.374	408
Jaar 2012	161.669	408
Jaar 2013	158.994	408

In 2010 is voor overige goederen en diensten éénmalig 71.000 euro met de 1e burap toegevoegd door de aankopen zout in verband met het vele strooien. In 2011 is 5.000 afgeraamd in verband met besparing op het zout door het invoeren van natstrooien.

Ter vergelijk wordt in onderstaande tabel de resultaten van de afgelopen 2 jaar weergegeven.

21050 Gladheidsbestrijding	Begroot (uit)	Werkelijk (uit)	Saldo (uit)	Begroot (in)	Werkelijk (in)	Saldo (in)
Jaar 2008	143.063	225.518	-82.455	395	5.193	4.798
Jaar 2009	172.955	219.647	-46.692	404	3.680	3.276

Voor het jaar 2010 zijn de volgende bedragen begroot:

Ecl	Begroot (uitgaven)	Begroot (inkomsten)
21050 Gladheidsbestrijding	241.931	408
621050 Gladheidsbestrijding	185.616	408
31010 Motorbrandstoffen	1.589	0
34000 Overige goederen en diensten	0	408
34300 Overige goederen en diensten	88.949	0
34306 Verzekeringen	817	0
61000 Kapitaallasten	11.719	0
62221 Uren Cluster WRV (algemeen/exploitatie)	2.181	0
62222 Uren Cluster WRV (Buitendienst/exploitatie)	57.341	0
62223 Uren Team G&A (algemeen/exploitatie)	511	0
62224 Uren Buitendienst Afval	4.566	0
62226 Uren Buitendienst Groen (exploitatie)	4.603	0
62341 Kostenplaats Tractie en Garage	13.340	0
621051 Beheer machines gladheidsbestr.	56.315	0
34300 Overige goederen en diensten	3.711	0
61000 Kapitaallasten	17.130	0
62223 Uren Team G&A (algemeen/exploitatie)	872	0
62225 Uren Buitendienst Techniek	9.371	0
62226 Uren Buitendienst Groen (exploitatie)	3.069	0
62341 Kostenplaats Tractie en Garage	20.811	0
62374 Monteursuren	1.351	0