

**Meerjarig uitvoerend beleidsplan
Gladheidbestrijding 2011-2015**

Versie 2

(Aanpassingen oktober 2012)

**Afdeling Gemeentebedrijf
Cluster Beheer en Ondersteuning
Oktober 2011**

Inhoudsopgave

Inleiding	3
Samenvatting	4
1 Juridische verantwoordelijkheid van de wegbeheerder	6
1.1 Zorgplicht / inspanningsplicht.	6
1.2 Aansprakelijkheid volgens het Burgerlijk Wetboek.....	6
2 Personeel en veiligheid.....	8
3 Milieu.....	9
3.1 Minimale milieubelasting.....	9
4 Risicoanalyse.....	10
4.1 Financiële consequenties	10
5 Uitgangspunten uitvoering gladheidbestrijding	12
5.1 Integrale visie.....	12
5.2 Stroomethodiek en prioritering.....	12
5.2.1 De A-route	12
5.2.2 De B-route	12
5.2.3 Sneeuwbestrijding	13
5.3 Trottoirs en voetpaden.....	13
5.4 Zoutuitgiftepunten en zoutbakken.....	13
5.5 Machinaal sneeuwbestrijden door derden.....	14
6 Communicatie	16
6.1 Interne en externe communicatie	16
6.1.1 Digitale communicatie	16
6.2 Calamiteiten	16
6.3 Afstemmen andere wegbeheerders	17
6.4 Evaluatie	17
7 Financieel overzicht	18
7.1 Uitvoeringskosten	18
7.2 Overige kosten.....	18

Inleiding

Voor u ligt het meerjarig uitvoerend beleidsplan Gladheidbestrijding Opsterland 2011-2015. In dit plan zijn de uitgangspunten vastgelegd voor het bestrijden van gladheid (ten gevolge van meteorologische omstandigheden) op de wegen in de gemeente Opsterland.

Het is dit jaar voor het eerst dat er een apart uitvoerend beleidsplan verschijnt met een overzicht van de uitgangspunten gladheidbestrijding. Voorheen vond u deze uitgangspunten integraal in het 'uitvoeringsplan gladheidbestrijding'. Dat is het draaiboek voor de logistiek rondom de uitvoering van de gladheidbestrijding en wordt jaarlijks vastgesteld door het college van B&W.

Procedure

Het beleidsplan wordt ter vaststelling aangeboden aan het college en geldt als uitgangspunt voor de gladheidbestrijding vanaf het winterseizoen 2011 – 2012 tot en met het winterseizoen 2014-2015. Een winterseizoen loopt van 1 november tot 1 april.

Het plan wordt ter kennisgeving aangeboden aan de gemeenteraad.

Het uitvoeringsplan wordt jaarlijks ter vaststelling aan het college aangeboden en verschijnt voor de start van het winterseizoen op 1 november. In het uitvoeringsplan worden jaarlijks de beleidsuitgangspunten getoetst en, daar waar uit evaluatie nodig blijkt, aangepast.

Samenvatting

Om snel en helder een beeld te krijgen van de inhoud van dit uitvoerende beleidsplan hieronder een beknopt overzicht:

Inleiding:

- het college stelt het meerjarige uitvoerend beleidsplan voor vijf jaar vast;
- het uitvoerende beleidsplan wordt ter kennisgeving aan de gemeenteraad aangeboden;
- het college stelt jaarlijks voor 1 november het uitvoeringsplan vast.

Juridische verantwoordelijkheid van de wegbeheerder:

- de gemeente heeft een zorgplicht om wegen in goede en veilige staat te laten verkeren;
- het hebben van een vastgesteld uitvoeringsplan om aan deze zorgplicht te voldoen;
- bestrijden van de gladheid is een inspanningsverplichting, niet een resultaatsverplichting.

Personeel en veiligheid:

- uitvoerend personeel is bekwaam en geschoold voor het verantwoord en veilig bestrijden van de gladheid;
- het materieel is veilig en gecertificeerd voor gebruik bij het bestrijden van gladheid.

Milieu:

- wegenzout is een effectief bestrijdingsmiddel tegen gladheid en heeft een minimale milieubelasting;
- door het gebruik van wegenzout kan milieuschade ontstaan;
- om het milieu te besparen moet bewust omgegaan worden met:
 - o aantal strooiacties;
 - o hoeveelheid zout per strooiactie;
 - o afweging natzout of droogzout.

Risicoanalyse:

- juiste mate van gladheidbestrijding is een afweging tussen:
 - o verkeersveiligheid en bereikbaarheid enerzijds;
 - o kosten en milieuschade anderzijds.
- om te komen tot een goede balans tussen de factoren wordt gewerkt met een prioritering van wegen, elk met een eigen strooimethodiek.

Uitgangspunten uitvoering gladheidbestrijding:

- door gebruik te maken van de richtlijnen van het CROW Publicatie 270 *Gladheid: bestrijden, voorspellen, voorkomen* (2008) wordt beoogd dezelfde uitgangspunten te hanteren als omliggende wegbeheerders. Een integrale visie;

- er wordt gewerkt met de A- en B-route, elk met een eigen strooimethodiek;

- o De wegen in de A-route worden preventief (voorafgaand aan gladheid) gestrooid
- o De wegen in de B-route worden curatief (als gladheid al is opgetreden) gestrooid
 - Bij extreme gladheid, zoals ijzel, kan hier van worden afgeweken
 - De gladheid op bedrijventerreinen word bestreden als de gladheid langer dan 24 uur aanhoudt.
 - De gladheid op overige wegen word bestreden als de gladheid langer dan 48 uur aanhoudt.
- o Bij meer dan vijf centimeter sneeuwval wordt sneeuw geruimd in de volgorde:
 - wegen A-route;
 - wegen B-route, bedrijventerreinen;
 - wegen B-route, overige wegen aangevuld met voetgangersgebieden Lijteplein en Langewal.

- voetpaden en trottoirs worden niet door de gemeente bestreden;

- er wordt geen zout uitgegeven aan derden;

- er worden geen zoutbakken aangevuld bij derden, zoals bij scholen, seniorenclusters, plaatselijke belangen, winkelgebieden e.d.;

- er worden wel zoutbakken aangevuld bij bruggen, tunnels e.d.;

- initiatieven van derden om machinaal de sneeuw of gladheid te bestrijden worden afgewezen.

Communicatie:

- de uitgangspunten gladheidbestrijding moeten intern en extern goed worden gecommuniceerd;
- bij calamiteiten komt een team bijeen om adequaat met passende oplossingen te komen;
- afstemming met omliggende wegbeheerders is noodzakelijk voor eenduidigheid;
- na het winterseizoen is er een evaluatie.

Financieel overzicht:

- de kosten lopen per seizoen sterk uiteen en zijn o.a. afhankelijk van:
 - o klimatologische omstandigheden;
 - o tijdstip van strooien;
 - o zoutprijs;
- De kosten voor het strooien zijn per strooiactie ongeveer (gebaseerd op 2010):
 - o A-route tussen de €2.350,- en €4.100,-
 - o B-route tussen de €6.600,- en €11.500,-
- De kosten voor het sneeuwruimen zijn per bestrijdingsactie ongeveer:
 - o A-route tussen de €4.850,- en €8.700,-
 - o B-route tussen de €11.700,- en €19.800,-

1 Juridische verantwoordelijkheid van de wegbeheerder

1.1 Zorgplicht / inspanningsplicht.

De eisen die de samenleving stelt aan gladheidbestrijding worden steeds hoger. Veiligheid, doorstroming en bereikbaarheid moeten ook onder winterse omstandigheden op peil worden gehouden. Daarnaast is de maatschappij onderhevig aan een verdergaande juridificering. Zo worden wegbeheerders steeds vaker aansprakelijk gesteld voor gebreken aan de weg.

In de artikelen 16 e.v. van de Wegenwet is uitdrukkelijk geregeld, dat bij de wegbeheerder de zorg rust voor het in goede en veilige staat verkeren van wegen, voor zover deze zorg niet aan een ander overheidsorgaan is opgedragen.

Hierbij hoort ook het bestrijden van gladheid op wegen. Daarbij moet wel worden gezegd dat het gaat om een inspanningsverplichting en niet om een resultaatsverplichting.

1.2 Aansprakelijkheid volgens het Burgerlijk Wetboek

In verband met de aansprakelijkstelling voor de gevolgen van wintergladheid spelen, in relatie tot het Burgerlijk Wetboek (BW), twee juridische vragen een rol:

- is gladheid een "gebrek" van het wegdek in de zin van artikel 6:174 BW inzake de risicoaansprakelijkheid voor de bezitter van een opstal en is de wegbeheerder dus op die grond aansprakelijk;
- heeft de wegbeheerder naar behoren onderhoud aan de weg gepleegd? Dit is van belang op grond van artikel 6:162 BW.

Op grond van artikel 6:174 van het BW bestaat er een risicoaansprakelijkheid voor de wegbeheerder ten aanzien van wegen die niet voldoen aan de eisen die men mag stellen en die daardoor gevaar kunnen veroorzaken voor personen en / of zaken.

Deze risicoaansprakelijkheid betekent dat de rechter een wegbeheerder doorgaans aansprakelijk zal achten, ongeacht of de schade toebrengende gebeurtenis de schuld van de wegbeheerder is.

In eerste instantie legt dit artikel dus een zware verantwoordelijkheid bij de wegbeheerder.

Toch bestaan er mogelijkheden om zich, in geval van schade ten gevolge van wintergladheid van wegen, tegen aansprakelijkstellingen volgens art. 6:174 van het BW te weren.

Gesteld kan worden dat ijsafzetting of bevriezing niet de (blijvende) structuur van het wegdek zelf betreft en dus niet kan leiden tot gebrekkigheid van de weg / het wegdek zelf. In de eerste jurisprudentie over dit onderwerp wordt deze stelling bevestigd.

Aan een weg die ten gevolge van nachtvorst, ijzel e.d. glad is geworden, kunnen niet dezelfde eisen worden gesteld als aan zo'n weg gedurende de zomer. Van de weggebruiker mag worden verwacht dat hij bij winterse omstandigheden met een grote mate van oplettendheid en voorzichtigheid aan het wegverkeer deelneemt dan wel dat hij zich bij extreme omstandigheden (zware ijzel) niet op de weg begeeft. In dit soort omstandigheden kan een wegbeheerder dan ook niet zonder meer aansprakelijk worden geacht voor schade.

Concluderend kan worden gesteld dat de wegbeheerder als gevolg van artikel 6:174 BW niet aansprakelijk is voor gladheidschade indien hij kan aantonen:

- dat de gladheid niet mede het gevolg is van minder goede eigenschappen van het wegdek zelf (het overleggen van inspectie- of onderhoudsrapporten kan hierbij helpen);
- dat de gladheid zo plotseling is opgetreden dat hij in redelijkheid niet meer tot strooimaatregelen in staat is geweest;
- dat er in de media naar behoren voor de risico's is gewaarschuwd.

Wil men een claim als gevolg van artikel 6:162 BW weerleggen, dan moet worden aangetoond:

- dat er tijdig en naar vermogen is gestrooid (aan de hand van een inzetplanning + logboek);
- dat er, gezien de omstandigheden, op tijd en adequaat is gewaarschuwd.

Er bestaat nog weinig jurisprudentie over de beschreven problematiek. Waarschijnlijk zal de rechter toetsen aan de hand van de volgende criteria:

- voldoet de weg aan de eisen die in de gegeven omstandigheden daaraan mogen worden gesteld;
- behoort de wegbeheerder in de gegeven omstandigheden aansprakelijk te worden geacht voor de schade, gezien de in het verkeer geldende omstandigheden;
- heeft de wegbeheerder voldoende maatregelen getroffen.

Naar de mening van de verzekeraars zijn wegbeheerders niet aansprakelijk voor schade tengevolge van gladheid wanneer zij kunnen aantonen dat zij aan hun zorgplicht hebben voldaan. Die zorgplicht gaat niet zover, dat de veiligheid van de weg te allen tijde gegarandeerd moet zijn.

Om aan de gemeentelijke zorgplicht/inspanningsverplichting op structurele wijze te voldoen, is het zaak dat de gemeente:

- inwoners jaarlijks informeert over het gemeentelijke gladheidbestrijdingsbeleid vóór de mogelijke sneeuw- en vorstperiode;
- snel en doeltreffend handelt zodra bepaalde gevaarlijke situaties bij de gemeente bekend zijn;
- goed en voldoende materieel voorhanden heeft;
- een gladheid meldsystematiek heeft;
- een goede administratie bijhoudt van tijden en gereden routes;
- jaarlijks een "(gladheidbestrijding) uitvoeringsplan" vaststelt en publiceert, waarin inzichtelijk wordt gemaakt welke strooiroutes er worden gereden en wie op welk moment met de uitvoering is belast.

2 Personeel en veiligheid

Gladheidbestrijding vindt vrijwel altijd plaats onder moeilijke omstandigheden voor het uitvoerend personeel. Er wordt gewerkt onder koude omstandigheden, vaak in nachtelijke uren, op soms nog gladde wegen en met agressieve dooimiddelen. De kaders voor de inzet en de arbeidsomstandigheden van het personeel zijn bepaald in de Arbeidstijdenwet en de Arbo-wet. 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.

In onze gemeente wordt de gladheidbestrijding uitgevoerd door het cluster *Uitvoering*. De medewerkers nemen deel aan de gladheidbestrijding volgens de consignatieregeling. Hierdoor is een medewerker altijd bereikbaar via de telefoon. De hoogte van deze consignatievergoeding is door het college van B&W vastgesteld.

De bestuurders van strooiwagens vallen niet onder het Arbeidstijdenbesluit vervoer. Dit omdat de werkzaamheden (de gladheid bestrijden met behulp van strooivoertuigen) niet onder de normen van dit besluit zijn te brengen. De gladheidbestrijding valt wel onder de normen van de Arbeidstijdenwet, het (algemene) Arbeidstijdenbesluit en de Arbo-wet.

De reden hiervan is dat voertuigen die worden ingezet voor gladheidbestrijding te beschouwen zijn als voertuigen die worden ingezet bij (ter voorkoming) noodsituaties.

De regels voor de arbeidstijden zijn vastgelegd in de hierboven genoemde Arbeidstijdenwet en Arbeidstijdenbesluit. De bepalingen hebben betrekking op de maximale (gemiddelde) arbeidsduur per etmaal, per week en per maand en op de maximale duur van de consignatie.

De veiligheidsaspecten bij de gladheidbestrijding hebben betrekking op het gebruik van materiaal en materieel en op de uitvoering. Het gladheidbestrijdingsmaterieel moet conform de Arbo-wet zijn voorzien van CE markering en een bijbehorende EG-verklaring.

Voor de start van het winterseizoen wordt met alle betrokkenen de procedure doorlopen.

Na het winterseizoen wordt de gladheidbestrijding geëvalueerd.

De belangrijkste zaken die worden doorlopen zijn:

- de te strooien hoeveelheden wegenzout;
- het omgaan met dooimiddelen;
- het controleren van doseerinstellingen;
- het bedienen van, en werken met, gladheidbestrijdingsmaterieel;
- onveilige situaties tijdens strooien.

3 Milieu

Gladheid wordt bestreden door het strooien van wegezout. Dit middel is zeer effectief en heeft ten opzichte van andere gladheidbestrijdingsmiddelen een minimale milieubelasting. Middelen die de weg minder stroef maken zoals zand, grind, of split zijn minder milieubelastend. Uit ervaringen is echter gebleken dat deze middelen voor dit doel weinig effect hebben op de wegen. Door hoge intensiteiten op de wegen wordt dit materiaal relatief snel weggereden. Daarnaast komt het zand uiteindelijk in het riool terecht en dit is onwenselijk.

Gladheidbestrijding door gebruik van zout brengt voor het milieu neveneffecten met zich mee. Een deel van het gebruikte zout komt terecht in de directe omgeving van de wegen waarop het is gestrooid. Daar kunnen zich landschappelijk waardevolle beplantingen, groenvoorzieningen en interessante bermvegetaties bevinden die door het zout in hun groei worden beperkt.

Uiteindelijk bereikt een gedeelte van het dooimiddel ook de bodem en het grondwater; afspoelend water voert het dooimiddel immers vanaf het wegdek, via de bermen, naar sloten en rioleringen. Het dooimiddel wordt niet alleen door afspoelend water meegevoerd. Bij het strooien belandt soms (onbedoeld) strooiemateriaal in de berm. Daarnaast verspreidt het verkeer opspattend zout smeltwater. Ook dit belandt voor een deel in de berm. Hierbij kan een soort zoute nevel op de beplantingen ontstaan. Gelukkig vindt deze zoutbelasting van bermen vooral plaats tijdens het rustseizoen van planten, struiken en bomen. De effecten hebben dan ook een indirect karakter. Gebleken is dat bepaalde soorten bomen en struiken gevoelig zijn voor het strooizout en “vervroegd de herfst ingaan” omdat de bladranden sneller vergelen en verdorren.

3.1 Minimale milieubelasting

Vanuit het oogpunt van veiligheid en service naar de bewoners is de druk aanwezig om meer te strooien. Dit heeft gevolgen voor het milieu als negatieve keerzijde;

Om schade aan het milieu te beperken is minimaal gebruik van zout een vereiste. Dit wordt op een aantal manieren gerealiseerd:

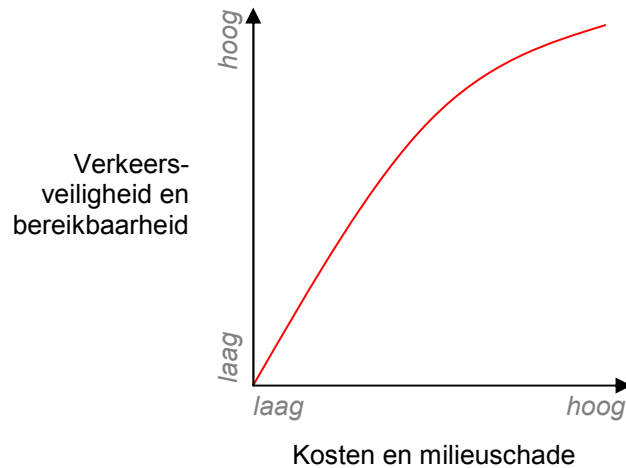
- bewust omgaan met het aantal strooiacties.
- bewust omgaan met de hoeveelheid zout die per strooiactie wordt gebruikt;
- gebruik van natzout. Daar waar mogelijk wordt gestrooid met natzout. Hiermee neemt de effectiviteit toe en is minder zout nodig.

4 Risicoanalyse

De juiste mate van gladheidbestrijding is een afweging tussen verkeersveiligheid en bereikbaarheid enerzijds en kosten en milieuschade anderzijds.

Deze aspecten verhouden zich tot elkaar zoals weergegeven in de grafiek hieronder.

Figuur 4.1
Verhouding:
Verkeersveiligheid
en bereikbaarheid
tot kosten en
milieuschade.



Hoe hoger wordt ingezet op de verkeersveiligheid en bereikbaarheid, hoe hoger de kosten en milieubelasting.

Hoe minder kosten er worden gemaakt en het milieu wordt ontzien, hoe groter het risico op ongevallen en stagnatie in de bereikbaarheid.

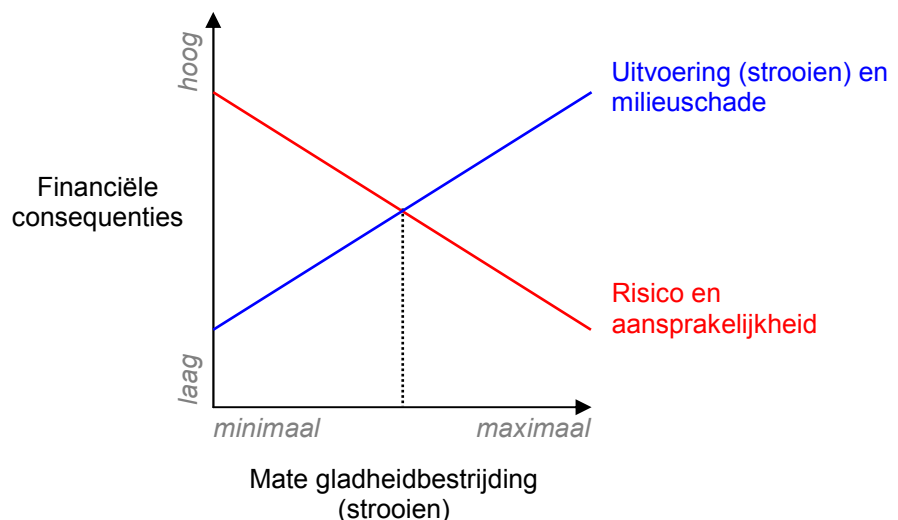
4.1 Financiële consequenties

Als de kwaliteit van gladheidbestrijding wordt opgevoerd nemen de uitvoeringskosten en de milieubelasting toe en de risico's voor aansprakelijkheid ten gevolge van ongevallen en onbereikbaarheid af.

Als de kwaliteit van gladheidbestrijding wordt beperkt nemen de uitvoeringskosten en de milieubelasting af en de risico's voor aansprakelijkheid ten gevolge van ongevallen en onbereikbaarheid toe.

De aspecten uitvoering en milieuschade verhouden zich, tot risico en aansprakelijkheid (ten gevolge van ongevallen en onbereikbaarheid), zoals weergegeven in de grafiek hieronder.

Figuur 4.2
Financiële
verhouding:
uitvoering (strooien)
en milieuschade tot
verkeersveiligheid
en bereikbaarheid.



Voorbeeld: als er geen gladheidbestrijding plaatsvindt (minimale mate gladheidbestrijding), zijn de kosten voor de uitvoering (strooien) en milieuschade minimaal. De (aansprakelijkheids)kosten voor de daaruit voort komende ongevallen en onbereikbaarheid, zijn in dat geval maximaal.

Het andere uiterste ontstaat wanneer er meermaal daags wordt gestrooid, op alle wegen in de gemeente. In dat geval zijn de kosten voor de uitvoering (strooien) en de kosten, als gevolg van milieuschade, maximaal. De (aansprakelijkheids)kosten voor ongevallen en onbereikbaarheid zijn dan minimaal.

In deze verhouding wordt een aanvaardbaar evenwicht gevonden door te werken met prioritering van wegen. Elk met een verschillende strooimethodiek. Hierin worden wegen met een verhoogd risico (A-route) frequenter gestrooid dan wegen met een laag risico (B-route). Deze prioritering is gebaseerd op:

- de richtlijnen van CROW publicatie 270 *Gladheid: voorspellen, voorkomen, bestrijden*¹;
- ervaringen uit het verleden;
- integrale visie met andere gemeentelijke wegbeheerders.

Hoofdstuk 5 *Uitvoering gladheidbestrijding* gaat verder in op deze prioritering.

Aan de hand van de resultaten van de laatste jaren kan worden gesteld dat nagenoeg alle gevaarlijke of extra gevoelige weggedeelten (risicowegen) in het uitvoeringsplan zijn opgenomen.

Door publicatie van de strooiroutes zijn de inwoners goed op de hoogte en daardoor in staat hun rijgedrag hier op aan te passen.

¹ CROW is een Nederlandse organisatie die kennis over verkeer en vervoer bundelt. Aan de hand van werkgroepen van deskundigen worden richtlijnen en aanbevelingen gemaakt. In publicatie 270 *Gladheid: voorspellen, voorkomen, bestrijden* staan richtlijnen voor de prioritering van de routes.

5 Uitgangspunten uitvoering gladheidbestrijding

5.1 Integrale visie

Met integrale visie wordt beoogd dat wegbeheerders dezelfde uitgangspunten hanteren voor het uitvoeren van de gladheidbestrijding.

Hiervoor zijn op basis van praktijkervaringen en gevoed door beheerders en direct betrokken organisaties, door de landelijke werkgroep 'Leidraad gladheidbestrijdingsplan', algemene, niet dwingende richtlijnen geformuleerd. De richtlijnen zijn gepubliceerd in CROW publicatie 270 *Gladheid: voorspellen, voorkomen, bestrijden* (2008). Omdat er op het gebied van de gladheidbestrijding geen concrete regelgeving bestaat wordt aan de richtlijnen een zekere status ontleend.

De richtlijnen worden gebruikt door de diverse wegbeheerders (waaronder onze omliggende gemeenten) voor het formuleren van uitgangspunten. De richtlijnen liggen ten grondslag aan de strooimethodiek en prioritering zoals hieronder wordt beschreven.

5.2 Strooimethodiek en prioritering

De gladheid wordt met twee strooimethodieken bestreden:

- preventief, de weg wordt gestrooid voordat er gladheid ontstaat;
- curatief, de weg wordt gestrooid nadat gladheid is geconstateerd.

Voordeel van preventief strooien is dat gladheid zoveel mogelijk wordt voorkomen. Dit komt ten goede aan de verkeersveiligheid. Nadeel is dat als de voorspelling voor gladheid niet uitkomt er voor niets is gestrooid.

Voordeel van curatief strooien is dat gladheid daadwerkelijk wordt bestreden als het glad is. Nadeel is dat er momenten van gladheid zijn. Dit kan nadelige gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid.

Vanuit financieel, maar ook milieutechnisch oogpunt is het niet wenselijk om alle wegen in beheer van de gemeente preventief te strooien. Daarom wordt er gewerkt met een prioritering in twee routes. De A-route en de B-route. Elk met een eigen strooimethodiek.

5.2.1 De A-route

De A-route wordt preventief gestrooid.

De wegen in deze route worden gestrooid voordat gladheid ontstaat. Op basis van meteorologische voorspellingen wordt ingeschat of er gladheid zal ontstaan. Hierbij wordt gebruik gemaakt van:

- een meetstation in het wegdek;
- advies van MeteoConsult en
- eigen waarneming en ervaring van de dienstdoende strooicoördinator.

De wegen in de A-route zijn:

- gebiedsontsluitingswegen²;
- erftoegangswegen plus²;
- utilitaire fietspaden²;
- hoofdfietsroutes binnen de bebouwde kom²;
- verzamelwegen binnen de bebouwde kom²;
- hoofdroutes hulpdiensten²;
- wegen rondom scholen, seniorenclusters en zorginstellingen;
- risicowegen

De wegen in de A-route zijn binnen drie uur na het besluit tot bestrijding gestrooid. Dit wordt bijgehouden in een logboek.

5.2.2 De B-route

De B-route wordt curatief gestrooid.

² Zoals vastgelegd in het gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2010 'Bereikbaar zijn en blijven'.

De wegen in deze route worden gestrooid als gladheid is opgetreden en wordt verwacht dat de gladheid langer dan 48 uur aanhoudt of bij extreme gladheid zoals ijzel. De wegen op bedrijventerreinen worden gestrooid als wordt verwacht dat de gladheid langer dan 24 uur aanhoudt of bij extreme gladheid zoals ijzel.
De wegen worden aansluitend aan de A-route gestrooid.

De wegen in de B-route zijn:

- Alle overige wegen en fietspaden met uitzondering van recreatieve fietspaden en onverharde wegen.

De wegen in de B-route zijn binnen acht uur na het besluit tot bestrijding gestrooid. Dit wordt bijgehouden in een logboek

5.2.3 Sneeuwbestrijding

Bij sneeuwval van meer dan vijf centimeter is strooien niet meer afdoende. Preventief strooien heeft op deze hoeveelheid sneeuw geen effect. In dit geval wordt overgegaan op sneeuwruimen. Bij sneeuwruimen worden de wegen van twee kanten bereden.

Bij sneeuwbestrijding geldt de volgende prioritering.

- 1 De wegen in de A-route;
- 2 De wegen op bedrijventerreinen;
- 3 De overige wegen in de B-route, aangevuld met de voetgangersgebieden Langewal en Lijteplein

De wegen in de A-route zijn binnen vijf uur na besluit tot bestrijding sneeuwvrij gemaakt. De wegen op de bedrijventerreinen zijn binnen acht uur sneeuwvrij gemaakt. De wegen in de B-route met aanvulling van de genoemde voetgangersgebieden zijn binnen tweeënhalf dag sneeuwvrij gemaakt. Dit wordt bijgehouden in een logboek.

Als er meerdere dagen achter elkaar sneeuw valt wordt sneeuw op de wegen vaker dan eenmaal geruimd. In dit geval geldt wederom de prioritering in wegen zoals hierboven omschreven. Het kan dus voorkomen dat de wegen in de A-route opnieuw moeten worden geruimd voordat de wegen op bedrijventerreinen en in de B-route sneeuwvrij zijn gemaakt. In deze overmachtsituatie beslist een calamiteitenteam over passende maatregelen. Indien noodzakelijk wordt gebruik gemaakt van inhuur van loon- en aannemersbedrijven.

5.2.4 Drachten-Azeven (aanvulling oktober 2012)

Vanwege de ligging en logistieke ontsluiting van Drachten-Azeven wordt voor dit bedrijventerrein afgeweken van de regulier stroomethodiek en prioritering. De gladheid op de wegen in Drachten-Azeven wordt in een overeenkomstig regiem als het bedrijventerrein op Drachten-Azeven Noord bestreden. Dit waarborgt de uniformiteit van beide terreinen. Gemeente Smallingerland verzorgt deze bestrijding. In de praktijk zal deze bestrijding het meest lijken op de bestrijding zoals die door Opsterland wordt gehanteerd op de wegen in de A-route.

5.3 Trottoirs en voetpaden

Trottoirs en voetpaden worden niet gestrooid of sneeuwvrij gemaakt.

De gemeente doet een appel op de morele plicht van perceelegeigenaren om zelf zorg te dragen voor het veilig en toegankelijk houden van trottoirs en voetpaden rondom hun perceel. De gemeente kan dit perceelegeigenaren niet wettelijk verplichten.

5.4 Zoutuitgifte punten en zoutbakken

Overwogen zou kunnen worden om burgers een rol te geven in de gladheidbestrijding. In een aantal gemeenten is hiermee een proef gedaan door het uitgeven van zout. Enkele voorbeelden van de mogelijkheden in onze gemeente:

- *Plaatselijke Belangen verantwoordelijk laten zijn voor een (klein) deel van de gladheidbestrijding door ze in het beheer te stellen van zoutbakken;*
- *bij de zoutopslagplaatsen, uitgiftepunten maken voor inwoners;*

- *zout beschikbaar stellen voor beheerders van seniorenclusters, scholen, kerken etc.*

Om een verantwoorde keuze te maken over deze zoutuitgifte zijn de voor- en nadelen hiervan tegen elkaar afgewogen.

Positieve aspecten zoutuitgifte aan derden:

- tegemoetkoming in het toegankelijk houden van de voetpaden en trottoirs.
- het toepassen van lokale kennis om knelpunten (wegen die niet, of niet direct door de gemeente worden gestrooid, B-route / voetpaden) te bestrijden;
- mogelijke toename verkeersveiligheid en bereikbaarheid;
- initiatief van derden getuigt van een welwillende houding tegenover de maatschappij;
- sympathiek gebaar van de gemeente naar de inwoners.

Negatieve aspecten zoutuitgifte aan derden:

- Kosten door:
 - o optuigen administratie om het zout goed te verdelen;
 - o optuigen administratie voor afspraken en verantwoordelijkheid
 - o opzetten logistiek voor de uitgifte, toegespitst op piekaanvraag;
 - o leveren en transport zout;
- onmogelijk om toezicht te houden of het zout daadwerkelijk wordt gebruikt waarvoor het is bestemd. Zout (betaald uit algemene middelen) kan daardoor mogelijk worden gebruikt voor private doeleinden;
- mogelijk foutief zoutgebruik, te veel, te weinig (geen effect / milieuschade);
- gemeente is juridisch aansprakelijk voor werk van derden
- mogelijke discontinuïteit in verschillende wegvakken;
- onvrede bij weggebruikers over mogelijk onduidelijke prioritering
- verwachtingen bij de burger die mogelijk niet nageleefd kunnen worden;
- kans op ongeregelheden bij uitgiftepunten (in 2009 en 2010 zijn bij diverse gemeenten, ambtenaren bedreigd en geïntimideerd);
- kans op gebruik bij sneeuwval terwijl sneeuwruimen dan veel effectiever is;

Vooralsnog wordt er in de afweging tussen de voor- en nadelen geen overtuigende meerwaarde gezien in zoutuitgifte aan derden. In de gemeente wordt daarom geen zout uitgegeven aan derden. Beheerders van zoutbakken moeten zelf zorg dragen voor de aanvulling van deze bakken en daarmee de veiligheid en toegankelijkheid van hun terreinen waarborgen.

Wel vult de gemeente zout aan in bakken die bestemd zijn voor gebruik op wegen in beheer van de gemeente zoals bruggen en tunnelbakken.

5.5 Machinaal sneeuwruimen door derden

De sneeuwval tijdens afgelopen twee winters heeft ons geleerd dat er verschillende initiatieven van particulieren zijn geweest om zelf sneeuw te ruimen op wegen.

Het initiatief om handmatig sneeuw te ruimen is hierbij aangemoedigd. Maar met machinaal sneeuwruimen is terughoudend omgegaan. Een overzicht van de voor- en nadelen van machinaal sneeuwruimen (en andere machinale bestrijding van gladheid) door derden.

Positieve aspecten initiatief tot machinaal sneeuwruimen derden:

- *mits goed werk geleverd*, ontlast het de gemeentelijke dienst en zijn straten en wegen eerder toegankelijk en verkeersveilig;
- initiatief getuigt van een welwillende houding tegenover de maatschappij;
- mogelijke kostenbesparing.

Negatieve aspecten initiatief tot machinaal sneeuwruimen derden:

- werken op en aan de weg door niet daarvoor gekwalificeerd personeel en geschikt materiaal kan leiden tot verkeersonveilige situaties en schades. De gemeente is hiervoor aansprakelijk;
- de kwaliteit die derden leveren kan niet worden gewaarborgd;
- bij weggebruikers kunnen verwachtingen worden geschept die misschien niet na worden gekomen;
- er kan een discontinuïteit ontstaan in wegvakken die wel en niet bestreden zijn;
- er kan een wildgroei ontstaan waar de gemeente geen grip op heeft.

Het beoogde effect van het initiatief wordt niet overtuigend gevonden ten opzichte van de mogelijke negatieve gevolgen die het initiatief met zich meebrengt.

Om die reden is het niet wenselijk om in te gaan op het initiatief van derden om mee te helpen met de bestrijding van gladheid en sneeuwval.

(Aanvulling oktober 2012)

Als het hier echter gaat om een initiatief van een partij die aantoonbaar op een professionele manier en conform de gemeentelijke uitgangspunten de gladheidbestrijding uitoefent kan hier van worden afgeweken. Dergelijke afspraken hiertoe zullen in overleg met de eigen uitvoeringsdienst en de wegbeheerder worden gemaakt.

6 Communicatie

Uit de afgelopen winterseizoenen is gebleken dat communicatie erg belangrijk is. Zowel interne als externe communicatie is wenselijk en is daarom meegenomen als aanvulling op de uitgangspunten.

6.1 Interne en externe communicatie

Om duidelijkheid te geven over de uitgangspunten van de gemeentelijke gladheid- en sneeuwbestrijding is het noodzakelijk deze helder te communiceren naar de inwoners van de gemeente. Voorafgaand aan het winterseizoen worden de uitgangspunten breed kenbaar gemaakt middels:

- publicatie uitvoerend beleidsplan:
 - o gemeente website;
 - o regionale krant (Woudklank).
- publicatie uitgangspunten gladheidbestrijding (strooiroutes):
 - o plaatselijke belangen;
 - o wegbeheerders omliggende gemeenten
 - o winkeliers en bedrijvenverenigingen;
 - o schoolbesturen

Tijdens een periode van gladheid of sneeuwval is het van belang om de praktijk te blijven afstemmen aan de uitgangspunten. Dit wordt gedaan door de chauffeurs van de strooivoertuigen die hun ervaringen in het veld terugkoppelen aan de dienstdoende strooicoördinator.

De inwoners van de gemeente kunnen hun vragen, meldingen of klachten kwijt bij de servicelijn van het Gemeentebedrijf. Deze worden afgehandeld en doorgezet naar de beheerder gladheid- en sneeuwbestrijding.

6.1.1 Digitale communicatie

Er liggen kansen voor de externe informatieverstrekking vooraf, tijdens en na afloop van de gladheidbestrijding in digitale communicatie. Voorbeelden hiervan zijn: actieve website, digitale nieuwsbrief en social media (Twitter, weblog, forum, LinkedIn)

In de toekomst moet het mogelijk zijn om volgers via een tweet (twitter) te berichten dat de wegen in de A-route zijn gestrooid op het moment dat de laatste strooivoertuigen het gemeentebedrijf weer binnenrijden.

Communicatie is op dit gebied volop in ontwikkeling. Eind 2011 wordt hierin de eerste stap gezet met het gereedkomen van de nieuwe website.

6.2 Calamiteiten

Tijdens het winterseizoen kunnen zich uitzonderlijke situaties voordoen. Te denken valt aan: langdurige sneeuwval; aanhoudende ijzel, zoutkrapte enz. In dit geval komen de hiervoor aangewezen functionarissen voor de gladheid- en sneeuwbestrijding bijeen, dit zijn:

- clustercoördinator Uitvoering;
- ten minste één strooicoördinator;
- clustercoördinator Beheer en Ondersteuning (optioneel);
- beheerder gladheid- en sneeuwbestrijding;
- adviseur verkeersveiligheid;
- ten minste één medewerker van de servicelijn.

Dit team wordt tijdens calamiteiten bijeengeroepen om adequaat met passende oplossingen te komen.

6.3 Afstemmen andere wegbeheerders

Om eenduidigheid te realiseren en gevaarlijke situaties te voorkomen wordt met de wegbeheerders van grensoverschrijdende wegen het strooiregime en –methodiek afgestemd.

Daarnaast wordt het strooiregime en -methodiek afgestemd met de Provincie en Rijkswaterstaat over de provinciale- en rijkswegen in de gemeente.

6.4 Evaluatie

Na afloop wordt het winterseizoen geëvalueerd. Tijdens deze evaluatie worden de uitgangspunten en het uitvoeringsplan besproken. Voorafgaand aan het seizoen 2012-2013 worden daar waar nodig aanpassingen in het uitvoeringsplan gedaan.

7 Financieel overzicht

7.1 Uitvoeringskosten

Onder de uitvoeringskosten wordt verstaan; de som van de kosten van:

- personeel;
- materieel (strooivoertuigen en toebehoren);
- zout (nat en droog);
- contracten met derden (bv. Meteoconsult),

ten behoeve van de uitvoering van de gladheidbestrijding.

De uitvoeringskosten voor de gladheidbestrijding zijn afhankelijk van

- klimatologische omstandigheden;
- tijdstip van strooien;
- zoutprijs

Hieronder staat een overzicht van de uitvoeringskosten voor de gladheid- en sneeuwbestrijding voor de A- en B-route (prijspeil 2010).

Dit zijn de kosten die worden gemaakt voor het uitrijden van het gemeentelijk materieel en eventuele inhuur. Kosten voor het afhandelen van meldingen, vragen en klachten zijn hierin niet meegenomen.

Overzicht kosten per strooi- of veegactie t.b.v. gladheid- en sneeuwbestrijding.

Bestrijding	Gladheid		Sneeuw (>5cm)	
	Minimaal	Maximaal	Minimaal	Maximaal
A-route	€ 2.350,-	€ 4.100,-	€ 4.850,-	€ 8.700,-
B-route	€ 6.600,-	€ 11.500,-	€ 11.700,-	€ 19.800,-
Totaal	€ 8.950,-	€ 15.600,-	€ 16.550,-	€ 28.500,-

Het verschil tussen minimale en maximale kosten hangt af van het tijdstip van bestrijding en de hoeveelheid zout die wordt gebruikt.

Omdat de frequentie van het in actie komen per seizoen fluctueert is het lastig een gemiddelde te bepalen. Om een indicatie te geven van het aantal keren dat de wegen gestrooid zijn hieronder een overzicht van het aantal strooiacties van de afgelopen zes winterseizoenen.

Aantal strooiacties per seizoen per route.

	A-route	B-route
2005-2006	46	5
2006-2007	11	0
2007-2008	17	0
2008-2009	33	0
2009-2010	67	10
2010-2011	41	3

7.2 Overige kosten

Naast de uitvoeringskosten zijn er ook andere kosten die in relatie staan met de gladheidbestrijding

Dit zijn personele kosten voor:

- afhandeling van vragen, meldingen en klachten
- administratieve ondersteuning
- overleggen.

De hoeveelheid werk en de kosten fluctueren ook hier sterk per seizoen.