

Beleidsplan Gladheidbestrijding 2020-2024



Afdeling Ruimte
Team Beheer Openbare Ruimte en Toezicht & Handhaving
Ing. M. Esser
Versie oktober 2019

Inhoud

1 Samenvatting	3
2 Inleiding	4
3 Juridische aspecten en uitgangspunten beleid	5
3.1 Zorgplicht	5
3.2 Aansprakelijkheid	5
3.3 Uitgangspunten beleid gladheidbestrijding	6
4 Beleid	7
4.1 Landelijke richtlijn	7
4.2 Gemeentelijk kader – visie gladheidbestrijding	7
4.3 Beleidsdoelen	7
5 Prioriteiten en routing	8
5.1 Bepaling prioriteiten	8
5.2 Strooiroute	8
5.3 Tijdsriteria	9
5.4 Trottoirs en voetpaden	10
5.5 Participatie	10
5.5 Uitbreiding dienstverlening	10
6 Gladheid en strooiymethodiek	11
6.1 Hoe ontstaat gladheid	11
6.2 Hoe bestrijdt de gemeente Leudal de gladheid	12
7 Arbo en veiligheid	17
8 Financiën	18
Bijlage: Strooiroutes en sneeuwroutes	19

1. SAMENVATTING

Gladheidbestrijding is belangrijk voor een goede en veilige doorstroming van het verkeer. Dit beleidsplan beschrijft de manier waarop de gemeente Leudal de bestrijding van de wintergladheid aanpakt.

De kaders voor dit beleid van de gladheidbestrijding volgen de landelijke richtlijnen van de CROW (landelijk adviesorgaan voor wegenbeheer). De combinatie van deze richtlijnen, wettelijke kaders en de keuzes die gemaakt worden in dit beleidsstuk geven een goede en vaste basis voor de uitvoering van de gladheidbestrijding.

Bij het strooien van de routes wordt een afweging gemaakt tussen veiligheid, bereikbaarheid, kosten en milieuaspecten. Te veel strooien is duur en zorgt er voor dat het oppervlaktewater onnodig wordt belast met zout. En niet of heel weinig strooien leidt tot gevaarlijke situaties en maakt plekken onbereikbaar.

Er wordt preventief gestrooid. Dit betekent dat er een aantal uren voor de verwachte gladheid optreedt wordt gestrooid volgens de natzoutmethode.

De gemeente Leudal hanteert de volgende uitgangspunten in het beleid voor de gladheidbestrijding:

- Leudal is (verkeers-)veilig en bereikbaar.
- Leudal sluit hierbij aan op gestrooide wegen van buurgemeenten en provincie.
- Gladheidpreventie (voorkomen van gladheid door te strooien) in plaats van curatieve gladheidbestrijding (pas strooien als het glad is).
- Technieken en uitvoeringswijzen van gladheidbestrijding belasten het milieu zo min mogelijk.
- Een gestrooide route is bereikbaar binnen een straal van 500 meter van 90% van de woningen in Leudal. Dit betekent expliciet dat er ook plekken zijn in de gemeente waar de gladheid niet wordt bestreden, zoals woonstraten en trottoirs.
- Er wordt van burgers, bedrijven en instellingen ook een bepaalde mate van zelfredzaamheid en maatschappelijke verantwoordelijkheid verwacht.

De werkwijze, de strooi- en sneeuwroutes en de overige aspecten die relevant zijn in de bestrijding van wintergladheid zijn opgenomen in dit beleidsplan.

2. INLEIDING

De eisen die de samenleving stelt aan de gladheidbestrijding worden steeds hoger. Veiligheid, doorstroming en bereikbaarheid moeten ook onder winterse omstandigheden op peil worden gehouden. Elke gemeente is op grond van artikel 15 en verder van de Wegenwet verantwoordelijk voor het onderhoud van de gemeentelijke wegen. Als de gemeente niet voldoet aan deze verantwoordelijkheid, met schade bij weggebruikers als gevolg, kan de gemeente voor die schade aansprakelijk worden gehouden. Om aan deze zorgplicht te kunnen voldoen, is het hebben van een vastgesteld gladheidbestrijdingsplan van belang.

Het gladheidbestrijdingsplan bestaat uit twee delen:

- Het "*beleidsplan gladheidbestrijding*". Dit plan heeft u nu voor u liggen en hierin wordt het beleid van de gladheidbestrijding van de gemeente Leudal vastgelegd voor de komende 5 jaar (begin 2020 tot eind 2024). Alle noodzakelijk te maken beleidskeuzes zijn hierin vastgelegd.
- Het "*uitvoeringsplan gladheidbestrijding*". Dit plan beschrijft hoe het "beleidsplan gladheidbestrijding" tot uitvoering wordt gebracht.

Dit gladheidbestrijdingsplan is gebaseerd op de CROW-richtlijnen. De CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer & vervoer. Omdat er geen concrete regelgeving bestaat voor gladheidbestrijding, wordt er wel een zekere status ontleend aan deze richtlijnen.

Dit "*beleidsplan gladheidbestrijding*" geeft een nadere omschrijving van de verantwoordelijkheden, uitgangspunten en doelstellingen van het gemeentelijke beleid ten aanzien van gladheidbestrijding.

Het beleidsplan dient periodiek te worden bijgesteld (1 maal per 5 jaar). Op basis van het beleidsplan wordt een uitvoeringsplan opgesteld.

Het "*uitvoeringsplan gladheidbestrijding*" wordt jaarlijks geëvalueerd en indien nodig geactualiseerd, want tussentijdse aanpassingen van het uitvoeringsplan als gevolg van gewijzigde omstandigheden kunnen uiteraard niet uitgesloten worden. Vandaar de jaarlijkse evaluatie. Het gladheidseizoen loopt van 1 november tot 1 april het jaar daarop volgend. Er dient nog uitdrukkelijk op gewezen te worden, dat in dit beleidsplan en het uitvoeringsplan met gladheid wordt bedoeld: de gladheid veroorzaakt door winterse weersomstandigheden. Gladheid veroorzaakt door bijvoorbeeld modder, slib, olie, vetten etc. valt niet binnen de reikwijdte van het beleidsplan.

Het beleidsplan wordt vastgesteld door de gemeenteraad. Het uitvoeringsplan wordt, indien er een aanpassing is, jaarlijks door het college van B&W vastgesteld.

3. JURIDISCHE ASPECTEN EN UITGANGSPUNTEN BELEID

3.1 Zorgplicht

In de artikelen 15 en verder 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. Hiertoe behoort ook het bestrijden van gladheid op wegen. Van belang is dat het hierbij gaat om een inspanningsverplichting van de wegbeheerder en niet om een resultaatsverplichting.

3.2 Aansprakelijkheid

Op grond van artikel 6:162 van het Burgerlijk Wetboek (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 opleveren 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. 6:162 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 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 (zoals 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 6:162 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.
- 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.

In artikel 6:172 BW wordt gesproken over het plegen van onderhoud aan de wegen. Op basis hiervan kan de gemeente aansprakelijk gesteld worden voor schending van de zorgplicht. Wil men een claim als gevolg van artikel 6:172 BW weerleggen, dan moet worden aangetoond:

- Dat er tijdig en naar vermogen is gestrooid.
- Dat er, gezien de omstandigheden, op tijd en adequaat is gewaarschuwd.

Naar de mening van de verzekeraars zijn wegbeheerders niet aansprakelijk voor schade als gevolg 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.
- Goedgekeurd en voldoende materieel voorhanden heeft en gladheidsmeldsysteem heeft.
- Er een “uitvoeringsplan gladheidbestrijding” is vastgesteld (en jaarlijks geëvalueerd wordt) waarin inzichtelijk wordt gemaakt welke strooiroutes er worden gereden en wie op welk moment met de uitvoering is belast.

Bovendien wordt van iedere strooibeurt en/of uitruk melding gemaakt op de website van het gladheidsmeldsysteem. In dit logboek worden alle relevante gegevens, zoals het tijdstip van de ontvangen melding, de uitruk en de ingestelde dosering, vermeld. Bij de evaluatie en het verstrekken van inlichtingen in het geval van eventuele aansprakelijkheidstellingen kan hiervan gebruik worden gemaakt.

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

3.3 Uitgangspunten beleid gladheidbestrijding

Voortvloeiend uit de juridische aspecten, rust er op de gemeente in het kader van de gladheidbestrijding geen (garantie-)plicht of resultaatsverplichting om ervoor te zorgen dat de weg volledig veilig is. Zij moet zich hiervoor wel inspannen. Het staat de gemeente vrij de beleidskeuze te maken om 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:

- Het doel van de gladheidbestrijding is een bijdrage te leveren aan de verkeersveiligheid, de economische en de maatschappelijke voortgang onder winterse omstandigheden.
- De veiligheid van het uitvoerende personeel heeft tijdens uitvoering de hoogste prioriteit.
- 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 wegenszout.
- Waar nodig vindt bij de routes afstemming plaats met de buurgemeenten.
- Gebouwen met een openbare functie en plaatsen die gevoelig zijn voor het optreden van gladheid, zoals viaducten, bruggen en opritten, 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.

4. BELEID

Voor het opstellen van het beleid is gekeken naar de wettelijke kaders en de uitgangspunten, zoals in hoofdstuk 3 geformuleerd. Daarnaast is nadrukkelijk gekeken naar de landelijke richtlijnen van het CROW bij het opstellen van het gemeentelijk beleid en het formuleren van de beleidsdoelen.

4.1 Landelijke richtlijn

De stichting CROW is een kennispartner voor (decentrale) overheden, aannemers en adviesbureaus. Samen met het werkveld verzamelen, bundelen en duiden zij kennis die praktisch toepasbaar is op vraagstukken van professionals, van beleid tot beheer. Dit gebeurt op non-profit basis, dus zonder winstoogmerk.

Op het gebied van gladheidbestrijding is de werkgroep Programmacommissie Gladheidbestrijding actief. Ze heeft tot doel om de gladheidbestrijding in Nederland op een nog hoger peil te krijgen. De weggebruiker staat in deze doelstelling centraal. Zo moet ook onder winterse omstandigheden een betrouwbaar en veilig netwerk worden aangeboden. Daarbij geldt natuurlijk wel dat dit voor maatschappelijk verantwoorde kosten en inzet van de wegbeheerder gerealiseerd moet worden. De commissie zet daarom in op nieuwe ontwikkelingen, maar ook op samenwerking tussen verschillende partijen en kennisoverdracht.

In publicatie 353 Organisatie en bestrijding van wintergladheid (2017) geeft het CROW aanbevelingen voor de organisatie en bestrijding van wintergladheid. Deze leidraad helpt wegbeheerders om de gladheidbestrijding adequaat aan te pakken. De leidraad beschrijft de onderdelen die een rol spelen bij het bepalen van het beleid en bij de uitvoering. Deze leidraad is een hulpmiddel, geen hard kader.

4.2 Gemeentelijk kader – visie gladheidbestrijding

De in hoofdstukken 2 en 3 geformuleerde uitgangspunten leiden tot de volgende hoofdpunten voor de gladheidbestrijding:

- Leudal is (verkeers)veilig en bereikbaar.
- Leudal sluit hierbij aan op gestrooide wegen van buurgemeenten en provincie.
- Gladheidpreventie (voorkomen van gladheid door te strooien) in plaats van curatieve gladheidbestrijding (pas strooien als het glad is).
- Technieken en uitvoeringswijzen van gladheidbestrijding belasten het milieu zo min mogelijk.
- Een gestrooide route is bereikbaar binnen een straal van 500 meter van 90% van de woningen in Leudal. Dit betekent expliciet dat er ook plekken zijn in de gemeente waar de gladheid niet wordt bestreden, zoals woonstraten en trottoirs.
- Er wordt van burgers, bedrijven en instellingen ook een bepaalde mate van zelfredzaamheid en maatschappelijke verantwoordelijkheid verwacht.

4.3 Beleidsdoelen

Om de boven beschreven visie voor gladheidbestrijding te verwezenlijken, zijn de volgende beleidsdoelen geformuleerd:

1. Op structurele en duurzame wijze voldoen aan de wettelijke zorgplicht om onder winterse omstandigheden de verkeersveiligheid, doorstroming, leefbaarheid en bereikbaarheid binnen de gemeente op peil te houden.
2. Een brede en gedeelde verantwoordelijkheid in de samenleving bereiken voor gladheidbestrijding in de openbare ruimte. Daarbij wordt duidelijk gecommuniceerd wat de gemeente wel en niet doet. Bewoners, instellingen en ondernemers worden gestimuleerd om te participeren in gladheidbestrijding van openbare plekken waar de gemeente de gladheid niet bestrijdt, zoals trottoirs, winkelgebieden en schoolpleinen.

In de volgende hoofdstukken wordt uiteengezet hoe aan deze beleidsdoelen wordt voldaan.

5. PRIORITEITEN EN ROUTERING

5.1 Bepaling prioriteiten

Het wegennet binnen de gemeente Leudal vertoont een grote verscheidenheid. Gemotoriseerd verkeer maakt gebruik van hoofdwegen tot en met woonerven; voetgangers en fietsers van trottoirs en fietspaden. Deze verschillende weggebruikers stellen allen hun specifieke en soms tegenstrijdige eisen als het om gladheidbestrijding gaat. Als er onderscheid wordt gemaakt naar doorgaand verkeer en plaatselijk verkeer, zal de eerste categorie de nadruk leggen op het vrijmaken van de hoofdverbindingroutes en is de andere categorie meer geïnteresseerd in woonstraten en secundaire verbindingen. Dit gegeven maakt het de wegbeheerder onmogelijk om het geheel van wegen, straten en paden bij naderende gladheid in één keer te behandelen. Het zal altijd noodzakelijk zijn om belangen af te wegen en op grond daarvan prioriteiten te stellen. Bij het bepalen van de te strooien routes houdt de gemeente daarom rekening met:

- Verkeersaspecten (veiligheid en bereikbaarheid). Gladheid op wegen verhoogt het risico van ongevallen en lichamelijk letsel aanzienlijk. Dit geldt zowel voor voetgangers, fietsers als het gemotoriseerde verkeer. Binnen de bebouwde kom moet binnen een straal van 500 meter een gestrooide route liggen, buiten de bebouwde kom ligt dit op 1 kilometer om dit risico te beperken.
- Milieuaspecten. Het zout tast beplanting en bomen langs wegen aan en komt via het riool bij de waterzuivering.
- Economische aspecten. Gladheid leidt tot vertraging en brengt daardoor bedrijfseconomische schade teweeg, indien personen en/of goederen niet tijdig op de gewenste plaats van bestemming kunnen komen.
- Sociale aspecten. Gladheid ontwricht het sociale leven van mensen, indien deze niet tijdig op de door hun gewenste plaats van bestemming kunnen komen (bezoek aan familie, medische centra, sociaal culturele instellingen etc.).
- Voorkomen van schade aan wegen, voertuigen, straatmeubilair etc. Gladheid verhoogt het risico van ongevallen en daarmee schade aan (motor-) voertuigen. "Slechte" winters zijn dan de oorzaak dat schadeverzekeraars de premies verhogen. Om schade aan wegen zoveel te beperken is het van belang dat de staat van onderhoud van de wegen goed blijft. Zout strooien vooral op asfaltwegen heeft grote invloed op schades aan deze wegen. Afhankelijk van de winter en het onderhoud zal er meer of minder schade ontstaan.
- Kostenoverwegingen. Te veel strooien is slecht voor het milieu en kostbaar en wanneer er niet of heel weinig wordt gestrooid voldoet de gemeente niet aan haar gemeentelijke zorgplicht om te zorgen voor veilige en bereikbare wegen.

Daarnaast stellen onder andere de ligging, de constructie en het gebruik van de verschillende wegtypen bijzondere eisen aan materieel, werkmethoden en strooimiddelen. Soms is het voor strooiwagens ook niet mogelijk om bijvoorbeeld in geval van ijsel, smallere woonstraten, woonerven en pleintjes te bereiken.

5.2 Strooiroutes

Voor het bestrijden van gladheid en het ruimen van sneeuw wordt gebruik gemaakt van vaste routes, zodat voor iedereen duidelijk is waar de gemeente wel en niet gaat strooien. Hierbij zijn de wegen onderverdeeld op basis van prioritering.

De gemeente Leudal hanteert de volgende uitgangspunten bij het bepalen van de routes van de gladheidbestrijding:

- Doorgaande wegen die veelvuldig worden gebruikt. De weggebruikers op deze wegen bestaan niet alleen uit de bewoners van woningen langs deze weg, maar ook voor een groot gedeelte uit doorgaand verkeer.
- Vrij liggende fietspaden langs doorgaande wegen met een duidelijke verkeersfunctie (voor onder andere schoolgaande kinderen) en voldoende breedte voor het materieel.

- Wegen rondom voorzieningen die met zo min mogelijk hinder bereikbaar moeten zijn. Voorbeelden hiervan zijn: winkelgebieden, gemeentehuis, politiebureaus, uitrijroutes van de brandweer, woonzorgcentra, gebouwen met een medische functie, bibliotheken, scholen, kerken, sporthallen/terreinen en industrieterreinen.
- Wegen met hellingen en voldoende breedte voor het materieel.
- Busroutes.
- Wegen die aansluiten op de strooiroutes van andere wegbeheerders.
- De routes worden dusdanig bepaald dat er een logische "routing" ontstaat voor de strooiwagens.

De uiteindelijke strooiroutes (vijf hoofdrijbaanroutes en drie fietspadroutes) die zijn opgesteld op basis van de bovenstaande uitgangspunten en prioriteringen zijn in de bijlage opgenomen.

De hoofdrijbaanroutes omvatten wegen met een belangrijke verkeersfunctie zoals busroutes en hoofdverbindingroutes, maar ook wegen waar veel (openbare) voorzieningen liggen. Bij optredende gladheid en sneeuwval heeft het berijdbaar houden van deze wegen een hoge prioriteit en ze 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 altijd gestrooid.

Overige wegen welke niet zijn opgenomen in de Strooiroutes worden in principe niet gestrooid, behoudens bijzondere gevallen; door de gladheidcoördinator te bepalen. Bij langdurige gladheid als gevolg van sneeuwval kunnen deze wegen niet meer sneeuwvrij gemaakt worden. Aangereden sneeuw is vrijwel niet meer weg te ploegen en er zou onevenredig veel zout gestrooid moeten worden om de aangereden sneeuw enigszins te laten smelten. Daarnaast kan het smeltwater niet weg via de riolering, omdat kolken in de regel "verstopt" zitten door sneeuw, waardoor dit als gevolg van de lage temperaturen weer op zal vriezen.

In geval van sneeuwval worden uitsluitend de zogenaamde sneeuwroutes door de aannemer sneeuwvrij gemaakt en gestrooid. Zie hiervoor hoofdstuk 5.2 (Hoe bestrijdt de gemeente Leudal de gladheid?) onder "Afwegingen bij sneeuwval".

5.3 Tijdsriteria

Ieder jaar van 1 november tot 1 april van het daaropvolgend jaar staan de medewerkers van de gecontracteerde aannemer stand-by om voor de gladheidbestrijding uit te rukken. De beslissing om tot actie over te gaan ligt in handen van de dienstdoende gladheidscoördinator.

Bij uitrukken moeten de volgende actietijden worden nagestreefd:

- Binnen 30 minuten na alarmering dienen de medewerkers van de aannemer aanwezig te zijn op de zoutopslag van de aannemer.
- De maximale tijdsduur van enige strooiactie mag, vanaf het begin van het zout op de weg brengen, onder normale omstandigheden, niet meer zijn dan 2,5 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 huidige routes binnen de gemeente Leudal kunnen binnen deze tijd gereden worden. Uitbreiding is niet mogelijk zonder elders in de route te verminderen. De maximale capaciteit is met het beschikbare materieel bereikt. Verdere uitbreiding betekent een investering in materieel en een uitbreiding van het contract met de uitvoerende aannemer.

5.4 Trottoirs en voetpaden

Als wegbeheerder is de gemeente op grond van het Burgerlijk Wetboek aansprakelijk voor de veiligheid in de hele openbare ruimte, dus ook op trottoirs en voetpaden. Anderzijds kan niet worden verwacht dat alle trottoirs worden gestrooid of sneeuwvrij worden gemaakt. Uit jurisprudentie blijkt dat ook de rechter deze nuancering aanbrengt en een deel van de verantwoordelijkheid neerlegt bij de weggebruiker.

Sinds winterseizoen 2011/2012 heeft de gemeente Leudal afspraken gemaakt met Westrom over het sneeuwvrij houden van trottoirs. Op dit moment wordt deze extra capaciteit ingezet om voornamelijk trottoirs in centrumgebieden en bij clusterings van ouderen sneeuwvrij te houden. Deze centrumgebieden betreffen ongeveer 10% van het totale areaal aan trottoirs. Ervaringscijfers geven aan dat een actie om en nabij € 3.000,- kost voor 10% van het areaal. Uitbreiding naar 100% betekent dan een kostenplaatje van € 30.000,- per keer. Hierbij dient aangegeven te worden dat de afgelopen winters ook geleerd hebben dat meerdere dagen op rij sneeuw kan vallen. Dat betekent dat elke dag geruimd moet worden. Indien enkele dagen gewacht wordt voordat men kan gaan beginnen met ruimen, zal het verwijderen veel meer tijd in beslag nemen. Ook hier geldt dat aangelopen sneeuw erg lastig te verwijderen is.

5.5 Participatie

Gelet op de kosten voor de inzet van de aannemer voor de gladheidbestrijding, kan ook gedacht worden aan een bijdrage vanuit de gemeente voor burgerinitiatieven. Hierbij zou de gemeente een financiële ondersteuning kunnen geven aan initiatieven vanuit burgers om bijvoorbeeld woonwijken, buurtschappen en dergelijke sneeuwvrij te houden. Te denken valt bijvoorbeeld aan verenigingen die zich inzetten om trottoirs sneeuwvrij te houden, of agrariërs die in het buitengebied werkzaamheden verrichten. Indien zulke initiatieven ingediend worden (en beoordeeld op doelmatigheid en kwantiteit zijn), zal de gemeente een eenmalige bijdrage leveren van maximaal €250,-. Om deze initiatieven te financieren wordt een jaarlijks budget van € 10.000,- beschikbaar gesteld. Dit budget zal, indien nodig, geëvalueerd worden aan de hand van de ingediende ideeën. Indien de raad instemt met dit voorstel zal dit project een aantal malen gecommuniceerd worden in het Leudalnieuws en op de gemeentelijke website. Dekking hier van valt binnen het reguliere budget voor de gladheidbestrijding.

5.6 Uitbreiding dienstverlening

De extra kosten voor uitbreiding van de dienstverlening zijn aanzienlijk te noemen. Op basis van de laatste winters kan aangenomen worden dat problemen of ergernissen zich alleen voor doen tijdens sneeuwval. Sneeuwval van betekenis is vanaf 2007 in 3 van de 6 winters voorgekomen. De duur van deze sneeuwoverlast is beperkt gebleven tot in het ergste geval twee weken, waarbinnen de sneeuw door een dooiaanval weer verdwenen was.

Afgevraagd kan worden of de gemeente zich moet uitrusten om extremen qua gladheidbestrijding op te vangen. Daarnaast mag ook van de burger enige inzet verwacht worden, vooral op trottoirs. Middels communicatie in het Leudalnieuws wordt hulp gevraagd aan de burger om tijdens sneeuwval een helpende hand aan te reiken door het trottoir bij hun woning sneeuwvrij te maken.

Om burgerinitiatieven welke verder gaan dan het sneeuwvrij houden van het eigen trottoir te kunnen waarderen, zal jaarlijks een (aan de hand van ingediende aanvragen bij te stellen) budget beschikbaar gesteld worden van € 10.000,-. Maximale bijdrage per ingediende aanvraag is dan € 250,-.

6. GLADHEID EN STROOIMETHODIEK

6.1 Hoe ontstaat gladheid?

Voor het ontstaan van wintergladheid is altijd het samengaan van twee componenten vereist: vocht en een wegdektemperatuur onder het vriespunt.

Om wintergladheid doeltreffend te bestrijden (of eigenlijk beter: te voorkomen) is het belangrijk goed inzicht te hebben in de verschillende oorzaken van wintergladheid.

Wintergladheid is te herleiden tot drie soorten gladheid, dit zijn:

- Het bevriezen van een natte weg
- Het neerslaan van vocht uit de lucht op het wegdek of wel condensatie
- Neerslag

Gladheid door bevriezing.

De weg is nat en de temperatuur van het wegoppervlak daalt. Wanneer de wegdektemperatuur onder het vriespunt komt zal het op de weg aanwezige vocht bevriezen en een dun laagje ijs vormen.

Gladheid door condensatie.

Het neerslaan van vocht uit de lucht op het wegdek komt voor, als de wegdektemperatuur lager is dan het dauwpunt. Het dauwpunt is die temperatuur waarbij waterdamp begint te condenseren door afkoeling van de lucht zonder dat er vocht wordt toegevoerd of afgevoerd.

De hoeveelheid waterdamp die de lucht kan bevatten hangt af van de temperatuur; hoe lager de temperatuur, des te minder vocht er in kan. Het teveel aan vocht zet zich tijdens en na de afkoeling af als dauw.

Condensatiegladheid.

In de praktijk zie je, dat als het verschil tussen wegdektemperatuur en dauwpunt temperatuur meer dan ongeveer twee graden bedraagt, de weg na twee uur door condensatie nat is. Daalt de temperatuur van het wegdek onder nul, dan bevriest het vocht op de weg en is er sprake van condensatiegladheid. Het omgekeerde proces kan evenwel ook plaats vinden. Bij aanvoer van droge lucht met een dauwpuntstemperatuur die twee graden lager ligt dan de wegdektemperatuur, droogt een natte weg na enkele uren op.

Dauw.

Dauw is condensatie en kan alleen ontstaan bij heldere hemel als de zon onder is. Het wordt gevormd tijdens een uitstralingsproces, waarbij echter ook waterdamp nodig is; de lucht moet dus ook voldoende vochtig zijn. Als de wegdektemperatuur lager is dan het dauwpunt, slaat het vocht uit de lucht neer op het wegdek. Daalt de temperatuur van het wegdek onder nul, dan bevriest het vocht op de weg.

Mistvorming.

De omstandigheden die gunstig zijn voor dauwvorming liggen dicht bij die omstandigheden welke gunstig zijn voor mistvorming. Als er eenmaal mist ontstaan is, dan kan zich geen dauw meer vormen. Hier geldt ook, dat als de wegdektemperatuur lager is dan het dauwpunt, het vocht uit de lucht neerslaat op het wegdek. Daalt de temperatuur van het wegdek onder nul, dan bevriest het vocht op de weg.

Rijpafzetting.

Als de wegdektemperatuur al onder nul is voor het proces van start gaat (de wegdektemperatuur komt onder het dauwpunt), dan treedt er sublimatie op {van een gasvormige (lucht) naar een vaste (rijp) toestand}.

Met andere woorden: het vocht uit de lucht slaat neer op het wegdek in de vorm van ijskristallen. Rijpafzetting op zich is niet glad, maar als men er over rijdt smelt dit, het vocht bevriest en er ontstaat wintergladheid.

Ruige rijp.

Onderkoelde waterdruppeltjes die bevrozen bij botsing tegen voorwerpen noemt men ruige rijp of ruige vorst. Ruige rijp kan vooral optreden bij mist als de temperatuur onder nul is.

Als de wegdektemperatuur al onder nul is en de wegdektemperatuur komt onder het dauwpunt, dan vind er sublimatie plaats. Ook hier ontstaat wintergladheid als men er over heen rijdt, net zoals bij rijpafzetting, bovendien is het zicht meestal slecht.

Zowel bij condensatie als sublimatie gaat de toestand van het wegdek geleidelijk en langzaam over van een droog – naar een vochtig – naar een nat wegdek. Sterk afhankelijk van hoeveel graden de wegdektemperatuur onder het dauwpunt ligt. Hoe groter het verschil in graden, des te sneller vindt het vochttransport uit de lucht plaats.

Gladheid door neerslag.

De meest voorkomende vormen van neerslag die gladheid veroorzaken, zijn sneeuw en ijzel. Hagel kan eveneens gladheid doen ontstaan, maar is in de regel van korte duur.

Sneeuw.

Bij temperaturen rond het vriespunt valt uit winterse buien soms motsneeuw of korrelsneeuw.

Gewone sneeuw bestaat uit sterk vertakte ijskristallen die samen geklonterd zijn tot vlokken; om grote sneeuwvlokken te krijgen mag het niet meer dan vijf graden vriezen. Bij strenge vorst treedt nauwelijks samenklontering op van sneeuwvlokken en resteert er slechts poedersneeuw.

Vaak komt het voor dat de sneeuw door een luchtdaag valt met een temperatuur boven nul graden. In dat geval zal de sneeuw gedeeltelijk smelten. Op het wegdek komt dan een mengsel van regen en sneeuw terecht, dat wel "natte sneeuw" genoemd wordt.

IJzel.

IJzel ontstaat wanneer regen, motregen of gedeeltelijk uit vloeibaar water bestaande ijsregen op een weg valt waarvan de temperatuur onder nul is. De regen of motregen, die soms onderkoeld is, bevriest dan zodra hij in aanraking komt met de grond of met voorwerpen die kouder zijn dan nul graden; de ijsregen vriest er op vast.

Valt de regen of motregen door een onderste koude laag, dan bevriest ze geheel of gedeeltelijk. De regen en motregen gaan over in ijsdeeltjes, al dan niet omringd door water, die tenslotte het aardoppervlak bereiken als ijsregen en daar direct een laagje ijs vormen.

6.2 Hoe bestrijdt de gemeente Leudal de gladheid?

De gladheid wordt in Nederland bestreden door te strooien met een dooimiddel (wegenzout) en door neerslag (sneeuw) te verwijderen met sneeuwpluigen en/of borstels. Wintergladheid kan op twee verschillende manieren worden bestreden, te weten preventief of curatief.

De keuzes die gemaakt worden op het gebied van de uitvoering van de gladheidbestrijding zijn afhankelijk van de belangen op het gebied van veiligheid (risico), bereikbaarheid, doorstroming, milieu en kosten.

De gladheidbestrijding of winterdienst is een apart werkveld. Het omvat elementen van wegbeheer en verkeersveiligheid en heeft daarnaast duidelijke raakvlakken met de aanpak van calamiteiten. Dit maakt de winterdienst tot een werkveld met een eigen sfeer, vooral tijdens de vaak nachtelijke gladheidbestrijdingsacties. Opvallend is de betrokkenheid van de medewerkers, die voortvloeit uit een groot

verantwoordelijkheidsbesef. De uitdaging waar elke betrokkene voor staat is "de gladheid te slim af te zijn". Met andere woorden: ervoor zorgen dat het helemaal niet glad wordt. Het anticiperen op het voorkomen van gladheid vereist van de coördinatoren in de eerste plaats een basiskennis van de meteorologie en daarnaast de kennis van het zonodig opstarten van een gladheidbestrijdingsactie. Preventieve natzout strooiacties zijn daarom een normaal verschijnsel in de winterdienst. Overigens geldt het bovenstaande voornamelijk bij bevroering van natte weggedeelten en ijzelvorming omdat hiervan de meteogegevens het meest betrouwbaar zijn. Het voorspellen van bijvoorbeeld sneeuwbuien is erg moeilijk omdat deze vaak een plaatselijk karakter hebben en op radarbeelden niet of nauwelijks waarneembaar zijn.

De gemeente Leudal besteedt de uitvoering van de gladheidbestrijding uit. Het betreft de inhuur van voertuigen en van het uitvoerend personeel. De coördinator van de gemeente bepaalt of er wel of niet gestrooid gaat worden, coördineert en houdt toezicht op de uitvoering. Op deze manier houdt de gemeente de regie in eigen hand en kan vrijwel volledig sturing geven over de activiteiten en kwaliteit van materieel.

Preventief en curatief strooien

Bij *preventief* strooien wordt dooimiddel aangebracht voordat het wegdek glad wordt. Bij *curatief* strooien is er sprake van bestrijding van gladheid die al aanwezig is. De gemeente Leudal strooit *preventief*. Bij langer aanhoudende gladheid wordt ook curatief gestrooid. Het strooien van wegzout is een breed geaccepteerde methode om wintergladheid te bestrijden. In de jaren tachtig deed het zogenaamde natzout strooien in Nederland haar intrede. Tegenwoordig wordt deze natzout methode door Rijkswaterstaat, provincies en gemeenten op grote schaal toegepast.

Wanneer tijdens een strooiactie zout wordt gestrooid op de weg, is het de bedoeling dat het zout zo gelijkmatig mogelijk over de verharding wordt verspreid. Door de snelheid van de strooiauto en door de wind kan het zout verwaaien en bijvoorbeeld in de berm terecht komen. Bij het strooien van natzout zal dit verwaaien minder gebeuren dan bij het strooien van droogzout. De reden hiervoor is dat het bevochtigde zout klontjes vormt die zwaarder zijn dan de droge korrels. Natzout is hierdoor minder gevoelig voor rijsnelheid en wind dan droogzout. Dit leidt tot de volgende voordelen bij natstrooien ten opzichte van het traditionele droogstrooien.

- Het zoutverbruik is lager omdat het strooiproces efficiënter is. Naast het feit dat bij natzout minder verwaaiing plaats vindt dan bij droogzout, kleeft natzout meer aan de weg dan droogzout. Hierdoor vindt ook na het strooien minder verwaaiing plaats door wind of rijdend verkeer.
- Doordat er met een hogere rijsnelheid kan worden gestrooid, kan een grotere weglengte gestrooid worden binnen dezelfde tijd. Dit is van belang omdat de gemeente Leudal preventief strooit en de routes zoveel mogelijk afgerond moeten zijn voordat de verwachte gladheid optreedt.
- Doordat er minder verwaaiing van het zout plaatsvindt naar de bermen wordt het milieu minder belast.
- Doordat het zout al (deels) in oplossing is zal de werking van het dooimiddel sneller zijn.

Afwegingen bij sneeuwval

Bij te verwachten sneeuwval is het van belang, dat de route eerst preventief met de natzout methode wordt gestrooid, voordat men begint met het ruimen van de sneeuw met sneeuwplougen. Hiervan is sprake bij sneeuwval van meer dan twee á drie centimeter. In dat geval worden de strooiauto's van zowel de hoofdrijbanen als de fietspaden voorzien van sneeuwplougen en wordt in één handeling de weg cq. fietspad sneeuwvrij gemaakt en gestrooid.

Bij grote hoeveelheden sneeuwval is er sprake van een extreme situatie, immers het verkeer loopt in de meeste gevallen vast. In dat geval wordt geprobeerd de

verbindingsroutes (de zogenaamde Sneeuwroutes, zie de bijlage) met sneeuwploegen zoveel mogelijk sneeuwvrij te houden. Het heeft geen zin om bijvoorbeeld in woonstraten of –buurten te gaan sneeuwruimen. De sneeuwploeg heeft maar een beperkte werkbreedte van 2 á 3 meter, en zet de sneeuw op ruggen langs de kant van de weg, wat problemen op kan leveren met geparkeerde auto's, oversteekbaarheid van straten, enz. Daarnaast bemoeilijken obstakels als paaltjes, verkeersdrempels of wisselend wegdek het werk.

Het weinige verkeer in woonstraten in combinatie met lage wegdektemperatuur komt de effectiviteit van de gladheidbestrijding overigens niet ten goede.

Tijdens extreme situaties, zoals bij langdurige en hevige sneeuwval, moet intensiever de overlast worden bestreden. Het verplaatsen van de sneeuw door de sneeuwploegen kan problematisch worden. De sneeuw dient dan opgeladen en afgevoerd te worden. Deze situatie moet naar omstandigheden op maat worden ingevuld door bijvoorbeeld inzet extra materieel. Het is gewenst over een lijst met aannemers te beschikken waarop zo nodig een beroep kan worden gedaan voor inzet van extra materieel. Deze lijst dient in het uitvoeringsplan aanwezig te zijn. Van belang is ook dat in een dergelijke situatie hierover extra voorlichting wordt gegeven aan de burgers.

Beschikbaar materieel

Al het gladheidbestrijdingsmaterieel is in eigendom van de gemeente Leudal. Voor de 5 hoofdbaan- en 3 fietsroutes zijn 8 strooiers beschikbaar. 5 natzout opzetstrooiers worden ingezet voor de hoofdrijbanen en voor de fietsroutes beschikt de gemeente over 1 natzout opzetstrooier en 2 natzout aanhangstrooiers. Tevens zijn voor het verwijderen van sneeuw 8 ploegen (voor elk voertuig één) aanwezig. De technische levensduur van een strooier wordt gesteld op 12 jaar en van een sneeuwploeg op 15 jaar.

De gemeente beschikt over:

- 4 st. natzout opzetstrooier inhoud 4000 liter
- 1 st. natzout opzetstrooier inhoud 2400 liter
- 1 st. natzout opzetstrooier inhoud 800 liter
- 1 st. natzout aanhangstrooier inhoud 1100 liter
- 8 st. sneeuwploegen

Personele inzet

Voor aanvang van de periode van gladheidbestrijding wordt een consignatierooster opgesteld waarop aangegeven is wie als gladheidscoördinator optreedt. Het ingehuurd strooivoertuig wordt altijd bemand door een chauffeur en indien nodig met een bijrijder. De gemeente Leudal besteedt de uitvoering van de gladheidbestrijding zoveel mogelijk uit. De verantwoordelijkheid en het toezicht blijft bij de gemeente, team Beheer Openbare Ruimte.

Systeem gladheidsmelding

Een gladheidsmeldsysteem verzamelt gegevens over de daadwerkelijke toestand van de weg en de wegomgeving. Door middel van zogenaamde "weerhutten" en sensoren in de weg wordt gemeten wat de toestand van het wegdek, de temperatuur en de vochtigheid van de lucht is. Aan de hand van deze gegevens (die naar een meetstation worden verstuurd), neerslagbeelden en satellietfoto's wordt bepaald of er gestrooid moet worden. Het gladheidsmeldsysteem signaleert aankomende gladheid, waardoor daadwerkelijke gladheid niet of nauwelijks meer onverwachts hoeft voor te komen. De gemeente Leudal beschikt over een eigen gladheidsmeldsysteem, gelegen aan de Leveroyseweg in Heythuysen.

Tegenwoordig is al zeventig procent van alle gladheid, 10 uur van te voren te voorspellen. Men ziet dan ook een verschuiving van de preventieve acties naar de (goedkopere) avonduren in plaats van de nachtelijke uren. Hierdoor krijgt het personeel

voldoende nachtrust en bovendien wapent de wegbeheerder zich hiermee tegen schadeclaims, omdat hij tijdig de nodige maatregelen heeft getroffen. Een bijkomend voordeel is dat de strooiwagen niet bij "tij en ontij" onder slechte weersomstandigheden op pad hoeft. Dit heeft mede tot gevolg dat strooiwagens bij preventieve acties op weg kunnen gaan, bemand met slechts één chauffeur.

Bij curatief bestrijden wordt ook gehandeld o.a. op basis van meldingen (bijv. politie) en eigen schouwingen.

Controle op het effect van de gladheidbestrijding

De gladheidscoördinator is tevens belast met systematische controle op het effect van de gladheidbestrijding tijdens en/of na het strooien. Indien nodig wordt tijdens de rit de strooihoeveelheid aangepast en/of worden weggedeelten voor een tweede maal gestrooid. Controle vindt plaats op de meest kritieke punten.

Te strooien hoeveelheden wegzout

De gemeente strooit de hoofdroutes en de fietsroutes volgens de "natzout"-methode.

Bij strooiacties zijn de aanbevolen hoeveelheden wegzout als volgt:

- Bij een preventieve actie, voor het bevriezen van natte asfalt- en cementbetonwegen: een hoeveelheid natzout van 7 gram per m² strooien.
- Bij een preventieve actie, voor het bevriezen van natte klinkerwegen, fietspaden en parkeerplaatsen: een hoeveelheid natzout van 10 gram per m² strooien.
- Bij een preventieve actie, voor sneeuwval of ijzel: een hoeveelheid natzout van 15 - 20 gram per m² strooien.
- Bij een curatieve actie, bij sneeuwval of ijzel: 20 gram per m² droogzout strooien. Bij aanhoudende sneeuwval of ijzel dit (20 gram per m²) blijven herhalen, zonodig in combinatie met het verwijderen (ploegen) van sneeuw.
- Uitgangspunt is dat de routes in één keer te strooien zijn, zonder bij te laden op het depot.

Indien de gladheidscoördinator dit nodig acht, kunnen de hoeveelheden aangepast worden.

Communicatie

Voor zowel betrokkenen binnen de eigen organisatie als weggebruikers is het van belang dat informatie over de gladheidbestrijding tijdig en efficiënt wordt overgebracht.

Intern dient het communicatietraject ten behoeve van de gladheidbestrijding op heldere wijze te zijn vastgelegd in een procedure. Deze dient dan ook in het uitvoeringsplan aanwezig te zijn. Iedereen moet weten wat er in geval van gladheid van hem verwacht wordt. Voor de start van het winterseizoen wordt met alle personen die tijdens het strooiseizoen dienst gaan doen, het communicatietraject doorlopen. Omwille van de duidelijkheid dient er binnen de gemeente een vast aanspreekpunt te zijn voor Politie, Brandweer en de G.G.D. Het vaste aanspreekpunt is de dienstdoende coördinator. Hij is functioneel verantwoordelijk voor de organisatie van de uitvoering en het onderhouden van contacten met derden en de eigen medewerkers van de gladheidbestrijding.

Een gladheidscoördinator beslist op welk moment, met hoeveel en welk materieel etc. een strooiactie wordt gestart. Eigen waarnemingen, waarnemingen van medewerkers, maar ook waarnemingen van derden worden op een rapport van de coördinator vermeld. De opmerkingen worden na de winterperiode geëvalueerd en kunnen eventueel aanleiding zijn de strooiroute of de wijze van strooien aan te passen.

Via diverse communicatiemiddelen worden de inwoners geïnformeerd over de wijze van gladheidbestrijding in de gemeente. Dit is ook noodzakelijk om bij schadeclaims als gevolg van gladheid te kunnen aantonen dat wij aan onze zorgplicht hebben voldaan.

Tevens kan communicatie een belangrijke bijdrage leveren aan een positieve beeldvorming over de gladheidbestrijding en kan het mogelijk leiden tot minder klachten. Op onze website wordt actief geïnformeerd over de gladheidbestrijding en worden bewoners bewust gemaakt van onze wijze van gladheidbestrijding.

In deze communicatiemiddelen wordt aangegeven:

- Wanneer strooien we (en waarom)
- Waar strooien we wél en waar niet (en waarom)
- Wat kunnen inwoners en bedrijven zelf doen aan gladheidbestrijding
- De mogelijkheid om vragen te stellen en om klachten in te dienen.

Dit moet de inwoners een beeld geven hoe onze gemeente de gladheid bestrijdt en welke wegen in de strooiroutes zijn opgenomen. Op onze website kunnen inwoners en media terecht voor alle actuele informatie en plattegronden met de strooiroutes.

7. ARBO EN VEILIGHEID

Gladheidbestrijding vindt vrijwel altijd plaats onder moeilijke omstandigheden voor het uitvoerend personeel. Er dient gewerkt te worden in koude omstandigheden, vaak in avond- / 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 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.

In de gemeente Leudal is de gladheidbestrijding opgenomen in de consignatiedienstregeling. Hierdoor is een (wachtdienst-)ambtenaar altijd bereikbaar via telefoon. Na ontvangst van de melding gaat deze, afhankelijk van de aard van melding, over tot actie. De hoogte van deze consignatievergoeding is door het college van B&W vastgesteld en is een vast percentage van het bruto uurloon.

De bestuurders van strooiwagens vallen niet onder het Arbeidstijdenbesluit vervoer. Dit omdat de werkzaamheden (de gladheid bestrijden met behulp van zoutstrooiwagens) 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 Arbowet. De reden hiervan is, dat voertuigen die worden ingezet voor gladheidbestrijding te beschouwen zijn als voertuigen die worden ingezet bij (ter voorkoming van) noodsituaties.

De regels voor de arbeidstijden en consignatie 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. Voor de start van het winterseizoen wordt met alle betrokkenen de procedure doorlopen.

De belangrijkste zaken die worden doorlopen zijn:

- De te strooien hoeveelheden wegens zout
- Het omgaan met dooimiddelen.
- Het controleren van doseerinstellingen.
- Het bedienen van, en werken met, gladheidbestrijdingsmaterieel.
- Onveilige situaties tijdens strooien.

Na het winterseizoen wordt de gladheidbestrijding geëvalueerd.

Het gladheidbestrijdingsmaterieel moet conform de Arbowetgeving zijn voorzien van CE-markering en een bijbehorende EG-verklaring en jaarlijks volgens de COM-keur gecontroleerd te worden.

8. FINANCIËN

De uitgaven op het product gladheidbestrijding zijn extreem afhankelijk van de weersomstandigheden. Een inschatting geven van de verwachte kosten is dan ook zeer moeilijk. Wij gaan daarom in onze begroting uit van een gemiddelde winter. Bij een strenge winter komen we te kort en bij een zachte winter houden we over. In de begroting zijn de kosten voor het onderhoud van het materieel, de inkoop van het wegzout, de kosten voor de inzet van de aannemer die de gladheidbestrijding uitvoert en de eventuele inzet van derden opgenomen.

De totale kosten op jaarbasis voor de huidige dienstverlening worden geraamd op **€153.140,-** excl. BTW. Dit is verdeeld in:

1. Zout

Per jaar wordt ca. 750 ton zout in opslag genomen.
Afhankelijk van de weersomstandigheden kan er in het gladheidsseizoen meer of minder zout noodzakelijk zijn. €25.000,-

2. Tractie

De uitvoering van de gladheidbestrijding wordt uitbesteed.
Het gladheidbestrijdingsmaterieel staat overdekt gestationeerd bij de uitvoerende aannemer. Ook de opleidingen voor het personeel van de aannemer zitten in deze post. De aannemer zorgt voor de opslag, volgens de milieuwetgeving, van het zout en de natte component.
Afhankelijk van de weersomstandigheden kunnen er in het gladheidsseizoen meer of minder acties noodzakelijk zijn.
Geraamd op basis van gemiddelde afgelopen jaren. €120.000,-

3. Jaarlasten materieel

De gemeente heeft eigen gladheidbestrijdingsmaterieel.
Voor het jaarlijks onderhoud bedragen de kosten €18.140,-

Totaal jaarlijks; €153.140,-

4. Vervanging

In 2015 dienen 2 sneeuwploegen en 2 strooiers vervangen te worden: €94.500,-
(deze vervangingen zijn uitgesteld totdat deze echt nodig zijn)
In 2016 dienen 2 sneeuwploegen en 1 strooier vervangen te worden: €63.000,-
(deze vervangingen zijn eveneens uitgesteld totdat deze echt nodig zijn)

Totaal vervanging; €157.500,-

BIJLAGE: STROOIRoutes EN SNEEUWRoutes