



# **BELEIDSPLAN GLADHEIDSBESTRIJDING**

**11-3-2020**

## Inhoud

---

<b>1. Samenvatting</b> .....	- 2 -
<b>2. Inleiding</b> .....	- 3 -
<b>3. Algemeen</b> .....	- 4 -
<b>4. Wet- en regelgeving</b> .....	- 5 -
<b>4.1 Juridisch kader</b> .....	- 5 -
<b>4.2 Arbeidsomstandigheden</b> .....	- 6 -
<b>4.3 Arbo-wet</b> .....	- 7 -
<b>4.4 Veiligheid</b> .....	- 7 -
<b>4.5 Milieu</b> .....	- 7 -
<b>5. Beleid gladheidsbestrijding</b> .....	- 8 -
<b>6. Financiën</b> .....	- 8 -
<b>7. Registratie en evaluatie</b> .....	- 9 -
<b>8. Communicatie</b> .....	- 9 -

## 1. Samenvatting

De gemeente Meppel heeft als wegbeheerder op grond van de Wegenwet de zorg voor een goede en veilige staat van de wegen. Een goede bereikbaarheid van stad, dorpen en industrieterreinen moet ook gelden onder winterse omstandigheden. Voor een gedegen aanpak van de gladheidbestrijding is beleid noodzakelijk. In dit plan is een zorgvuldige afweging gemaakt tussen de wensen en behoeften van de weggebruiker en de mogelijkheden van de inzet van mensen en middelen.

Het doel van gladheidbestrijding is de zorg voor het zo normaal mogelijk functioneren van het openbare leven bij gladheid als gevolg van weersinvloeden. De gladheid wordt bestreden vanwege:

- de veiligheid van de weggebruiker;
- de doorstroming van het verkeer;
- de bereikbaarheid van bestemmingen.

Bij het opstellen van dit plan is gebruik gemaakt van de Kennismodules Gladheidbestrijding\Organisatie en bestrijding van wintergladheid, van het kennisplatform CROW (Landelijke adviesorgaan voor wegenbeheer) gepubliceerd op 29-03-2017.

Deze module schept een duidelijk kader voor de bestrijding van gladheid en draagt tevens zorg voor een gemeenschappelijke visie tussen de verschillende wegbeheerders.

De volgende beleidskeuzes zijn vastgelegd.

- De veiligheid van de weggebruiker staat voorop;
- gladheidpreventie gaat, waar noodzakelijk en indien mogelijk, boven curatieve gladheidbestrijding;
- Met de buurgemeenten Westerveld, de Wolden, Staphorst en Steenwijkerland alsmede met de provincie Drenthe en Rijswaterstaat zijn afspraken gemaakt over het strooien van grensgebieden
- De hoofdverbindingen voor zowel snelverkeer als fietsverkeer worden het eerst gestrooid. Daarna de secundaire verbindingen. Woonstraten en woonerven worden onder normale winterse omstandigheden niet gestrooid.
- Bij langdurige gladheid (langer dan 24 uur) zal binnen de normale werktijd van de buitendienst ook aandacht aan woonstraten en woonerven geschonken worden.
- Met de beschikbare voertuigen en menskracht kunnen niet alle straten gestrooid worden. Bovendien geeft het strooien van alle straten een grote milieubelasting en heeft door de geringe verkeersintensiteit in woonstraten het zout minder snel effect.

## **2. Inleiding**

De gemeente is beheerder van een groot deel van de openbare wegen in de gemeente. In het algemeen rust op de gemeente de plicht ervoor te zorgen dat een openbare weg in goede en veilige staat verkeert (Wegenwet).

Gladheidsbestrijding valt onder deze zorgplicht. In juridische zin is het belangrijk om te weten dat het hierbij gaat om een zogenaamde inspanningsverplichting en niet om een resultaatverplichting. Om optimaal in te kunnen spelen op deze zorgplicht wordt de gladheidsbestrijding uitgevoerd volgens een vooraf opgesteld en vastgesteld beleidsplan.

Voor een gedegen aanpak van de gladheidsbestrijding is een beleidsplan onontbeerlijk. Bij het opstellen hiervan wordt een zorgvuldige afweging gemaakt tussen de wensen en behoeften van de weggebruiker en de (on)mogelijkheden van de inzet van mensen en middelen. Net als bij andere door de overheid te leveren collectieve diensten, geldt dat de aanbieder keuzes maakt over de inrichting van de dienst en de mate van service of te leveren kwaliteit. De klant, in dit geval de weggebruiker, heeft hier slechts indirect invloed op.

In dit beleidsplan zijn de algemene uitgangspunten bij de gladheidsbestrijding opgenomen, conform de "Leidraad gladheidsbestrijding" van de CROW. Deze leidraad presenteert een integrale visie op de gladheidsbestrijding. Hierin staat de weggebruiker centraal.

Het beleidsplan wordt vastgesteld door de raad. Indien zich beleidswijzigingen voordoen wordt het beleidsplan hierop aangepast en ter vaststelling voorgelegd aan de raad.

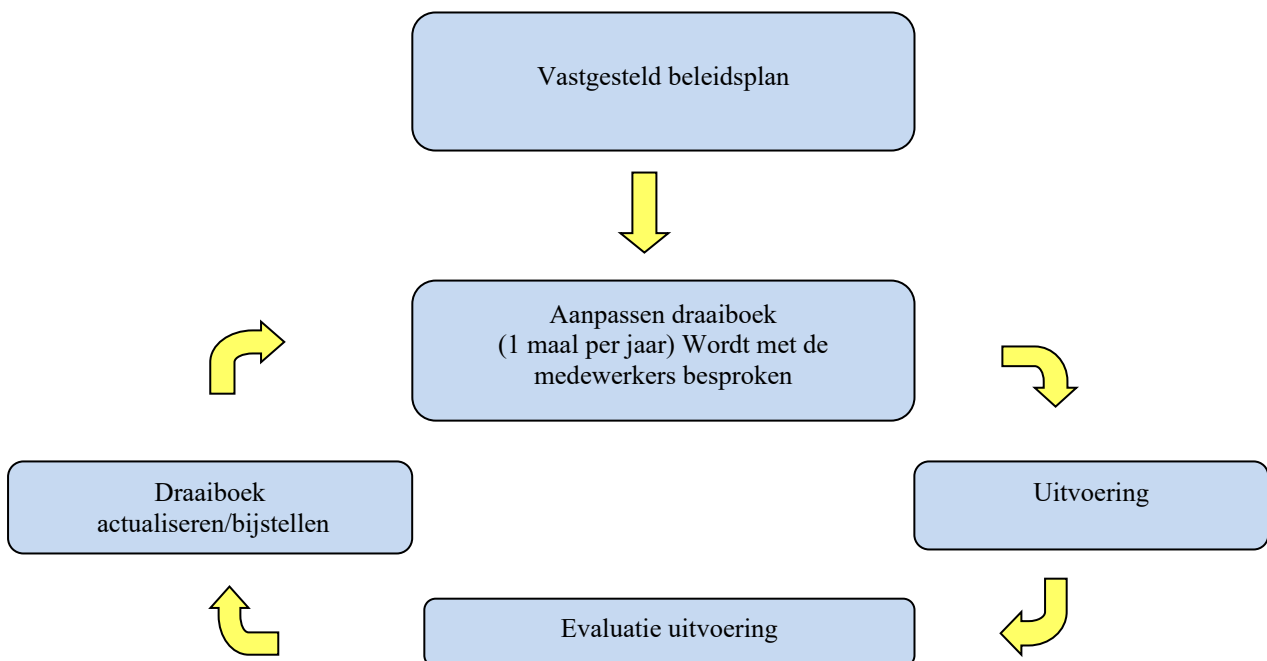
De strooiroutes en andere praktische zaken komen aan bod in het draaiboek (uitvoeringsplan). Deze worden, indien nodig, jaarlijks aangepast en met de medewerkers besproken.

Het beleidsplan en het draaiboek vormen samen het gladheidsbestrijdingsplan.

### 3. Algemeen

Ieder jaar staan de gemeenten klaar om de gemeentelijke wegen en fietspaden sneeuw- en ijsvrij te houden. Voor een adequate gladheidsbestrijding moeten prioriteiten worden gesteld.

Het opstellen en onderhouden van het gladheidsbestrijdingsplan wordt beschreven aan de hand van onderstaande processtappen. Deze geven aan dat de gladheidsbestrijding een dynamisch proces is. De algemene uitgangspunten staan in het beleidsplan. Het draaiboek maakt voor elk winterseizoen inzichtelijk wie op welk moment met de uitvoering is belast. Door na het winterseizoen te evalueren en bij te stellen wordt het draaiboek steeds verbeterd.



## **4. Wet- en regelgeving**

In Nederland is de gladheidsbestrijding een verantwoordelijkheid van de wegbeheerder. Afhankelijk van het type weg kunnen dit Rijkswaterstaat, provincies, waterschappen en gemeenten zijn. Al deze partijen hanteren hun eigen beleid voor de gladheidsbestrijding en gaan op verschillende wijzen te werk. Dit komt de overzichtelijkheid voor de weggebruiker niet altijd ten goede. Daarom is een goede afstemming van de gladheidsbestrijding gewenst.

Daarnaast worden wegbeheerders steeds vaker verantwoordelijk gesteld voor geleden schade. Gedupeerden zoeken steeds vaker de gerechtelijke weg om wegbeheerders aansprakelijk te stellen. Naar verwachting zal deze juridificering van de maatschappij verder toenemen. Alleen al om die reden is het gewenst dat de gladheidsbestrijding planmatig wordt aangepakt, zodat de wegbeheerder zich zo nodig kan verantwoorden voor de wel en niet getroffen maatregelen.

De wijze waarop "het product gladheidsbestrijding" vorm krijgt, wordt voornamelijk bepaald door de wettelijke kaders waarbinnen het moet worden uitgevoerd. Zo is de zorgplicht van de wegbeheerder voor het in goede en veilige staat verkeren van de wegen vastgesteld in de Wegenwet. Bij de invulling van deze taak heeft de beheerder ook te maken met Arbo-technische aspecten en met de consequenties voor het milieu als gevolg van het gebruik van dooimiddelen.

### **4.1 Juridisch kader**

De wegbeheerder is op grond van artikel 15 e.v. van de Wegenwet verantwoordelijk voor het onderhoud van de weg. Als hij niet voldoet aan deze verantwoordelijkheid, met schade bij weggebruikers als gevolg, kan hij voor die schade aansprakelijk worden gehouden. Er moet dan wel worden voldaan aan de voorwaarden voor aansprakelijkheidstelling. Dat is niet bij elk ongeluk het geval.

De aansprakelijkheid van de wegbeheerder kan op twee gronden worden gebaseerd. Allereerst is de verantwoordelijkheid voor gebreken aan de weg en de weguitrusting, zoals opgenomen in artikel 6:174 van het Burgerlijk Wetboek. Dit artikel regelt echter niet de mogelijke verantwoordelijkheid van de wegbeheerder voor zaken en substanties die niet op het wegdek thuishoren, zoals zand en olie, maar ook sneeuw, ijzel of rijp. De mogelijke aansprakelijkheid voor ongevallen door zaken op het wegdek dient beoordeeld te worden op basis van artikel 6:162 BW.

Een belangrijk punt bij aansprakelijkheidsstelling is de vraag of er sprake is van verwijtbaarheid van de wegbeheerder. De bewijslast voor het aantonen van verwijtbaarheid ligt in beginsel bij de eisende partij. Vanwege de voorzienbaarheid van het fenomeen gladheid zal de wegbeheerder wel moeten aantonen dat op structurele wijze aan de zorgplicht is voldaan.

De middelen die de beheerder hiervoor kan aanwenden zijn:

- een (gepubliceerd) gladheidsbestrijdingsplan;
- een gladheidsmeldsystematiek (bijvoorbeeld een contract met een weerbureau, een eigen gladheidsstelsel of door middel van eigen waarnemingen);
- een goede administratie van tijden en gereden routes;
- het voorhanden hebben van goed materieel;
- consistentie in beleid en uitvoering.

## **4.2 Arbeidsomstandigheden**

Gladheidbestrijding vindt vrijwel altijd plaats onder moeilijke omstandigheden voor het uitvoerend personeel. Er wordt gewerkt in 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 Arbowet.

### **Arbeidstijden**

De werkzaamheden in het kader van de gladheidbestrijding hebben als kenmerk dat ze onregelmatig en niet vooraf planbaar zijn. Chauffeurs van strooiwagens en coördinatoren worden daarom in de winterperiode in consignatie ingezet.

De consignatiedienst is een dienst tussen twee normale diensten waarbij de werknemer verplicht bereikbaar moet zijn en zijn bedongen arbeid moet komen verrichten. (art. 1:7, onder g. van de ATW).

De chauffeurs moeten behalve voor hun reguliere werkzaamheden ook beschikbaar zijn voor werkzaamheden in het kader van de gladheidbestrijding, als deze zich voordoen. De regels voor de arbeidstijden en consignatie zijn vastgelegd in de Arbeidstijdenwet en het 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.

Binnen de gemeente Meppel wordt gewerkt in 3 ploegen volgens een vast schema.

Naast de coördinator, die een waak- en coördinerende functie heeft, worden ook andere medewerkers van de buitendienst ingezet voor strooiacties. De ambtenaar die zich beschikbaar houdt heeft recht op een vergoeding. De hoogte van de vergoeding is door het college vastgesteld en is een vast percentage van het bruto loon. Bij overwerk buiten de feitelijk vastgestelde werktijd worden de gemaakte uren gecompenseerd in tijd (verlof) of wordt de overwerktoeslag uitbetaald.

Volgens de ATW gelden de volgende bepalingen:

- In geval van consignatie geldt de tijd waarin een medewerker opgeroepen kan worden niet als arbeidstijd;
- een werknemer mag niet langer dan 13 uur per 24 uur werken, inclusief de uren die voortkomen uit oproepen;
- per 4 weken mag een medewerker maximaal 14 dagen oproepbaar zijn;
- per 4 weken moet een werknemer minimaal tweemaal 2 aaneengesloten dagen niet werken en ook niet oproepbaar zijn.

Het Arbeidstijdenbesluit Vervoer (ATB-V) bevat aanvullingen en uitzonderingen op de ATW voor vervoerders en bestuurders. De bestuurders van strooiwagens vallen niet onder de ATB-V omdat de werkzaamheden (de gladheid bestrijden met behulp van zoutstrooiwagens) niet van toepassing is op voertuigen die gebruikt worden bij de sneeuw- en gladheidsbestrijding. Deze worden beschouwd als voertuigen die gebruikt worden in noodsituaties. Voor dit vervoer gelden uitsluitend de regels van de Arbeidstijdenwet. De tachograaf is daarom niet verplicht. Ook is een chauffeursdiploma naast het 'groot' rijbewijs nodig voor strooiwagens met een massa van meer dan 3.500 kg.

Ingehuurde aannemers zijn zelf verantwoordelijk voor het opstellen van wisseldiensten. Dit wordt gecontroleerd door de gladheidscoördinator.

Als een strooi ploeg vervangen wordt omdat het bepaalde in de ATW wordt overschreden dan wordt de opvolgende ploeg opgeroepen.

### **4.3 Arbo-wet**

De veiligheidsaspecten bij gladheidsbestrijding hebben betrekking op het materiaal en op de uitvoering. Voor de start van het strooiseizoen wordt met alle betrokkenen de procedure doorlopen (vlootschouw). De belangrijkste zaken die doorlopen worden zijn:

- controle van de doseerinstellingen;
- het bedienen van en het werken met het gladheidsbestrijdingsmateriaal;
- het rijden van de routes;
- het omgaan met dooimiddelen;
- Onveilige situaties tijdens het strooien.

Het gladheidsbestrijdingsmateriaal is conform de arbowetgeving voorzien van CE-markering en een bijbehorende EG-verklaring.

### **4.4 Veiligheid**

De veiligheidsaspecten bij gladheidsbestrijding hebben betrekking op het gebruik van het materiaal en op de uitvoering. In principe draagt de uitvoerder van de werkzaamheden de verantwoordelijkheid voor de veiligheid van het personeel tijdens de uitvoering.

De belangrijkste risicofactoren hebben betrekking op:

- het omgaan met dooimiddelen;
- het bedienen van en werken met gladheidsbestrijdingsmaterieel;
- onveilige situaties tijdens het strooien (gladheid tijdens strooien en woonwerkverkeer).

Vanwege de veiligheid moet het gladheidsbestrijdingsmaterieel conform de Arbowetgeving voorzien zijn van een CE-markering en een bijbehorende EG-verklaring. Voor het bedienen van gladheidsbestrijdingsmaterieel moet de medewerker beschikken over specifieke deskundigheid op dit vlak.

### **4.5 Milieu**

Bij de bestrijding van gladheid wordt gebruikgemaakt van dooimiddelen die een schadelijke invloed hebben op het leefmilieu. Een deel van het gebruikte dooimiddel komt door verwaaiing in de berm terecht. Indirect komt het middel na afspoeling vanaf het wegdek terecht in het oppervlakte- of grondwater. Bomen en struiken kunnen worden aangetast door een te grote blootstelling aan dooimiddelen.

De meest voor de hand liggende maatregel om milieuschade te beperken, is ervoor zorgen dat er zo min mogelijk dooimiddel in het milieu komt. De te kiezen strooimethodiek moet daarom gericht zijn op het gericht strooien van zo laag mogelijke doseringen.

Om milieuschade zoveel mogelijk te beperken wordt gebruik gemaakt van:

- Strooimanagement. Hierdoor hebben we meer zicht op waar en hoeveel en er gestrooid is en op welk tijdstip.
- Gladheid meldsysteem. Hiermee is het mogelijk de hoeveelheid restzout en de wegconditie (nat of droog) te bepalen. Hierdoor kunnen strooiacties bij voldoende restzout en/of een droge weg achterwege blijven.
- De diensten van Meteoconsult. De meteorologen kunnen redelijk nauwkeurig voorspellen wanneer een uitruk gewenst is.
- De nat-zout strooimethode. Hierbij wordt vloeistof aan het zout toegevoegd waardoor minder verwaaiing van zout optreedt en het zout langer op de straat blijft liggen.



## 5. **Beleid gladheidsbestrijding**

Gladheidsbestrijding vindt plaats op basis van de volgende uitgangspunten:

- Gladheidpreventie gaat, waar noodzakelijk en indien mogelijk, boven curatieve gladheidsbestrijding;
- Met de buurgemeenten Westerveld, de Wolden, Staphorst en Steenwijkerland alsmede met de provincie Drenthe en Rijkswaterstaat zijn afspraken gemaakt over het strooien van grensgebieden;
- De hoofdverbindingen voor zowel snelverkeer als fietsverkeer worden het eerst gestrooid. Daarna de secundaire verbindingen. Woonstraten en woonerven worden onder normale winterse omstandigheden niet gestrooid;
- Bij langdurige gladheid (langer dan 24 uur) zal binnen de normale werktijd van de buitendienst ook aandacht aan woonstraten en woonerven geschonken worden;
- Met de beschikbare voertuigen en menskracht kunnen niet alle straten gestrooid worden. Bovendien geeft het strooien van alle straten een grote milieubelasting en heeft door de geringe verkeersintensiteit in woonstraten het zout minder snel effect.

Met bovenstaande maatregelen is sprake van een organisatie die kan voorzien in een doelmatige bestrijding van voorkomende gladheid in de gemeente.

### **Integrale visie**

Een integrale visie is van belang zodat de verschillende wegbeheerders dezelfde uitgangspunten hanteren. Voorkomen moet worden dat het strooibeleid wijzigt indien een gedeelte van de weg onder een andere beheerder valt.

Bij een integrale visie is het van belang dat:

- de veiligheid van de weggebruiker voorop staat;
- gladheidspreventie, daar waar noodzakelijk, voor curatieve gladheidsbestrijding gaat.

Om dit te bewerkstelligen wordt jaarlijks met de wegbeheerders van de omliggende gemeenten, provincie en Rijkswaterstaat overlegd en worden de strooiroutes op elkaar afgestemd.

## 6. **Financiën**

De kostenposten voor de gladheidsbestrijding zijn onder te verdelen in vaste en variabele kosten. De vaste onderdelen binnen het budget worden gevormd door de kapitaallasten voor het materieel en de benodigde infrastructuur, zoals terrein en opslagloodsen. Het hoofdbestanddeel van de variabele kosten wordt gevormd door personele kosten en het verbruik van dooimiddelen. De variabele kosten hangen af van de ernst van de winter. De meevallers van winters met weinig gladheid moeten de kosten van dure winters compenseren.

De kosten voor de gladheidsbestrijding zijn opgenomen in de programmabegroting.

Deze kosten bestaan uit:

- Aankoop wegezout (gebaseerd op gemiddelde van afgelopen 3 jaar)
- Abonnement en onderhoud meetpunten
- Abonnement Strooivolgsysteem
- Data- en telecommunicatie
- Kapitaallasten materieel gladheidsbestrijding
- Doorbelasting wagenpark en materieel
- Inzet uren eigen dienst, inclusief piketregeling.

De kapitaallasten materieel gladheidsbestrijding hebben betrekking op wagenpark, strooiers inclusief registratie en schuivers/borstels.

Jaarlijks wordt bij de Perspectiefnota een afweging gemaakt voor vervanging van dit materieel en aansluitend wordt dit verwerkt in de investeringsplanning van de programmabegroting.

## **7. Registratie en evaluatie**

### **Registratie**

Een goede registratie van de kerngegevens van de uitvoering gladheidsbestrijding is belangrijk uit het oogpunt van verantwoording en als basis voor de evaluatie na het seizoen. Ingeval van eventuele juridische procedures is het zaak dat de beheerder met deze kerngegevens kan aantonen hoe de gladheidsbestrijding is uitgevoerd. Ook als er wordt besloten niet te strooien, dienen de gegevens daarvoor zorgvuldig te worden vastgelegd. Deze gegevens kunnen van belang zijn voor de verantwoording als een claim wordt ingediend. Daarnaast bieden de gegevens de basis voor de managementinformatie die gebruikt wordt om de uitvoering te optimaliseren.

### **Evaluatie**

De laatste stap in het cyclische proces van planvorming en uitvoering is de evaluatie van de werkzaamheden op het gebied van de gladheidsbestrijding. De evaluatie zal over het algemeen aan het eind van het strooiseizoen plaatsvinden. Tussentijdse relevante tekortkomingen dienen zo spoedig mogelijk te worden verholpen.

De evaluatie wordt schriftelijk vastgelegd. Verbeterpunten worden in het eerstvolgende uitvoeringsplan verwerkt.

Voor de evaluatie wordt het volgende schema aangehouden.

Seizoen ..... - .....	Aantal	Uren totaal
Aantal uitrukken (preventie)		
Aantal uitrukken (curatief)		
Aantal uitrukken (plaatselijk)		
Aantal dagen sneeuwruimen		
Hoeveelheid dooimiddel		
Ongelukken		
Aanpassen routes		
Samenvatting seizoen		

## **8. Communicatie**

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

### **Interne communicatie**

Intern dient het communicatietraject ten behoeve van de gladheidsbestrijding op heldere wijze zijn vastgelegd. Iedereen moet weten, wat in geval van gladheid van hem wordt verwacht. Hiervoor dient onder andere het draaiboek. De dienstdoende gladheidscoördinator fungeert hierbij als spin in het web. Die is verantwoordelijk voor de uitvoering en onderhoudt de contacten met schouwers, het weerbureau, andere wegbeheerders en de eigen medewerkers gladheidsbestrijding.

### **Externe Communicatie**

Inwoners en bedrijven binnen het beheersgebied dienen te worden geïnformeerd over de wijze waarop de gladheid wordt besteden. Op deze wijze kunnen vragen en klachten worden voorkomen

De informatie die minimaal verstrekt moeten worden betreft:

- de strooiroute en de prioriteitsvolgorde;
- algemene informatie die van belang zijn voor de inwoners (bijvoorbeeld waar alleen curatief gestrooid wordt);
- de mogelijkheid om vragen te stellen of klachten in te dienen.

De middelen die voor deze informatieoverdracht worden aangewend zijn:

- internet;
- huis aan huisbladen;
- Twitter (bij start uitruk).

Daarnaast wordt het Draaiboek gladheidsbestrijding verspreid onder de buurgemeenten en de provincie Drenthe.