

Beleidsplan gladheidsbestrijding Rd4 gemeenten 2021-2027



Inleiding

Voor u ligt het beleidsplan gladheidsbestrijding 2021-2027. In dit plan zijn de beleidskeuzes vastgelegd voor het bestrijden van gladheid voor de gemeenten Beekdaelen, Brunssum, Eijsden-Margraten, Heerlen, Kerkrade, Landgraaf, Simpelveld, Vaals en Voerendaal. Deze gemeenten worden in dit plan ook de Rd4-gemeenten genoemd, omdat zij via de gemeenschappelijke regeling eigenaar zijn van Reinigingsdiensten Rd4. Op basis van dit beleidsplan volgt jaarlijks per gemeente een uitvoeringsplan.

Dit plan is geschreven door de werkgroep gladheidsbestrijding in Rd4-verband in opdracht van het Regionaal Overleg Hoofden Openbare Ruimte (ROHOR). Aan de werkgroep nemen alle Rd4-gemeenten deel en Reinigingsdiensten Rd4 treedt hierin op als adviseur.

Het doel van gladheidsbestrijding is de zorg voor het zo normaal mogelijk functioneren van het openbare leven bij gladheid als gevolg van weersinvloeden. Gladheid, veroorzaakt door modder, slib, olie, vetten enzovoort valt buiten de reikwijdte van dit plan. De gladheid wordt bestreden vanwege:

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

Gebeurt dit niet, dan kunnen de gevolgen groot zijn. Hierbij valt te denken aan persoonlijke en materiële schade, maar ook aan economische en maatschappelijke schade.



Het bestrijden van de gladheid is een verantwoordelijkheid van de wegbeheerder. Voor de overzichtelijkheid van de weggebruiker is het zinvol om de gladheidsbestrijding tussen de verschillende wegbeheerders zoals Rijkswaterstaat, provincie en de gemeenten af te stemmen. Dit is ook één van de redenen om dit plan in een groter verband op te stellen. Verder is er ook behoefte aan het planmatig oppakken van de gladheidsbestrijding, omdat in de maatschappij steeds meer zaken juridisch worden opgepakt.

Bij het opstellen van dit plan is gebruik gemaakt van de Leidraad Gladheids bestrijdingsplan, publicatie 236 van het kennisplatform CROW. Deze publicatie schept een duidelijk kader voor de bestrijding van gladheid en draagt tevens zorg voor een gemeenschappelijke visie tussen de verschillende weggebruikers.



Doel gladheidsbestrijding:
veiligheid weggebruiker bereikbaarheid
bestemmingen doorstroming van verkeer

Samenvatting



Het beleid over de uitvoering van gladheidsbestrijding in de Rd4 gemeenten is vastgelegd in dit beleidsplan gladheidsbestrijding 2021-2027. Het doel hiervan is het krijgen van een duidelijk wegbeeld voor de weggebruiker binnen de Rd4 gemeenten.

Vanuit juridisch oogpunt is het noodzakelijk om een beleids- en uitvoeringsplan op te stellen van de gladheidsbestrijding. De artikelen 15 en 16 van de Wegenwet en artikel 6 van het Burgerlijk Wetboek regelen respectievelijk de onderhoudsverplichting van een weg, de beheertaak en de aansprakelijkheid.

Bij het bestrijden van de gladheid wordt wegeenzout gebruikt, omdat dit middel het minst milieubelastend is in relatie tot de effectiviteit en de kosten voor het bestrijden van de gladheid. De gemeenten bestrijden de gladheid door preventief, voorafgaand aan de gladheid, te strooien en gebruiken hiervoor pekewater in combinatie met strooizout. De gladheidsbestrijding is in de gemeenten Beekdaelen, Brunssum, Heerlen, Kerkrade, Landgraaf en Voerendaal overgedragen aan Rd4. De gemeente Simpelveld heeft dit gedaan voor de hoofd- en gebiedsontsluitingswegen, de overige wegen verzorgd ze zelf. De gemeenten Eijsden-Margraten en Vaals voeren de gladheidsbestrijding in eigen beheer uit met de inzet van eigen personeel en materieel en personeel en materieel van derden. De handmatige gladheidsbestrijding voeren alle gemeenten zelf uit. Er wordt met droogzout gestrooid.

Binnen elke gemeente wordt een gladheidscoördinator aangesteld, die de volgende taken heeft:

- het verzamelen van relevante gladheidsinformatie
- het verzorgen van een 24 uren meldpunt gedurende 7 dagen per week gedurende het gladheidsseizoen
- het anticiperen op de verkregen gladheidsinformatie waarbij de mate van de (te verwachten) gladheid en de termijn waarbinnen de gladheid zal ontstaan bepalend is; of te wel bepalen of een strooiactie noodzakelijk is
- het opstarten van een gladheidsbestrijdingsactie waarbij uitvoering gegeven wordt aan wat in het uitvoeringsplan bepaald is
- het rapporteren in de vorm van een jaarlijkse evaluatie

De gladheidsinformatie wordt onder andere verkregen door gebruik te maken van weersvoorspellingen van een weerbureau, dat gebruik maakt van punten in of nabij het beheergebied. Voor de gemeenten waar Rd4 de gladheidsbestrijding verzorgd liggen de taken van de coördinatie bij een medewerker van Rd4. De gemeente zorgt voor een aanspreekpunt tijdens de gladheidsbestrijding. Vanuit financieel, maar ook milieutechnisch oogpunt worden in de meeste gemeenten niet alle wegen in het gehele beheergebied gestrooid. Hiervoor is een prioriteitenstelling noodzakelijk op de volgende onderdelen:

- wegtype
- geografische omstandigheden
- soort wegverharding
- route



Voor de criteria voor het wegtype en de strooitijden wordt de Leidraad Gladheidsbestrijding, publicatie 236 van het kenniscentrum CROW aangehouden.

De totale kosten voor de gladheidsbestrijding verschillen per winterseizoen. Deze bestaan uit de vaste kosten, zoals kosten van afschrijving, en de variabele kosten. Tot deze behoren de gewerkte uren en de verwerkte hoeveelheid strooimiddel. Het mag nooit zo zijn dat de kosten doorslaggevend zijn voor het wel of niet uitvoeren van een strooiactie.



Hoofdstuk 1 Relevante aspecten en bepalingen



Inleiding

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op diverse aspecten en bepalingen die van belang zijn voordat een definitieve keuze wordt gemaakt over het te volgen beleid.

Algemeen

Het publiek maakt bij het verschijnsel gladheid in het algemeen slechts onderscheid tussen sneeuw en ijs. Voor een goede gedegen gladheidbestrijding is inzicht nodig in de verschillende vormen waarin gladheid voorkomt. Ook dient de wegbeheerder, in dit geval de gemeente, inzicht te hebben in de specifieke omgevingsomstandigheden welke in veel gevallen gebaseerd zijn op ervaringsgegevens.

De verschillende oorzaken van gladheid zijn:

- het bevriezen van een natte weg
- condensatie van vocht uit de lucht op het wegdek
- neerslag

Een uitgebreide, gedetailleerde omschrijving van de vormen van gladheid is te vinden in publicatie 270 van de CROW "Gladheid: voorspellen, voorkomen, bestrijden", uitgave oktober 2008.

Juridische aspecten

Onderhoud en beheer

Artikel 15 van de Wegenwet is het centrale artikel in de wet waarin het onderhoud van de weg geregeld is. In dit artikel wordt de (feitelijke) onderhoudsverplichting van een openbare weg gelegd bij het overheidslichaam dat de weg tot openbare weg heeft bestemd. Binnen de bebouwde kom is dat veelal de gemeente. Voor wegen buiten de bebouwde kom is dat vastgelegd in de wegenlegger.

Als gevolg van artikel 16 van de Wegenwet heeft de gemeente ervoor te zorgen dat de binnen haar gebied liggende wegen in een goede staat verkeren (uitgezonderd wegen die door het Rijk, de provincie of een waterschap worden onderhouden of wegen waarop tol wordt geheven of wegen die niet tot de openbare weg behoren). Deze zorgplicht van de gemeente wordt ook wel de wegbeheertaak van de gemeente genoemd. Indien de gemeente onderhoudsplichtige van een openbare weg is en een (derde) belanghebbende van oordeel is dat de gemeente in die onderhoudsverplichting te kort schiet, dan kan deze belanghebbende Burgemeester en Wethouders verzoeken om op grond van artikel 16 van de Wegenwet handhavend op te treden.



Wettelijke aansprakelijkheid

Volgens artikel 6:174 lid 1 jo. lid 2 van het Burgerlijk Wetboek is de aansprakelijkheid voor schade aan personen of zaken, veroorzaakt doordat een weg niet voldoet aan de eisen die men daaraan in de gegeven omstandigheden mag stellen, neergelegd bij het overheidslichaam dat moet zorgen dat de weg in een goede staat verkeert. Het betreft hier een risicoaansprakelijkheid die is neergelegd bij de wegbeheerder (wie dat is, vloeit voort uit artikel 16 Wegenwet), die niet dezelfde hoeft te zijn als het overheidslichaam dat de weg feitelijk onderhoudt.

De wegbeheerder is aansprakelijk indien er sprake is van een gebrek aan de openbare weg in de zin van de Wegenwet en dat gebrek een gevaar oplevert, waardoor de weggebruiker schade lijdt. In de tekst van het artikel 6:174 komen de begrippen onrechtmatigheid en schuld (toerekenbaarheid) niet voor. Het lijkt dus voor de hand te liggen dat de in dit artikel geregelde aansprakelijkheid kan worden beschouwd als risicoaansprakelijkheid. Het handelen of nalaten van de wegbeheerder lijkt voor de vestiging van diens aansprakelijkheid irrelevant. Echter het in artikel 6:174 bedoelde begrip gebrek blijkt een "tweevoudige" relatieve betekenis te hebben:

- **Perspectief weggebruiker**
Uit de tekst van artikel 6:174 blijkt dat de beantwoording van de vraag of er sprake is van een gebrek afhankelijk is van de "eisen die men in gegeven omstandigheden" aan het wegdek en de wegwitruiming mag stellen. Uit jurisprudentie valt hierover onder meer te lezen dat de weggebruiker er bij zijn weggedrag rekening mee moet houden dat wegen niet steeds in perfecte staat van onderhoud verkeren en dat bij de te verwachten staat van onderhoud van een weg de aard van de weg (een snelweg of een dorpsweg) een rol speelt.
- **Perspectief wegbeheerder**
Jurisprudentie leert echter dat de al dan niet aanwezigheid van een gebrek in beginsel ook afhankelijk is van het handelen of nalaten van de wegbeheerder. Dat is de tweede, niet direct uit de tekst van artikel 6:174 lid 1 blijken, relativiteit van het daarin bedoelde gebreksbegrip. In artikel 6:174 lid 2 wordt gesproken van "het overheidslichaam dat moet zorgen dat de weg in goede staat verkeert". Dat wijst al op een zorgplicht van het overheidslichaam.

Onder het Burgerlijk Wetboek ligt de bewijslast in eerste instantie bij de beheerder. Er wordt uitgegaan van de aansprakelijkheid van de wegbeheerder indien de weg een gebrek vertoonde (enigszins verzacht door de hierboven beschreven "tenzij-clausule").

Wanneer de gemeente aansprakelijk wordt gesteld voor schade ten gevolge van gladheid op de lokale weg moet zij kunnen aantonen dat zij zorgvuldig gehandeld heeft. De volgende zaken kunnen aantonen dat de gemeente aan haar zorgplicht heeft voldaan:

- Een gladheidsbestrijdingsplan waarin staat aangegeven welke prioriteiten de gemeente hanteert bij het bepalen van de strooiroutes, binnen welke tijd de gemeente op deze strooiroutes de gladheid bestrijdt en volgens welk strooischema.
- Aandacht voor bijzondere risico's bij de keuze van de strooiroute, b.v. bij hellingen, scholen en bejaardenhuizen.
- Het actief uitdragen van dit plan zodat bewoners weten wat zij van de gemeente kunnen verwachten.
- Een gladheidsmeldingssysteem waarmee opkomende gladheid kan worden voorspeld kan helpen bij het aantonen van het juiste handelen van de gemeente.
- Een administratie bijhouden van gereden strooiroutes en tijden zodat de gemeente kan aantonen dat zij tijdig en naar vermogen heeft gestrooid en dat zij dus zorgvuldig heeft gehandeld.
- Een goed klacht- en meldingssysteem.

Daarnaast zal moeten worden bekeken of de weggebruiker zijn rijgedrag heeft aangepast aan de omstandigheden. Er kan immers sprake zijn van eigen schuld van de weggebruiker.

Verplichting burgers

De Vereniging van Nederlandse gemeenten heeft in haar modelverordening APV (2007) de regeling die tot het sneeuwvrij maken laten vervallen, omdat men inzet op deregulering en handhaving op deze regeling zeer moeilijk uitvoerbaar is.

Verder heeft de Rechtbank Amsterdam bij vonnis van 20 januari 1993 (VR 1994-158) bepaald dat van bewoners niet kan worden geëist dat zij bij sneeuwval hun trottoir voortdurend sneeuwvrij houden. Zie voor nadere informatie bijlage 1.

ARBO-aspecten

De daadwerkelijke uitvoering van de gladheidsbestrijding vindt vrijwel altijd plaats onder moeilijke omstandigheden voor het personeel. In de risico-inventarisatie en evaluatie van elke gemeente en de



bedrijven die gladheidsbestrijding uitvoeren moeten de werkzaamheden van de gladheidsbestrijding opgenomen zijn.



De kaders voor de inzet en de arbeidsomstandigheden van het personeel zijn bepaald in de Arbowet, het Arbobesluit, de Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit vervoer (hfdst. 2). Omdat de voertuigen die worden ingezet bij de gladheidsbestrijding gezien kunnen worden als voertuigen bij inzet van en ter voorkoming van noodsituaties vallen de bestuurders van deze voertuigen niet onder het Arbeidstijdenbesluit Vervoer. Dit is bepaald in de verordening (EEG) 3820/85, artikel 4, lid 7.

Duurzaamheid

Zout

Bij gladheidsbestrijding wordt in Nederland in de meeste gevallen wegzout gebruikt. Dit zout heeft een nadelig effect op het milieu. Het zout komt namelijk niet alleen terecht op de weg, maar ook in de berm en het grondwater.

Het milieu wordt het beste gespaard door alleen te strooien:

- wanneer en daar waar het nodig is
- met minimale benodigde hoeveelheden
- door gebruik te maken van optimale technieken en

Vertaald naar de strooimethodes betekent dit dat wanneer de gladheid curatief bestreden wordt het criterium "strooien wanneer het nodig is" geldt. Wanneer de gladheid preventief bestreden wordt dan wordt vooral voldaan aan het criterium "strooien met minimaal benodigde hoeveelheden".

Een deel van het zoutmengsel komt in de berm terecht, waardoor de beplanting aangetast kan worden. Het resultaat is dat de beplanting verdort en vergeelt en uiteindelijk vervangen moet worden om een bepaalde beeldkwaliteit te behouden. Om deze zoutschade te vermijden c.q. te beperken zijn er zowel in de ontwerpfase als uitvoeringsfase mogelijkheden. Het aanleggen van een breder wegprofiel en het toepassen van zouttolerante beplanting kan al in de ontwerpfase aangepakt worden. De keuze van het strooizout en de strooibreedte zijn opties die in de uitvoeringsfase van toepassing zijn.

Bij het gebruik van zout is het strooien met natzout de minst milieubelastende maatregel. Er is namelijk minder gram zout nodig voor dezelfde werking van het strooimiddel. Het is van belang om nieuwe ontwikkelingen op het gebied van strooien te volgen en hierbij ook te kijken naar de methoden en ervaringen in het buitenland.

In de komende beleidsperiode zal regelmatig een bijeenkomst plaatsvinden waarin kennisoverdracht en nieuwe ontwikkelingen besproken worden. Rd4 volgt vanuit haar kerntaak de ontwikkelingen op het gebied van gladheidsbestrijding nauwgezet en informeert hierover naar de Rd4-gemeenten tijdens deze bijeenkomsten.



De voertuigen die worden ingezet bij de gladheidsbestrijding voldoen aan de wettelijke norm wat betreft de uitstoot van uitlaatgassen. Daarbij worden de meest optimale routes onderzocht met het oog op CO2- en brandstofreductie.

Risico-inventarisatie en evaluatie

Naast het opnemen van de risico-inventarisatie in dit beleidsplan is het noodzakelijk dat het onderdeel gladheidsbestrijding ook opgenomen is in de risico-inventarisatie en evaluatie van elke gemeente.

Bij het opstellen van de risico-inventarisatie voor het beleidsplan wordt alleen ingegaan op de risico's waarop het beleid betrekking heeft. In tabel 1 zijn de risico's nader toegelicht. De lijst van risico's is niet uitputtend. Risico's die kunnen ontstaan tijdens de uitvoering moeten opgenomen worden in het uitvoeringsplan.

Risico	Oorzaak	Maatregel
glad wegdek bij de grenzen met andere wegbeheerders	niet strooien wegvak	verplichting overleg en afstemming met aangrenzende wegbeheerders opnemen en voorlichting naar weggebruikers en burgers
glad wegdek	geografische omstandigheden	alarmering bepalen op basis van voorspellingen en (eigen) waarnemingen
glad wegdek	verkeersintensiteit	strooiroutes prioriteren op basis van functie en intensiteit weg
glad wegdek	wegvak wordt niet gestrooid conform plan	communicatie en voorlichting naar burgers en weggebruikers
hinder voor verkeer	strooimethodiek	strooimethode aanpassen
materieel niet inzetbaar	storing	preventief onderhoud en vervanging
aantasting vegetatie	zoutbelasting en verkeerd strooien	geschikte strooimethode toepassen

tabel 1: risico-inventarisatie beleid

Integrale visie

Een integrale visie op Zuid-Limburgs niveau beoogt een herkenbaar en duidelijk wegbeeld voor de weggebruiker binnen Zuid-Limburg. Met herkenbaar en duidelijk bedoelen we dat de weggebruiker op dezelfde typen wegen dezelfde wegsituatie wat betreft wel of geen gladheid mag verwachten. Alle overheden werken hieraan mee. Het is echter niet te vermijden dat gemeenten individuele keuzes maken. De integrale visie wordt nader uitgewerkt in hoofdstuk 3. Hierbij is gebruik gemaakt van de Leidraad Gladheidsbestrijdingsplan opgesteld door de CROW.

Strooimethodiek en signaleringsmethode

Strooimiddel

Het voorkomen of bestrijden van gladheid gebeurt door een middel aan te brengen op de weg. Dit middel kan een materiaal zijn dat de weg stroef maakt zoals zand, grind of split, maar het kan ook een materiaal zijn met dooi-eigenschappen. Middelen die de weg stroef maken, worden niet meer ingezet, omdat door de toenemende verkeersdrukte deze middelen te snel worden weggereden en verstoppingen kunnen veroorzaken in het rioolstelsel. Vanaf de jaren zestig worden zouten toegepast als dooimiddel. Wanneer een dooimiddel wordt toegevoegd aan water daalt het vriespunt, het zogenaamde vriespunt verlagend effect. Dit effect wordt gebruikt bij gladheidspreventie of bestrijding.

Strooimethodiek

De gladheid kan met twee strooimethodieken bestreden worden:

1. Preventief
Voorafgaande aan de verwachting dat er gladheid optreedt, worden de weggedeelten gestrooid.
2. Curatief
De weggedeelten worden gestrooid nadat gladheid geconstateerd is.

Eén van de belangrijkste voordelen van preventief strooien is dat gladheid wordt voorkomen en hierdoor de verkeersveiligheid niet in gedrang komt. De beschikbaarheid van het wegennet blijft gehandhaafd. Verder kan het tijdstip van strooien beter ingepland worden. Het zoutverbruik per uitruk is lager, omdat er minder gram per m2 gestrooid wordt. Preventief strooien veroorzaakt in het algemeen hogere kosten



dan curatief strooien, omdat achteraf kan blijken dat de voorspelling van gladheid niet uitkomt. Oftewel er is tevergeefs gestrooid, kosten en moeite zijn voor niks geweest



Een voordeel van curatief strooien is dan ook dat de gladheid bestreden wordt als het ook daadwerkelijk glad is. De mate van verkeersveiligheid wordt echter lager. Bovengenoemde voordelen van preventief strooien zijn de nadelen van curatief strooien.

De keuze van de methodiek is bepalend voor het strooimiddel dat gebruikt wordt. Bij preventief strooien heeft het gebruik van natzout de voorkeur boven de andere mogelijkheid droogzout. Droogzout kan namelijk niet ingezet worden bij een droge weg. Het vriespunt verlagend effect van het zout blijft uit, omdat geen water aanwezig is op de weg. Bij curatief strooien kan zowel nat- als droog- zout gebruikt worden.



In Nederland wordt de laatste jaren steeds meer overgeschakeld van curatief naar preventief strooien mede ook doordat de voorspellingen steeds nauwkeuriger worden. De leidraad gladheidsbestrijdingsplan sluit hierop aan en is gebaseerd op de visie: gladheidspreventie gaat, waar noodzakelijk en indien mogelijk, boven curatieve gladheidsbestrijding.

De redenen om preventief te strooien zijn:

- een betere kwaliteit van de gladheidsbestrijding
- minder zoutverbruik
- oplossing voor de uitvoeringsproblemen zoals overtollig gestrooid zout en te grote strooibreedtes
- flexibel tijdstip van strooien

Signaleringsmethode

Bij zowel een preventieve als ook een curatieve bestrijdingsmethode is een goede meteorologische prognose onontbeerlijk. Derhalve zijn er contractuele afspraken gemaakt met een meteorologische dienstverlener waardoor de gladheidscoördinator gebruik kan maken van de actuele en verwachte weersinformatie.

Daarnaast, door plaatsing van een gladheidsmeldsysteem (GMS) met sensoren in het wegdek in een representatief koud gedeelte van het wegennet in het beheersgebied, wordt actuele informatie verkregen over de toestand van het wegdek. Meteorologen gebruiken deze lokale wegdekinformatie voor het volledig bewaken van een beheersgebied en alarmeren de gladheidscoördinator tijdig bij verwachte gladheid.

Temperatuursensoren meten de temperatuur van het wegdekoppervlak, terwijl de conditie-sensoren de toestand van het wegdek weergeven (droog, nat of zout). In de weerhut worden luchttemperatuur en relatieve luchtvochtigheid gemeten, waarmee het dauwpunt wordt berekend. Tevens bevindt zich op het GMS een neerslagsensor voor weergave van de neerslagduur.

Alle metingen worden overzichtelijk gepresenteerd op een internetsite waarop de coördinatoren kunnen inloggen. Met behulp van deze metingen en de regionale weersverwachtingen wordt een specifieke wegdekverwachting voor de locatie van het meetsysteem gegeven voor de komende 36 uur.

De meteoroloog bewaakt het meetpunt 24 uur per dag, 7 dagen per week en alarmeert de dienstdoende gladheidscoördinator tijdig wanneer gladheid gaat ontstaan in het beheersgebied. Er wordt daarbij uitleg gegeven over de verwachte gladheid en de verwachte weersomstandigheden.

De gladheidscoördinatoren beschikken over inzicht in de meetgegevens van de onderstaande GMS-stations:

- Dalbrug
- Brunsummerheide
- Vijlen
- Vaals - Vaalsvijlenweg
- Ten Esschen (twee stuks)



- Bocholtz (twee stuks)
- Groenhaagweg gemeente Beekdaelen
- Provincialeweg gemeente Beekdaelen
- Palemigerboord gemeente Heerlen
- Palemigerboord (fietspad) gemeente Heerlen

Verder kan er eveneens, en met name curatief, informatie ingewonnen worden door (eigen) fysieke waarnemingen, meldingen vanuit hulpverleners (en met name politie), meldingen vanuit burgers en aangrenzende wegbeheerders.

Communicatie gladheidsbestrijding

Effectieve communicatie is belangrijk voor een goed resultaat van de gladheidsbestrijding. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen interne en externe communicatie. De interne communicatie is de communicatie binnen de gladheidsbestrijdingsorganisatie. Bij de interne communicatie is het van belang dat eenieder weet wat hij of zij moet doen in het geval van gladheid. Het opstellen en nauwkeurig uitwerken van een uitvoeringsplan helpt hierbij.

De communicatie is verder grofweg onder te verdelen in: de dagelijkse en de periodieke interne communicatie. De dagelijkse communicatie wordt nader beschreven in paragraaf 3.2 onder de noemer communicatie strooiacties. Tot de periodieke communicatie behoren het overleggen met de uitvoerende partijen en de betrokken personen bij het gehele proces van gladheidsbestrijding.

Bij externe communicatie staat de weggebruiker centraal. Burgers en bedrijven moeten geïnformeerd worden over de aanpak van de gladheidsbestrijding binnen de gemeente. De informatie die minimaal verstrekt moet worden is:

- op welke wegen wordt gladheid bestreden
- welke prioriteiten worden gehanteerd
- de mogelijkheden tot het stellen van vragen of indienen van klachten



Een gezamenlijke aanpak van de communicatie van gemeenten, die de machinale bestrijding uitbesteed hebben aan Rd4 heeft de voorkeur. Om ervoor zorg te dragen dat de bewoners van de Rd4 gemeenten geïnformeerd worden betreffende de gladheidsbestrijding wordt dit beleidsplan inclusief het uitvoeringsplan via gemeentelijke publicaties, het gemeentelijk informatiecentrum en internet gepubliceerd. Hierbij zullen de richtlijnen van de Algemene Wet Bestuursrecht worden gevolgd. In het bijzonder ten tijde van zeer extreme omstandigheden tijdens een winterperiode is een eenduidige en gezamenlijke berichtgeving van belang!

Naast de weggebruikers is het ook van belang dat elke gemeente met aangrenzende wegbeheerders communiceert, zodat de aanpak zo goed als mogelijk op elkaar afgestemd wordt. Binnen het beheergebied van de Rd4 gemeenten zijn de volgende wegbeheerders van belang:

- Rijkswaterstaat
- Provincie Limburg
- de gemeenten Beek, Maastricht, Meerssen, Sittard - Geleen en Valkenburg
- de Duitse gemeenten Aken, Gangelt, Herzogenrath en Kohlscheid
- particulieren en/of bedrijven waarvan de (parkeer)terreinen en wegen die niet duidelijk zijn te onderscheiden van de openbare weg (bijvoorbeeld woonboulevard Heerlen en Avantis)

Verder moet er overleg zijn met de busmaatschappij die verantwoordelijk is voor het openbaar vervoer en overige belangenorganisaties zoals bedrijventerreinmanagement.

Evaluatie Beleidsplan



Dit beleidsplan heeft een looptijd vanaf het winterseizoen 2021-2022 tot en met het winterseizoen 2026-2027.

Na de beëindiging van het gladheidseizoen vindt jaarlijks een evaluatie van de gladheidbestrijding plaats. Deze evaluatie heeft als doel om na te gaan of een tussentijdse bijstelling van het beleid en/of uitvoering noodzakelijk is.

De voorbereidingen op een nieuw beleidsplan moeten gestart worden in april 2027, zodat voor aanvang van het winterseizoen 2027-2028 de dan geldende beleidsuitgangspunten bekend zijn.

Uitvoeringsplan

Uit dit beleidsplan vloeit een jaarlijks uitvoeringsplan. Dit uitvoeringsplan moet na beëindiging van het gladseizoen geëvalueerd worden, bij voorkeur eind april.

Deze evaluatie omvat minimaal:

- het aantal uitrukken op preventieve en curatieve basis
- het aantal bestreden weggedeelten in kilometers
- het zoutverbruik
- het aantal melding, klachten, claims en de afhandeling daarvan
- een overzicht van de kosten
- de successen en verbeterpunten op zowel organisatorisch- als uitvoeringsniveau

Relevante aspecten en bepalingen



Knelpuntenanalyse

Uit de diverse jaarlijkse evaluaties over de uitvoering van de gladheidsbestrijding blijkt dat er drie knelpunten zijn, die vaak voorkomen:

- 1. Aantasting vegetatie in groenstroken**
Het strooizout kan de vegetatie aantasten met als gevolg dat de vegetatie verdort en uiteindelijk afsterft. Het gewenste beeld van de vegetatie wordt niet bereikt. Het strooizout komt in de groenstrook terecht door het opsppen van het zoutwater- mengsel of door te breed strooien. Het wordt aanbevolen om in het uitvoeringsplan hieraan aandacht te besteden.
- 2. Schade aan gemeentelijke eigendommen**
Voornameijk het inzetten van te zwaar materieel veroorzaakt verzakkingen in het wegdek. Dit komt vooral voor bij de fietspaden. Oplossingen voor dit knelpunt zijn het voorschrijven van de maximaal toelaatbare belasting op fietspaden of het niet-strooien van de fietspaden tijdens periodes van afwisselend dooi en lichte vorst.
- 3. Financieel**
Het is onmogelijk om de kosten voor de gladheidsbestrijding exact vast te leggen, omdat het niet te voorspellen is hoe vaak in de winter de gladheid bestreden moet worden. Bij het vastleggen van het beschikbaar budget is het noodzakelijk om uit te gaan van een statistisch gemiddelde waarbij rekening moet worden gehouden met mee- en tegenvallers.

Hoofdstuk 2 Beleid gladheidsbestrijding



Inleiding

In dit hoofdstuk worden de feitelijke keuzes van het beleid weergegeven. Dit beleid is de basis van het uitvoeringsplan, waarin de concrete uitvoering beschreven wordt.

Keuzes gladheidsbestrijding

De gladheid wordt zoveel mogelijk mechanisch bestreden. Handmatige gladheidsbestrijding wordt alleen uitgevoerd op locaties die niet per wagen gestrooid kunnen worden, bijvoorbeeld trappen of bushaltes.



In het jaarlijks uitvoeringsplan wordt nader gedefinieerd of handmatige gladheidsbestrijding wordt toegepast. En zo ja, op welke locaties dit gebeurt.

Strooimethodiek

Het uitgangspunt is preventief strooien. Dit sluit aan bij de visie van de Leidraad Gladheidsbestrijdingsplan. Dit betekent niet dat in deze gemeenten helemaal géén curatieve gladheidsbestrijding plaats vindt. Preventief strooien geldt namelijk voor wegen die een hoge prioriteit hebben én waar de soort en mate van gladheid dit toelaat. In een situatie van aanhoudende gladheid door neerslag, bijvoorbeeld sneeuw, zal naast de preventieve gladheidsbestrijding ook curatieve gladheidsbestrijding plaats vinden. In paragraaf 3.3. wordt hierop nader ingegaan.

Strooimiddel

Vanuit milieubelasting en kostenoverweging is natzout het geschiktste strooimiddel. De handmatige gladheidsbestrijding wordt uitgevoerd met droogzout.

Materiaal en personeel

Reinigingsdiensten Rd4 voert voor een aantal gemeenten de machinale gladheidsbestrijding uit via het pluspakket van de gemeenschappelijke regeling. De gemeenten voeren de handmatige gladheidsbestrijding uit. De andere gemeenten besteden de gladheidsbestrijding uit aan een externe partij, die verantwoordelijk is voor materieel en personeel of doen het met de inzet van eigen personeel en materieel. Voorsnog is er geen behoefte binnen de gemeenten om de aanpak betreffende personeel en materieel te wijzigen. Een wijziging kan wel ontstaan door aankomende investeringen en andere takenpakketten van het personeel.

Systeem gladheidsmelding

Binnen de gemeente of Rd4 is een gladheidscoördinator aangewezen. De taken van de gladheidscoördinator zijn:

- Het verzamelen van relevante gladheidsinformatie
- Het verzorgen van een 24 uren meldpunt gedurende 7 dagen per week gedurende het gladheidsseizoen
- Het anticiperen op de verkregen gladheidsinformatie waarbij de mate van de (te verwachten) gladheid en de termijn waarbinnen de gladheid zal ontstaan bepalend is; of te wel bepalen of een strooiactie noodzakelijk is
- Het opstarten van een gladheidsbestrijdingsactie waarbij uitvoering gegeven wordt aan wat in het uitvoeringsplan bepaald is
- Het rapporteren in de vorm van een jaarlijkse evaluatie

De coördinator kan taken delegeren aan uitvoerende partijen, maar blijft te allen tijde eindverantwoordelijk.

Gladheidsinformatie

De belangrijkste informatiebron is de weersvoorspelling van een weerbureau. Elke gemeente moet ervoor zorgen dat deze informatiebron ter beschikking is. De wijze waarop en met welk bureau dit geregeld is, moet worden vastgelegd in het uitvoeringsplan.

Zoals reeds in paragraaf 2.7 beschreven zijn er meerdere informatiebronnen waarvan gebruik kan worden gemaakt. Het gladheidsmeldsysteem is één van de nieuwere ontwikkelingen hierin.

Communicatie strooiacties

Bij het uitvoeren van een strooiactie door Rd4 vindt er dagelijkse communicatie plaats. De communicatie bevat:

- Het rapporteren naar aanleiding van een uitgevoerde gladheidsbestrijdingsactie tussen de gladheidscoördinator en de uitvoerende partij van de machinale gladheidsbestrijding
- Het registreren van de werkzaamheden die de gemeente zelf uitvoert in de gladheidsbestrijding

De rapportage naar aanleiding van een uitgevoerde gladheidsbestrijdingsactie omvat, minimaal, de volgende informatie:

- het tijdstip van de melding
- het tijdstip aanvang gladheidsbestrijdingsactie
- het tijdstip afronding gladheidsbestrijdingsactie
- het tijdstip interne melding
- de soort gladheid
- de mate van gladheid
- de gereden routes

- de inzet materieel (strooien of schuiven) en personeel
- de hoeveelheden en soort verbruikt dooimiddel
- eventuele bijzondere voorvallen tijdens gladheidsbestrijdingsactie



Prioriteiten gladheidsbestrijding toepassing integrale visie

Prioriteitenstelling

Vanuit financieel, maar ook milieutechnisch oogpunt is het niet wenselijk om alle wegen in het gehele beheergebied te strooien. Hierdoor is het noodzakelijk om te prioriteren. De wegen die gestrooid worden, zijn opgenomen in het uitvoeringsplan.

Wegtype

Het eerste element waarop geprioriteerd wordt is het wegtype. De indeling van het wegtype is gebaseerd op het gebruik en daarmee ook de verkeersintensiteit van een weg. In bijlage 2 zijn de richtlijnen uit de Leidraad gladheidsbestrijdingsplan weergegeven. Deze richtlijnen bevatten het wegtype, de prioriteit en de methode van gladheidsbestrijding. Met deze tabel wordt een eerste selectie gemaakt welke wegen gestrooid moeten worden.

Geografische omstandigheden

Verder treedt op bepaalde delen binnen het beheergebied eerder gladheid op dan in het overgrote deel van het beheergebied. Dit wordt veroorzaakt door de geografische ligging. Een weggedeelte kan bijvoorbeeld hoog liggen, maar het weggedeelte kan bijvoorbeeld ook steil zijn. Bij dit kenmerk speelt de ervaring van de lokale omstandigheden een grote rol. In het uitvoeringsplan is aangegeven waar de geografische omstandigheden een rol spelen. Verder moet dit ook verwerkt worden in de prioriteitenstelling van de routes.

Soort wegverharding

Bij de afweging om een weg wel of niet te strooien moet ook gekeken worden naar het materiaal van de wegverharding. Een weg van gebakken klinkers zal eerder glad zijn dan een weg van asfalt. Hoewel deze wegen vooral voorkomen in het wegtype erftoegangsweg en de prioriteit van strooien hier laag ligt, is het bij deze wegen van belang om te bepalen of de verkeersveiligheid niet in gedrang komt.

Routes

Busroutes, routes van gevaarlijke stoffen, routes voor nooddiensten en schoolroutes zijn belangrijke routes binnen het beheergebied. Meestal worden de wegen van dergelijke routes al op basis van hun wegtype gestrooid. Dit moet echter gecontroleerd worden.

Uitvoeringsplan

In het uitvoeringsplan wordt uitgewerkt welke wegen gestrooid worden en welke prioriteit casu quo volgorde belangrijk is. De routes casu quo wegen met de hoogste prioriteit worden benoemd tot primair gebied. De één na hoogste prioriteit wordt verwerkt in het secundair gebied en zo verder tot maximaal een quartair gebied. Verder wordt in het uitvoeringsplan uitgewerkt welke criteria gelden bij het strooien van een gebied.

Tijdsriteria

De tijdsriteria zijn onder te verdelen in een reactietijd en een uitvoeringstijd. De reactietijd is de tijdspanne tussen het moment van de melding van gladheid en de aanvang van de gladheidsbestrijdingsactie. De reactietijd bij curatief strooien mag maximaal 60 minuten bedragen. Bij preventief strooien wordt geen maximum gesteld aan de reactietijd, omdat de strooiactie planbaar is.

De uitvoeringstijd is de tijdspanne tussen het moment dat het strooiervoertuig het opslagterrein verlaat en het moment dat de laatste meters van de strooiroute gestrooid worden. Voor preventief strooien geldt geen uitvoeringstijd.



In bijlage 2 zijn strooitijden voor de curatieve acties weergegeven. Deze zijn gebaseerd op de landelijke richtlijn.



Bijzondere locaties

Op een aantal locaties is het van belang om goed duidelijk te maken of de gemeente hier wel of geen gladheidsbestrijding uitvoert. In onderstaande tabel wordt weergegeven op welke bijzondere locaties gladheidsbestrijding wordt uitgevoerd binnen de deelnemende gemeenten. Het type locaties wordt ook in de tabel weergegeven. De exacte locaties worden opgenomen in het uitvoeringsplan.

Tabel 2: bijzondere locaties

	Brunsum	Heerlen	Kerkrade	Landgraaf	Beekdaelen	Vaals	Voerendaal	Simpelveld	Eijsden-Margraten	Opmerkingen
busroutes	✓ x-	✓	✓	✓	✓, in route	✓	✓	✓	✓	Ingedeeld zowel in de A als de B routes
scholen	x	✓ ****	✓	✓	x, wel aandacht	x	✓	x	✓	*** bijzondere scholen waarbij busvervoer voor leerlingen nodig is
kinderopvang	x	x	x	x	x	x	✓	x	x	
bejaardentehuizen	✓ *	✓	✓	✓ *	x	x	x	x	x	* Gedeeltelijk (Br)
seniorencomplexen	✓	✓	x	x	x	x	x	✓ *	x	* Gedeeltelijk (Br)
begraafplaatsen	x	x	**	✓ *	✓, gem.	x	x	x	x	** zitten al in de strooi-route (Kr)

*) Het kan in de praktijk voorkomen dat bijvoorbeeld bij een kinderopvang wel gestrooid wordt, omdat de locatie voldoet aan een andere prioriteit zoals bijvoorbeeld wegtype en geografische ligging.

*) Busroutes zitten in de hoofdroute welke altijd in de strooiroede zit

*) Scholen liggen langs wegen die gestrooid worden, verder staan bij scholen zoutbakken zodat zelf kunnen strooien op toegangspaden (zelfredzaamheid).

*) Kerkgebouwen, liggen langs wegen die gestrooid worden, verder staan bij scholen zoutbakken zodat ze zelf kunnen strooien op toegangspaden (zelfredzaamheid)

*) Parkeerplaatsen worden niet gestrooid



ziekenhuizen + poli	✓	✓*	✓	nvt	nvt	nvt	nvt	×	×	* zitten al in de strooiroute
zorgcentra	✓	×	?	×	×	×	×	×	×	
huisartsenpost	✓	×	nvt	×	×	×	×	×	nvt	
huisartsen	✓	×	×	×	×	×	nvt	×	×	
apotheek	✓	×	×	×	×	×	nvt	×	×	
kerkgebouwen / (moskee)	×	×	×	×	×	×		×	×	
buurthuizen	×	×	×	×	×	×	nvt	×	×	
brandweer	✓	✓*	✓	nvt		✓	nvt	✓*	✓	* zitten al in de strooiroute
Politie	✓	✓	✓	nvt	×	✓	nvt	×	nvt	**gemeentehuis terrein (LG)
bibliotheek	×	×	×	×	×	×	nvt	×	×	
zwembad	✓	×	×	×	×	×	nvt	×	×	
centra (incl. parkeergebieden)	✓	✓	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓	
Ambulance post				✓						
Overig						✓				De Epenerbaan wordt niet gestrooid i.v.m. de Flora en Fauna wet en Natura 2000

Kosten gladheidsbestrijding



Kosten

Bij de kostenbepaling voor de gladheidsbestrijding wordt een onderscheid gemaakt tussen vaste kosten en variabele kosten.

- De vaste kosten bestaan uit de kosten:
- Van afschrijving (rente en afschrijving) voor het materieel
- Voor de opslag van het materieel
- Voor onderhoud van het materieel
- Voor het keuren van het materieel
- Voor zoutopslag
- Voor consignatievergoedingen
- Voor communicatie
- Van contracten met een weerbureau
- Met betrekking tot overhead
- Kosten proef uitruk
- Voor de automatisering

De variabele kosten worden gevormd door de gewerkte uren (uurtarief) en de verwerkte hoeveelheid strooimiddel. Deze variabele kosten zijn afhankelijk van de inzet voor de gladheidsbestrijding en zijn alleen op ervaringscijfers te benaderen gezien de onvoorspelbaarheid van het weer op langere termijn.



Het mag nooit zo zijn dat de kosten maatgevend zijn voor het wel of niet uitvoeren van een strooiactie.



Bijlage 1 - Raadsinformatiebrief B&W

Aanleiding

Mondelinge mededelingen college (reg. nummer 2010/66181):

De afdeling Jurap wordt verzocht via een college-informatiebrief aan te geven of het mogelijk is om via de APV burgers te verplichten tot het sneeuwvrij houden van het trottoir voor hun huis. Vroeger bevatte de APV een dergelijke bepaling, deze moest kennelijk worden geschrapt, echter in Duitsland bestaat een dergelijke regeling wel nog steeds.

Antwoord

Het antwoord op deze vraag moet enerzijds gezocht worden in de manier waarop het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens en de fundamentele vrijheden (EVRM) doorwerkt in de nationale rechtspleging en anderzijds in de wijze waarop burgerplichten in Duitsland wettelijk zijn vastgelegd.

Doorwerking verdrag

De Grondwet bepaalt in artikel 94 dat internationale verdragen voorgaan op nationale wetgeving. Als gevolg daarvan heeft het EVRM in Nederland directe werking. Dat betekent dat de rechter alle wetgeving en bestuur direct aan het EVRM moet toetsen. In Duitsland heeft daarentegen het Grundgesetz altijd voorrang op internationale verdragen, met uitzondering van EU-recht. Dat betekent dat internationale verdragen in het Grundgesetz verwerkt moeten worden en vanuit het Grundgesetz de vertaalslag volgt naar wetgeving op federaal- en deelstaatniveau. De Duitse rechter toetst vervolgens die wetgeving en bestuur aan het Grundgesetz (Bundesverfassungsgericht), terwijl het in Nederland aan de rechter juist verboden is om aan de Grondwet te toetsen. Die directe werking in Nederland brengt met zich mee dat personen in Nederland bij de rechter tegen beslissingen van de overheid (bestuursdwang) of bij strafrechtelijke vervolging (bekeuring) ook bepalingen uit het EVRM kunnen invoeren. Hoogste beroepsinstantie is in deze het Europees Hof voor de Rechten van de Mens te Straatsburg.

Van belang is artikel 4 EVRM - Verbod van slavernij en dwangarbeid. Dit luidt als volgt:

1. Niemand mag in slavernij of dienstbaarheid worden gehouden
2. Niemand mag gedwongen worden dwangarbeid of verplichte arbeid te verrichten
3. Niet als "dwangarbeid of verplichte arbeid" in de zin van dit artikel worden beschouwd

elk werk dat gewoonlijk wordt vereist van iemand die is gedetineerd overeenkomstig de bepalingen van Artikel 5 van dit Verdrag, of gedurende zijn voorwaardelijke invrijheidstelling;

- a. Elke dienst van militaire aard, of, in geval van gewetensbezwaarden in landen waarin hun gewetensbezwaren worden erkend, diensten die gevorderd kunnen worden in plaats van de verplichte militaire dienst
- b. Elke dienst die wordt gevorderd in het geval van een noodtoestand of ramp die het leven of het welzijn van de gemeenschap bedreigt
- c. Elk werk of elke dienst, welke deel uitmaakt van normale burgerplichten
- d. Gelet daarop heeft de Rechtbank Amsterdam bij vonnis van 20 januari 1993 (VR 1994-158) bepaald dat van bewoners kan niet worden gevergd dat zij bij sneeuwval hun trottoir voortdurend sneeuwvrij houden. De werking van de APV bepaling is daarmee praktisch gezien onderuitgehaald

Bepaling burgerplicht in Duitsland

In Nordrhein-Westfalen bestaat het "Gesetz über die Reinigung öffentlicher Strassen" van 18 december 1975. Daarin worden o.a. gemeenten verplicht om openbare wegen schoon te houden, sneeuw te ruimen en gladheid te bestrijden. De wet biedt tevens de grondslag voor een reinigingsheffing en een gemeentelijke reinigingsverordening. Buurgemeente Aachen heeft dit vertaald in de "Satzung über die Strassenreinigung und die Erhebung von Strassenreinigungsgebühren in der Stadt Aachen". In deze verordening wordt iedere openbare weg binnen de bebouwde kom ingedeeld in één van de zeven reinigingsklassen die worden onderscheiden, waarbij per klasse exact wordt bepaald welke verplichtingen de gemeente heeft en welke de eigenaar van een door de straat ontsloten perceel. Het reinigingsrecht bedraagt 85% van de kosten, omdat 15% moet worden toegerekend aan het algemeen belang. Afhankelijk van de hoeveelheid werk die de Stadt uitvoert, varieert die 85% van € 1 tot € 34,95 per strekkende meter perceelsgrens. Hoe dan ook heeft de eigenaar de verplichting om tussen 7.00 en 20.00 uur (weekeinde 9.00 uur) zijn stoep, of bij gebreke daarvan een deel van de weg, over een breedte van 1,5 m sneeuwvrij en stroef te houden. Dat betekent dat gevallen sneeuw verwijderd moet worden zodra het opgehouden heeft te sneeuwen en dat gladheid moet worden bestreden met stroefmakende middelen. Het gebruik van zout en andere dooimiddelen is om milieuredenen verboden (hoewel de Stadt dit zelf wel voor de rijweg gebruikt).

Conclusie

In tegenstelling tot de Duitse burger kan de Nederlandse burger een rechtstreeks beroep doen op het EVRM. Daarin staat dat het verboden is om de burger tot arbeid te verplichten. Deze verdragsbepaling geldt uiteraard ook voor Duitsland, maar daar bestaat een zeer uitgebreide wettelijke basis voor het definiëren van de "burgerplicht" om de stoep sneeuwvrij te maken, die bovendien is gerelateerd aan



de hoogte van de reinigingsrechten. Dergelijke wetgeving ontbreekt in Nederland waardoor de juridische situatie onvergelykbaar is.

Standpunt VNG

De VNG laat desgevraagd weten dat het opnemen van een schoonmaakverplichting in de APV in zijn toepassing strandt op het EVRM. Overigens moet opgemerkt worden dat de VNG het uit de APV schrappen van de schoonmaakverplichting vooral motiveert vanuit het oogpunt van deregulering en de onmogelijkheid om hierop te handhaven. Die laatste stelling is m.i. overigens discutabel, aangezien dat in Duitsland wel lukt.

**Bijlage 2 - Prioriteitentabel****Richtlijnen voor wegen buiten de bebouwde kom**

Categorie	Maximum snelheid (km/u)	Kenmerken	Prioriteit	Gladheid door bevriezing	Gladheid door condensatie	Gladheid door neerslag
ationale stroomweg	120/100/80	autosnelweg	hoog	preventief	preventief	preventief daarna curatief (2 uur)*
regionale stroomweg	100	autoweg, vluchtvoorzieningen, fysieke rijbaanscheiding, doorgetrokken kantmarkering, ongelijkvloerse kruisingen	hoog	preventief	preventief	preventief daarna curatief (2 uur)*
gebiedsontsluiting I	80	2x2 rijstroken, rijbaanscheiding, gelijkvoerse kruisingen, onderbroken kantmarkering	hoog	preventief	preventief	preventief daarna curatief (3.5 uur)*
gebiedsontsluiting II	80	2x1 rijstroken, rijbaanscheiding, gelijkvoerse kruisingen, onderbroken kantmarkering, doorgetrokken dubbele asmarkering	hoog	preventief	preventief	preventief daarna curatief (3.5 uur)*
erftoegangsweg I	60	1 rijloper, onderbroken kantmarkering, geen asmarkering	middel	preventief	preventief	preventief daarna curatief (4 uur)*
erftoegangsweg II	60	1 rijloper, geen kant- en asmarkering, fiets op de rijbaan	middel	preventief	preventief	preventief daarna curatief (4 uur)*
vrijliggend fietspad	40	vrijliggend fietspad	hoog	preventief	preventief	preventief daarna curatief (3.5 uur)*

Richtlijnen voor wegen binnen de bebouwde kom

Categorie	Maximum snelheid (km/u)	Kenmerken	Prioriteit	Gladheid door bevriezing	Gladheid door condensatie	Gladheid door neerslag
gebiedsontsluitingsweg	70/50	2x1 of 2x2 rijstroken, rijbaanscheiding, onderbroken kantmarkering, geen fiets op de rijbaan, bromfiets op de rijbaan (50)	hoog	preventief	preventief	preventief daarna curatief (3.5 uur)*

*) tussen haakjes zijn de richttijden genoemd voor curatieve strooiacties. Deze richttijd beslaat de tijd tussen het moment van het besluit tot strooien en het strooien van de laatste vierkante meters van een strooiroute.

*) tussen haakjes zijn de richttijden genoemd voor curatieve strooiacties. Deze richttijd beslaat de tijd tussen het moment van het besluit tot strooien en het strooien van de laatste vierkante meters van een strooiroute.



		km/u), gesloten verharding				
erftoegangsweg	30	1 rijloper, geen rijbaanscheiding, geen kant- en asmarkering, fiets en bromfiets op rijbaan, bij voorkeur open verharding	laag	curatief (48 uur)	curatief (48 uur)	curatief (48 uur)*
vrijliggend fietspad	30	vrijliggend fietspad	hoog	preventief	preventief	preventief daarna curatief (3.5 uur)*
busbaan / busstrook	50	busbaan of busstrook	hoog	preventief	preventief	preventief daarna curatief (3.5 uur)*
gebiedontsluitingsweg	70/50	2x1 of 2x2 rijstroken, rijbaanscheiding, onderbroken kantmarkering, geen fiets op de rijbaan, bromfiets op de rijbaan (50 km/u), gesloten verharding	hoog	preventief	preventief	preventief daarna curatief (3.5 uur)*
erftoegangsweg	30	1 rijloper, geen rijbaanscheiding, geen kant- en asmarkering, fiets en bromfiets op rijbaan, bij voorkeur open verharding	laag	curatief (48 uur)	curatief (48 uur)	curatief (48 uur)*
vrijliggend fietspad	30	vrijliggend fietspad	hoog	preventief	preventief	preventief daarna curatief (3.5 uur)*
busbaan / busstrook	50	busbaan of busstrook	hoog	preventief	preventief	preventief daarna curatief (3.5 uur)*

Aanbevelingen voor verschillende wegcategorieën binnen de bebouwde kom

Categorie	Maximum snelheid (km/u)	Kenmerken	Prioriteit	Gladheid door bevroering	Gladheid door condensatie	Gladheid door neerslag
winkelgebied	5	winkelcentra	hoog/middel	curatief (3 uur)	curatief (3 uur)	curatief (3 uur)*
woonerf	5	woonerf	laag	curatief (48 uur)	curatief (48 uur)	curatief (48 uur)*
parkeervoorzieningen	5	openbaren parkeervoorzieningen	laag	curatief (48 uur)	curatief (48 uur)	curatief (48 uur)*

*) tussen haakjes zijn de richtijden genoemd voor curatieve strooiacties. Deze richtijd beslaat de tijd tussen het moment van het besluit tot strooien en het strooien van de laatste vierkante meters van een strooiroute.



speciale bestemmingen	50/30	wegen en voetpaden naar openbare voorzieningen	middel	wegen preventief voetpaden curatief (3 uur)	wegen preventief voetpaden curatief (3 uur)	wegen preventief voetpaden curatief (3.5 uur)*
-----------------------	-------	--	--------	---	---	--