

Beleidsplan gladheidbestrijding 2022

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Almelo,

Gelezen het voorstel van 2 november 2022, met kenmerk BenW - 2209144,

Gelet op het bepaalde in artikel 4:81, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht,

Besluit vast te stellen het Beleidsplan gladheidbestrijding 2022

Hoofdstuk 1. Inleiding

Het vigerende gladheidbestrijdingsplan is in 2011 vastgesteld. Intussen is de looptijd verstreken. Met dit voorliggende beleid beschikt de gemeente Almelo voor de komende winterperiodes weer over een bijgewerkt en actueel beleid.

De eisen die de samenleving stelt aan de gladheidbestrijding zijn vaak hoog. Tegelijkertijd kan de gemeente bij extremere weersomstandigheden niet overal tegelijk zijn en vragen de omstandigheden om aangepast weggebruik. Inwoners willen ook bij winterse omstandigheden veilig de deur uit, boodschappen kunnen doen, op de fiets naar school, op bezoek gaan bij vrienden of familie, et cetera. Op basis van het beleid gladheidsbestrijding geeft de gemeente hier op verantwoorde wijze invulling aan.

1.1 Planvorming en organisatie

De gemeente Almelo is op grond van artikel 15 e.v. van de Wegenwet en artikel 2 van de Wegenverkeerswet verantwoordelijk voor het onderhoud en in goede staat verkeren van de binnen haar gebied liggende wegen en de veiligheid op de weg, met uitzondering van de wegen die door het Rijk of provincie worden onderhouden. Als de gemeente niet voldoet aan deze zorgplicht, met schade bij weggebruikers als gevolg, kan de gemeente voor die schade aansprakelijk worden gehouden. Om aan de zorgplicht te kunnen voldoen en de winterdienst te kunnen borgen, is het van belang om een vastgesteld beleidsplan voor gladheidbestrijding te hebben, waarin de beleidsuitgangspunten, het proces en keuzes zijn opgenomen.

Bij het opstellen van het beleid is gebruik gemaakt van de Leidraad Gladheidsbestrijdingsplan van CROW. Hierin worden richtlijnen gegeven voor de bestrijding van wintergladheid. CROW geeft de volgende richtlijn ten aanzien van de planvorming:

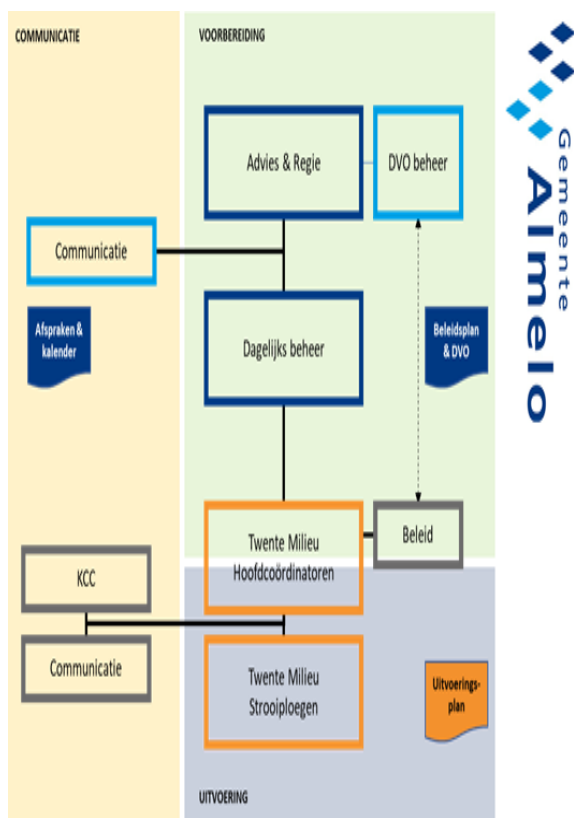


Figuur 1 richtlijn planvormingsproces CROW

- In het beleidsplan beschrijft de beheerorganisatie hoe de gladheidbestrijding wordt uitgevoerd binnen de wettelijke kaders en volgens de door de beheerorganisatie opgestelde visie op de gladheidbestrijding. Het plan geeft weer welke beleidskeuzes de beheerorganisatie heeft gemaakt op het gebied van uitvoering, afstemming met omliggende beheerders en het financiële kader.
- Het plan dient voor een periode van drie tot vijf jaar een basis te bieden voor het operationele uitvoeringsplan. Dit laatste beschrijft kort en bondig de uitvoeringsonderdelen van de gladheidbestrijding. Het beleidsplan moet worden vastgesteld door het bestuur van de beherende organisatie. In het plan worden afwegingen gemaakt tussen veiligheid, bereikbaarheid en de hiervoor benodigde inzet van mensen en middelen.
- Na bestuurlijke vaststelling van het beleidsplan draagt de Eenheid Uitvoering Fysiek (UF) de verantwoordelijkheid voor het beleid. Het voor de uitvoering van het beleid verantwoordelijke team kan gemandateerd worden om het beleid verder in te vullen en de uitvoering hiervan bij te stellen (zoals het aanpassen van de strooiroutes).

Door dit plan bestuurlijk vast te laten stellen worden op organisatorisch en financieel vlak de kaders gesteld. Voor zowel het bestuur, de organisatie en de inwoners is zodoende duidelijk wat men mag verwachten van de gemeente Almelo bij winterse omstandigheden.

De communicatie, voorbereiding en uitvoering is als volgt geborgd in de organisaties van de gemeente (opdrachtgever) en Twente Milieu N.V. (opdrachtnemer):



Figuur 2 Organogram beleid, voorbereiding en uitvoering

Het opdrachtgever – opdrachtnemerschap is geregeld in de dienstverleningsovereenkomst (DVO). Op basis van het gladheidbestrijdingsbeleid van de gemeente stelt Twente Milieu jaarlijks een uitvoeringsplan op. Hierin wordt beschreven wie en wat, waar en wanneer wordt ingezet.

Het uitvoeringsplan wordt ieder jaar, na evaluatie van het afgelopen winterseizoen, vóór 1 oktober geactualiseerd. Dit 'Draaiboek gladheidbestrijding' wordt geaccordeerd door de teammanager van het team Dagelijks Beheer van UF. De evaluatie wordt uitgevoerd voor de specifiek in de gemeente Almelo verrichte winterdienst op vaste evaluatiepunten (zie hoofdstuk 2).

De volgende activiteiten worden in ieder geval uitgevoerd:

Wat	Wanneer	Wie
Vaststellen beleid	Najaar 2021	Team Advies & Regie UF (gemeente)
Evalueren winterseizoen	Vóór 1 mei	Twente Milieu & Team Dagelijks Beheer UF (gemeente)
Bepalen wijziging beleid	Mei	Teams Advies & Regie/Dagelijks Beheer UF
Bepalen wijziging uitvoering	Mei	Team Dagelijks Beheer UF/Twente Milieu
Optioneel: wijzigen beleid	Mei - oktober	Team Advies & Regie UF
Opstellen uitvoeringsplan	Vóór 1 oktober	Twente Milieu
Jaarlijkse startdag winterseizoen	Vóór 15 oktober	Gemeente (inclusief team Communicatie en het KCC) en Twente Milieu
Uitvoeren communicatiekalender	Oktober - april	Team Communicatie en Communicatie Twente Milieu

Figuur 3 Acties en uitvoeringsmoment

Dit gladheidbestrijdingsplan geldt, na vaststelling en in afwijking van de richtlijn van het CROW, voor onbepaalde tijd. In de organisatieprocessen wordt geborgd dat na elk winterseizoen een evaluatie plaatsvindt. Op basis van deze evaluatie bepaalt team Advies en Regie samen met het team Dagelijks Beheer van UF of er sprake is van noodzakelijke beleidswijzigingen. Het bestuur wordt jaarlijks schriftelijk geïnformeerd over de belangrijkste evaluatiepunten.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de hoofdlijn van de evaluatie van het winterseizoen 2019 – 2020 en 2020-2021 aangegeven. Hoofdstuk 3 behandelt de relevante aspecten en bepalingen, zoals wetgeving, milieuaspecten, strooimethodiek en communicatie.

In hoofdstuk 4 wordt het beleidsplan voor de komende jaren beschreven, waarin keuzes, afwegingen, uitgangspunten en prioriteiten zijn opgenomen.



Figuur 4 Inzet trekker met sneeuwschuiver

Hoofdstuk 2. Bestaande situatie (evaluatie)

Omdat de conform leidraad CROW uit te voeren evaluaties van het winterseizoen in de afgelopen jaren summier zijn uitgevoerd wordt in dit hoofdstuk gekeken naar de evaluaties van seizoen 2019/2020 en 2020/2021. Evaluatie vormt een belangrijk onderdeel in het proces, omdat het een indicatie geeft van nodige aanpassingen in het uitvoeringsplan, beleidsplan of strooiroutes. Daarom wordt aan het eind van dit hoofdstuk een opsomming gegeven van gewenste evaluatieonderdelen.

Evaluatie 2019 - 2020

In de winterperiode van 2019 – 2020 hebben circa 200 medewerkers uitvoering gegeven aan het bestrijden van gladheid. Omdat het een erg zachte winter is geweest, zijn er minder strooiacties geweest dan de jaren daarvoor. Gemiddeld genomen voert Twente Milieu 178 preventieve en 45 curatieve acties uit tijdens de winterperiode. Dit seizoen zijn er respectievelijk slechts 119 preventieve en 21 curatieve acties geweest. Dit vertaalt zich in een afname van de ureninzet van circa 50% in vergelijking met de twee seizoenen daarvoor.

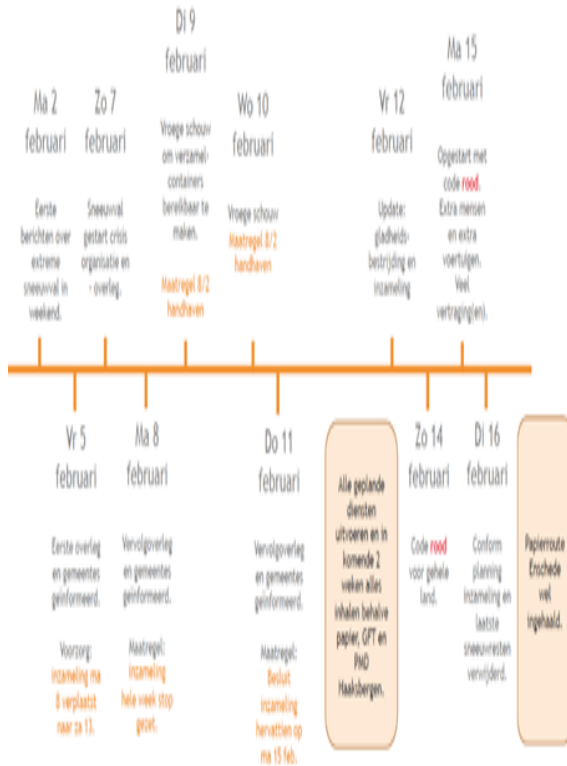
Daarbij is logischerwijs ook minder zout verbruikt ten opzichte van de vorige winterseizoenen. Alle strooiacties zijn binnen de gestelde randvoorwaarden van de DVO uitgevoerd. Mede door de goede bezetting en een goede zoutaanvoer, is het gelukt de wegen en fietspaden zo veilig en optimaal mogelijk begaanbaar te houden. Twente Milieu blijft de ontwikkelingen op het gebied van gladheidsbestrijding op de voet volgen. Daarnaast wordt er continu gekeken naar mogelijkheden van samenwerking tussen gemeenten en de provincie en zijn we constant bezig om onze werkprocessen te optimaliseren.

Er zijn duidelijke afspraken gemaakt met Twente Milieu over het uitvoeren van de curatieve 48-uurs route. Dit is de route die als curatieve route gestrooid wordt. Hiervoor komt geen signalering van de provincie, maar wordt naar inzicht van de gladheidscoördinator van Twente Milieu uitgevoerd om problemen in de ochtendspits te voorkomen. Daarom is met Twente Milieu afgesproken dat als het nodig is, er eerder gestrooid gaat worden. Er zijn mondelinge afspraken gemaakt om te voorkomen dat als het overdag niet glad is (temperaturen boven nul) en het dan natte wegdek in de nacht wel weer

opvriest, deze in de ochtend glad wordt. Dit is in afwijking van het advies van de CROW, dat luidt om binnen 48 uur erftoegangswegen te strooien (curatief). In geval van curatief strooien van de 'route Twenterand' ontstaat er een zoutprobleem. In het vooraf aan elke winterperiode op te stellen uitvoeringsplan wordt hiervoor een oplossing gezocht.

Evaluatie 2020 - 2021

In de winterperiode van 2020 – 2021 zijn 150 medewerkers en 65 voertuigen ingezet bij de uitvoering van de gladheidsbestrijding. In deze periode is het 9 dagen onder 0 graden Celsius geweest. De laagst gemeten temperatuur betrof -15 graden Celsius.



Figuur 5 tijdslijn uitvoering 2020-2021

De bestrijding en sneeuwvrij maken van fietspaden behoeft aandacht. Echter, bij normale omstandigheden en een voor Nederland gemiddelde hoeveelheid sneeuw ontstaan er geen problemen. Op 14 en 15 februari 2021 is code rood afgegeven voor heel Nederland. Op die dagen is extra capaciteit in de vorm van mensen en voertuigen bijgeschakeld. Dit leidde tot veel vertraging op de weg. Op dinsdag 16 februari zijn de laatste sneeuwresten van de weg verwijderd. Door een combinatie van extremen (bijzonder lage temperaturen, waardoor de zoutwerking nihil is en een bovengemiddelde hoeveelheid sneeuw) ontstonden op de fietspaden tijdelijk problemen waar het wegverkeer hinder van ondervond.

Extreme weersomstandigheden betreffen omstandigheden zoals extreme sneeuwval. In die gevallen wordt het openbare leven onevenredig en onoverkomelijk beïnvloedt door het weer. In de basis kan vooraf geen rekening gehouden met dergelijke omstandigheden, omdat deze normaliter zelden voorkomen en vaak niet te plannen zijn. Wel wordt door de uitvoerende partij, op basis van 'lessons learned', hiermee rekening gehouden in de aanpak zodra deze omstandigheden zich voordoen. In de evaluaties wordt hier specifiek aandacht aan besteed. Deze extreme weersomstandigheden houden op basis van ervaringen uit het verleden niet langer dan een week aan. Als er extra materieel nodig is, wordt dat ingehuurd. Personeel is voldoende beschikbaar, omdat de reguliere werkzaamheden in extreme omstandigheden geen doorgang vinden.

Op basis van de huidige algemene werkwijze en de (beperkte) evaluaties van de afgelopen winterperiodes wordt een processchema opgesteld en worden de verantwoordelijkheden en rollen duidelijk vastgelegd. Zie ook paragraaf 1.1. Daarnaast dienen er eisen gesteld te worden aan de evaluatiepunten. Deze betreffen:

- **De evaluatie** vindt plaats op de in de gemeente Almelo uitgevoerde winterdienst, waarbij beleid, dagelijks beheer en communicatie worden geconsulteerd voor de opstelling van het evaluatiedocument.

- **Personeel** (is er voldoende personeel beschikbaar, zijn de roosters met eigen personeel conform Arboregelgeving in te vullen?)
- **Materieel** (Wat is de kwaliteit van het materieel? Wat is de investeringsruimte? Kan de gladheidbestrijding binnen de vastgestelde (eigen) richtlijnen worden uitgevoerd?)
- **Organisatie** (Verlopen de gladheidsmelding en -melding naar wens? Hoe verloopt de alarmering van het personeel? Wat is de reactietijd voor uitruk? Hoe verloopt de planning van personeel, het onderhoud van materieel en de voorbereiding op het nieuwe seizoen? Is het opgestelde processchema werkbaar en helder? Hoe is er gewerkt tijdens eventuele extreme weersomstandigheden en wat zijn de 'lessons learned'?)
- **Communicatie** (Wie is eindverantwoordelijk voor de communicatie? Wanneer en via welke kanalen wordt informatie verstrekt en wat is de effectiviteit (evaluatie communicatiekalender)?)
- **Prioritering gladheidsbestrijding** (Op welke wijze is de prioritering van de bestrijding bepaald (bv. fietspaden, wegen, voetpaden)? Komt de praktijk overeen met de bepaalde prioritering? Conform welke criteria zijn de normtijden opgesteld? Vindt de bestrijding plaats binnen de gestelde normtijden?)
- **Afstemming andere wegbeheerders** (Is er afstemming met andere wegbeheerders in de regio? Sluit de gladheidsbestrijding aan bij die van aangrenzende wegbeheerders? Hoe verhouden de gestelde normen zich tot die van andere wegbeheerders? Zijn er mogelijkheden tot samenwerking met andere wegbeheerders?)
- **Milieukwaliteitsdoelen** (Zijn er op milieugebied eisen of beperkingen gesteld aan de wijze van gladheidsbestrijding? Gaan deze eisen veranderen?)
- **Risico-inventarisatie** (Welke risico's zijn er? Worden (bijna)ongevallen geregistreerd? Zijn er veiligheidsmaatregelen genomen? Hoeveel klachten zijn er binnengekomen in het afgelopen jaar? Hoe ontwikkelt het klimaat zich? Komen extreme weersstypen vaker voor waardoor het mogelijk nodig is om op voorhand al te voorzien in opschaalmogelijkheden?)
- **Financiën** (Wat is het beschikbare budget en is dit toereikend voor de gewenste uitvoering? Vindt de facturering op tijd plaats?)
- **Lokale omstandigheden** (Wat is het oppervlak aan verharding in de gemeente, onderverdeeld naar soorten wegdek (dicht asfaltbeton, geluidsreducerende deklagen, straatstenen, enzovoort)? Welke prioritering wordt gehanteerd? Welke afspraken zijn er met instellingen zoals politie en brandweer? Welke afspraken zijn er in het kader van de inzet op andere locaties dan openbare wegen (bijvoorbeeld bedrijfsterreinen)?

Er is onduidelijkheid over de communicatie rondom calamiteiten en noodscenario's: wie wordt er wanneer geïnformeerd? En, wie geeft toestemming om scenario in werking te stellen? Deze onderdelen worden meegenomen in het op te stellen processchema, wat onderdeel uitmaakt van het jaarlijkse uitvoeringsplan.

Hoofdstuk 3. Relevante aspecten en bepalingen

3.1 Algemeen

Gladheidsbestrijding is een specifieke beheertaak van de wegbeheerder. Zoals elke beheertaak, is ook gladheidsbestrijding een continu proces.



In het hierboven afgebeelde beheermodel zijn de taakvelden aangegeven. Deze zijn:

- **Beleid:** de ambities inzake dienstverlening, kwaliteit, duurzaamheid et cetera, geven de basis voor de uit te werken beleidskaders.
- **Programmeren:** dit gladheidsbestrijdingsplan is opgesteld door de gemeentelijke organisatie (Teams Advies & Regie en Dagelijks Beheer van UF), in opdracht van het college en geeft de kaders voor de uitvoering.
- **Voorbereiden:** middels het (jaarlijkse) uitvoeringsplan worden binnen de organisatie afspraken gemaakt met de uitvoerende partij.
- **Realiseren en onderhouden:** deze verantwoordelijkheid van de organisatie om controle te houden op de uitvoering van werkzaamheden wordt verricht door de gladheidscoördinatoren.
- **Monitoren & analyseren:** tijdens de strooiacties wordt geregistreerd waar wat gestrooid is en gladheidsmeldingen van bewoners worden geregistreerd. De uitvoerende partij stelt in gezamenlijkheid met de gemeentelijke organisatie een evaluatie op.
- **Evalueren en verbeteren:** de gemeentelijke organisatie evalueert de verzamelde informatie en informeert het management over de resultaten van de afgelopen winterperiode en adviseert inzake eventuele aanpassingen voor de ambities, beleid, uitvoering, organisatie en middelen.

3.2 Juridische aspecten

De gemeente is beheerder van de meeste openbare wegen op haar grondgebied. De gemeentelijke plicht tot het onderhouden van wegen, waaronder de gladheidsbestrijding, komt voort uit artikel 16 van de Wegenwet. Voor de gladheidsbestrijding geldt een inspanningsverplichting en geen garantieplicht. In de praktijk moet er sprake zijn van een adequate gladheidsbestrijding, dat wil zeggen selectief strooien, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen (een minimale) verkeersveiligheid, een aanvaardbare milieubelasting en de financiële middelen.

Met de Algemene wet Bestuursrecht in ogenschouw genomen is het van belang dat besluitvorming inzichtelijk en toegankelijk wordt gemaakt. Anderzijds kan zorgvuldige besluitvorming voorkomen dat de gemeente, op basis van het Burgerlijk Wetboek (BW), op grond van een onrechtmatige daad, voor eventuele schade aansprakelijk wordt gesteld en gehouden op grond van nalatigheid. Mede daarom is ook een gladheidsbestrijdingsplan gewenst.

3.2.1 Zorgplicht

In de artikelen 15 e.v. van de Wegenwet is geregeld dat de gemeente verplicht is de wegen binnen haar gebied te onderhouden en heeft te zorgen voor het in goede en veilige staat verkeren van die wegen, voor zover deze zorg niet aan een ander overheidsorgaan is opgedragen. Hiertoe behoort ook het bestrijden van gladheid op wegen.

Wegenwet

De gemeente is bij wet verantwoordelijk voor het beheer van de openbare wegen (tevens van toepassing op civieltechnische kunstwerken gelegen in openbare wegen). De essentie betreft dat de beheerder moet optreden als 'goede rentmeester' en de zorg heeft kapitaalvernietiging te voorkomen. De wettelijke zorgplicht is vastgelegd in de Wegenwet.

Artikel 15

1. Het Rijk, de provincie, de gemeente en het waterschap is verplicht een weg te onderhouden, wanneer dat bestemd is tot een openbare weg.
2. Het Rijk, de provincie, de gemeente en het waterschap is verplicht een weg (inclusief bijbehorende duiker) te onderhouden, wanneer zij een openbare weg gedurende tien achtereenvolgende jaren heeft onderhouden, ook al was bij de aanvang van die tien jaren de weg nog niet openbaar.
3. Tot het onderhoud van een weg als in het eerste en het tweede lid bedoeld, behoort mede het onderhoud van de bijbehorende berm of bermsloot, echter slechts voor zover het onderhoud van de berm of de bermsloot een bijdrage levert aan de instandhouding en de bruikbaarheid van de weg en voor zover het onderhoud niet, uit welke hoofde ook, tot de verplichting van anderen behoort.

Artikel 16

De gemeente heeft te zorgen, dat de binnen haar gebied liggende wegen, met uitzondering van de wegen, welke door het Rijk of ene provincie worden onderhouden, van die bedoeld in artikel 17 en van die, waarop door een ander tol wordt geheven, verkeren in goeden staat.

In algemene zin houdt dit in dat de beheerder vanuit de wegenwet de zorgplicht heeft voor (het onderhoud van) de objecten en voorzieningen in de openbare ruimte en dat de aansprakelijkheid bij optredende schade door het niet voldoen aan deze zorgplicht geregeld is in het BW. De algemene aansprakelijkheidsregeling staat in artikel 6:162 BW.

Burgerlijk Wetboek

Een bijzondere algemene aansprakelijkheidsregel wordt gevonden in het BW: artikel 6:162 en 6:174:

Artikel 6:162

1. Hij die jegens een ander een onrechtmatige daad pleegt, welke hem kan worden toegerekend, is verplicht de schade die de ander dientengevolge lijdt, te vergoeden.
2. Als onrechtmatige daad worden aangemerkt een inbreuk op een recht en een doen of nalaten in strijd met een wettelijke plicht of met hetgeen volgens ongeschreven recht in het maatschappelijk verkeer betaamt, een en ander behoudens de aanwezigheid van een rechtvaardigingsgrond.
3. Een onrechtmatige daad kan aan de dader worden toegerekend, indien zij te wijten is aan zijn schuld of aan een oorzaak welke krachtens de wet of de in het verkeer geldende opvattingen voor zijn rekening komt.

Artikel 6:174

1. De bezitter van een opstal die niet voldoet aan de eisen die men daaraan in de gegeven omstandigheden mag stellen, en daardoor gevaar voor personen of zaken oplevert, is, wanneer dit gevaar zich verwezenlijkt, aansprakelijk, tenzij aansprakelijkheid op grond van de vorige afdeling zou hebben ontbroken indien hij dit gevaar op het tijdstip van het ontstaan ervan zou hebben gekend.
2. Bij erfpacht rust de aansprakelijkheid op de bezitter van het erfpachtrecht. Bij openbare wegen rust zij op het overheidslichaam dat moet zorgen dat de weg in goede staat verkeert, bij kabels en leidingen op de kabel- en leidingbeheerder, behalve voor zover de kabel of leiding zich bevindt in een gebouw of werk en strekt tot toevoer of afvoer ten behoeve van dat gebouw of werk.

In de Wegenverkeerswet is de zorgplicht vastgelegd. Van belang is dat het gaat om een inspanningsverplichting van de wegbeheerder en niet om een resultaatverplichting.

Artikel 2 lid 1

1. De krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen strekken tot:
 - a) Het verzekeren van de veiligheid op de weg;
 - b) Het beschermen van weggebruikers en passagiers;
 - c) Het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
 - d) Het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.

3.2.2 Risicoaansprakelijkheid

Op grond van artikel 6:174 van het BW bestaat een risicoaansprakelijkheid voor de wegbeheerder ten aanzien van wegen die niet voldoen aan de eisen die men er aan 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 toebrenghende gebeurtenis de schuld van de wegbeheerder is.

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 deze bij winterse omstandigheden met een grote mate van oplettendheid en voorzichtigheid aan het wegverkeer deelneemt dan wel dat de weggebruiker zich bij extreme omstandigheden (zware ijzel)

niet op de weg begeeft. In dit soort omstandigheden kan een wegbeheerder dan ook niet zonder meer aansprakelijk worden geacht voor schade.

Concluderend kan worden gesteld dat de wegbeheerder niet aansprakelijk is voor schade door gladheid op grond van artikel 6:174 BW als aangetoond kan worden dat:

- Gladheid niet mede het gevolg is van minder goede eigenschappen van het wegdek zelf;
- Bij gebruikmaking van de 'tenzij-clausule', de gladheid zo plotseling is opgetreden dat hij in redelijkheid niet meer tot strooimaatregelen in staat is geweest;
- Er in de media naar behoren voor de risico's is gewaarschuwd (in het jaarlijkse startoverleg worden hier nadere afspraken over gemaakt – zie ook paragraaf 3.8).

De 'tenzij-clausule' houdt onder meer in dat de wegbeheerder niet aansprakelijk is als er een zeer korte periode ligt tussen het ontstaan van het gebrek en het ontstaan van de schade. Een beroep op deze clausule dient goed te worden onderbouwd.

3.2.3 Schuldaansprakelijkheid

Naast risicoaansprakelijkheid bestaat ook schuldaansprakelijkheid op grond van artikel 6:162 BW. Als artikel 6:174 BW niet van toepassing is, dan staat het eenieder die schade lijdt als gevolg van een gladde weg vrij om een 'onrechtmatige daadsactie' op basis van artikel 6:162 BW in te stellen.

Het kenmerkende van deze schuldaansprakelijkheid is dat de wegbeheerder pas aansprakelijk is als zij bijvoorbeeld schuld heeft aan een schadegeval. De wegbeheerder moet iets verweten kunnen worden. Van belang zijn bijvoorbeeld de volgende zaken:

- Is er tijdig en naar vermogen gestrooid?
- Is er gezien de omstandigheden op tijd en adequaat gewaarschuwd?
- Is er adequaat op klachten gereageerd en zijn de juiste maatregelen getroffen?
- Voldoet een weg aan de eisen die onder gegeven omstandigheden daaraan mogen worden gesteld?
- Behoort de wegbeheerder in de gegeven omstandigheden aansprakelijk te worden geacht voor de schade, gezien de in het verkeer geldende omstandigheden?

3.3 Arbo-aspecten

De gladheidsbestrijding in de gemeente Almelo wordt uitgevoerd door Twente Milieu (machinale bestrijding) en door eigen personeel van de gemeente Almelo (handmatige bestrijding). De inzet van het personeel moet zodanig zijn dat wordt voldaan aan de Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit. Aangezien gladheidsbestrijding vaak buiten de reguliere werktijden moet gebeuren, is het zaak dit goed in te plannen (consignatiedienst).

Gladheidsbestrijding vindt vrijwel altijd plaats onder moeilijke omstandigheden voor het uitvoerend personeel. Er dient gewerkt te worden 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. 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 gladheidsbestrijding als de werkgever dit uit dienstbelang noodzakelijk vindt. Het in te zetten personeel van Twente Milieu is gecertificeerd en krijgt een jaarlijkse instructie, vooraf aan het nieuwe winterseizoen.

De weersomstandigheden waarin de gladheidsbestrijding wordt uitgeoefend – kou, neerslag, duisternis – zijn zodanig dat het materiaal in goede staat moet zijn (geen storingen) en dat het personeel in goede omstandigheden moet kunnen werken.

In de gemeente Almelo is de gladheidsbestrijding 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 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 gladheidsbestrijding hebben betrekking op het gebruik van materiaal en materieel en op de uitvoering. Voor de start van het winterseizoen zorgt de hoofdcoördinator van Twente Milieu ervoor dat alle in de uitvoering actieve medewerkers actief geïnformeerd en geïnstrueerd met betrekking tot de procedures over Arbo en veiligheid. De belangrijkste zaken die worden doorlopen zijn:

- De te strooien hoeveelheden wegzout;

- Het omgaan met dooimiddelen;
- Het controleren van doseerinstellingen;
- Het bedienen van, en werken met, gladheidbestrijdingsmaterieel;
- Onveilige situaties tijdens strooien.

De zaken worden eveneens opgenomen in het door Twente Milieu op te stellen uitvoeringsplan. Het gladheidbestrijdingsmaterieel moet conform de Arbowetgeving zijn voorzien van CE-markering en een bijbehorende EG-verklaring.

3.4 Milieuaspecten

De voor de verkeersveiligheid noodzakelijke gladheidbestrijding brengt voor het milieu neveneffecten met zich mee. Een deel van het gebruikte dooimiddel komt terecht in de directe omgeving van de wegen waarop het is gestrooid. Daar kunnen zich landschappelijk waardevolle beplantingen, groenvoorzieningen en interessante bermvegetaties bevinden. Uiteindelijk bereikt een gedeelte van het dooimiddel ook de bodem en het grondwater. Met de inrichting van wegen wordt daar vaak al op ingespeeld.

Op wegen waarvan de waterafvoer niet is aangekoppeld op de riolering, vloeit het zout mee naar oppervlaktewater. Door zijn corrosieve eigenschappen richt strooizout ook schade aan op het wegdek en aan kunstwerken. Deklagen van veelvuldig gestrooide wegen/brugdekken moeten in de regel eerder worden vervangen dan bij wegen die minder of niet worden gestrooid. Vorstschade aan de wegen, dat optreedt door intrekking en bevrozend vocht in asfaltverhardingen, wordt door het veelvuldig strooien met zout vergroot.

Gelukkig vindt deze zoutbelasting van bermen vooral plaats tijdens het rustseizoen van planten, struiken en bomen. De effecten hebben dan ook een indirect karakter. Gebleken is dat bepaalde soorten bomen en struiken gevoelig zijn voor het strooizout en "vervroegd de herfst ingaan" omdat de bladranden sneller vergelen en verdorren.

3.4.1 Vorstschade

Vorstschade aan wegverhardingen ontstaat bij afwisselende vorst en dooi. Smeltwater treedt na het strooien door kleine scheurtjes in het asfalt. Wanneer hierop weer vorst volgt, bevriest het water weer en zet het uit. Dit maakt de scheurtjes groter, waardoor er vervolgens weer meer water in het asfalt kan dringen. Wanneer dit meerdere malen achter elkaar plaatsvindt, wordt de wegconstructie aangetast. Hiermee wordt ook de zorg aangetoond om de kwaliteit van de wegen en kunstwerken op niveau te houden, met minder schade als gevolg. Schade wordt o.a. inzichtelijk gemaakt met een weginspectie.

De globale visuele weginspectie volgens de nieuwste publicaties 146 en 147 van het CROW - waarbij het gehele areaal aan verhardingen wordt beoordeeld en de kwaliteit van de verharding wordt gerapporteerd – resulteert in een basisplanning en – begroting op basis van de kwalitatieve staat van het areaal (korte termijn) en cyclische normeringen voor onderhoud (langere termijn). Gelijktijdig worden de kleinschalige schades opgenomen en gerapporteerd. De weersomstandigheden in afgelopen 4 à 5 winterseizoenen leidden tot gemiddeld circa € 150.000 aan vorstschade.

3.4.2. Duurzame aanpak

De meest voor de hand liggende maatregel om schade aan de weg en het milieu te voorkomen, is beperken van de hoeveelheid zout en het kwalitatief op niveau houden van het areaal, met name de asfaltverharding. Daarom is het van het grootste belang dat de werkzaamheden efficiënt worden uitgevoerd, met andere woorden: met zo weinig mogelijk materiaal en middelen een gewenst resultaat te behalen. Daarnaast is het belangrijk in de ambitiebepaling voor het wegenonderhoud de gevolgen van de gladheidsbestrijding mee te nemen in de afwegingen en keuzes.

Bij het nat-zout strooien wordt minder zout gebruikt en ook is deze methode aanzienlijk milieuvriendelijker (minder verwaaiing van het strooimiddel naar bermen). Het merendeel van de gebruikte zoutstrooiers is uitgevoerd als snelheidsafhankelijke wielstrooiers, waarbij zout ongeacht de rijsnelheid nauwkeurig in een gewenst aantal grammen per m² kan worden gedoseerd.

Aanbevolen doseringen		
Soort gladheid	Soort actie	Dosering
Sneeuw	Preventief, nat strooien	70 g/m ²
Sneeuw	curatief, nat strooien	10 - 15 g/m ²
Sneeuw	Sproeien pekewater*	40 - 60 g/m ²
Bevriazing natte weggedeelten / condensatie	Nat strooien	7 g/m ²

Figuur 7 aanbevolen doseringen en acties

De norm waarvan uitgegaan wordt is de norm die CROW aangeeft in haar publicatie nr. 152: Gladheid, preventie en bestrijding, tabel 4.4 doseringsaanbeveling wegezout bij verschillende gladheidstypen. Het is gebleken dat de norm van het CROW niet altijd voldoet. Momenteel wordt in afwijking van het CROW preventief i.p.v. 7 gram per m² meestal 10 gram per m² gestrooid.

Zeker met de meetapparatuur in het wegdek kan ook hiermee soms een route uitgespaard worden omdat er dan nog genoeg zoutdekking op de weg ligt. Afhankelijk van de omstandigheden wordt deze hoeveelheid bijgesteld. De snelheid waarmee gestrooid kan worden is bij de nat-zout methode hoger dan bij de droog-zout methode. Dit geeft tijdwinst bij het strooien en minder hinder voor het verkeer, met name op de rondwegen.

3.5 Risico-inventarisatie en evaluatie

3.5.1 Uitrukdagen rapportages

Twente Milieu stelt na elke dag waarop gladheid bestreden is, een rapportage op en dient deze in bij de opdrachtgever/gemeente. Hierin staan:

- Het tijdstip van melding;
- Het tijdstip waarop de verschillende strooiwagens de weg zijn opgegaan;
- Welke routes gestrooid zijn;
- Geconstateerde risico's en de beheersing ervan.

Deze uitrukrapportages dienen als basis voor de facturering en zijn van belang bij eventueel ingediende schadeclaims. Aan het eind van het strooiseizoen wordt een totaalrapportage aangeleverd over de afgelopen winterperiode. De handmatige gladheidsbestrijding wordt hier ook in meegenomen. Deze werkzaamheden worden uitgevoerd door team Dagelijks Beheer van UF. Ook wordt vermeld welke wegen in buurgemeenten door de gemeente Almelo worden gestrooid en welke andere wegbeheerders bepaalde wegvakken binnen de gemeente Almelo strooien.

3.5.2 Algemene evaluatie winterseizoen

Binnen 4 weken na afloop van het winterseizoen (1 november – 1 april) wordt gezamenlijk een evaluatie en knelpuntenanalyse opgesteld door Twente Milieu en de gemeente. Twente Milieu neemt hierin de lead (zie ook paragraaf 1.1).

In onderstaande tabel staat een aantal algemeen mogelijk voorkomende risico's genoemd, de oorzaak of oorzaken van deze risico's en de maatregelen die de gemeente Almelo, samen met Twente Milieu, heeft genomen of neemt om deze risico's te beperken.

Risico	Oorzaak	Maatregel
Glad wegdek	Nog niet gestrooid Niet in de route	Informeren weggebruiker, evt. prioriteit bijstellen Informeren weggebruiker, evt. route bijstellen
Onbereikbaarheid bedrijf	Niet in prioriteit hoog Niet in route	Informeren bedrijven Informeren bedrijven, calamiteitenoplossing
Onbereikbaarheid woning	Niet in route	Informeren bewoners
Onbereikbaarheid instelling	Niet in prioriteit hoog Niet in route	Informeren instelling Informeren instelling, handmatig strooien, calamiteitenoplossing
Geen melding	Technische storing	Testen Alternatief/reservenummer

Materieel onbruikbaar	Technisch mankement Ongeval	Preventief onderhoud, vervanging Veiligheid voertuigen
Personeel niet beschikbaar	Ziekte Uitval door ongeval	Arbeidsomstandigheden, persoonlijke beschermingsmiddelen, inroosteren achtervang Veiligheid voertuigen
Tekort aan strooimiddelen	Veel strooien	Voorraad aanhouden, tijdig (bij)bestellen Noodscenario instellen

3.6 Integrale visie

Met integrale aanpak wordt beoogd dat wegbeheerders dezelfde uitgangspunten hanteren voor het uitvoeren van de gladheidbestrijding. Als gladheid optreedt, gebeurt dit regionaal of zelfs landelijk. De weggebruiker wil van A naar B binnen een gebied, op een veilige en betrouwbare manier en is niet geïnteresseerd in de overheidsinstantie, die het stukje weg waarop hij of zij rijdt begaanbaar moet houden. De weggebruikers zijn gebaat bij een integrale aanpak van de gladheidbestrijding in de regio om te voorkomen dat zij van een gestrooide weg onverwacht terechtkomt op een niet gestrooide weg.

De daarbij behorende integrale visie wordt als volgt gekarakteriseerd:

- De veiligheid van de weggebruikers staat voorop;
- Het voorkomen van gladheid;
- Gladheidpreventie gaat boven curatieve gladheidbestrijding;
- De zorg voor het normaal functioneren van het openbare leven bij gladheid als gevolg van de weersinvloeden;
- Te komen tot een gelijkwaardig kwaliteitsniveau van de gladheidbestrijding op de voor de mobiliteit in de regio belangrijke hoofdroutes.

De integrale aanpak wordt bereikt door ambtelijke afstemming met Twente Milieu over de strooiroutes op basis van evaluaties, risico-inventarisatie en de dagelijkse gang van zaken. Deze aanpak wordt jaarlijks vertaald in een uitvoeringsplan en vormt de basis voor het beleid.

3.7 Strooimethodiek en signaleringsmethode

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

Het strooien van wegzout is een breed geaccepteerde methode om wintergladheid te bestrijden. Tegenwoordig wordt de natzoutmethode door Rijkswaterstaat, provincies en gemeenten op grote schaal toegepast.

3.7.1 Strooimethodiek: nat-zoutmethode

De gemeente Almelo strooit met de nat-zoutmethode op alle wegonderdelen. Met de huidige technieken kan gladheid tot op zekere hoogte worden voorspeld. De weerbureaus kunnen ongeveer 2 uur à 2,5 uur van tevoren een betrouwbare voorspelling doen van het al dan niet optreden van gladheid. Binnen deze 2 à 2,5 uur kan de gladheidsdienst preventief strooien, dus vóórdat de gladheid daadwerkelijk optreedt. Na ca. een half uur tussen de melding en de uitruk van de winterdienst is er dus ca. twee uur om preventief te strooien. Tenzij de gladheid uitblijft, is elke gladheidsbestrijding na deze 2 uur curatief.

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 komt dit verwaaien minder voor dan bij 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. Een en ander leidt tot de volgende effecten:

- 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;
- Doordat er minder verwaaiing van het zout plaatsvindt naar de bermen wordt het milieu minder belast;
- Doordat het zout al (deels) in oplossing is, is de werking van het dooimiddel sneller.

De nat-zoutmethode wordt toegepast op de doorgaande rijks- en provinciale wegen en bijna overal ook op grotere doorgaande wegen in de steden, omdat bij deze methode met hoge snelheid gereden kan worden. Na onderzoek door Twente Milieu is de nat-zoutmethode ook voor de gemeente Almelo ingevoerd.

Bij strooiacties worden in principe altijd de geldende richtlijnen van CROW gebruikt. Hier wordt tijdens een actie alleen van afgeweken als de weerverwachtingen hier aanleiding voor geven. Ook zijn er bepaalde soorten wegen in de routes die soms extra aandacht verdienen, denk bijvoorbeeld aan klinkerwegen (elementen) en kunstwerken (brugdekken en viaducten).

Met behulp van het navigatiesysteem op de strooiwagen krijgt de chauffeur in die gevallen een waarschuwing over de te strooien hoeveelheid. Ook is er tijdens de jaarlijkse instructie aandacht voor het zoutgebruik tijdens de routes.

Tijdens de actie monitort de coördinator de verwachtingen, en is het mogelijk dat er tijdens een actie wordt op- of afgeschaald in de hoeveelheid te strooien grammen per m².

Bij strooiacties zijn de gehanteerde hoeveelheden wegzout als volgt:

- Bij een preventieve actie, voor het bevriezen van natte asfaltwegen: een hoeveelheid natzout van 7 gram per m² strooien;
- Bij een preventieve actie, voor het bevriezen van natte klinkerwegen en fietspaden: een hoeveelheid natzout van 10 gram per m² strooien;
- Bij een preventieve actie, voor sneeuwval of ijzel: een hoeveelheid natzout van 15 gram per m² strooien;
- Bij een curatieve actie, bij sneeuwval of ijzel: 25 gram per m² droogzout strooien. Bij aanhoudende sneeuwval of ijzel dit (met 20 gram per m²) blijven herhalen, zo nodig in combinatie met het verwijderen (ploegen) van sneeuw.

3.7.2 Signalering

Voor het strooien wordt afgegaan op de melding van Rijkswaterstaat en provincie, aangevuld met eigen waarneming door de coördinator van Twente Milieu. Twente Milieu stemt de meldingen voor alle gemeenten in haar beheergebied af. Op basis hiervan bepaalt de hoofdcoördinator de uitrukmomenten. De volgende methoden van melding worden gebruikt:

1. Weersvoorspelling door meteorologische diensten en koudste punten

Via een abonnement bij een meteorologische dienst is er bij Twente Milieu N.V. rechtstreeks toegang tot verschillende gegevens met betrekking tot temperaturen en neerslagverwachtingen op basis van meetpunten op de koudste punten in het wegennetwerk van de gemeente. Op deze wijze kan vooraf een goed inzicht worden gekregen in de benodigde inzet van gladheidsbestrijdingsacties en wordt het moment van uitruk bepaald.

2. Melding door andere wegbeheerders

Rijkswaterstaat en de Provincie beschikken over een netwerk van gladheidsmeldsystemen, beide wegbeheerders melden iedere aanvang van een gladheidsbestrijdingsactie door naar de coördinator van Twente Milieu. Deze melding is van belang om optimale afstemming te krijgen op elkaars strooiacties. Een aantal rijwegen lopen immers - voor de weggebruiker onzichtbaar - in elkaar over.

3. Eigen waarneming

Door eigen waarneming kan ter plaatse vaak een goede inschatting worden gemaakt over de te nemen actie, of bijsturing hiervan.

4. Melding door Regiopolitie

Deze vorm van melding is de laatste jaren op de achtergrond geraakt. Deze meldingen hebben vaak betrekking op plaatselijke klachten of calamiteiten bij bijvoorbeeld gesprongen waterleidingen, bluswater bij branden enz.

5. Contacten met andere gemeenten

Deze contacten zijn van belang om een goede afstemming op elkaars strooiacties te krijgen.

3.8 Communicatie

Communicatie is een belangrijk onderdeel binnen de processen rondom de voorbereiding en uitvoering van de gladheidsbestrijding. Niet alleen bij calamiteiten en tijdens uitrukken. Er is sprake van interne communicatie (tussen opdrachtgever en opdrachtnemer, binnen de contouren van het organogram (zie paragraaf 1.1) en externe communicatie met bijvoorbeeld weggebruikers en inwoners.

Interne communicatie

Er wordt een whatsappgroep gebruikt voor communicatie rondom signalering en uitrukken. In deze whatsappgroep zitten in ieder geval:

Rol

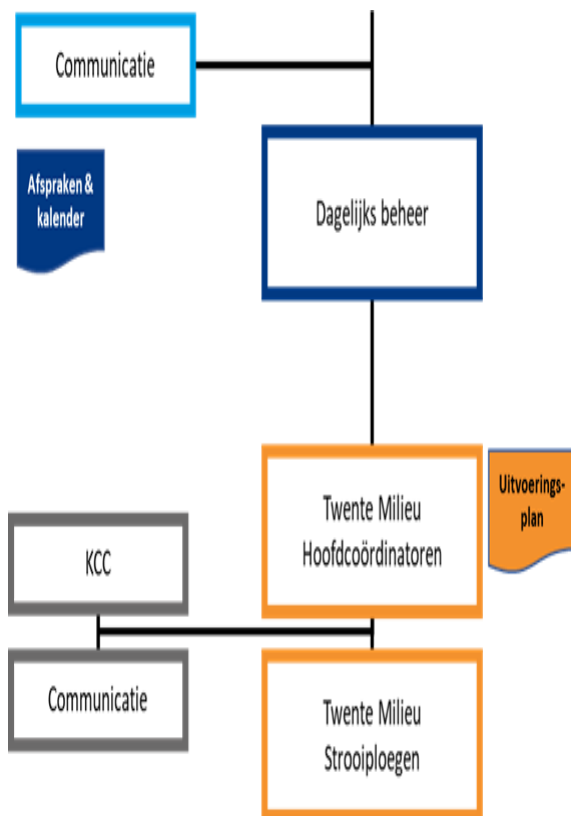
Hoofd coördinatoren
 Sub coördinatoren
 Hoofd Uitvoering Fysiek
 Beleidsmedewerker wegen (contactambtenaar beleid)
 Wegbeheerder (contactambtenaar uitvoering)
 Manager team Dagelijks Beheer
 Gladheidscontact team Communicatie

Organisatie

Twente Milieu
 Twente Milieu
 Gemeente
 Gemeente
 Gemeente
 Gemeente

Startoverleg winterseizoenen

Voor 15 oktober van elk jaar vindt er een startoverleg winterseizoenen plaats. Hierbij zijn de volgende organisatieonderdelen aanwezig:



Figuur 9 Deelnemers startoverleg winterseizoenen

In dit overleg wordt het uitvoeringsplan toegelicht en worden afspraken gemaakt en vastgelegd over de communicatiemomenten en rolverdeling. Dit leidt tot een communicatiekalender.

Communicatiekalender

Met de uitvoering van de communicatiekalender wordt ervoor gezorgd dat afstemming is tussen de uitingen van opdrachtnemer en opdrachtgever en worden:

- Inwoners en weggebruikers jaarlijks geïnformeerd over het gemeentelijke gladheidsbestrijdingsbeleid, routes, uitvoeringsplan, procedure voor klachten en meldingen vóór de mogelijke sneeuw- en vorstperiode – vóór 1 november;

- Inwoners en weggebruikers jaarlijks geïnformeerd over de uitvoering en de procedure voor klachten en meldingen tijdens een sneeuw- en vorstperiode – tussen 1 november en 1 april;
- Inwoners en weggebruikers jaarlijks geïnformeerd over de uitvoering na de sneeuw- en vorstperiode en evaluatie daarvan;

Overige externe communicatie

Het uitvoeringsplan en de strooiroutes wordt jaarlijks voor aanvang van het winterseizoen bekendgemaakt. Dit gebeurt onder andere door plaatsing op de website. Daarnaast wordt het plan en de routes gedeeld met hulpdiensten.

3.9 Afstemming met andere wegbeheerders

Voor de praktisch uitvoerbaarheid van de gladheidsbestrijding zijn afspraken gemaakt met de buurgemeenten. De gemeente Almelo strooit voor de gemeente Twenterand:

- Schout Doddenstraat tot aan Krijgerstraat in Vriezenveen;
- Aadorpweg tot aan rotonde aan de Weitzelpoort (Handelsweg, Garvesingel);
- Iepenweg-Noord tot aan de driesprong.
- Twente Milieu strooit delen van de Almelseweg en Oosterweilandweg (op verrekenbasis).

De gemeente Twenterand strooit voor de gemeente Almelo:

- Het fietspad langs de Vriezenveenseweg tot de Bleskolsingel;
- De Bleskolsingel tot de Plesmanweg richting Vriezenveen tot in Vriezenveen;
- Slagenweg tot aan Havezathe;
- Albardastraat tot aan Peppellaan.

De gemeente Almelo strooit voor de gemeente Wierden:

- Twente Milieu strooit delen van de Bornerbroekseweg (te Enter).

De Henriëtte Roland Holstlaan vanaf de A35 tot Kleine Bunder (heen en terug) wordt gestrooid door Rijkswaterstaat. Dit is nodig om een keerpunt te hebben voor de A35.

Hoofdstuk 4. Beleid

4.1 Keuzes

4.1.1 Afwegingen materieel, materiaal en personeel

Het bestaande materiaal, materieel en personeel is afgestemd op de huidige werkwijze van gladheidsbestrijding. Met het toenemen van het wegenareaal zijn de laatste jaren al enkele aanpassingen aan de routes gedaan, om de in het huidige plan gestelde prioriteiten en strooitijden te halen. Daarbij worden de uitgangspunten in de volgende paragraaf gehanteerd. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen binnen en buiten de bebouwde kom en verschillende wegtypen.

4.1.2 Prioritering strooiroutes en route-indeling

De volgende prioritering/indeling is uitgangspunt voor het uitvoeringsplan Gladheidsbestrijding en de bijbehorende strooiroutes. De kaart met strooiroutes is aan dit plan toegevoegd als bijlage 3: strooiroutes.

- **Alle gebiedsontsluitingswegen/doorgaande wegen** hebben prioriteit hoog en worden preventief gestrooid (dus binnen 2 uur). Deze wegen worden intensief gebruikt en zijn van belang voor de bereikbaarheid van de stad en sluiten aan op de omliggende regionale en nationale stroomwegen.
- **Vrij liggende fietspaden** hebben prioriteit hoog: deze worden in ieder geval binnen 3,5 uur gestrooid. Binnen 3 uur is mogelijk. Binnen 2 uur is ook mogelijk maar alleen als de routes korter worden ondanks de grotere fietspadstrooiers. Of met meer inzet van materieel en personeel.
- **Busbaan/busstrook:** de busstroken maken deel uit van doorgaande wegen en vallen zodoende in prioriteit hoog: preventief strooien binnen 2 uur.
- **Locatie voor de weekmarkten:** de locatie die op donderdag en zaterdag in de binnenstad ter beschikking staat voor het organiseren van de weekmarkt heeft op deze dagen prioriteit hoog.
- **Wegen op bedrijventerreinen** hebben prioriteit middel en worden bij aanhoudende gladheid binnen maximaal 48 uur gestrooid. In de praktijk wordt een deel van deze wegen eerder gestrooid, tijdens de eerstvolgende dagdienst, vanwege hun logische aansluiting op de strooiroutes van gebiedsontsluitingswegen/doorgaande wegen.

- **Buurtontsluitingswegen buiten de bebouwde kom** hebben de prioriteit middel: deze worden bij aanhoudende gladheid binnen maximaal 48 uur gestrooid om zo het buitengebied bij aanhoudende gladheid bereikbaar te houden.
- **Buurtontsluitingswegen binnen de bebouwde kom** hebben prioriteit middel en worden bij aanhoudende gladheid binnen 48 uur gestrooid
- **Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom** hebben prioriteit laag en worden in beginsel niet gestrooid.
- **Erftoegangswegen binnen bebouwde kom** hebben prioriteit laag: hier wordt in beginsel niet gestrooid.
- **Voor de wegen die prioriteit laag** hebben is een calamiteitenoplossing: op verzoek kan hier gestrooid worden wanneer dit zeer noodzakelijk is, bijvoorbeeld ten behoeve van de niet uit te stellen bereikbaarheid van een bedrijf (zie bijlage 1).
- **Bij aanhoudende gladheid** kunnen extra strooiroutes worden gereden, wanneer de gladheid op wegen met prioriteit hoog en middel afdoende is bestreden. In de meeste gevallen zal dit na sneeuwval zijn (gladheid door neerslag).
- **Het winkelgebied** in het centrum heeft prioriteit hoog en wordt gestrooid binnen 3 uur.

De laatste jaren is er een verandering in de weersituatie merkbaar, ook in de winter. Dit leidt er toe dat er steeds vaker kortdurende vorstperiodes zijn in combinatie met neerslag, soms van slechts 1 à 2 dagen. Tijdens deze korte periodes worden wel de preventieve routes gestrooid, maar niet de zogenaamde 48-uurs routes. De 48 uurs route wordt gestrooid bij aanhoudende gladheid binnen 48 uur.

Bij een vorstperiode van enkele uren in de ochtend wordt deze route dus ook niet gestrooid. Dit betekent dat vooral in de ochtendspits van 07.00 tot 09.00 uur de wegen en fietspaden die in de 48 uurs prioriteit zitten, glad kunnen blijven/worden.

Er zijn duidelijke afspraken gemaakt met Twente Milieu over het uitvoeren van de curatieve 48-uurs route. Dit is de route die als curatieve route gestrooid wordt. Hiervoor komt geen signalering van de provincie, maar wordt naar inzicht van de gladheidscoördinator van Twente Milieu uitgevoerd om problemen in de ochtendspits te voorkomen. Daarom is met Twente Milieu afgesproken dat als het nodig is, er eerder gestrooid gaat worden.

Er zijn mondelinge afspraken gemaakt om te voorkomen dat als het overdag niet glad is (temperaturen boven nul) en het dan natte wegdek in de nacht weer opvriest, deze in de ochtend weer glad wordt. Dit is in afwijking van het advies van het CROW, dat luidt om binnen 48 uur erftoegangswegen te strooien (curatief).

Met de voorgestelde aanpak wordt de richtlijn van het CROW niet volledig overgenomen, maar is deze afgestemd om de lokale situatie in de gemeente Almelo. In de tabellen hieronder worden de overeenkomsten en afwijkingen aangegeven. Per soort weg is aangegeven wat de prioriteit is en op welke wijze (preventief is binnen 2 uur, curatief is na 2 uur) bij de verschillende soorten gladheid wordt gestrooid.

Dit geeft het onderstaande beeld:

Wegen buiten de bebouwde kom

	prioriteit		gladheid door bevriezing		gladheid door condensatie		gladheid door neerslag	
	CROW	Gemeente Almelo	CROW	Gemeente Almelo	CROW	Gemeente Almelo	CROW	Gemeente Almelo
nationale stroomweg 120/100/80 km/u 1)	hoog	n.v.t.	preventief	n.v.t.	preventief	n.v.t.	preventief en curatief (2 uur)	n.v.t.
regionale stroomweg 100 km/u 1)	hoog	n.v.t.	preventief	n.v.t.	preventief	n.v.t.	preventief en curatief (2 uur)	n.v.t.
gebiedsontsluitingsweg 80 km/u	hoog	hoog	preventief	preventief	preventief	preventief	preventief en curatief (3,5 uur)	curatief
buurtontsluitingsweg 60/80 km/u 2)	X	middel	X	curatief (48 uur)	X	curatief (48 uur)	n.v.t.	curatief (48 uur)
erftoegangsweg 60 km/u	middel	laag	preventief	niet	preventief	niet	preventief en curatief (4 uur)	niet
vrij liggend fietspad 40 km/u	hoog	hoog	preventief	preventief en curatief (3,5 uur)	preventief	preventief en curatief (3,5 uur)	preventief en curatief (3,5 uur)	curatief (3,5 uur)

- 1) Nationale en regionale stroomwegen zijn niet in beheer bij de gemeente Almelo
- 2) De richtlijn van CROW onderscheidt geen buurtontsluitingswegen buiten de bebouwde kom

Wegen binnen de bebouwde kom

	prioriteit	gladheid door bevroering		gladheid door condensatie		gladheid door neerslag	
		CROW	Gemeente Almelo	CROW	Gemeente Almelo	CROW	Gemeente Almelo
gebiedsontsluitingsweg 70/50 km/u	hoog	hoog	preventief	preventief	preventief	preventief en curatief (3,5 uur)	curatief (3,5 uur)
bedrijventerrein 50 km/u 3)	X	middel	X	curatief (48 uur)	X	curatief (48 uur)	curatief (48 uur)
buurtontsluitingsweg (50/30 km/u) 4)	X	middel	X	curatief (48 uur)	X	curatief (48 uur)	curatief (48 uur)
erftoegangsweg 30 km/u	laag	laag	curatief (48 uur)	niet	curatief (48 uur)	niet	curatief (48 uur)
vrijliggend fietspad 30 km/u	hoog	hoog	preventief	preventief en curatief (3,5 uur)	preventief	preventief en curatief (3,5 uur)	curatief (3,5 uur)
busbaan/busstrook 50 km/u	hoog	hoog	preventief	preventief	preventief	preventief en curatief (3,5 uur)	curatief (3,5 uur)

- 3) De richtlijn van CROW onderscheidt geen wegen op bedrijventerreinen
- 4) De richtlijn van CROW onderscheidt geen buurtontsluitingswegen

Daarnaast worden er in de Leidraad adviezen gegeven voor overige wegen binnen de bebouwde kom:

	prioriteit	gladheid door bevroering	gladheid door condensatie	gladheid door neerslag
winkelgebied 5 km/u	hoog/ middel	curatief (3 uur)	curatief (3 uur)	curatief (3 uur)
woonerf 5 km/u	laag	curatief (48 uur)	curatief (48 uur)	curatief (48 uur)
parkeervoorzieningen 5 km/u	laag	curatief (48 uur)	curatief (48 uur)	curatief (48 uur)
speciale bestemmingen 50/30 km/u	middel	wegen preventief, voetpaden curatief (3 uur)	wegen preventief, voetpaden curatief (3 uur)	wegen preventief, voetpaden curatief (3 uur)

Het winkelgebied in het centrum wordt machinaal gestrooid, binnen 3 uur. De wijkwinkelcentra waar de openbare ruimte in gemeentelijk beheer is, worden handmatig gestrooid. Bij speciale bestemmingen wordt handmatig gestrooid als hiervan meldingen komen (zie verder in paragraaf 3.8 over de handmatige gladheidsbestrijding).

4.1.3 Handmatig strooien

Naast de machinale gladheidsbestrijding wordt ook handmatig gestrooid. Dit gebeurt op bijzondere plekken, die niet met een machine te bereiken zijn of niet in een machinale route zitten. De handmatige gladheidsbestrijding wordt uitgevoerd door personeel van de gemeente Almelo (team Dagelijks Beheer). Handmatige gladheidsbestrijding wordt alleen uitgevoerd tijdens de dagdienst (op weekdays van 8.00 tot 16.30 uur). In ieder geval worden de volgende plekken gestrooid:

- Omgeving Stadhuis: de brug voor het stadhuis, het maken van een pad naar de straat vanaf de ingang Stadhuis.
- Voetpaden, bruggen (in volgorde van belangrijkheid) inclusief de rijbanen waar Twente Milieu. niet komt: Slightestraat (Veenstra), Nieuwe Slightestraat, fietsbrug Sportpark, linkerbruggetje Tukkersdijk (Lateraal-kanaal), Vriezebrug, Schuttenstraat, Schokland en De Grenzen.
- De voetpaden over en trappen bij bruggen, (fiets)tunnels, viaducten. O.a. de trappentunnel in de Wierdensestraat.
- Bushaltes algemeen: alle trottoirs (tot 5 meter aan weerskanten) bij bushaltes/perrons gelegen aan openbaar groen en de bushaltes en perrons zelf.
- Bushaltes specifiek: busstation Wierdensestraat en bij NS station de perrons en trottoirs bij het busstation en de wegen tussen de perrons.
- Trottoirs van winkelcentra en bejaardencentra naar dichtstbijzijnde bushalte.
- Marktplaats en Koornmarkt (alleen de grijze basaltstenen).

- Daarnaast kan vanuit de stadsdelen maatwerk worden geleverd in de handmatige gladheidsbestrijding. Hiermee kan gladheid worden bestreden op plekken waar op dat moment behoefte is, bijvoorbeeld aan de hand van meldingen of op eigen inzicht van de medewerkers.
- Op enkele locaties in de stad worden zoutbakken geplaatst en onderhouden.

De specifieke locaties zijn, inclusief prioriteringslegenda, opgenomen op de kaart handmatige gladheidsbestrijding. Deze kaart maakt onderdeel uit van het beleidsplan en de jaarlijkse evaluatie.

Strooien trottoir in de APV

In het verleden stond in vele gemeentelijke APV's, afgeleid van de landelijke model-APV, dat burgers de plicht hebben bij gladheid het openbare trottoir voor hun woning vrij van ijs en sneeuw te houden. Om diverse redenen was dit artikel echter niet handhaafbaar. Vandaar dat het is geschrapt uit de model-APV en uit vele gemeentelijke APV's, zo ook in de gemeente Almelo. Er is geen intentie om dit weer op te nemen in de APV.

Dit neemt niet weg dat het goed is wanneer bewoners zelf een deel van hun trottoir sneeuw- en ijsvrij houden. Tijdens de winterperiode wordt hier in de communicatie op een positieve manier aandacht voor gevraagd. Ook het gratis uitdelen van zout bij het afvalbrengpunt aan de Turfkade draagt hieraan bij. Inwoners van de gemeente Almelo kunnen hier op vertoon van hun afvalpas 10 kilo zout ophalen.

4.1.4 Noodscenario

De hierboven beschreven wijze van gladheidsbestrijding vindt plaats bij reguliere gladheid. Er kunnen zich echter situaties voordoen, dat bovenstaande prioriteiten niet kunnen worden gehaald. In dit geval spreken we van een noodscenario (zie hierover ook de uitleg op pagina 5 inzake extreme weersomstandigheden). Het noodscenario wordt ingesteld wanneer er een zouttekort ontstaat. Er is sprake van een zouttekort bij een voorraad van 100 ton zout of minder en de verwachting dat deze niet op korte termijn wordt aangevuld.

Ook treedt het noodscenario in werking wanneer er meerdere keren kort achter elkaar een flinke hoeveelheid neerslag (sneeuw) valt. In dit geval is het niet mogelijk binnen de gestelde tijden de gladheid te bestrijden. Prioriteit ligt dan bij het begaanbaar houden van de belangrijkste wegen. Zie bijlage 2 voor het noodscenario.

De gemeentelijke coördinator gladheidsbestrijding (contactambtenaar Dagelijks Beheer) bepaalt of en wanneer het noodscenario in werking treedt. Deze ambtenaar is daarvoor aangewezen binnen het team Dagelijks Beheer. Wanneer het noodscenario in werking wordt gesteld, wordt dit met een persbericht bekend gemaakt en komt een mededeling hiervan op de gemeentelijke website. Deze actie maakt onderdeel uit van de communicatieafspraken.

Bij het optreden van een noodsituatie is er zorgvuldig overleg tussen de contactambtenaren van de gemeente en de uitvoerende partij om situationele maatregelen te treffen.

4.2 Financiën

De kosten voor gladheidsbestrijding zijn uit te splitsen in vaste kosten (materieel, coördinatie) en variabele kosten (o.a. personeel, dooimiddel, brandstof). Vaste kosten zijn vooraf bekend, de variabele kosten zijn afhankelijk van het aantal strooibeurten en kunnen dus per winterseizoen verschillen.

In onderstaand overzicht staan de uitgaven van de laatste kalenderjaren weergegeven. Dit betreft de kalenderjaren die ook opgenomen zijn in de evaluatie (hoofdstuk 2). In 2019 en 2020 was er sprake van een tekort van circa € 55.000.

		2018		
		begroot	werkelijk	vrije ruimte
121132	vast verzorgend onderhoud gladheid	166.361	176.552	-10.191
121140	variabel verzorgend ond gladheid uv	20.000	12.437	7.563
121142	variabel verzorgend ond gladheid	95.600	105.996	-10.396
		281.961	294.985	-13.024
		2019		
		begroot	werkelijk	vrije ruimte

121132	vast verzorgend onderhoud gladheid	166.361	175.096	-8.735
121140	variabel verzorgend ond gladheid uv	20.000	14.241	5.759
121142	variabel verzorgend ond gladheid	95.600	146.779	-51.179
		281.961	336.116	-54.155

		2020		
		begroot	werkelijk	vrije ruimte
121132	vast verzorgend onderhoud gladheid	184.611	179.256	5.355
121140	variabel verzorgend ond gladheid uv	20.000	17.713	2.287
121142	variabel verzorgend ond gladheid	95.600	158.637	-63.037
		300.211	355.605	-55.394

Begroting 2021 en verder

In de begroting voor 2021 is uiteindelijk een bedrag van € 598.752,- opgenomen voor de uitvoering van de gladheidsbestrijding. Daarvan was een bedrag van € 250.000,- incidenteel beschikbaar gesteld. Een en ander houdt verband met de kosten die in februari 2021 zijn gemaakt voor het 24/7 ruimen van sneeuw gedurende de periode dat sprake was van hevige sneeuwval. Ook is het budget verhoogd met € 39.701 om de schade aan asfalt door vorst, en een voorzien tekort, op te vangen. In het begrotingsjaar 2022 is € 317.046,- beschikbaar.

De inschatting is dat met het huidige budget het gekozen strooi beleid kan worden uitgevoerd, uitgaande van een 'gemiddelde' winterperiode. Bij een winterseizoen waarin veel wordt gestrooid, is de kans groot dat er een overschrijding van het budget plaatsvindt (aangezien een winter in twee begrotingsjaren valt, hoeft dit niet persé). Extremen ten aanzien van vorstinvallen en sneeuwval worden indien mogelijk via de voorjaarsnota verantwoord.

Aldus vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Almelo op 22 november 2022

Bijlage 1 Calamiteitenoplossing

Voor de wegen die prioriteit laag hebben is een calamiteitenoplossing: op verzoek kan hier gestrooid worden wanneer dit zeer noodzakelijk is, bijvoorbeeld ten behoeve van de niet uit te stellen bereikbaarheid van een bedrijf. Deze calamiteitenoplossing is eveneens van toepassing voor wegen in een andere prioriteit die niet worden gestrooid vanwege het noodscenario zouttekort.

Deze calamiteitenoplossing kan er voor zorgen dat bij zeer noodzakelijk wegtransport op wegen waar tijdelijk (door tekort aan dooimiddelen) of helemaal niet gladheid bestreden wordt, transport tijdelijk mogelijk gemaakt wordt. Het belangrijkste doel is de weg voor kortere tijd begaanbaar te maken voor het noodzakelijke transport. Dit betekent dat gekozen kan worden voor strooien, maar ook voor bijvoorbeeld schuiven of andere middelen om de weg stroef te maken (bijvoorbeeld zand).

Hieronder voorbeelden van noodzakelijk transport waaraan kan worden gedacht.

In het buitengebied:

- Transport van vee die vervoerd moet worden omdat de bedrijfsvoering of het vee ernstig in gevaar komt, bijvoorbeeld uitgebroede kuikens die op transport moeten vanwege ruimtegebrek, zieke dieren die afgevoerd moeten worden.
- Transport van bederfelijke waar die vervoerd moet worden omdat anders de bedrijfsvoering ernstig in gevaar komt, bijvoorbeeld melktransport omdat de opslag vol zit, eieren die niet meer opgeslagen kunnen worden.
- Transport van voedingsmiddelen, noodzakelijk voor het in leven houden van dieren als dit een hoge mate van prioriteit moet hebben.

Op bedrijventerreinen binnen en buiten de bebouwde kom:

- Transport van vee of bederfelijke waren wanneer het aanhoudend glad blijft op bedrijventerreinen.
- Als er grote economische schade ontstaat bij langere tijd onberijdbare wegen.

Voor een goed functioneren van deze calamiteitenoplossing is het van belang dat de nood minimaal drie dagen van tevoren telefonisch wordt gemeld. Dit geeft de coördinator de mogelijkheid meerdere verzoeken op elkaar af te stemmen en te regelen dat wegen tijdig begaanbaar gemaakt kunnen worden.

Bijlage 2 Noodscenario

Wanneer er zich omstandigheden voordoen dat de gladheid niet volgens de vastgestelde prioriteiten bestreden kan worden, kan een noodscenario worden ingesteld. Het noodscenario wordt ingesteld wanneer er een zouttekort ontstaat. Er is sprake van een zouttekort bij een voorraad van 100 ton zout of minder en de verwachting dat deze niet op korte termijn wordt aangevuld.

Ook treedt het noodscenario in werking wanneer er meerdere keren kort achter elkaar een flinke hoeveelheid neerslag (sneeuw) valt. In dit geval is het niet mogelijk binnen de gestelde tijden de gladheid te bestrijden. Prioriteit ligt dan bij het begaanbaar houden van de belangrijkste wegen.

Noodscenario preventief strooien: preventief strooien vindt plaats bij verwachte gladheid (bij opvriazing, condensering, geen neerslag). Het preventief strooien wordt geheel uitgevoerd op de wegen met prioriteit hoog (voor het noodscenario te onderscheiden in hoog A en hoog B).

Getracht wordt het preventief strooien zo lang mogelijk te handhaven. Gladheid door opvriezen is niet zichtbaar en daardoor voor de weggebruikers gevaarlijker dan gladheid door neerslag.

Noodscenario curatief strooien

- Bij sneeuwval worden prioriteit hoog (hoog A: gebiedsontsluitingswegen/doorgaande wegen en busroutes, rood op de kaart en hoog B: vrijliggende fietspaden, geel op de kaart) geploegd en met natzout 10 gram of (bij hoge uitzondering) met een mengsel van zout/betonzand 50/50 gestrooid.
- Nadat prioriteit hoog A en hoog B onder controle zijn, wordt prioriteit middel (oranje op de kaart) geploegd en (bij hoge uitzondering) met een mengsel van zout/betonzand 50/50 gestrooid.
- Van prioriteit middel (oranje op de kaart) worden de bedrijventerreinen en de wegen in het buitengebied het eerst gestrooid vanwege het economische belang (bij hoge uitzondering met een mengsel van zout/betonzand 50/50)
- Als de wegen van prioriteit middel onder controle zijn worden de wegen in de woongebieden in deze prioriteit geploegd. Als na het ploegen grote hoeveelheden ijs gevormd worden, worden deze wegen (bij hoge uitzondering) eenmalig gestrooid met een mengsel zout/betonzand 50/50.
- Het uitgeven van zout aan bewoners op vertoon van hun afvalpas kan tijdelijk opgeschort worden.
- Het handmatig strooien in de wijken door team Dagelijks Beheer wordt gerantsoeneerd.
- Het vullen van de zoutbakken wordt gestopt. Deze bakken (bij bruggen en tunnels) worden gebruikt om voetpaden en trappen te behandelen. Bij tekort aan zout bestaat namelijk de kans dat de bakken worden leeggeroofd.

Bij curatief strooien is de mate van dienstverlening sterk afhankelijk van de hoeveelheid neerslag en de duur van de neerslag. Het heeft geen zin om andere routes vrij te maken als de ringwegen en de busroutes niet begaanbaar zijn. Hier wordt op basis van de meest actuele weersituatie op geanticipeerd vanuit een praktische benadering.

Wanneer het zouttekort als gevolg van een levering is opgeheven, wordt het noodscenario beëindigd en kan er weer volgens de normale prioriteiten worden gestrooid. In geval dat de levering van zout langer stagneert, zal herzien moeten worden wat gestrooid kan worden.

Bijlage 3 Strooiroutes

De strooiroutes voor het winterseizoen 2022-2023 zijn afgebeeld op de kaart met kenmerk Documenten Intern/84504.

De locaties waar handmatig wordt gestrooid zijn afgebeeld op de kaart met kenmerk Documenten Intern/84577.