

Gladheidbestrijdingsplan 2017-2021



Gemeente Weert
Openbaar Gebied
Postbus 950
6000 AZ Weert

Inhoudsopgave

Samenvatting

1. Inleiding
2. Algemeen
3. Aansprakelijkheid
4. Arboaspecten
5. Milieuaspecten
6. Communicatie
7. Financiën
8. Uitgangspunten voor de uitvoering

Samenvatting

De gemeente is verantwoordelijk en aansprakelijk indien er sprake is van een gebrek aan de openbare weg in de zin van de Wegenwet en wanneer dit gebrek een gevaar oplevert, waardoor de weggebruiker schade lijdt. Dit is ook van toepassing bij niet of ondeugdelijk bestrijden van de gladheid. Het beleidsplan gladheidbestrijding vormt de grondslag voor de gladheidbestrijding in de kaderstellende en controlerende taak van de gemeenteraad.

De gemeente Weert hanteert de richtlijnen zoals zijn opgenomen in publicatie 236 van het kennisplatform CROW (het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegbouw en de Verkeerstechniek).

Hoewel bestrijding van de gladheid van alle wegen ideaal lijkt, is dat slecht voor het milieu en is dat ook qua inzet te hoog gegrepen. Als besloten wordt te beginnen met de gladheidbestrijding zullen de volgende openbare gebieden direct gestrooid worden:

- Hoofd- en doorgaande routes, de belangrijkste fietsverbindingen en routes gebruikt door openbaar vervoer. Bruggen en viaducten krijgen extra aandacht;
- Ontsluitende wegen. Binnen de bebouwde kom wordt gestreefd naar een afstand van woning tot ontsluitende weg die kleiner is dan 500 meter. Buiten de bebouwde kom kan deze afstand groter zijn;
- De binnenstad.

Het strooien van andere gebieden heeft een lage prioriteit. Deze worden alleen bij langdurige gladheid of extreme sneeuwval langer dan 3 á 4 dagen gestrooid. Daarnaast wordt er ook handmatig gestrooid door medewerkers van de Reinigingsdienst Weert. De locaties die door de medewerkers van de Reinigingsdienst Weert gestrooid worden zijn:

- Intensief belopen locaties zoals afvalinzamelpunten;
- Invalide parkeerplaatsen;
- Rondom parkeerbetaalautomaten;
- Openbare inritten en toegangen naar verzorgingshuizen, huisartsenpost en ziekenhuis;
- Voetgangersoversteekplaatsen.

Waar strooit de gemeente niet?

- Voetpaden en trottoirs;
- Onverharde wegen;
- Particulier terrein, waaronder bedrijventerreinen en schoolpleinen.

Het gladheidsbestrijdingsseizoen loopt vanaf 1 november tot 1 april. Indien de weersomstandigheden dit eisen zal deze periode worden vervroegd respectievelijk verlengd.

Via onder andere de website en de elektronische nieuwsbrief informeert de gemeente de burger over de gladheidbestrijding.

1. Inleiding

1.1 Zorgplicht

De gemeente heeft als wegbeheerder een zorgplicht. Die verplichting is geregeld in de artikelen 15, 16 en 30 van de Wegenwet. Hierin is verwoord dat de gemeente moet zorgen voor het in goede en veilige staat verkeren van openbare wegen, als de betreffende weg niet onder verantwoordelijkheid valt van andere overheidsorganen. Binnen deze verantwoordelijkheid valt ook de gladheidbestrijding. Belangrijk hierbij is dat het gaat om een *inspanningsverplichting* van de gemeente: er is geen sprake van een *resultaatverplichting*.

De zorgplicht van de gemeente gaat niet zover dat de veiligheid van de weg te allen tijde gegarandeerd moet worden. Dit neemt niet weg dat de gemeente in geval van schade als gevolg van gladheid moet kunnen aantonen dat zij haar inspanningsverplichting is nagekomen.

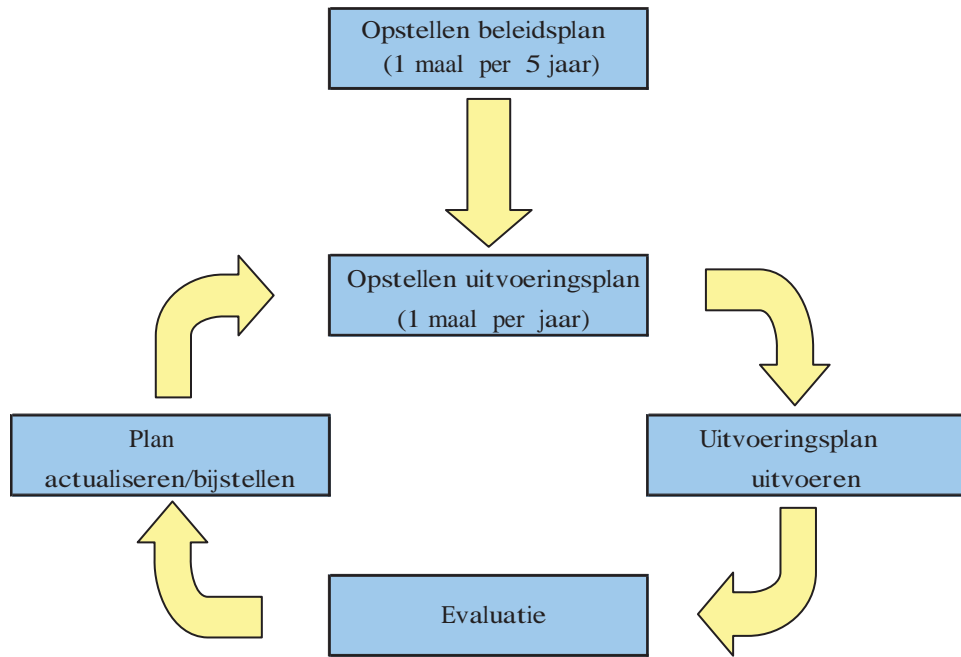
1.2 Kaders

Het gemeentelijk beleid voor de gladheidbestrijding wordt enerzijds gestuurd door wettelijke kaders, anderzijds door beschikbare financiële middelen. Voorts krijgen zaken als toegankelijkheid en milieubelangen de aandacht. De *doelstelling* van dit gladheidbestrijdingsplan is om met de beschikbare middelen een juiste mix te vinden tussen enerzijds de belangen van het milieu en anderzijds een zo optimaal mogelijke toegankelijkheid door bestrijding van de gladheid. In het plan komen daarnaast alle facetten aan bod die een rol kunnen spelen bij de bestrijding van gladheid in winterse omstandigheden. Denk hierbij aan juridische zaken en Arbo-zaken enzovoort.

Veiligheid voor de weggebruiker staat uiteraard voorop bij de gemeentelijke sneeuw - en gladheidbestrijding. De mate van veiligheid wordt echter mede bepaald door het gedrag van de verkeersdeelnemers. Hoe goed en adequaat sneeuw - en gladheidbestrijding ook mag zijn, ten aanzien van de veiligheid in winterse omstandigheden geldt net zoals onder alle omstandigheden dat de weggebruiker altijd zijn *eigen verantwoordelijkheid* heeft.

Dit gladheidbestrijdingsplan is opgesteld conform de ‘Leidraad gladheidbestrijdingsplan’ van het CROW (publicatie 236). Deze Leidraad presenteert een integrale visie op de gladheidbestrijding en moet leiden tot een meer uniforme wijze van gladheidbestrijding in Nederland. Daar er allerlei ontwikkelingen rondom gladheidbestrijding gaande zijn wordt dit plan voor vijf jaar vastgesteld.

Het vertalen van het beleid naar concrete acties resulteert in het zogenaamde ‘uitvoeringsplan’. Na vaststelling van dit gladheidbestrijdingsplan door de gemeenteraad wordt het uitvoeringsplan voor aanvang van het winterseizoen vastgesteld door het college. Het uitvoeringsplan wordt jaarlijks geëvalueerd en geactualiseerd. In het volgende schema zijn de processtappen weergegeven.



2. Algemeen

In de gemeente Weert wordt de gladheid preventief bestreden. Het te gebruiken natzout bestaat voor 70% uit wegzout en voor 30% uit een andere oplossing. Door preventief te strooien wordt voorkomen dat het wegdek glad wordt. Daarnaast hecht natzout beter aan het wegdek dan droogzout en, nog belangrijker, er is minder zout nodig om hetzelfde effect te verkrijgen. Het inzetten van de natzoutmethode is een zeer effectieve manier van het toepassen van dooimiddelen. Het ijs of de sneeuw hecht zich niet of veel minder aan het wegdek. Bij preventief strooien bestaat de kans dat men onterecht een strooiactie uitvoert omdat uiteindelijk het wegdek niet glad is geworden. Toch is landelijk door het CROW (het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek) een non-profit kennispartner voor (decentrale) overheden, aannemers en adviesbureaus vastgesteld dat dit minimaal is. Het effectiever inzetten van dooimiddelen is beter voor het milieu. Goede kennis van de weersomstandigheden en wegdekomstandigheden is wel essentieel. Nieuwe ontwikkelingen op dit gebied, worden nauwlettend gevolgd.

2.1 Paraatheid

De wachtdienstperiode loopt van 1 november tot 1 april het jaar daaropvolgend, 24 uur per dag, 7 dagen per week. Voor de gladheidsbestrijding maakt de gemeente gebruik van een groep medewerkers die in wisseldiensten deze taak uitvoeren.

Er wordt om over te kunnen gaan tot de gladheidsbestrijding gebruik gemaakt van het online-abonnement van een weerbureau dat de wegbeheerder op de hoogte houdt van de weersverwachtingen. Verder wordt een op de gemeente Weert afgestemd meteo gladheidsmeldingssysteem (sinds 1998) gebruikt. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van het gladheidsmeldingssysteem van de provincie Limburg (via SMS). Als zij overgaan tot strooien wordt de wegbeheerder geïnformeerd. Bij te verwachten gladheid wordt een aantal voorzorgsmaatregelen getroffen:

- materieel wordt gereed gemaakt;
- personeel wordt geconsigneerd;
- betrokken bedrijven worden ingelicht;
- en er wordt overgegaan tot het preventief bestrijden van de gladheid.

Het bestrijden van de gladheid zal worden opgestart na:

1. Een signaal van het weerbureau.
2. Eigen interpretatie van de waargenomen informatie.

2.2 Inzet

De gladheidscoördinator van de gemeente beslist of de inzet zich beperkt tot de plaatselijke bestrijding of dat algehele gladheidsbestrijding nodig is. Deze bepaalt ook de mate van inzet van personeel en materieel bij plaatselijke gladheid. De inzet van personeel is gebonden aan het kader van het arbeidstijdenbesluit. Mocht zich de situatie voordoen dat omwille van het arbeidstijdenbesluit de gladheidsbestrijding zou moeten worden afgebroken, dan wordt gezocht naar een oplossing zodanig dat de gladheidsbestrijding wordt gegarandeerd.

3. Aansprakelijkheid

3.1 *De gemeente heeft geen risicoaansprakelijkheid*

Schadeclaims die voortvloeien uit ongevallen door gladheid zijn dikwijls gebaseerd op de risicoaansprakelijkheid van de wegbeheerder zoals vastgelegd in artikel 6:174 Burgerlijk Wetboek (BW). In dit artikel is bepaald dat de gemeente als wegbeheerder aansprakelijk is voor de wegen die niet voldoen “aan de eisen die men daaraan in de gegeven omstandigheden mag stellen en daardoor gevaar opleveren voor personen dan wel zaken”. Uit jurisprudentie blijkt evenwel dat de aansprakelijkheid niet zover reikt.

Volgens die uitspraken kan artikel 6:174 BW in beginsel slechts toepassing vinden indien er sprake is van een gebrek aan het wegdek, weglichaam of de weguitrusting en niet indien de gebrekkigheid bestaat uit de aanwezigheid van voorwerpen of substanties die van oorsprong niet op de weg thuishoren. Sneeuw en ijs behoren hiertoe. Dit betekent dat er bij gladheid geen sprake is van risicoaansprakelijkheid.

3.2 *De gemeente heeft een inspanningsverplichting*

De schadeclaim aan het adres van de gemeente kan ook worden gebaseerd op het verwijt van het plegen van een onrechtmatige daad (artikel 6:162 BW). Onder een onrechtmatige daad verstaat het Burgerlijk Wetboek 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.

Weerlegging van de aansprakelijkheid is dan alleen mogelijk indien de gemeente kan aantonen dat zij alles heeft gedaan wat redelijkerwijs binnen haar vermogen lag. Uit dit artikel vloeit dan ook de zorgplicht van de gemeente voort. Bij gladheid van wegen ‘beperkt’ deze verplichting zich tot een zogenoemde inspanningsverplichting en niet tot een resultaatverplichting.

3.3 *Hoe aansprakelijkheid te voorkomen*

Om aansprakelijkheid te voorkomen, blijkt uit jurisprudentie, moet de gemeente beschikken over een door de gemeenteraad vastgesteld gladheidbestrijdingsplan. Daarnaast is een aantoonbaar adequaat alarmeringssysteem bij gladheid belangrijk. Voorts is het van belang om dagelijks een gedetailleerd logboek bij te houden waarin onder andere vermeld wordt wanneer en waarom er is gestart met de bestrijding van sneeuw en gladheid, waar de activiteiten zijn uitgevoerd en welke weersomstandigheden er op dat moment waren. Voorts is van belang dat de gemeente goed communiceert met haar burgers. Daaronder wordt verstaan het gedurende de winterperiode informeren van de burgers over de werkwijze van de gemeente en ze daarnaast waarschuwen voor mogelijke gladheid.

3.4 *Aansprakelijkheidspolis*

Resumerend geldt dat de gemeente met een actueel gladheidbestrijdingsplan en een adequate uitvoering niet snel aansprakelijk kan worden gesteld. Mocht de gemeente, om wat voor reden dan ook, wel aansprakelijk zijn, dan kan een beroep gedaan worden op een aansprakelijkheidsverzekering die de risico's bij gladheid dekt. In deze polis is overigens wel een eigen risico opgenomen.

4. *Arbo-aspecten*

4.1 *Omstandigheden*

Gladheidbestrijding vindt vrijwel altijd plaats onder moeilijke omstandigheden voor het uitvoerende personeel: koude omstandigheden, vaak in nachtelijke uren, op soms nog gladde wegen en met agressieve dooimiddelen.

Door diverse innovaties (preventief strooien, gebruik van meteo-applicaties en webapplicaties) en als gevolg van zware winters in de afgelopen jaren is de gladheidbestrijding specialistischer en belastender geworden. Dit kan, met name in combinatie met de ‘gewone, dagelijkse’ werkzaamheden, leiden tot knelpunten met de Arbeidstijdenwet en de veiligheid voor de medewerkers.

De wettelijke voorschriften rond arbeid- en rusttijden zijn in Nederland neergelegd in de Arbeidstijdenwetgeving, de kaders voor de arbeidsomstandigheden van het personeel zijn bepaald in de Arboret.

4.2 *Arbeidstijdenwetgeving*

Deze Arbeidstijdenwetgeving bestaat uit twee delen:

1. de Arbeidstijdenwet (ATW);
2. het Arbeidstijdenbesluit (ATB).

De (publieke of private) organisaties die gladheidbestrijding uitvoeren zijn gehouden aan de voorschriften uit de ATW. In de praktijk voeren deze organisaties de gladheidbestrijding uit door middel van consignatiediensten, die naast de reguliere dagdiensten worden uitgevoerd.

Definitie consignatie (art.1:7 onder g van de ATW)

Consignatie: een periode tussen twee opeenvolgende diensten of tijdens een pauze, waarin de werknemer uitsluitend verplicht is bereikbaar te zijn om in geval van onvoorziene omstandigheden op oproep zo spoedig mogelijk de bedongen arbeid te verrichten.

Volgens de ATW gelden de volgende bepalingen:

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

Het Arbeidstijdenbesluit Vervoer (ATB-V) bevat aanvullingen en uitzonderingen op de ATW voor vervoerders en bestuurders. De bestuurders van strooiwagens vallen niet onder de ATB-V omdat de werkzaamheden (de gladheid bestrijden met behulp van zoutstrooiwagens) niet van toepassing is op voertuigen die gebruikt worden bij sneeuw- en gladheidbestrijding. Deze worden beschouwd als voertuigen die gebruikt worden in noodsituaties. Voor dit vervoer gelden uitsluitend de regels van de Arbeidstijdenwet. De tachograaf is daarom niet verplicht. Ook is een chauffeursdiploma naast het ‘groot’ rijbewijs niet nodig voor strooiwagens met een massa van meer dan 7.500 kg.

De medewerkers van de operationele wachtdienst krijgen voor hun werkzaamheden binnen de gladheidbestrijding de volgende vergoedingen:

- Consignatievergoeding (uitbetaling);
- Bij overwerk buiten de feitelijk vastgestelde werktijd worden de gemaakte uren gecompenseerd in tijd (verlof) of wordt de overwerktoeslag uitbetaald.

De weeromstandigheden kunnen het noodzakelijk maken dat ook overdag gestrooid wordt. De hiervoor aangewezen medewerkers zullen in dat geval hun reguliere werk onderbreken om te gaan strooien. Hierbij is er geen sprake van consignatie en van arbeid buiten de vastgestelde werktijd. Dit wordt niet vergoed.

4.3 *Arbowet*

De veiligheidsaspecten bij gladheidbestrijding hebben betrekking op het materieel en op de uitvoering. Voor de start van het strooiseizoen wordt met alle betrokkenen de procedure doorlopen. De belangrijkste zaken die doorlopen worden zijn:

- Instellen/controleren van de doseerinrichting;
- Het bedienen van en het werken met het gladheidbestrijdingsmaterieel;
- Het rijden van de routes;
- Het omgaan met dooimiddelen;
- Onveilige situaties tijdens het strooien.

De gemeente Weert heeft een Veiligheidsblad Gladheidbestrijding vastgesteld waarin onder andere de veiligheidsmaatregelen voor het personeel, persoonlijke beschermingsmiddelen (PBM) staan vermeld. In het uitvoeringsplan is het veiligheidsblad opgenomen.

5. Milieuaspecten

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 is gestrooid, bijvoorbeeld door verwaaiing. Uiteindelijk komt het zout, na te zijn afgespoeld van het wegdek, terecht in het oppervlakte- of grondwater.

De eerste in aanmerking komende maatregel om de zoutschade te voorkomen of te beperken, is uiteraard minder zout in het milieu brengen. Dit kan op een aantal manieren worden ingevuld, op beleidsniveau en in de praktijk.

- Een belangrijke stap in de goede richting is in dit verband het natzout strooien, waarvoor de gemeente Weert in 1991 heeft gekozen. Natzout strooien zorgt ervoor dat niet alleen nauwkeuriger wordt gestrooid, maar beperkt tevens de hoeveelheid benodigd wegzout en daarmee ook de kosten. Het zout verwaaid niet en is daarmee veel effectiever.
- Door bewust om te gaan met het aantal strooiacties komt ook minder zout in het milieu. Vanuit het oogpunt van veiligheid en service naar de bewoners is de druk aanwezig om meer te strooien. Dit heeft als tegengewicht extra gevolgen voor de financiën en het milieu. De afweging bij het strooien dient te zijn in hoeverre de extra veiligheid en service, door meer te strooien dan de huidige basis, zwaarder weegt dan de toegenomen kosten en milieuschade. Waarbij de weggebruiker ook een eigen verantwoordelijkheid heeft als het gaat om zijn of haar rijgedrag tijdens winterse omstandigheden.
- Bij elke strooiactie moet er op worden gelet dat zo min mogelijk zout in het milieu wordt gebracht. Een belangrijke verantwoordelijkheid daarvoor berust bij de gladheidbestrijders zelf. Zij dienen ervoor zorg te dragen dat met de juiste afstelling van de machines de juiste hoeveelheden strooizout worden opgebracht. Hiervoor zijn instructies aanwezig.
- Het materieel dient van goede kwaliteit te zijn. Het dient niet alleen toegerust op de huidige taken, maar moet ook geschikt zijn voor mogelijke aanpassingen een en ander gelet op de duurzaamheids- en milieuaspecten.

De tweede maatregel om zoutschade aan de beplanting te kunnen beperken is de toepassing van plantsoorten die van nature beter strooi- en spat-zout kunnen verdragen.

In groen- en bomenbeheer worden maatregelen genomen om zoutschade te beperken:

- Beplantingskeuze op wegen waar frequent zout gestrooid wordt toegepast.
- Rekening houden met inrichting van de weg, zodat het zout niet bij de boom kan komen.
- Alternatieven en ontwikkelingen voor het toepassen van andere strooimiddelen dan strooizout worden continu gevolgd. Denk in dit geval aan het gebruik van sap van bermgras.

6. *Communicatie*

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

6.1 *Interne communicatie*

Intern dient het communicatietraject ten behoeve van de gladheidbestrijding op heldere wijze te zijn vastgelegd. Iedereen moet weten, wat in geval van gladheid van hem of haar wordt verwacht. Hiervoor dient onder andere het uitvoeringsplan. De dienstdoende gladheidcoördinator van de afdeling Openbaar Gebied fungeert hierbij als spin in het web. Hij is verantwoordelijk voor de uitvoering en onderhoudt de contacten met zowel het weerbureau, andere wegbeheerders en met de eigen medewerkers gladheidbestrijding.

6.2 *Externe communicatie*

Burgers en bedrijven binnen het beheergebied dienen te worden geïnformeerd over de wijze waarop de gladheid wordt bestreden. De informatie die minimaal verstrekt moet worden betreft:

- Preventief, de (mogelijke) aanwezigheid van gladheid communiceren;
- De strooiroute;
- Algemene informatie die van belang is voor de burger (bijvoorbeeld waar alleen gestrooid wordt);
- De mogelijkheid om vragen te stellen of klachten in te dienen.

De middelen die voor deze informatieoverdracht worden aangewend zijn:

- Internet;
- Gemeentelijke website;
- Huis aan huisbladen;
- Klant Contact Centrum;
- Digitale informatiepanelen.

6.3 *Communiceren/afstemming met andere wegbeheerders*

Het gladheidbeleid dient te worden gecommuniceerd en afgestemd met omliggende wegbeheerders. Dit is noodzakelijk uit oogpunt van verkeersveiligheid; het kan namelijk erg gevaarlijk zijn als strooiacties voor doorgaande wegen aan de gemeentegrens stoppen en niet goed zijn afgestemd met de aangrenzende wegbeheerders. Hetzelfde geldt voor wegen die door de gemeente lopen en door andere wegbeheerders worden behandeld, zoals rijks- en provinciale wegen.

Door de gemeente Weert lopen provinciale wegen. De provincie Limburg hanteert het preventieve strooi beleid conform de Leidraad; de gemeente sluit door hun preventieve strooi methode hier dus bij aan. De gemeente Weert grenst met wegen aan de volgende buurgemeenten:

- Cranendonck.
- Nederweert.
- Leudal.

Met alle gemeenten zijn afspraken gemaakt over het strooien van diverse doorgaande wegen. Omdat een aantal provinciale wegen overgaan in gemeentelijke wegen (en omgekeerd), is afgesproken dat de gemeente Weert en de Provincie Limburg aan elkaar doorgeven als zij

actie gaan ondernemen. Hetzelfde geldt voor doorgaande wegen die overgaan in buurgemeenten. Dit betreft de gemeenten Nederweert, Cranendonck en Leudal. Deze afstemmingen met de andere wegbeheerders worden uitgebreid beschreven in het uitvoeringsplan.

7. Financiën

In de gemeentelijke begroting staan de kosten van de gladheidbestrijding als volgt geraamd (Begroting 2017):

Omschrijving vervangingsinvestering	Investering	Jaarlast 2019	Jaarlast 2020	Jaarlast 2021
6 zoutstrooiers/ 2 per jaar)	€ 133.120	€ 18.304	€ 18.304	€ 18.304
Zoutstrooiers 2020			€ 18.304	€ 18.304
Zoutstrooiers 2021				€ 18.304
2 kleine zoutstrooiers	€ 30.000	€ 4.125	€ 4.125	€ 4.125

Bovenstaande is gebaseerd op de Kadernota **2017**. Voor de gladheidbestrijding is jaarlijks een bedrag van € 81.948,21 voor de uitvoering beschikbaar gesteld. Deze bedragen worden jaarlijks geïndexeerd en in het uitvoeringsplan opgenomen.

Voorts geldt de vervangingsinvestering voor het materieel zoals in de Kadernota 2017 is opgenomen.

Toelichting

De gemiddelde kosten per strooibeurt zijn ca. € 2.750. De strooilengte per strooibeurt is circa 190 km, verdeeld over zes routes.

Aandachtspunt

De uitvoeringskosten van het gladheidbestrijdingsplan zijn elk jaar verschillend en worden bepaald door de omvang van de winterperiode: immers elke winter is anders. Bij winters met veel sneeuwval, ijzel of andere extreme vormen van gladheid bestaat de kans dat het begrootte bedrag wordt overschreden: de overschrijding wordt in dat geval gerapporteerd aan het bestuur.

8. Uitgangspunten voor de uitvoering

8.1 Algemeen

Zoals al eerder is aangegeven is de gladheidbestrijding in Nederland een verantwoordelijkheid van de verschillende wegbeheerders. Al deze partijen hanteren hun eigen beleid voor de gladheidbestrijding en gaan op verschillende wijzen (curatief of preventief) te werk. Dit komt de overzichtelijkheid voor de weggebruiker niet ten goede. Daarom is een beter afgestemde gladheidbestrijding gewenst.

Op basis van praktijkervaringen en gevoed door wegbeheerders en direct betrokken organisaties, zijn door de landelijke werkgroep ‘‘Leidraad gladheidbestrijdingsplan’’ algemene, niet dwingende richtlijnen geformuleerd. Beheerders kunnen deze richtlijnen gebruiken bij het formuleren van hun eigen gladheidbestrijdingsplan. Deze richtlijnen en de bijbehorende normen hebben geen wettelijke status. Hoewel er geen concrete regelgeving bestaat op dit gebied, zal er naar verwachting wel een zekere status aan worden ontleend.

Met de formulering van de integrale visie in de leidraad wordt beoogd dat wegbeheerders dezelfde uitgangspunten hanteren voor het uitvoeren van de gladheidbestrijding. Bij de totstandkoming van de integrale visie gladheidbestrijding is als uitgangspunt gekozen dat voor elke te onderscheiden type weg in combinatie met een bepaald type gladheid een advies geldt voor de wijze van het bestrijden van de gladheid.

8.2 Verzorging uitvoering

De uitvoering van de gladheidbestrijding wordt verzorgd door de Reinigingsdienst Weert en externen. Er bestaat een systeem van wisseldiensten voor de chauffeurs van de Reinigingsdienst Weert en gemeentelijke medewerkers. De uitvoering vindt plaats vanuit de locatie van gemeentewerf aan de Graafschap Hornelaan te Weert.

8.3 Categorisering van wegen

De wegen worden in eerste instantie, conform ‘‘Duurzaam Veilig’’, naar hun verkeersfunctie onderscheiden in:

- Stroomwegen;
- Gebiedsontsluitingswegen;
- Erftoegangswegen.

Deze drie wegcategorieën zijn onderverdeeld naar wegen binnen en buiten de bebouwde kom. Bij algehele gladheidbestrijding kunnen niet alle wegen in één keer worden aangepakt. Er worden prioriteiten gesteld. De wegen en routes worden ingedeeld in de drie zojuist aangehaalde categorieën. Voorts is het uitvoeren van een knelpuntenanalyse een goed hulpmiddel om vooraf na te denken over eventuele te verwachten knelpunten in de gladheidbestrijding. Onderstaand enkele voorbeelden van knelpunten:

- De diensten of openbare voorzieningen in het beheergebied die zonder of zo weinig mogelijke hinder bereikbaar moeten zijn: ziekenhuizen, winkelcentra, politie en brandweer, ambulancepost, scholen, gemeentehuis en zorgcentra.
- Gevoelige locaties: bruggen, viaducten, trappen, afsluitpaaltjes op fietspaden etc.
- Bus- en schoolroutes.

Deze knelpunten worden nader uitgewerkt in het uitvoeringsplan.

8.4 *Strooiroutes*

Binnen de gemeente Weert hanteren wij zes strooiroutes. Een strooiactiviteit duurt 3 tot 3.5 uur, inclusief aan- en afrijtijd. De nadere uitwerking wordt verwerkt in het uitvoeringsplan.

8.5 *Relevante ontwikkelingen*

Het verkeersnet binnen de gemeente is voortdurend aan wijzigingen onderhevig. Er kunnen nieuwe wegen of fietspaden worden aangelegd (uitbreiding areaal) of als gevolg van wijzigingen in het verkeersbeleid kunnen wegen ‘van karakter veranderen’. Daarom wordt telkens kritisch gekeken of het materieel nog voldoende is om – binnen de gestelde tijdsnormen – te kunnen strooien. Voorbeelden hiervan zijn geluidsreducerende deklagen en de aanleg van betonwegen.

Ook de mogelijkheid voor alternatieve dooimiddelen en de techniek van strooien zullen aan veranderingen onderhevig zijn. Het is gewenst deze ontwikkelingen te blijven volgen en aanpassingen te doen indien er meer rendement of milieueffecten ontstaan (een voorbeeld hiervan is het invoeren van GPS-systemen bij strooiwagens).

Nadere detaillering van de uitvoering van de gladheidbestrijding wordt jaarlijks ter vaststelling voorgelegd aan het college van burgemeester en wethouders.