

Beleidsplan gladheidsbestrijding 2013-2017



Gemeente Apeldoorn
Dienst Openbare Werken
Afdeling Beheer en Onderhoud
Postbus 9033
7300 ES APELDOORN

	Inhoud	Blz.
1	Inleiding	2
2	Bestaande situatie	3
3	Beleidsplan gladheidsbestrijding	4
3.1	Algemeen	4
3.2	Juridische aspecten	5
3.3	Arbo-aspecten	6
3.3.1	<i>Arbeidstijdenwetgeving</i>	6
3.3.2	<i>Arbo-wet</i>	7
3.4	Milieuaspecten	8
3.5	Risico-inventarisatie	9
3.6	Integrale visie	10
3.6.1	<i>Algemeen</i>	10
3.6.2	<i>Categorisering van wegen</i>	10
3.6.3	<i>Typen wintergladheid</i>	10
3.6.4	<i>Uitruk- en strooitijden</i>	10
3.6.5	<i>Richtlijnen</i>	11
3.7	Strooimethodiek en signaleringsmethode	12
3.8	Uitruk- en strooitijden	13
3.9	Communicatie gladheidsbestrijding	14
3.9.1	<i>Interne communicatie</i>	14
3.9.2	<i>Externe communicatie</i>	14
3.9.3	Afstemming met andere wegbeheerders	14
3.10	Materieel/materiaal	16
3.10.1	<i>Strooimachines</i>	16
3.10.2	<i>Sneeuwploegen</i>	16
3.10.3	<i>Dooimiddelen</i>	16
3.10.4	Conserveren en onderhoud materieel	17
3.11	Personeel	18
3.11.1	<i>Arbeidsomstandigheden</i>	18
3.11.2	<i>Arbeidstijden</i>	18
3.11.3	<i>Veiligheid</i>	18
3.11.4	<i>Personeelsinzet</i>	19
3.12	Relevante ontwikkelingen	20
3.12.1	<i>Algemeen</i>	20
3.12.2	<i>Uitrukposten</i>	20
3.12.3	<i>Aanbesteden werkzaamheden</i>	20
3.12.4	<i>Zoutloket</i>	20
3.13	Knelpuntenanalyse	22
3.14	Kostenraming gladheidsbestrijding	23
3.15	Registratie en evaluatie	24
3.15.1	<i>Registratie</i>	24
3.15.2	<i>Evaluatie</i>	24

1 Inleiding

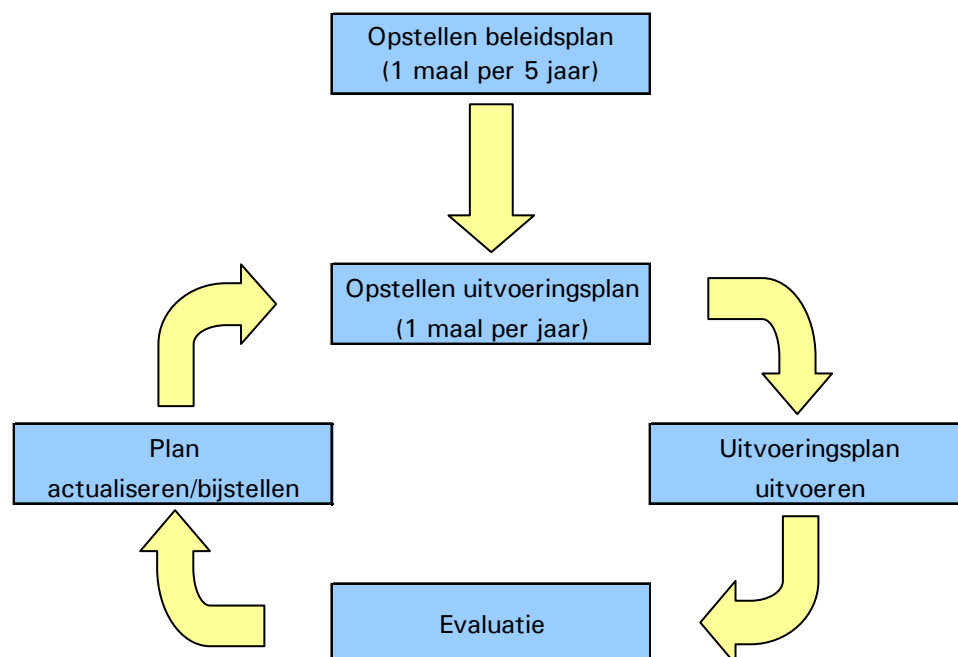
De gemeente Apeldoorn is beheerder van een groot deel van de openbare wegen in de gemeente. De gemeente heeft een zorgplicht, vastgelegd in de Wegenwet, om haar wegen in een goede en veilige staat te laten verkeren. Gladheidsbestrijding valt onder deze zorgplicht. In juridische zin is het belangrijk om te weten dat het hierbij gaat om een zogenaamde inspanningsverplichting en niet om een resultaatsverplichting. Om optimaal in te kunnen spelen op deze zorgplicht wordt de gladheidsbestrijding uitgevoerd volgens een vooraf opgesteld en vastgesteld gladheidsbestrijdingsplan.

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

In dit beleidsplan zijn de algemene uitgangspunten bij de gladheidsbestrijding in de gemeente Apeldoorn opgenomen, conform de "Leidraad gladheidsbestrijdingsplan" van het CROW (publicatie 236). Deze Leidraad presenteert een integrale visie op de gladheidsbestrijding en moet leiden tot een meer uniforme wijze van gladheidsbestrijding in Nederland.

Daar er allerlei ontwikkelingen rondom gladheidsbestrijding gaande zijn wordt dit beleidsplan voor vijf jaar vastgesteld en zal daarna moeten worden geactualiseerd.

Het vertalen van het beleid naar concrete acties resulteert in het zogenaamde "uitvoeringsplan". Na vaststelling van dit beleidsplan wordt het uitvoeringsplan voor aanvang van het winterseizoen opgesteld en zal jaarlijks worden geactualiseerd. In onderstaand schema zijn de processtappen weergegeven.



2 Bestaande situatie

De gemeente Apeldoorn strooit conform het in oktober 2008 bestuurlijk vastgestelde beleidsplan 2008-2013 volgens de preventieve methode.

De dienstdoende gladheidcoördinator is paraat zodra er kans op gladheid bestaat. Er wordt gebruik gemaakt van het online-abonnement van een weerbureau dat de wegbeheerder op de hoogte houdt van de verwachtingen en hij maakt gebruik van een op de gemeente Apeldoorn afgestemd meteogladheidsmeldsysteem (sinds 2000). Bij de geringste twijfel gaat hij de weg op. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van het gladheidsmeldingssysteem van de provincie Gelderland: als zij overgaan tot strooien wordt de wegbeheerder geïnformeerd. Eveneens maakt de wegbeheerder zonodig gebruik van de meldkamer van de politie.

De gemeente is voor wat betreft de gladheidsbestrijding verdeeld in vijf locaties vanwaar wordt gestrooid: Apeldoorn Zuid (uitruklocatie Aruba-Circulus), Apeldoorn Noord (uitruklocatie Vlijtseweg), Beekbergen (uitruklocatie Kerkeveld), Uddel (locatie Aardhuisweg) en Hoenderloo (uitruklocatie Paalbergweg). Vanuit deze locaties wordt de gladheid bestreden door 17 combinaties (vrachtwagen met opzetstrooier en, indien nodig, een sneeuwplough), 15 tractoren en een VW220, onderverdeeld in 19 hoofdroutes, 13 fietspadroutes en één route met bijzondere objecten. De tijdsduur van uitvoering is in elk rayon nagenoeg gelijk en bedraagt 3 tot 3½ uur.

De uitvoering van de gladheidsbestrijding wordt verzorgd door medewerkers van de afdeling Beheer en Onderhoud en externen. De combinaties, tractoren en shovels (ten behoeve van het laden) worden ingehuurd bij diverse bedrijven. Er bestaat een systeem van wisseldiensten voor de chauffeurs en gemeentelijke medewerkers. De consignatieperiode loopt van 15 oktober tot 15 april.

Van een aantal wegen en fietspaden waarvan het beheer bij de gemeente Apeldoorn ligt is de gladheidsbestrijding uitbesteed aan de Provincie Gelderland. Het betreft delen van de Amersfoortseweg, Deventerstraat, Arnhemseweg, N 302 (Kootwijk) en de Hoofdweg in Loenen met een totale lengte van 4110 meter (rijbanen) en 3850 meter (fietspaden). Daarnaast zijn er afspraken met de gemeenten Epe en Voorst over het strooien van delen van wegen op elkaars grondgebied.

3 Beleidsplan gladheidsbestrijding

3.1 Algemeen

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

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

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



3.2 Juridische aspecten

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

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

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

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

3.3 Arbo-aspecten

Gladheidsbestrijding 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 gladheidsbestrijding 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 arbeids- en rusttijden zijn in Nederland neergelegd in de Arbeidstijdenwetgeving, de kaders voor de arbeidsomstandigheden van het personeel zijn bepaald in de Arbo-wet.

3.3.1 *Arbeidstijdenwetgeving*

Deze Arbeidstijdenwetgeving bestaat uit twee onderdelen:

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

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

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

De consignatiedienst is een dienst tussen twee normale diensten waarbij de werknemer verplicht bereikbaar moet zijn en zijn bedongen arbeid moet komen 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 de sneeuw- en gladheidsbestrijding. Deze worden beschouwd als voertuigen die gebruikt worden in noodsituaties. Voor dit vervoer gelden uitsluitend de regels van de Arbeidstijdenwet. De tachograaf is daarom niet verplicht. Ook is een chauffeursdiploma naast het 'groot' rijbewijs 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 gladheidsbestrijding 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.

Binnen de gemeente Apeldoorn bestaat een uitgebreid systeem van storings- en gladheidsdiensten inclusief weksysteem voor de medewerkers, ook zijn er voldoende overige medewerkers om te kunnen ruilen van dienst. De ingehuurd aannemers zijn zelf verantwoordelijk voor het opstellen van wisseldiensten. Dit wordt gecontroleerd door de dienstdoende gladheidcoördinator.

3.3.2 Arbo-wet

De veiligheidsaspecten bij gladheidsbestrijding 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 doseerinstellingen;
- het bedienen van en het werken met het gladheidsbestrijdingsmaterieel;
- het rijden van de routes;
- het omgaan met dooimiddelen;
- onveilige situaties tijdens het strooien.

De gemeente Apeldoorn heeft een Veiligheidsblad Gladheidsbestrijding waarin o.a. de veiligheidsmaatregelen voor het personeel (BPM) staan vermeld.

Het gladheidsbestrijdingsmaterieel moet conform de Arbo-wet zijn voorzien van CE markering en een bijbehorende EG-verklaring.



3.4 Milieuaspecten

Gladheidsbestrijding 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 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 Apeldoorn 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 gladheidsbestrijders 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.

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. Binnen de gemeente Apeldoorn is bij herstel van plantschade niet gekozen voor deze maatregel.

3.5 Risico-inventarisatie

Het uitvoeren van een risico-inventarisatie is een goed hulpmiddel om vooraf na te denken over risico's en mogelijke gevolgen. De maatregelen om deze risico's te beperken dienen te worden uitgewerkt in het uitvoeringsplan. In onderstaande tabel staan mogelijke risico's nader aangegeven.

RISICO	OORZAAK	MAATREGEL
Verkeer		
Mogelijk plaatselijk glad wegdek	Wel/niet strooien in hetzelfde wegvak	Overleg/afstemming met aangrenzende wegbeheerder.
Mogelijk plaatselijk glad wegdek	Geografische omstandigheden	Alarmering uit laten gaan van meest gevoelige locaties. Prioriteit binnen strooigebied bijstellen.
Mogelijk plaatselijk glad wegdek	Overgang in verhardingssoorten	Strooibeleid bijstellen op basis van ervaringen.
Mogelijk plaatselijk glad wegdek	Verkeersintensiteit	Prioriteit stellen op basis van verkeersstructuurplan.
Mogelijk plaatselijk glad wegdek	Onwetendheid weggebruiker	Voorlichting burgers strooibeleid.
Hinder voor verkeer	Strooiemethode	Aanpassen strooiemethode (natstrooien).
Materieel		
Materieel niet inzetbaar	Storing	Preventief onderhoud, tijdige vervanging.
Beperkte inzetbaarheid	Obstakels, te smal wegprofiel	Controle tijdens ontwerpfase, aanpassen ontwerp, aanpassen materieel.
Personeel		
Gezondheid	Chemische samenstelling dooimiddelen	Voorlichting, beschikbaar stellen persoonlijke beschermingsmiddelen.
Uitval	Ongeval	Veiligheidsuitrusting strooi-unit.
Gladheidsmeldsysteem		
Geen meldingen	Storing telefoonlijn	Automatische controle telefoonlijn.
Geen meldingen	Storing mobiel net	Activeren reservenummer vast net.
Milieu		
Aantasting bermen en begroeiing	Hoge zoutbelasting	Controle dosering en strooibreedte, natzoutmethode.

3.6 Integrale visie

3.6.1 Algemeen

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

Op basis van praktijkervaringen en gevoed door beheerders en direct betrokken organisaties, zijn door de landelijke werkgroep "leidraad gladheidsbestrijdingsplan" algemene, niet dwingende richtlijnen geformuleerd. Beheerders kunnen deze richtlijnen gebruiken bij het formuleren van hun eigen beleidsplan. Deze richtlijnen en de bijbehorende normen hebben geen wettelijke status. Omdat 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 gladheidsbestrijding. Bij de totstandkoming van de integrale visie gladheidsbestrijding 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 bestrijden en responstijden waarin de werkzaamheden worden uitgevoerd.

Dit uitgangspunt is in de Leidraad als volgt uitgewerkt:

3.6.2 Categorisering van wegen

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

- stroomwegen;
- gebiedsontsluitingswegen;
- erftoegangswegen.

Deze drie primaire wegcategorieën zijn onderverdeeld naar wegen binnen en buiten de bebouwde kom.

3.6.3 Typen wintergladheid

De verschillende oorzaken van wintergladheid zijn:

- het bevriezen van een natte weg (gladheid door bevriezing);
- condensatie van vocht uit de lucht op het wegdek (gladheid door condensatie);
- neerslag (gladheid door neerslag): sneeuw, ijzel, hagel en mist.

3.6.4 Uitruk- en strooitijden

De uitruk- en strooitijden zijn verschillend bij preventieve en curatieve strooiacties.

Met uitruktijd wordt bedoeld de tijd tussen het moment waarop wordt besloten om tot een strooiactie over te gaan en het moment waarop de strooiauto de poort van het opslagterrein verlaat.

Met strooitijd wordt bedoeld de tijd tussen het moment waarop de strooiauto de poort van het opslagterrein verlaat en het moment dat de laatste vierkante meters van de strooiroute zijn gestrooid.

Richtlijn uitruk- en strooitijden bij preventieve strooiacties:

Met de huidige stand der techniek bedraagt de tijd waarop met zeer grote waarschijnlijkheid kan worden gesteld waar en wanneer het wegdek glad wordt twee uur. Wanneer een beheerder dus met vrij grote zekerheid wil beslissen of hij wel of niet terecht laat strooien, moet er naar gestreefd worden de uitruk- en strooitijden samen niet langer te laten zijn dan twee uur.

Richtlijn uitruk- en strooitijden bij curatieve strooiacties:

Bij curatieve strooiacties, dus wanneer het wegdek reeds glad is, worden de uitruk- en strooitijden gebaseerd op de verschillende wegcategorieën. Omdat er echter bij het vaststellen van deze tijden geen relatie bekend is tussen de mate van gladheid en de verkeersveiligheid en de capaciteit van het wegennet zijn in de tabel richttijden gegeven voor deze acties.

Vanwege de sterk wisselende omstandigheden binnen gemeenten zijn geen richtlijnen afgegeven voor de categorieën 'winkelgebied', woonerf, parkeervoorziening en speciale bestemmingen. De omstandigheden kunnen lokaal sterk variëren en sterk afhankelijk van de wijze waarop de gladheidsbestrijding is georganiseerd dat hiervoor slechts aanbevelingen zijn gedaan.

3.6.5 Richtlijnen

In de volgende tabellen is op basis van verschillende wegcategorieën en soorten gladheid de visie ten aanzien van de gladheidsbestrijding uitgewerkt. Tevens is aangegeven met welke prioritering de verschillende wegcategorieën behandeld dienen te worden.

Richtlijnen voor wegen buiten de bebouwde kom						
Categorie	Max. snelheid (km/h)	Kenmerken	Prioriteit	Gladheid door bevroering	Gladheid door condensatie	Gladheid door neerslag
Nationale stroomweg	120/100	autosnelweg	hoog	preventief	preventief	preventief en curatief (2 uur)
Regionale stroomweg	100	autoweg	hoog	preventief	preventief	preventief en curatief (2 uur)
Gebiedsontsluitingsweg	80	2x2 of 2x1 rijstroken	hoog	preventief	preventief	preventief en curatief (3,5 uur)
Erftoegangsweg	60	1 rijbaan	middel	preventief	preventief	preventief en curatief (4 uur)
Vrijliggend fietspad	40	vrijliggend fietspad	hoog	preventief	preventief	preventief en curatief (3,5 uur)

Tussen haakjes zijn de richttijden genoemd voor curatieve strooiacties.

Richtlijnen voor wegen binnen de bebouwde kom						
Categorie	Max. snelheid (km/h)	Kenmerken	Prioriteit	Gladheid door bevroering	Gladheid door condensatie	Gladheid door neerslag
Gebiedsontsluitingsweg	70/50	2x2 of 2x1 rijstroken	hoog	preventief	preventief	preventief en curatief (3,5 uur)
Erftoegangsweg	30	1 rijbaan	laag	curatief (48 uur)	curatief (48 uur)	curatief (48 uur)
Vrijliggend fietspad	30	vrijliggend fietspad	hoog	preventief	preventief	preventief en curatief (3,5 uur)
busbaan/ busstrook	50	busbaan of busstrook	hoog	preventief	preventief	preventief en curatief (3,5 uur)

Tussen haakjes zijn de richttijden genoemd voor curatieve strooiacties.
Op erftoegangswegen wordt alleen curatief gestrooid bij langdurige gladheid.

Aanbevelingen voor wegen binnen de bebouwde kom						
Categorie	Max. snelheid (km/h)	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	openbare parkeervoorzieningen	laag	curatief (48 uur)	curatief (48 uur)	curatief (48 uur)
Speciale bestemmingen	50/30	wegen en voetpaden naar openbare voorzieningen (ziekenhuis, politie, brandweer, gemeentehuis, bibliotheek, bejaardenhuis, scholen)	middel	wegen preventief, voetpaden curatief (3 uur)	wegen preventief, voetpaden curatief (3 uur)	wegen preventief, voetpaden curatief (3 uur)

Tussen haakjes zijn de richttijden genoemd voor curatieve strooiacties.
Woonerven en parkeervoorzieningen worden alleen gestrooid bij langdurige gladheid.
In winkelgebieden en op de voetpaden naar openbare voorzieningen wordt alleen gestrooid tijdens de dagdienst.

3.7 Strooimethodiek en signaleringsmethode

Een hoofdonderscheid in de methodiek betreft het curatief of preventief bestrijden van gladheid. Bij curatief bestrijden wordt pas gestrooid als de gladheid daadwerkelijk is opgetreden. Preventief strooien gebeurt op basis van gladheidsverwachting, er wordt gestrooid om gladheid te voorkomen.

De keuze van methodiek van gladheidsbestrijding heeft ook gevolgen voor het signaleringssysteem dat wordt toegepast:

- bij de curatieve methode wordt pas na de eerste melding van gladheid gestrooid. De melding van gladheid kan op verschillende manieren binnenkomen (melding burgers, politie, andere wegbeheerders etc). Daarnaast wordt door een medewerker met vaste regelmatig buiten geschouwd.
- bij de preventieve bestrijdingsmethode heeft de wegbeheerder behoefte aan een meteorologische prognose. Verschillende weersbureaus kunnen dit leveren. De bureaus maken specifieke gladheidsberichten die bruikbaar zijn voor de coördinator. Deze bepaald dan op grond hiervan of en, zo ja, wanneer er preventief gestrooid gaat worden.

De gemeente Apeldoorn strooit **preventief** en maakt gebruik van een eigen meldingensysteem: binnen de gemeente staan drie meetpunten die de conditie van het wegdek registreren. De meetpunten staan op de koudste plekken in de gemeente en zijn hierdoor een goede referentie voor de rest van de gemeente: de Woeste Hoefweg, de Pomphulweg en de Ramsbrugweg.

De meetpunten geven inzicht in de volgende gegevens:

- wegdektemperatuur
- de hoeveelheid (rest)zout
- temperatuur van de onderkant van het wegdek
- luchttemperatuur
- relatieve vochtigheid
- dauwpunt
- neerslagaanwezigheid

Door de gegevens van de meetpunten en de actuele weersinformatie is het mogelijk om nauwkeurig vast te stellen of er gladheid zal gaan optreden. De interpretatie van de gegevens wordt gedaan door de gladheidscoördinator in samenwerking met MeteoConsult. Bij kans op gladheid wordt de gladheidscoördinator dagelijks op de hoogte gesteld van de weersverwachting in de regio Apeldoorn. Hiermee kan vooraf worden aangegeven of er in de avond wordt uitgerukt en wanneer. MeteoConsult bewaakt gedurende het gladheidsseizoen 24 uur per dag de gladheidsverwachting voor Apeldoorn. Bij kans op gladheid neemt MeteoConsult vooraf contact op met de dienstdoende gladheidscoördinator. Uiteraard worden ook door eigen waarnemingen ter plaatse een inschatting gemaakt over de te nemen actie.



3.8 Uitrust- en strooitijden

De richtlijn voor uitrust- en strooitijden bij preventieve strooiacties bedraagt volgens de Leidraad maximaal twee uur (zie par. 3.6.4).

Richtlijn binnen de gemeente Apeldoorn is dat, onder normale omstandigheden, binnen 3 uur na de eerste melding alle hoofdroutes (binnen de bebouwde kom) gestrooid zijn, binnen 2-2½ uur na de eerste melding de fietspadroutes en binnen 2½-3½ uur na de eerste melding de hoofdroutes buiten de bebouwde kom.

Dit zou betekenen dat er bij het huidige beleid te lang gestrooid zou worden. Van belang is echter wanneer deze eerste melding wordt gedaan.

De dienstdoende gladheidcoördinator houdt zelf de situatie in de gaten. Indien blijkt dat er een serieuze kans op gladheid zich voordoet kan hij op tijd besluiten tot uitrusten. Tevens wordt hij op de hoogte gehouden door de Provincie Gelderland en buurgemeenten. Van belang hierbij is: wordt de melding gegeven meteen na start van een strooiactie of later? Indien de provincie de melding te laat doorgeeft zou de gemeente, nadat zij de melding hebben ontvangen, daardoor te laat kunnen beginnen met strooien.

Navraag wijst uit dat de provincie Gelderland er voor zorgt dat er na hun melding tijd genoeg over is voor gemeenten om hun personeel te waarschuwen en te mobiliseren: zij houden minimaal drie uur aan. Ook de gemeente Apeldoorn heeft hierdoor genoeg (uitrust- en strooi)tijd en daarnaast wordt de kans dat "voor niets" wordt uitrust hierdoor tot een minimum beperkt.

3.9 Communicatie gladheidsbestrijding

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

3.9.1 *Interne communicatie*

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

3.9.2 *Externe communicatie*

Burgers en bedrijven binnen het beheersgebied dienen te worden geïnformeerd over de wijze waarop de gladheid wordt besteden.

De informatie die minimaal verstrekt moeten worden betreft:

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

De middelen die voor deze informatieoverdracht worden aangewend zijn:

- internet;
- het Orakel;
- huis aan huisbladen;
- de Buitenlijn;
- Twitter (bij start uitruk).

Daarnaast wordt het uitvoeringsplan gladheidsbestrijding verspreid onder de plaatselijke politie (meldkamer), brandweerposten, buurgemeenten en de provincie Gelderland.

3.9.3 *Afstemming met andere wegbeheerders*

Het gladheidsbeleid dient te worden 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 Apeldoorn lopen rijkswegen en provinciale wegen. Rijkswaterstaat en de provincie Gelderland hanteren het preventieve strooibeleid conform de Leidraad, de gemeente sluit door hun preventieve strooimethode hier dus bij aan.

Met de provincie Gelderland is een overeenkomst afgesloten voor het verzorgen voor de gemeente van de gladheidsbestrijding op diverse rijbanen en fietspaden. Hiervoor wordt een bedrag per kilometer per actie betaald.

De gemeente Apeldoorn grenst met wegen aan de volgende buurgemeenten (incl. strooibeleid):

- Barneveld: preventieve methode
- Ermelo: preventieve methode
- Nunspeet: curatieve methode
- Epe: curatieve methode
- Voorst: curatieve methode
- Brummen: preventieve methode
- Rozendaal: preventieve methode
- Ede: preventieve methode

Met de gemeenten Epe en Voorst zijn middels werkafspraken aanvullende afspraken gemaakt voor het strooien van diverse, in elkaar overlopende, wegen.

Omdat verschillende provinciale wegen overgaan in gemeentelijke wegen (en andersom) is afgesproken dat de gemeente Apeldoorn en de Provincie Gelderland aan elkaar doorgeven als zij actie gaan ondernemen. Hetzelfde geldt voor doorgaande wegen die overgaan in buurgemeenten. Dit betreft de gemeenten Barneveld, Brummen en Epe.

Deze afstemmingen met de andere wegbeheerders worden uitgebreid beschreven in het uitvoeringsplan.

3.10 Materieel/materiaal

3.10.1 Strooimachines

Strooimachines zijn te onderscheiden naar de plaats ten opzichte van het voertuig. Hierbij zijn de volgende mogelijkheden te onderscheiden:

- de machine wordt geplaatst op een voertuig (opzet);
- de machine is vast opgebouwd op een voertuig;
- de machine is uitgevoerd als aanhanger, al dan niet op een speciaal onderstel.



De gemeente Apeldoorn beschikt over 17 opzetstrooiers van het merk NIDO, type Stratos.

Deze strooiers beschikken over een gecombineerd meng- en verdeelsysteem wat zorgt voor een perfect strooi patroon. Het strooimiddel wordt nauwkeurig en gelijkmatig verdeeld over de volle breedte van het wegdek. Deze opzetstrooiers worden op ingehuurde vrachtwagens geplaatst.

De gemeente Apeldoorn beschikt daarnaast over 15 aanhangerstrooiers van het merk NIDO, type Stratos. Deze strooiers beschikken tevens over een gecombineerd meng- en verdeelsysteem. Deze aanhangerstrooiers worden achter ingehuurde trekkers geplaatst.

Ook beschikt de gemeente Apeldoorn over een kleine opzetstrooier van het merk NIDO ten behoeve van de VW 220 van Circulus (extra route).

Voor het laden van de strooiers zijn ingehuurde shovels beschikbaar.

3.10.2 Sneeuwplougen

Sneeuwplougen zijn verkrijgbaar in vele werkbreedten, maar ook met verschillende beveiligingssystemen tegen obstakels op of in het wegdek.

De gemeente Apeldoorn beschikt over 33 sneeuwplougen van het merk NIDO, vrijwel allemaal van het type SNK met werkbreedtes tussen de 150 en 240 cm. Tevens beschikt zij over 3 sneeuwborstels met een werkbreedte van 240 cm.

3.10.3 Dooimiddelen

Als middel om de gladheid te bestrijden wordt wegenzout gebruikt in combinatie met een dooivloeistof. Het wegenzout wordt op afroep ingekocht en los gestort op de diverse locaties van waaruit de gladheidsbestrijding wordt begonnen. De inkoop van zout wordt geregeld door Circulus.

De dooivloeistof is opgeslagen in een tweetal betonnen opslagtanks. Eén hiervan staat op de gemeentewerf aan de Vlijtseweg (opslagcapaciteit van 10.000 liter), de ander staat op de locatie Aruba (Circulus, opslagcapaciteit 30.000 liter).

De zoutvoorraad bij aanvang van een strooiseizoen is ca. 5.000 ton.

Omgerekend wordt, afhankelijk van de aard van de gladheid, 7 tot 15 gram wegeenzout per m² gestrooid, bij sneeuwval oplopend tot max. 20 gram per m².



3.10.4 Conserveren en onderhoud materieel

Zoutstrooiers, sneeuwploegen, mengopslag installaties, voertuigen en shovels moeten gedurende de winterperiode 24 uur per dag gebruiksklaar staan. Het gebruik van dit materieel vindt uitsluitend onder zeer slechte klimatologische omstandigheden plaats. Daarom is een goede conservering en onderhoud van het materieel van zeer groot belang. Om dit deskundig en op de juiste manier te laten gebeuren is voor alle materieel een onderhoudscontract afgesloten met de leverancier. Naast dit onderhoud worden de machine eveneens voor ieder strooiseizoen gekeurd.

Aandachtspunt is de vervanging van het materieel. Tijdens de looptijd van dit beleidsplan (2012-2017) dienen veel strooiers en sneeuwploegen vervangen te worden (einde levensduur). De totale investering in deze jaren bedraagt ca. € 950.000.

Deze investeringen worden vanuit het investeringsbudget "Routine investeringen Openbare Werken" bekostigd. Dit budget betreft de vervanging van alle materieel bij de dienst Openbare Werken, zoals auto's, veegauto's, strooiers en sneeuwploegen tot een totaalbedrag van € 3,7 miljoen voor de jaren 2012 tot en met 2015.

Dit budget is nu al niet toereikend: geplande vervangingen van strooiers worden nu al uitgesteld, voor de aanschaf van bijv. GPS-systemen (WinterLogic) is geen geld.

In de Zomernota 2012 van de gemeente Apeldoorn wordt echter voorgesteld om op dit investeringsbudget jaarlijks € 50.000 tot € 150.000 te bezuinigen. Indien de vervanging van strooiers en/of sneeuwploegen wordt uitgesteld c.q. in jaren wordt doorgeschoven dan bestaat het risico op frequenter onderhoud, hogere onderhoudskosten en een groter risico op uitval van materieel tijdens de strooiacties.

3.11 Personeel

3.11.1 Arbeidsomstandigheden

De kaders voor de inzet en de arbeidsomstandigheden van het personeel zijn bepaald in de Arbeidstijdenwet en de Arbo-wet (zie par. 3.3).

3.11.2 Arbeidstijden

De werkzaamheden in het kader van de gladheidsbestrijding hebben als kenmerk dat ze onregelmatig zijn, niet vooraf planbaar en vaak in de avond en de nacht worden uitgevoerd. Chauffeurs van strooiwagens, coördinatoren en overige medewerkers in de gladheidsbestrijding worden daarom in de winterperiode in consignatie ingezet. Zij dienen, behalve voor hun reguliere werkzaamheden, ook beschikbaar te zijn voor werkzaamheden in het kader van de gladheidsbestrijding, als deze zich voordoen. De regels voor de arbeidstijden en consignatie zijn vastgelegd in de Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit (zie par. 3.3.). De consignatieperiode loopt van 15 oktober tot 15 april.

Voor het winterseizoen begint wordt het beschikbare eigen personeel ingedeeld door middel van storingsdienst- en weksystemen om ook bij langere periodes van gladheid volgens de geldende normen te kunnen werken.

Er bestaat een systeem van wisseldiensten voor de chauffeurs en overige medewerkers in de gladheidsbestrijding bij de ingehuurde aannemers. Deze zijn zelf verantwoordelijk voor het opstellen van de wisseldiensten. Controle voor de start van het seizoen en tijdens de uitvoering van de diensten geschied door de dienstdoende wegbeheerder. Dit systeem wordt uitgewerkt in het uitvoeringsplan.

3.11.3 Veiligheid

De veiligheidsaspecten bij gladheidsbestrijding hebben betrekking op het gebruik van materiaal en materieel nodig voor op de uitvoering. In principe draagt de dienstdoende gladheidscoördinator van de afdeling Beheer en Onderhoud de verantwoordelijkheid voor de veiligheid van het personeel tijdens de uitvoering.

De belangrijkste risicofactoren hebben betrekking op:

- het bedienen van en het werken met het gladheidsbestrijdingsmaterieel;
- het rijden van de routes;
- het omgaan met dooimiddelen;
- onveilige situaties tijdens het strooien.

De gemeente Apeldoorn heeft een Veiligheidsblad Gladheidsbestrijding waarin o.a. de veiligheidsmaatregelen voor het personeel (BPM) staan vermeld.

De strooi-eenheden worden bemand door één medewerker. Alle strooi-eenheden hebben de beschikking over een mobiele telefoon.

3.11.4 Personeelsinzet

Gedurende de vastgestelde winterdienstperiode geldt een wachtdienstrooster voor het in te zetten personeel. Het wachtdienstrooster wordt voor de winterdienst-periode opgesteld door de gladheidcoördinator van de afdeling Beheer en Onderhoud.

De uitvoering van de gladheidsbestrijding wordt verzorgd door medewerkers van de afdeling Beheer en Onderhoud en externen. Tijdens de normale werktijden wordt een gedeelte van het personeel, het gehele personeel als dat nodig is, ingezet voor gladheidsbestrijding.

Tijdens het winterseizoen is gladheidsbestrijding een hoge prioriteit. Mogelijk kan dit ten koste gaan van andere geplande activiteiten.

Daarnaast worden er bij langdurige gladheid (na bijvoorbeeld sneeuwval) extra handmatige strooiacties uitgevoerd bij diverse openbare gebouwen. Deze worden gespecificeerd in het uitvoeringsplan.

De verantwoordelijkheid voor de coördinatie van de strooiwerkzaamheden ligt bij de dienstdoende gladheidcoördinator van de afdeling Beheer en Onderhoud.

Tevens is op de hoofdposten Aruba, Vlijtseweg en Kerkeveld een werfbeheerder/tijdschrijver aanwezig. Zijn werkzaamheden bestaan vooral uit het controleren van de uitgaande strooicombinaties (op strooibreedtes en aantal te strooien grammen zout), het verzorgen van wisselingen/aanpassingen in routes indien nodig en het nemen van actie bij mankementen. Bij elke strooiactie wordt door hem een standaard formulier ingevuld met het verloop van de strooiactie (incl. tijden van aankomst, uitrukken, strooien en binnenkomst).

3.12 Relevante ontwikkelingen

3.12.1 Algemeen

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 moet telkens kritisch gekeken worden 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 dooimiddelen en 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 oplevert (een voorbeeld hiervan is het invoeren van GPS-systemen bij strooiwagens).

Dit beleidsplan wordt dan ook om de 5 jaar opnieuw opgesteld.

3.12.2 Uitrukposten

Vanwege de nieuwbouw van een hoofdpост voor de afdeling Beheer en Onderhoud, brandweer enz. aan de Aruba te Apeldoorn zal de uitrukpost Kerkeveld (Beekbergen) na het strooiseizoen 2012-2013 ophouden te bestaan. De nieuwe uitruklocatie voor de strooicombinaties die het zuidelijke buitengebied van de gemeente Apeldoorn strooien wordt dan de hoofdpост Aruba.

Het voornemen was om de uitrukpost Vlijtseweg 64 ook te sluiten. Vanwege de grote problemen die dan ontstaan (waar een nieuwe uitrukpost voor noordelijk Apeldoorn?) is echter besloten het "gladheidsbestrijdingsdeel" van deze uitrukpost nog 5 jaar te huren.

3.12.3 Aanbesteden werkzaamheden

Conform de richtlijnen van het Bureau Inkoop van de Gemeente Apeldoorn zal de gemeente Apeldoorn de strooiroutes vanaf het strooiseizoen 2013-2014 openbaar gaan aanbesteden. Punt van aandacht hierin is wel de DVO met Circulus.

3.12.4 Zoutloket

Het zoutloket is een virtueel loket, ingesteld door het Ministerie en de VNG, waar ingeval van schaarste wegbeheerders in Nederland op basis van vrijwilligheid hun strooizout kunnen delen om de belangrijkste wegen in Nederland begaanbaar te houden. Het zoutloket (negen regionale loketten en één nationaal loket) werd voor het eerst in werking gesteld in 2010. Toen meldden 300 gemeenten zich aan. Ook Apeldoorn meldde zich toen aan. Het zouttekort in Apeldoorn leidde zelfs tot het instellen van een aangepast strooiergime, waarbij het aantal te strooien wegen sterk werd verminderd. Het leidde echter niet tot beschikbaarstelling van zout vanuit het zoutloket.

Het is goed om te bedenken dat zout geen schaars artikel is. Zout is in ruime mate aanwezig op de wereld. De tekorten die in de winters 2010 en 2011 optraden waren vooral van logistieke aard: Het benodigde strooizout kon niet tijdig op de gewenste plaats worden gebracht. Dit werd veroorzaakt door het feit dat –vanwege een aantal zachte winters- veel wegbeheerders volstonden met een beperkte zoutvoorraad die zij zonodig gaandeweg de winter lieten aanvullen

door handelaren en/of producenten. In de genoemde winters konden deze leveranciers de grote vraag echter niet aan, met de bekende tekorten als gevolg. Daarom werd besloten het schaarse zout dan vooral te strooien op de meest belangrijke wegen. De instelling van een loket is daarvoor een prima instrument.

Veel wegbeheerders hebben lering getrokken uit de winters 2010 en 2011. Er worden grotere (begin)voorraden aangelegd. Ook Apeldoorn heeft hiervoor gekozen. De beginvoorraad is aanzienlijk vergroot (ca. 5.000 ton). Deze hoeveelheid is voldoende om (zonder nalevering) de gladheid een heel seizoen te bestrijden, ook al zou dat een winter van het kaliber 2010. De behoefte om deel te nemen aan een zoutloket is hierdoor niet meer aanwezig. Eigenlijk is deze zelfs niet meer gewenst als wordt bedacht dat deelnemers aan het loket de helft van hun voorraad beschikbaar moeten stellen aan beheerders met tekorten. Deelname aan het zoutloket zou voor Apeldoorn kunnen betekenen dat zij het afgesproken strooi-beleid moeten beperken omdat een aantal beheerders ervoor hebben gekozen voor een kleinere zoutvoorraad.

De gemeente Apeldoorn neemt daarom vooralsnog geen deel aan het Zoutloket.

3.12.5 Proef met gladheidsbestrijding op fietspaden

De CROW-werkgroep 'Gladheidsbestrijding op fietspaden' is in 2011 een proef gestart om bij verschillende soorten gladheid de beste methode te bepalen om gladheid op fietspaden te bestrijden. De verschillende methoden (strooien/sproeien, ploegen/borstelen, verschillende doseringen) zijn getest op 4 fietspaden in Apeldoorn. De werkgroep zal na aanleiding van deze proeven t.z.t. een advies geven bij welke soort gladheid welke methode moet worden toegepast.



3.13 Knelpuntenanalyse

Het uitvoeren van een knelpuntenanalyse is een goed hulpmiddel om vooraf na te denken over eventuele te verwachten knelpunten in de gladheidsbestrijding. Onderstaand enkele voorbeelden van knelpunten:

- de diensten of openbare voorzieningen in het beheergebied die zonder hinder bereikbaar moeten zijn: ziekenhuizen, winkelcentra, politie en brandweer, scholen, gemeentehuis, bejaardenhuizen etc.
- gevoelige locaties: bruggen, viaducten, trappen, bepaalde wegdektypen etc.

Deze knelpunten worden uitgewerkt in het uitvoeringsplan.

3.14 Kostenraming gladheidsbestrijding

In de gemeentelijke begroting worden onder volgnummer 21003 de kosten van de gladheidsbestrijding als volgt geraamd (Begroting 2012):

Beleidsproduct	: 210 Wegen, straten en pleinen
Begrotingsprogramma	: 3 Openbare ruimte
Dienstproduct	: 210.17 Gladheidsbestrijding
Afdeling	: Beheer en Onderhoud
	Dienst : OW

El. 1 Afd.	El. 2 Kst.srt.	El. 3 Afd.product	El. 4 Activiteit	Omschrijving	Uren	Begroting -2012-
				Gladheidsbestrijding (el.3-groep: 3e 210170)		
420	4400	21017005		Uitbestedingsbudget gladheidsbestrijding algemeen		439.212
420	4821	21017000		Afschrijving (gladheidsbestrijding)		80.025
420	4822	21017000		Rente (gladheidsbestrijding)		22.034
420	4000	21017004		Vrijval kapitaallasten materieel gladheidsbestrijding		12.703
420	4400	21017002		Circulus: taakuitvoering gladheidsbestrijding		138.740
420	4995	21017002		Circulus: bijdrage kosten management en algemeen (721.05)		30.682
420	4180	21017006		Gladheidsbestrijding (uren)	800	71.756
420	4180	21017007		Meldingen meldesk gladheidsbestrijding (uren)	0	0

	Totaal lasten	Totaal baten	Saldo
210.17 Gladheidsbestrijding	795.152	0	795.152

Toelichting:

De gemiddelde kosten per strooibeurt zijn ca. € 15.000 tot € 17.000. De strooilengte per strooibeurt is ca. 667 km (477 km hoofdroutes en 190 km fietspaden).

Bovenstaande begroting is gebaseerd op het jaar 2012. De bedragen worden voor de periode 2013-2017 jaarlijks geïndexeerd.

Bij winters met veel sneeuwval, ijzel of andere extreme vormen van gladheid bestaat de kans dat het begrote bedrag wordt overschreden. De overschrijding wordt in dat geval gerapporteerd aan het bestuur.

3.15 Registratie en evaluatie

3.15.1 Registratie

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

Tot de te registreren gegevens behoren:

- bron, datum en tijd van gladheidsmelding
- motivering om in bepaalde situaties niet te strooien
- tijdstippen waarop met een strooiroute wordt gestart en waarop deze wordt afgerond
- verbruik dooimiddel
- betrokken medewerkers en voertuigen
- tussentijdse voortgangsrapportage strooien (tijd, plaats voertuig op route, bijzonderheden)
- calamiteiten en bijzonderheden

3.15.2 Evaluatie

De laatste stap in het cyclische proces van planvorming en uitvoering is de evaluatie van de werkzaamheden op het gebied van de gladheidsbestrijding. De evaluatie zal in het algemeen aan het eind van het strooiseizoen plaatsvinden.

Het initiatief wordt genomen door de gladheidscoördinator van de afdeling Beheer en Onderhoud. Punten die meegenomen worden zijn bijvoorbeeld:

- juridische aspecten (klachten en eventuele schadeclaims);
- Arbo en veiligheid (werkzaamheden uitgevoerd volgens plan en rooster, gesignaleerde veiligheidsrisico's);
- organisatie (verantwoordelijkheden duidelijk, normen gehaald voor wat betreft alarmering);
- communicatie (alle betrokkenen op de hoogte, afstemming met andere beheerders);
- financiën (gemaakte kosten, verhouding tot budgetten).

Onderdeel van de evaluatie is een overleg met de uitvoerende medewerkers en de medewerkers van de aannemer. Belangrijk gespreksonderwerp is het zoeken naar verbeterpunten.

De evaluatie wordt schriftelijk vastgelegd en wordt in het eerstvolgende uitvoeringsplan verwerkt.