

Grip op Gladheid

Beleidsnota gladheidbestrijding 2011-2016



Foto Linda van der Burg

9 november 2011

Stadsbeheer

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	3
2	Beleid “Grip op Gladheid”.....	6
2.1	Beleidscyclus	6
2.2	Visie	6
2.3	Landelijk en gemeentelijk kader.....	7
2.4	Beleidsdoelen	7
2.5	Beleidsmaatregelen	7
3	Verantwoordelijkheden.....	11
3.1	Gemeente Nijmegen.....	11
3.2	Dar	12
3.3	Inwoners, ondernemers, instellingen	13
4	Communicatie en participatie	15
5	Consequenties	19
5.1	Algemeen	19
5.2	Gezamenlijke grip	19
5.3	Zuinig op milieu en zout	19
5.4	Financieel.....	20

1 Inleiding

De afgelopen jaren hebben we ervaren dat échte winters nog bestaan. Aanhoudende sneeuw en vorst bezorgden ons een witte kerst, prachtige winterbeelden en een generatie kinderen die voor het eerst in hun leven kon sleeën. Voor verkeersdeelnemers was het winterweer echter minder idyllisch. Wekenlang hadden we last van uitglijders en vertraging. Het weer vergde ook het uiterste van wegbeheerders op het gebied van gladheidbestrijding. Het bestrijden van gladheid om te zorgen voor veilige, toegankelijke wegen en fietspaden hoort tot de verantwoordelijkheid van de gemeente. Het extreme weer en een landelijk tekort aan strooimiddelen zorgden echter voor veel problemen. De zwakke plekken van de gladheidbeheersing in Nijmegen kwamen vooral voor het fietsverkeer tijdens deze omstandigheden scherp naar voren.

De ervaringen van de afgelopen winters zijn waardevolle input om meer grip te krijgen op de gladheidbeheersing in Nijmegen. In de stadsbegroting voor 2011 is opgenomen dat we het beleid voor gladheidbestrijding gaan actualiseren. We hebben op dit moment geen beleidsnota voor gladheidbeheersing. Tot op heden is volstaan met het delegeren van de uitvoeringstaken van de gladheidbestrijding aan Dar. Dar stelde ieder jaar op basis van ervaring en gemeentelijke input een operationeel strooiplan op (het Winterdienstboek). Om betere invulling en grip te kunnen krijgen op de gladheidbestrijding, om onze aanpak naar weggebruikers te kunnen verantwoorden en om onze opdracht naar Dar beter te formuleren, is gemeentelijk beleid voor gladheidbestrijding gewenst. In de rol van wegbeheerder zijn we als gemeente immers verantwoordelijk voor de gladheidbestrijding, ook al besteden we de uitvoering van deze taak uit aan Dar. Een vastgestelde beleidsnota is voor de gemeente Nijmegen als wegbeheerder. We geven aan waar deze zorgplicht eindigt en waar de eigen verantwoordelijkheid van burgers begint. Bovendien een juridisch instrument dat noodzakelijk is voor eventuele aansprakelijkstellingen.

In de beleidsnota Grip op Gladheid zijn de bestuurlijke keuzes beschreven ten aanzien van de beleidsdoelen, de prioritering, maatregelen, het proces en de verantwoordelijkheden. De gemeente vult hiermee de “wat” vraag in.

De nota “Grip op Gladheid” bestaat uit twee delen:

1. De beleidsnota, waarin de beleidskeuzes zijn vastgelegd voor de periode 2011 tot en met 2016.
2. Het uitvoeringsprogramma, wat beschrijft wie, wat, waar (welke routes), wanneer en hoe de gladheidbestrijding wordt uitgevoerd. Dit uitvoeringsprogramma, dient ieder jaar na evaluatie van het afgelopen winterseizoen te worden geactualiseerd en door B&W vastgesteld.

De beleidsnota en het uitvoeringsprogramma Grip op Gladheid zijn enerzijds bedoeld als intern kader en anderzijds als extern kader (voor het formuleren van de opdracht aan Dar), als informatiebron voor weggebruikers en als juridisch document bij eventuele aansprakelijkstellingen. De beleidsnota moet borgen dat het gemeentelijk beleid t.a.v. gladheidbestrijding op een juiste manier in de Dienstverleningsovereenkomst met Dar wordt opgenomen.

Het beleid “Grip op Gladheid” is ontwikkeld op basis van:

- Beleidsnota Nijmegen duurzaam bereikbaar (2011);
- Het Winterdienstboek 2010-2011;
- Praktijkervaringen van de afgelopen winterperiodes;
- Aanbevelingen van de fietsersbond; Rapport gladheidbestrijding op fietspaden in de winter van 2009-2010.
- Evaluatieoverleg met hulpdiensten (ambulance, brandweer, politie);
- Ervaringen van burgers op basis van klachten en de peiling onder het digitaal stadspanel (22-2-11 hoofdpunten zie bijlage 2);

- Diverse publicaties van het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte CROW waaronder leidraad 270 Gladheid voorspellen, voorkomen, bestrijden; en leidraad CROW 236, Gladheidbestrijdingsplan;
- Afstemming met vervoermaatschappij NOVIO;
- Interne afstemming met Stadsbeheer, Mobiliteit, Milieu, Communicatie en Servicebedrijf.
- Beleid en ervaringen van vergelijkbare gemeenten;
- Evaluatie gladheidbestrijding winter 2009-2010 (RWS, VNG, IPO, UvW, SkVV);
- Rapportage Geofox Lexmond Milieubelasting door strooizout bij hemelwater infiltratievoorzieningen (19-10-09)

Ons mobiliteitsbeleid zet in op ruime keuzevrijheid tussen auto, openbaar vervoer en fiets. Deze keuzevrijheid willen we ook bij winters weer blijven bieden. In de afgelopen jaren is echter gebleken dat de gladheidbestrijding voor het fietsverkeer te wensen overliet. We besteden daarom in dit nieuwe gladheidsplan meer aandacht aan fietsverkeer dan voorheen. Zowel de vrijliggende fietspaden, als de fietsstroken langs de route worden meegenomen zodat ze goed bereikbaar zijn.

Er spelen verschillende dilemma's bij keuzes in gladheidsbestrijding. Iedereen wil graag zijn eigen routes tot aan de eigen voordeur gestrooid hebben. Dit zou betekenen dat we op alle wegen en straatjes in Nijmegen gladheid moeten bestrijden. In het kader van kosten en duurzaamheid is dit niet wenselijk. In het kader van praktische uitvoerbaarheid is dit zelfs onmogelijk. Onze mogelijkheden zijn dus begrensd. We moeten kiezen waar we wel en waar we niet gaan strooien. Daarbij richten we ons op het algemeen belang ten aanzien van verkeersveiligheid, doorstroming, leefbaarheid en bereikbaarheid. De kwetsbaarheid van verkeersdeelnemers zoals fietsers, ouderen en bewoners van verzorgingstehuizen speelt ook een rol. We vinden het acceptabel dat iedere bewoner binnen een straal van 350 m een gestrooide route kan bereiken. Landelijk gezien is dit een algemeen aanvaarde afstand.

We weten dat bewoners de afgelopen jaren de gladheidsbestrijding in de omgeving van scholen hebben gemist. We hebben er in dit nieuwe beleid dan ook voor gekozen om strooiroutes op te nemen naar scholen voor voortgezet onderwijs en basis onderwijs. Voortgezet onderwijs heeft een regionaal karakter waardoor het goed mogelijk is een duidelijke routes te onderscheiden. Bij basisscholen is dat lastiger. Vaak komen de meeste scholieren van uit alle kanten in de directe omgeving, geen eenduidige aanvoerroute. Daarom is er voor gekozen om naar alle basisscholen vanuit het gestrooide netwerk een lus te maken, zodat ook elke basisschool minimaal vanuit twee richtingen met auto en fiets bereikbaar is.

Wij willen een beroep doen op de maatschappelijke verantwoordelijkheid en zelfredzaamheid van onze inwoners, ondernemers en instellingen¹ om zelf gladheid op eigen stoep en eigen terrein te bestrijden. We dwingen dit echter niet af in onze APV. Strengere regels die we niet kunnen en willen handhaven zijn ongewenst. Je eigen stoep en je eigen terrein ijs- en sneeuwvrij houden doe je gewoon voor elkaar.

Samenvattend

We kunnen stellen dat we van nu af aan de gladheid veel beter gaan bestrijden. Situaties zoals in de winter van 2010-2011 mogen zich (uitgezonderd extreme situaties) niet meer voordoen. De volgende maatregelen moeten dat garanderen:

- In dit beleidsplan en uitvoeringsprogramma leggen we onze visie en werkwijze vast. Vooraf is voor iedereen duidelijk waar we voor staan en hoe het uitgevoerd moet worden.
- Het kennisniveau over gladheid en hoe dit het best te bestrijden, is zowel bij de gemeente als bij Dar sterk verbeterd door de opleiding gladheidscoördinator.
- Het materiaal is verbeterd door aanschaf nieuwe moderne apparatuur.

¹ Met instellingen bedoelen we niet-commerciële organisaties met een maatschappelijke doelstelling, zoals zorginstellingen, onderwijs en nutsbedrijven.

- De strooitechniek is verbeterd (preventief nat-strooien) waardoor de kans op gladheid sterk afneemt. Nog voor het glad wordt, komen we al in actie. Dit heeft als voordeel dat de kans op gladheid vaak wordt weggenomen en in situaties waarin het extreem is, zijn de routes toch sneller begaanbaar. Kans op vastkoe-kende sneeuwresten is sterk verkleind. Bovendien heeft deze methode het voordeel dat er minder zout in de bodem komt.
- Het gladheidssignaleringsysteem (een waarschuwingssysteem) is verbeterd waardoor we eerder en beter weten wanneer we preventief maatregelen moeten nemen.
- Bij calamiteiten (zoals tekort aan strooimiddelen) passen we het faseringsplan toe.
- Om te garanderen dat de belangrijkste routes snel gestrooid worden is een prioritering ingesteld. Routes met de hoogste prioriteit moeten uiterlijk 5,5 uur na het stoppen van de sneeuw begaanbaar zijn. Hierbij zijn ook de wegen op industrieterreinen meegenomen.
- Fietspaden en voetpaden krijgen extra aandacht (specifiek opgenomen in de opdracht, zowel de vrij-liggende als de fietsstroken), Fietssuggestie-stroken worden 2 keer gestrooid/geveegd, eerst met de weg mee en in de nazorg nog eens apart zodat er geen sneeuw bergen ontstaan en de strook altijd befietsbaar is.
- Zowel scholen voor voortgezet onderwijs als basisscholen worden bereikbaar gehouden.
- Toegangswegen tot openbare parkeergarages zijn in de route opgenomen.
- Busperrons, voetpaden naar verzorgingstehuizen en fietsoversteekplaatsen worden door de wijkserviceteams begaanbaar gemaakt.
- Aan scholen en niet-commerciële instellingen met maatschappelijke doelstelling worden kosteloos zoutkisten ter beschikking gesteld. Aan commerciële instellingen of aan winkelcentra worden tegen een vergoeding zoutkisten ter beschikking gesteld.
- Er komt een uitgebreide campagne om burgers, bedrijven en instellingen te wijzen op gemeenschappelijke verantwoordelijkheid om op trottoirs en particuliere terreinen gladheid te bestrijden door vegen of strooien.
- Er is een kwaliteitsborgingsysteem ingericht waardoor continu evalueren en wijzigen van de procedures en routes mogelijk is.
- De gemeentelijke gladheidcoördinator heeft regie en kan direct bijsturen op de uitvoering van de Dar.
- Twitter (account Naar Nijmegen) en onze website (www.Nijmegen.nl) zorgen voor een goede communicatie opver gladheidsbestrijding. Actuele informatie is 24 uur per dag beschikbaar.

Leeswijzer

Hoofdstuk 2.1 bevat de kern van deze beleidsnota. Hierin is het beleid opgenomen in de vorm van de visie, de drie beleidsdoelen en per doel de beleidsmaatregelen.

In hoofdstuk 3 zijn de verantwoordelijkheden van gemeente, Dar, de inwoners, de ondernemers en de diverse instellingen beschreven.

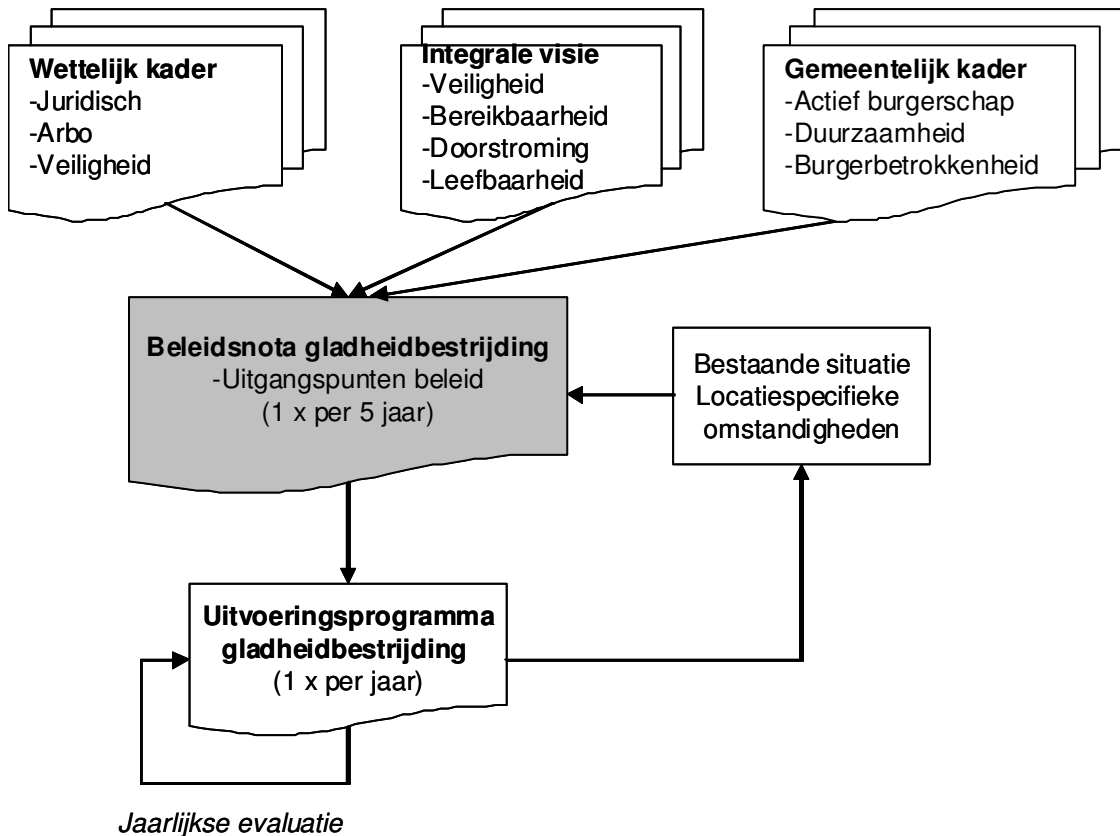
Hoofdstuk 4 gaat over burgerparticipatie en communicatie.

De consequenties voor verkeersdeelnemers, bewoners, instellingen en ondernemers, het milieu en de financiële consequenties van dit beleid zijn opgenomen in hoofdstuk 5.

2 Beleid "Grip op Gladheid"

2.1 Beleidscyclus

Het beleid "Grip op Gladheid" gaat over de algemene uitgangspunten van de gladheidbestrijding voor een periode van vijf jaar. De concrete uitwerking van het beleid vindt plaats in het jaarlijkse Uitvoeringsprogramma. Door na afloop van het winterseizoen te evalueren en bij te stellen, wordt de uitvoering steeds verder verbeterd. Deze evaluatie wordt ieder voorjaar met de verantwoordelijke wethouder besproken.



2.2 Visie

Het Gemeentebestuur van Nijmegen wil haar burgers een schoon, heel en veilig Nijmegen bieden. De gemeente voert daarbij de regie. Dit is een rol die zich kenmerkt door een professionele aanpak en een functionele dienstverlening. Deze rol uit zich onder andere in een professionele gladheidbestrijding van belangrijke routes en plekken voor autoverkeer, openbaar vervoer en fietsverkeer in de openbare ruimte. Binnen een straal van 350 m van de woningen in Nijmegen is een strooiroete bereikbaar. Dit betekent expliciet dat er ook plekken zijn in de stad waar we gladheid niet bestrijden, zoals woonstraten en trottoirs. Hierover willen we duidelijk zijn naar de weggebruiker. We verwachten van burgers, bedrijven en instellingen ook een bepaalde mate van zelfredzaamheid en maatschappelijke verantwoordelijkheid.

2.3 Landelijk en gemeentelijk kader

Er zijn verschillende landelijk en gemeentelijke overkoepelende en aanverwante beleidsdocumenten die van toepassing zijn op het gladheidbestrijdingsbeleid. Het betreft onder andere de Wegenwet, het Burgerlijk Wetboek, het Mobiliteitsbeleid, de APV en Arbowetgeving (zie bijlage 3). We komen zoveel mogelijk tegemoet aan de leidraad gladheidbestrijding van CROW.

2.4 Beleidsdoelen

Om de Nijmeegse visie voor gladheidbestrijding te verwezenlijken, zijn de volgende drie beleidsdoelen geformuleerd:

1. Op structurele en duurzame wijze voldoen aan onze wettelijke zorgplicht om ook onder winterse omstandigheden de verkeersveiligheid, doorstroming, leefbaarheid en bereikbaarheid binnen de gemeente op peil te houden. We komen daarbij zoveel als mogelijk tegemoet aan de van toepassing zijnde richtlijnen voor gladheidbestrijding.
2. Een brede en gedeelde verantwoordelijkheid in de samenleving bereiken voor gladheidbestrijding van de openbare ruimte. Daarbij willen we duidelijk communiceren wat we als gemeente wel en niet doen. We willen bewoners, instellingen en ondernemers stimuleren om te participeren in gladheidbestrijding van openbare plekken waar de gemeente de gladheid niet bestrijdt, zoals trottoirs, winkelgebieden en schoolpleinen.

2.5 Beleidsmaatregelen

Om de beleidsdoelen zoals in §2.4 zijn verwoord te bereiken, zijn per beleidsdoel de volgende maatregelen voorzien:

1. Voldoen aan onze zorgplicht voor gladheidbestrijding door op structurele en duurzame wijze:

- In de uitvoering van de gladheidbestrijding routes en plekken te prioriteren met: (strooi-kaarten zijn opgenomen in het uitvoeringsprogramma Grip op Gladheid)
 - **1^e prioriteit:** Hoofdwegen (A en B routes) inclusief parallelroutes en fietsstroken, bruggenroutes, snelfietsroutes, busbanen en busroutes, hulpdienstroutes en de stationlooproute langs de Burg. Hustinxstraat, Spoorstraat en de Van Scheack Mathonsingel dienen binnen 3 ½ uur begaanbaar te zijn. Bij sneeuwval dienen de routes 5 ½ uur² na het stoppen van de sneeuwval sneeuwvrij en begaanbaar te zijn. Deze routes liggen zowel in woongebieden als op bedrijventerreinen. Deze routes worden in principe preventief gestrooid (nat strooien).
 - **2^e prioriteit:** overige wijkverbindingfietspaden. Op deze routes wordt gestart met gladheidbestrijding nadat de 1^e prioriteit routes begaanbaar (en/of sneeuwvrij) zijn. Deze routes worden preventief gestrooid.
 - **3^e prioriteit:** marktplaatsen, auto- en fietsroutes van/naar verzorgingstehuizen, auto- en fietsroutes van/naar voortgezet onderwijs en een beperkte verbinding met het basis onderwijs, routes naar parkeergarages en nazorg (het opruimen van sneeuwresten vooral bij fietsoversteekplaatsen). Op deze routes en plekken wordt gestart met gladheidbestrijding nadat de 2^e prioriteit routes begaanbaar (en/of sneeuwvrij) zijn. Met uitzondering van de Markten worden deze routes curatief gestrooid. Bushavens worden door de Dar gestrooid. Busperrons worden niet door Dar geveegd, maar zullen handmatig door de wijkteams van stadsbeheer worden schoongemaakt /gestrooid. Daarnaast worden de voetpaden rond de verzorgingstehuizen die aansluiten op de doorgaande wegen ook schoongemaakt en- of gestrooid. Zie bijlage in uitvoeringsplan).

² Met uitzondering van de spits

- **Geen gladheidbestrijding door gemeente:** overige locaties waaronder trottoirs, niet openbaar terrein en woonstraten. Op deze plekken wordt gladheidbestrijding door bewoners, ondernemers en instellingen gestimuleerd.
- We komen tegemoet aan de leidraad 270 van CROW: Gladheid: voorspellen, voorkomen, bestrijden. Gladheidpreventie gaat waar mogelijk boven gladheidbestrijding. We passen moderne gladheidbestrijdingsmethodieken toe met zorg voor fietsverkeer: op dit moment is dat nat strooien. Uitwerking van de methodiek is opgenomen in het Uitvoeringsprogramma. We houden bij het opstellen van het uitvoeringsprogramma rekening met kritische plekken zoals hellingen, tunnels, viaducten en bruggen. Door Dar is hiervoor geïnvesteerd in nieuwe strooiapparatuur, sneeuwschuivers, borstels voor fietspaden en automatisering met ritverantwoording.
- We verbeteren de betrouwbaarheid van de gladheidverwachtingen door aanvullend gebruik van een lokaal gladheidmeetsysteem (GMS). Hiertoe worden op een 2-tal locatie sensoren in de rijbaan aangelegd welke de temperaturen en hoeveelheid achtergebleven zout registreren. Nijmegen zal als een van de eerste gemeenten in Nederland tevens sensoren opnemen in de naastgelegen fietspaden om eventuele verschillen tussen rijbaan en fietspad tijdig te kunnen waarnemen.
- Wij verbeteren en borgen de kennis intern en bij Dar door (bij)scholing van het personeel dat betrokken is bij de gladheidbestrijding. De gladheidcoördinatoren dienen daarbij te beschikken over het diploma gladheidcoördinator. Ook de chauffeurs dienen te beschikken over aantoonbare vakbekwaamheid.
- Bij calamiteiten (zoals tekort aan strooimiddelen) passen we het faseringsplan toe op basis van het schema in bijlage 1.
- Bij (her)inrichting van wegen, fietspaden, pleinen en andere plekken houden we rekening met gladheidbestrijding, zoals toegankelijkheid voor gladheidbestrijdingsvoertuigen en vermijden van scherpe bochten in fietspaden en het plaatsen van palen: beheerbewust ontwerp. Aan het begin van het seizoen zullen uitneembare palen worden verwijderd en aan het eind van het seizoen worden ze weer teruggeplaatst.
- Vastgestelde en openbaar gemaakte Beleidsnota en Uitvoeringsprogramma Grip op Gladheid om aansprakelijkstellingen samenhangend met de gladheidbestrijding te kunnen pareren.
- Systematische registratie van de meldingen van het meteorologisch instituut, het moment van uitrijden en de tijd waarop op een specifieke locatie gestrooid is.
- Om de eigen verantwoordelijkheid van bewoners en instellingen te faciliteren, stelt de gemeente aan scholen, wijkcentra en instellingen kosteloos zoutkisten ter beschikking³.
- We volgen de Richtlijnen van Agentschap NL met duurzame gladheidbestrijdingsmethodieken (aandacht voor type en hoeveelheid strooimiddelen, brandstofverbruik, uitstoot broeikasgassen, koolwaterstoffen en fijn stof). We voeren een adequaat voorraadbeheer en inkoopbeleid. We houden bij de keuze van de gladheidbestrijdingsmethodiek rekening met kwetsbare gebieden (zoals waterwingebieden, natuurgebieden, parken en kwetsbare bomen). Door de overstap van droog-strooien naar nat strooien zal de jaarlijkse zoutlast naar de bodem flink afnemen.
- We stemmen integraal af met interne en externe partijen die betrokken zijn- of belang hebben bij de gladheidbestrijding waaronder de gemeentelijke bereikbaarheidscoördinator, de gemeentelijke gladheidcoördinator, de Dar gladheidcoördinator, buurgemeenten, hulpdiensten, openbaar vervoermaatschappijen, Provincie en Rijkswaterstaat.
- Strooiroutes naar scholen voor voortgezet onderwijs en basis onderwijs zijn ook opgenomen (prioriteit 3). Voortgezet onderwijs heeft een regionaal karakter waardoor het goed mogelijk is een duidelijke routes te onderscheiden. Bij basisscholen is dat lastiger. Vaak komen de meeste scholieren van uit alle kanten in de directe omgeving, geen eenduidige aanvoerroute. Daarom is er voor gekozen om naar alle basisscholen vanuit het gestrooi-

³ Overige partijen kunnen op eigen kosten een zoutkist bestellen.

de netwerk een lus te maken, zodat ook elke basisschool minimaal vanuit twee richtingen met auto en fiets bereikbaar is. Het initiatief voor de keuze van de route ligt bij de school, we koppelen dit aan afspraken over het vegen en strooien van de school op eigen terrein en op het trottoir (zoutkisten worden hiervoor kosteloos ter beschikking gesteld).

- Aanvullend aan de opdracht aan Dar zet de gemeente de op dat moment beschikbare capaciteit van wijkserviceteams in voor handmatige gladheidbestrijding van bushaltes en looproutes van/naar verzorging- en verpleegtehuizen.
- Bij het strooien en vegen van fietsroutes wordt opgelet dat ook de aansluitingen (kop en staart van de route) worden meegenomen.

Methodiek: Preventief vs curatief

Preventief strooien is strooien met natzout op een moment dat het nog niet glad is, maar er gladheid wordt verwacht. Curatief strooien betekent dat er droog zout gestrooid wordt op een moment dat de gladheid al is opgetreden. Preventief strooien is bij een goede uitvoering in de meeste gevallen te verkiezen boven curatief strooien. Preventief strooien biedt meer veiligheid aan de weggebruiker en vraagt minder stooiuren en een lagere dosering van strooimiddelen. Bovendien kan dit in verkeerluwe momenten worden uitgevoerd. Curatief strooien vereist doorgaans meer strooimiddelen per vierkante

2. Brede en gedeelde verantwoordelijkheid voor gladheidbestrijding van de openbare ruimte in de samenleving:

- Gemeente en Dar ontwikkelen samen een Communicatieplan voor gladheidbeheersing waarin we aangeven hoe, wat en wanneer we communiceren over de gladheidbestrijding. Op deze wijze weten burgers, ondernemers en instellingen wat zij van de gemeente kunnen verwachten en wat ze zelf kunnen en/of moeten doen. We willen al bij de start van het winterseizoen beginnen met de communicatie om onze burgers, ondernemers en instellingen tijdig voor te bereiden en te betrekken. We willen tijdens het winterseizoen gebruik maken van social media zoals twitter en internet.
- We geven het goede voorbeeld door de toegang en de trottoirs voor gemeentelijke eigendommen sneeuw- en ijsvrij te houden.
- We zorgen voor een klantvriendelijke opname en afhandeling van meldingen en klachten.
- We wisselen informatie uit over tijdelijke verkeersmaatregelen en tijdelijke busroutes intern (nauwe afstemming bereikbaarheidscoördinatie en gladheidscoördinatie) en extern naar hulpdiensten, openbaar vervoermaatschappijen en Dar.
- We hebben contact met bewoners en ondernemers over het beheer van de openbare ruimte tijdens oplading van wijkbeheerplannen, arenesprekken en overleggen met wijkraden en wijkplatforms.
- We nemen in onze APV bewust niet de regel op om de eigen stoep ijs- en sneeuwvrij te maken, we willen namelijk geen regels die we niet handhaven. Niet de gemeente als eigenaar van de Openbare Ruimte en ook niet de aangrenzende bewoners zijn aansprakelijk voor eventuele gevolgen van gladheid op trottoirs, de individuele voetgangers blijft zelf (dus ook juridisch) verantwoordelijk.
- Jaarlijks evalueren wij het voorbije winterseizoen en stellen vast welke verbeteringen gewenst zijn voor de volgende winter.

3 Verantwoordelijkheden en proces

3.1 Gemeente Nijmegen

De gemeente heeft als wegbeheerder een inspanningsverplichting om maatregelen te nemen om gladheid van het wegdek te bestrijden. Van belang is dat het hierbij gaat om een inspanningsverplichting en niet om een resultaatsverplichting. Soms heeft de natuur nu eenmaal de overhand. Wanneer men de gemeente op haar inspanningsverplichting wil aanspreken, zal men voor de rechter moeten aantonen dat de gemeente zich onvoldoende heeft ingespannen. De gemeente heeft de vrijheid om te bepalen welke routes prioriteit hebben, op welke wijze gladheid wordt bestreden en welke middelen ze daarvoor wil inzetten. Met deze beleidsnota neemt de gemeente haar verantwoordelijkheid om bestuurlijke keuzes ten aanzien van prioritering en uitsluiting van wegen voor gladheidbestrijding vast te leggen en openbaar kenbaar te maken.

Een **inspanningsverplichting** is een contractuele verplichting om je ergens voor in te spannen. Dit komt veel voor in de dienstverlening, en staat in contrast met een **resultaatsverplichting**, die verplicht een resultaat te bereiken. Dit laatste ziet men meer in de handel in materiële producten. Inspanningsverplichtingen ziet men met name bij dienstverleningen waar een onzekerheidsmarge bestaat. Wanneer men iemand op een inspanningsverplichting wil aanspreken, zal men voor de rechter moeten aantonen dat iemand zich onvoldoende heeft ingespannen. Dit is moeilijker dan aan kunnen tonen dat een resultaat niet is bereikt (resultaatsverplichting). Bij dit soort zaken zullen vakexperts moeten worden ingeschakeld.

De gladheidbestrijdingsperiode loopt van 1 november tot 1 april. De gemeente heeft de verantwoordelijkheid om ieder jaar voor het begin van het gladheidseizoen de praktische uitwerking van het gladheidbeleid (het Uitvoeringsprogramma) vast te stellen en te publiceren. Na afloop van het gladheidseizoen wordt de uitvoering van het gladheidbeleid samen met de verantwoordelijke wetgever geëvalueerd. Bijstellingen en aanpassingen worden in het uitvoeringsprogramma van het nieuwe winterseizoen verwerkt.

In de DVO is de taakafbakening van Dar en gemeente opgenomen. De Wethouder Openbare Ruimte is verantwoordelijk voor de gladheidbestrijding in de openbare ruimte en daardoor formeel opdrachtgever aan Dar. De Wethouder ondertekent de dienstverleningsovereenkomst met Dar. De afdeling Stadsbeheer van de gemeente Nijmegen is verantwoordelijk voor de uitvoering van de gladheidbestrijding, de bewaking van het budget en de ontwikkeling van het beleid voor de gladheidbestrijding. De Programmamanager Openbare Ruimte stuurt dit aan. Ook is de afdeling Stadsbeheer verantwoordelijk voor de inzet van een gediplomeerde⁴ gladheidcoördinator. De gemeentelijke gladheidcoördinator is de centrale contactpersoon tussen Dar en de gemeentelijke organisatie. Taken van de gemeentelijke gladheidcoördinator:

- Toetsen van de uitvoering door Dar aan de overeenkomst (DVO) en het Uitvoeringsprogramma.
- Afhandelen vragen, meldingen en klachten die niet door de front-Office kunnen worden behandeld
- Signaal geven aan wijksericeteams als er aanvullende inzet in de wijken gewenst is.
- Infomeren en afstemmen met Programmamanager, de gladheidcoördinator(en) van Dar en de gemeentelijke bereikbaarheidscoördinator van de gemeente.
- De bereikbaarheidscoördinator van de gemeente is verantwoordelijk voor de Twitterberichtgeving op basis van een heel protocol zoals is vastgelegd in het uitvoeringspro-

⁴ CROW opleiding coördinator gladheidbestrijding

gramma. De gladheidcoördinator van de Dar is verantwoordelijk voor aanlevering van de actuele informatie. Datzelfde geldt voor het aanleveren van de informatie op internet. Het presenteren van actuele informatie op internet gebeurt door communicatie.

De gemeente (afdeling Stadsbeheer) voert alleen de directe coördinatie over de uitvoering van de gladheidbestrijding bij calamiteiten, bijvoorbeeld als de voorraad strooimiddelen onvoldoende is (zie § 2.2.2 en schema bijlage 1, fase oranje of fase rood).

De Politie kan autonoom veiligheidsmaatregelen nemen. Er doen zich situaties voor waarbij de Politie besluit hellingen of wegen tijdelijk af te sluiten vanwege gladheid. Over de communicatie naar de burger hierover moet nog afstemming plaatsvinden tussen Politie en de bereikbaarheidscoördinator.

Gemeente en Dar voeren over de taken uit de DVO structureel overleg op strategisch, tactisch en operationeel niveau.

Beheerders van gemeentelijke wijkcentra, parkeergarages of andere gemeentelijke gebouwen houden zelf het terrein en het trottoir sneeuw- en ijsvrij. Daarmee geven we als gemeente het goede voorbeeld.

Verantwoordelijkheden van de gemeente op een rijtje:

- Voor zover mogelijk voorkomen van gevaarlijke situaties bij gladheid;
- Op grond van artikel 15.e.v. van de Wegenwet is de gemeente verantwoordelijk voor het onderhoud van de weg. Als zij niet voldoet aan deze verantwoordelijkheid, met schade bij weggebruikers als gevolg, kan zij voor die schade aansprakelijk worden gehouden;
- Jaarlijks een uitvoeringsprogramma vaststellen door het college en openbaar maken;
- Jaarlijks evalueren van het afgelopen gladheidseizoen en afstemmen met de verantwoordelijke Wethouder;
- Eens in de vijf jaar opstellen en bestuurlijk vaststellen van het beleid voor gladheidbestrijding;
- Jaarlijks afsluiten van een overeenkomst met Dar (DVO) waarin de contractuele zaken rond de uitvoering van de gladheidbestrijding zijn opgenomen;
- Consistentie in beleid en uitvoering t.a.v. gladheidbestrijding;
- Opname, registratie en analyse van meldingen en klachten;
- Informeren van belanghebbenden, waaronder verkeersdeelnemers, hulpdiensten, openbaarvervoermaatschappijen, Dar.
- Burgers en belangengroeperingen jaarlijks aan het begin van het seizoen en tijdens het seizoen informeren over het uitvoeringsprogramma Grip op Gladheid.
- Hoofdverantwoordelijke voor communicatie is de gemeente Nijmegen.
- Aanvullend aan de opdracht aan Dar zet gemeente zo mogelijk de beschikbare capaciteit (wijkserviceteams) in voor ad hoc gladheidbestrijding op locaties die buiten het uitvoeringsprogramma vallen. (aanvulling op 3^e prioriteit, specifiek de bushaltes en voetpaden verzorgingstehuizen)

3.2 Dar



Dar richt zich op het “hoe” gedeelte van de gladheidbestrijding en is opdrachtnemer voor de technische uitvoering. Dar heeft het materieel en het personeel voor de gladheidbestrijding en is verantwoordelijk voor de technische uitvoering. Ook Dar beschikt over een gediplomeerd gladheidcoördinatoren. Deze zijn naast de uitvoering ook verantwoordelijk voor gladheidbewaking. Het aansturen wanneer er uitgerukt gaat worden gebeurt door Dar op basis van weersvoorspellingen van een meteorologisch instituut, meldingen vanuit het gladheidsmeldingssysteem (bv wegsensoren), op basis van lokale weerswaarneming en in opdracht van de gemeentelijke gladheidscoördinator. Bij twijfel is het: uitrukken, strooien en waar nodig ruimen.

Dar (en niet de gemeente) is aansprakelijk te stellen voor schade of letsel indien fouten worden gemaakt in de uitvoering op basis van artikel 6:171 BW (zie bijlage 1). Dit betreft dan schade ontstaan door het uitvoeren van het werk (bijvoorbeeld een ongeluk met de strooiwagen).

Naast gemeente Nijmegen kunnen ook andere gemeenten, particulieren, bedrijven, organisaties en instellingen in Nijmegen gebruik maken van de dienstverlening van Dar. Deze activiteiten vallen buiten de overeenkomst met de gemeente Nijmegen.

In de dagelijkse praktijk (fase groen, zie bijlage 1) is Dar primair verantwoordelijk voor de uitvoering van de gladheidbestrijding. Als er sprake is van een calamiteit, bijvoorbeeld als de strooimiddelenvoorraad onvoldoende is (fase oranje of fase rood), wordt de gemeente nauwer betrokken en wordt de situatie dagelijks afgestemd met de gemeentelijke gladheidscoördinator.

Naar aanleiding van de problemen met de gladheidbestrijding in Nijmegen in december 2010 zijn nadere werkafspraken gemaakt met Dar (bijlage 4).

Verantwoordelijkheden Dar op een rijtje:

- Een systematische en sluitende registratie van de meldingen van het meteorologisch instituut, het moment van uitrijden en de tijd waarop op een specifieke locatie gestrooid is om aan te kunnen tonen dat er tijdig en naar vermogen gestrooid is en dat er dus zorgvuldig gehandeld is. De hierbij genomen beslissingen dienen te worden vastgelegd in een logboek.
- Opstellen en werken conform draaiboeken, deze draaiboeken worden vóór 1 november afgestemd met de gemeente.
- Het werken conform de arbeidstijdenwetgeving, Arbowetgeving, de CROW richtlijnen, Richtlijnen Agentschap NL en het gemeentelijke beleid.
- Input leveren aan het Uitvoeringsprogramma Grip op Gladheid conform de afspraken DVO.
- Het borgen van de te leveren kwaliteit door het opzetten van een Kwaliteitsborgingsstelsel
- Het inzetten en beheren van deugdelijk en voldoende materieel en strooimiddelen
- Communiceren over de “hoe-vraag”. Hierin kan bijvoorbeeld uitleg gegeven worden over de specifieke inzet van materieel en type strooimiddelen.
- Nakomen van de opdracht zoals die is geformuleerd in de DVO.
- Servicegerichte behandeling van meldingen en klachten.
- Adequate behandeling van klachten en aansprakelijkstellingen van/door burgers en registratie daarvan
- Beheer, onderhoud, bijvulling en uitzetten van zoutkisten en zoutcontainers.

3.3 Inwoners, ondernemers, instellingen

We willen de participatie van bewoners, instellingen en bedrijven stimuleren. Hierbij gaat het zowel om eigen initiatief en zelfwerkzaamheid, als meedenken, meeweten (geïnformeerd zijn) en meedoen. Gelukkig zijn er al veel bewoners en ondernemers in Nijmegen die in de winter in de weer zijn met de sneeuwschep om hun stoepje toegankelijk te maken na sneeuwval. Vroeger was het trottoir ijs- en sneeuwvrij houden opgenomen in de APV. In Nijmegen willen we geen regels

die we niet (kunnen of willen) handhaven, dus is in de Nijmeegse APV is deze burgerplicht niet (meer) opgenomen. We verwachten wel een bepaalde maatschappelijke verantwoordelijkheid en zelfredzaamheid van onze inwoners, ondernemers en instellingen: actief burgerschap. Dit willen we niet afdwingen met regels, maar positief stimuleren door het ontwikkelen van commitment en draagvlak met behulp van publieksvoorlichting. Zo wordt bijvoorbeeld in het winkelgebied in het centrum alleen gladheid door gemeente/Dar bestreden op de rijbanen voor fiets- en autoverkeer. De trottoirs en de randen langs de gevels worden niet meegenomen. Van winkeliers verwachten we dat ze zelf de toegang van hun winkel voor hun klanten sneeuwvrij houden en dat ze zorgen voor toegankelijkheid van het voetgangerswinkelgebied. We willen gemeenschappelijke georganiseerde acties door groepen bewoners of ondernemers faciliteren.

Het bestrijden van gladheid op particulier terrein (niet-openbaar terrein) is de verantwoordelijkheid van de eigenaar of huurder van het perceel. Zo is het terrein van de Radboud Universiteit eigendom van UMC st. Radboud. Ondanks het openbare karakter van de campus is het geen openbare ruimte en wordt het ook niet beheerd door de gemeente. Het bestrijden van gladheid op dit terrein is de verantwoordelijkheid van de eigenaar zelf. Ditzelfde geldt voor alle andere particuliere terreinen, waaronder particuliere parkeerterreinen, bedrijventerreinen, schoolpleinen en terreinen rond ziekenhuizen en (zorg)instellingen.

We verwachten van verkeersdeelnemers ook eigen verantwoordelijkheid ten aanzien van hun gedrag bij gladheid. Denk aan het matigen van snelheid, afstand houden, schoenen dragen met goede grip, afwegen om voor alternatief vervoer te kiezen, een andere (wel gestrooide) route te nemen of zelfs om bij extreem weer thuis te blijven.

Op strategische plaatsen, zoals bij hellingen en trappen staan collectief te gebruiken zoutcontainers om inwoners de mogelijkheid te geven zelf de gladheid in de winterperiode te bestrijden (de locaties zijn opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Grip op Gladheid).

De gemeente stelt bovendien zoutkisten ter beschikking aan instellingen, wijkcentra en scholen om gladheidbestrijding te faciliteren op eigen terrein en omringend openbaar terrein. Het is de verantwoordelijkheid van instellingen, wijkcentra en scholen om deze zoutkisten op de daarvoor bedoelde wijze te gebruiken. Dar verzorgt het beheer, de bijvulling en het onderhoud van de zoutkisten. Voor niet-commerciële instellingen met een maatschappelijke doelstelling is dit gratis (zolang de voorraad strekt) en voor commerciële instellingen worden de zoutkisten tegen betaling beschikbaar gesteld.



4 Communicatie en participatie

We hechten zeer aan burgerparticipatie en vinden verwachtingenmanagement belangrijk. Zo is in het coalitieakkoord opgenomen dat we burgers en bedrijven actief opzoeken en zo gebruik maken van praktijkervaringen en creativiteit uit de stad. Dit hebben we onder andere gedaan met de peiling van het stadspanel. We kunnen niet altijd iedereen zijn zin geven, maar we willen wel duidelijk zijn over de afweging van de verschillende belangen en besluitvorming op basis daarvan. Wij maken duidelijk wat burgers en bedrijven van ons kunnen verwachten en we vergelijken ons met andere gemeenten.

Om onze beleidsdoelen te kunnen behalen is pro-actieve en regelmatige communicatie een belangrijke succesfactor. Er zijn verschillende doelgroepen die we willen bereiken, waaronder de bewoners, ondernemingen en instellingen in Nijmegen, organisaties die betrokken zijn- of groot belang hebben bij de gladheidbestrijding (waaronder Dar, buurgemeenten, provincie, RWS, openbaar vervoermaatschappijen en hulpdiensten). De communicatiedoelstellingen voor het beleid Grip op Gladheid zijn:

1. Burgers, ondernemers en instellingen zijn geïnformeerd of kunnen eenvoudig informatie krijgen over wat ze van de gemeente kunnen verwachten en wat van henzelf wordt verwacht.
2. Burgers, ondernemers en instellingen komen zelf in actie om gladheid op hun eigen stoep en terrein te bestrijden.
3. De afdelingen binnen de gemeente Nijmegen die betrokken zijn of belang hebben bij de gladheidbestrijding en externe partijen waaronder Dar, hulpdiensten, openbaar vervoermaatschappijen, ondernemersverenigingen, buurgemeenten en Provincie Gelderland zijn geïnformeerd over het nieuwe gladheidbestrijdingsbeleid.
4. Er vindt integrale afstemming plaats tussen betrokken gemeentelijke afdelingen onderling en tussen de gemeente, Dar en andere betrokken en belanghebbende externe partijen.
5. Meldingen en klachten worden klantvriendelijk opgenomen en afgehandeld.

Dar en de Gemeente Nijmegen stellen samen een communicatieplan op, waarin de communicatiestrategie en de publiekscampagne Grip op Gladheid wordt uitgewerkt. (aandacht voor communicatie vooraf, publiekscampagne, publiciteit erna.

We maken ook gebruik van nieuwe media om te communiceren over (actuele) gladheidbestrijding. Zo publiceren we onze strooiroutes, het uitvoeringsprogramma en de beleidsnota op internet (via de digitale balie en mijnnijmegen) en haken we aan bij het twitteraccount #naarnijmegen.nl.



gemeente Nijmegen



@NaarNijmegen Nijmegen

Info over de bereikbaarheid van Nijmegen. www.nijmegen.nl/naarnijmegen

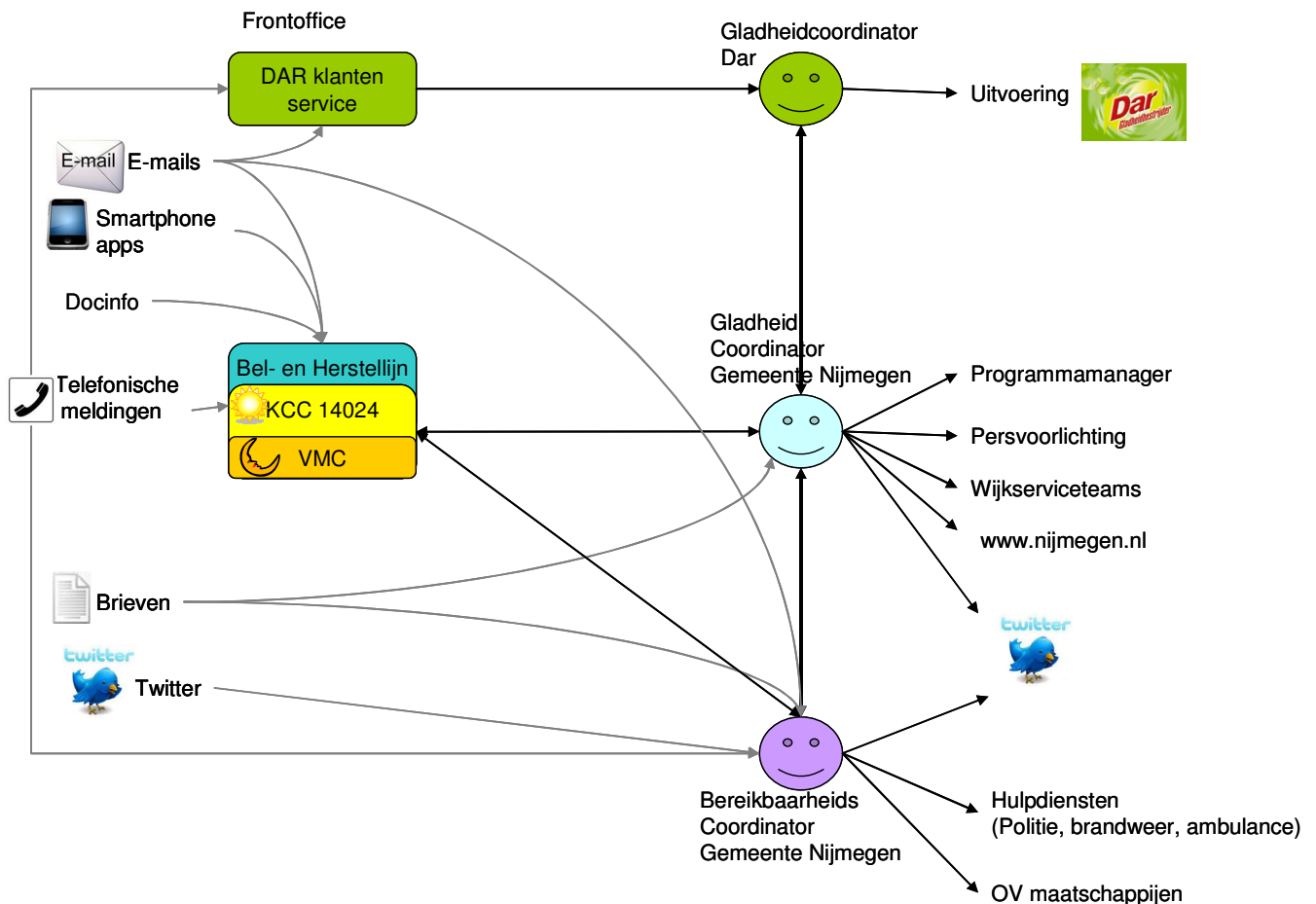
<http://www.nijmegen.nl/naarnijmegen>

Verkeersdeelnemers kunnen via de twitteraccount #naarnijmegen informatie krijgen over de bereikbaarheid van Nijmegen. Op dit moment zijn er zo'n 750 volgers op dit medium en het aantal groeit snel. Informatie over verwachte gladheid of gladheidsbeheersing wordt via dit twitteraccount gecommuniceerd. De gemeentelijke bereikbaarheidscoördinator is verantwoordelijk voor de informatie op twitter.

Bewoners kunnen voor problemen, meldingen of vragen over de gladheidbestrijding terecht bij de frontoffices van gemeente en Dar: het Klantcontactcentrum KCC (en 's nachts de Verkeersmanagementcentrale VMC) de Bel&Herstellijn en de Dar-klantenservice (zie onderstaand schema). Klachten en meldingen over de uitvoering kunnen gemeld worden bij Dar en beleidsmatige klachten bij de gemeente Nijmegen.

De frontoffices van Dar en gemeente handelen het grootste deel van de vragen direct af door te verwijzen naar de informatie op internet. De gemeentelijke gladheidcoördinator handelt de overige vragen en meldingen af die bij de gemeente binnenkomen af.

Terugmelding PM



Er is nauwe afstemming in het winterseizoen tussen de gemeentelijke gladheidcoördinator en Dar, frontoffice en gemeentelijke bereikbaarheidscoördinator. Zo neemt de gemeentelijke gladheidcoördinator deel aan het bereikbaarheidsoverleg en vindt er structureel overleg plaats tussen Dar en gemeente over de taken van de DVO op strategisch, tactisch en operationeel niveau en tussen gemeente en openbaar vervoerbedrijven.

De Gemeentelijke gladheidcoördinator kan in afstemming met de bereikbaarheidscoördinator twitterberichten aanleveren voor #naarnijmegen.nl

Afstemming van de communicatie tussen Dar en gemeente is van groot belang. Het initiatief en input voor de communicatie ligt bij Dar. Uitzondering hierop zijn:

- Communicatie na het besluit van B&W; daar communiceert Nijmegen over.
- Code oranje/code rood; in deze periode ligt de communicatie/persvoorlichting bij de gemeente. Dit betekent niet dat Dar helemaal niet in kan/moet gaan op persvragen maar dit betekent wel dat in deze situatie er altijd overleg plaatsvindt met Nijmegen over wie er antwoordt en wat we antwoorden.

5 Consequenties

5.1 Algemeen

Als dit beleid is vastgesteld, kenbaar wordt gemaakt aan weggebruikers en de beleidsmaatregelen worden uitgevoerd, zijn we beter voorbereid op strenge winters, voldoen we aan onze wettelijke zorgplicht en zijn we voorbereid op eventuele aansprakelijkstellingen die samenhangen met gladheidbestrijding.

5.2 Gezamenlijke grip

We bieden een goede gemeentelijke dekking van strooiroutes, waarbij binnen maximaal 350 m een stroiroute te bereiken is. Ook tijdens winters weer blijft er keuzevrijheid tussen auto, openbaar vervoer en fiets.

Dit nieuwe beleid heeft een beperkte uitbreiding van het areaal tot gevolg, zo worden in tegenstelling tot voorheen de openbare parkeergarages, de schoolroutes naar voortgezet onderwijs en basisonderwijs en de stationlooproute van station naar centrum meegenomen. Vooral de kwaliteit van de gladheidbestrijding wordt met dit beleid beter, door aanpassing van de gladheidbestrijdingmethodiek in het algemeen en door afstemming van de methodiek op wegen, fietspaden en kwetsbare gebieden.

Omdat we niet het hele Nijmeegse areaal kunnen meenemen bij de gladheidbestrijding, hebben we keuzes gemaakt waarbij het algemeen belang van veiligheid, doorstroming, leefbaarheid en toegankelijkheid voorop staat. Individuele belangen van verkeersdeelnemers, ondernemers en instellingen kunnen daarbij niet allemaal en niet altijd worden gediend. We bestrijden gladheid ook op routes naar scholen. Scholen kunnen daarnaast, net als wijkcentra en instellingen, kosteloos een zoutkist krijgen waarmee de gladheid op eigen initiatief in de omgeving bestreden kan worden.

Op basis van dit beleid is duidelijk wat wel van de gemeente verwacht kan worden en wat niet. Op basis van dit beleid verwachten we actieve betrokkenheid van allerlei partijen bij de bestrijding van gladheid op trottoirs en voetgangersgebieden. Gezamenlijk hebben we nog meer grip op gladde wegen en trottoirs.

5.3 Zuinig op milieu en zout

Vanaf het seizoen 2011/2012 wordt de natzout gladheidbestrijdingsmethodiek ingevoerd. Deze methode levert belangrijke voordelen op. Met de natzoutmethodiek wordt preventief gestrooid. Dit biedt meer veiligheid voor de weggebruiker en vraagt minder strooiuren en een lagere dosering aan dooimiddelen. Deze methode heeft minder negatieve effecten op het milieu, doordat aanzienlijk minder zout wordt verbruikt (er komt daarom ook minder zout in de bodem terecht) en sneller kan worden gewerkt. Dit is gunstig ten aanzien van brandstofverbruik en dus ten aanzien van de uitstoot broeikasgassen, koolwaterstoffen en fijn stof. Omdat we minder zout nodig hebben bij deze methodiek, kunnen we langer doen met onze zoutvoorraad en zijn we minder vatbaar voor zouttekorten bij leveranciers. Bovendien komt er door deze methodiek minder zout in de berm terecht.

In Nijmegen is een deel van het verhard oppervlak “afgekoppeld” van de riolering. Dit betekent dat afstromend hemelwater van verhard oppervlak niet meer wordt afgevoerd via de riolering, maar wordt geïnfiltreerd in de bodem of afgevoerd naar oppervlaktewater. Op basis van onderzoek⁵ blijkt dat door het gebruik van strooizout de bestaande milieunormen voor chloride in

⁵ Milieubelasting door strooizout bij hemelwater infiltratievoorzieningen BIO chloride fase 2, Geofox Lexmond okt 2009

grondwater (al dan niet tijdelijk) worden overschreden. Chloride wordt door geen van de infiltratievoorzieningen tegen gehouden dan wel gezuiverd uit het afstromende regenwater. Of dit daadwerkelijk negatieve gevolgen heeft voor het milieu is nog niet te zeggen. Daarvoor is onderzoek nodig over een langere periode.

Door in kwetsbare gebieden rekening te houden met de gladheidbestrijdingsmethodiek en door zuinig te zijn met dooimiddelen (natzoutmethodiek), beperken we daar de negatieve invloed van gladheidbestrijding op ons milieu.

5.4 Financieel

De gladheidbestrijding is begroot in het programma openbare ruimte onder het product straatreiniging. We bezuinigen niet op gladheidbestrijding.

In de jaarlijkse Dienstverleningsovereenkomst tussen Dar en de Gemeente Nijmegen zijn de financiële afspraken opgenomen over gladheidbestrijding. Gladheidbestrijding is geen structurele taak, het gebeurt alleen als het nodig is. De kosten voor gladheidbestrijding zijn daarom ingedeeld in een vaste en een variabele component.

De vaste component zijn de kosten die al gemaakt zijn voordat er uitgereden is. Deze vaste kosten bestaan o.a. uit kapitaallasten van het materieel, voorbereidingskosten, onderhoud van het materieel, wachtdienstvergoedingen van het personeel en het abonnement op de meteo diensten. De variabele kosten zijn afhankelijk van de omvang van de activiteiten van gladheidbestrijding en bestaan uit het ingezette aantal manuren en voertuiguren en de hoeveelheid gebruikte dooimiddelen. Verrekening van de variabele kosten vindt na het winterseizoen plaats. Gemiddeld is de afgelopen jaren ongeveer € 500.000,- per seizoen aan gladheidbestrijding besteed.

Dit beleid heeft een uitbreiding van de gladheidbestrijdingwerkzaamheden t.o.v. de huidige regeling tot gevolg. Dar zal haar dienstverleningspakket ten behoeve van de gladheidbestrijding substantieel en structureel gaan uitbreiden. Het gaat niet zozeer om een uitbreiding van het areaal, maar wel een verbetering van de kwaliteit:

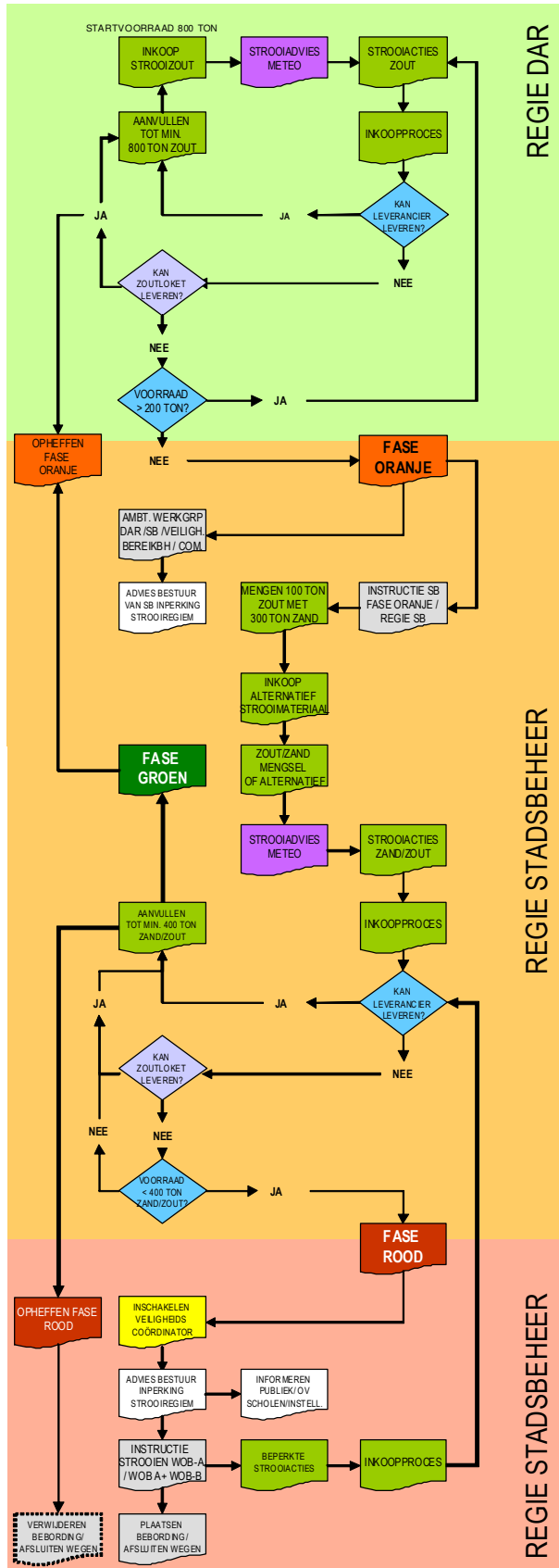
- Gebruik maken van efficiënter strooimaterieel
- Meer fietspaden en fietsstroken worden aanvullend en met ander materieel aangepakt;
- Routes naar voortgezet onderwijs en basisonderwijs
- Nazorg
- Stationlooproutes
- Bushaltes

Bij de perspectiefnota 2012 is structureel €100.000,- extra per jaar toegekend voor gladheidbestrijding.

Voor het 2011 is alvast een bedrag van € 200.000 binnen het budget gereserveerd voor gladheidbestrijding. Dit bedrag wordt besteed aan de ontwikkeling van beleid, evaluatie, materiaal van de gemeente (wijksericeteams), gladheidcampagne en om het tekort opgelopen in de eerste helft van 2011 als gevolg van de strenge winter op te vangen.

Bijlage 1: Fasering Gladheidsbestrijding

FASERING GLADHEIDSBESTRIJDING



OPMAAK: STADSBEHEER 04-02-2011

FASE GROEN

FASE ORANJE

FASE ROOD

Bijlage 2: Peiling onder digitaal stadspanel

Hoofdpunten uit de analyse

- Tweederde van de respondenten heeft in december 2010 vaak hinder ondervonden van gladheid op *wegen (rijbanen inclusief de fietsstroken)*. Bij fietsers is het percentage dat vaak hinder van gladheid op wegen ondervond nog wat hoger (71%). Bij respondenten, die alleen met de bus reisden, is dat percentage lager (40%).
- Ruim de helft van de respondenten die met winters weer gebruik maken van de fiets, heeft in december 2010 vaak hinder ondervonden van gladheid op *vrijliggende fietspaden*.
- De meeste hinder werd tijdens de *ochtendspits* ervaren.
- Veel genoemde plaatsen waar respondenten de gladheidbestrijding het meest gemist hebben, zijn:
 - binnenwegen/wegen in de wijken;
 - doorgaande wegen en de fietsstroken/-paden daarlangs;
 - wegen en fietspaden op bruggen;
 - de omgeving van scholen.In Dukenburg en Lindenholt hebben relatief veel bewoners gladheidbestrijding op binnenwegen/wegen in de wijken het meest gemist. Ook van de ouderen heeft een relatief groot deel dit het meest gemist.
- De meest gewenste verbeteringen in de aanpak van de gladheidbestrijding zijn:
 - meer aandacht voor fietsstroken aan de rand van rijbanen;
 - een groter aantal wegen en fietspaden strooien/sneeuwvrij maken;
 - eerder beginnen met strooien/sneeuwvrij maken van de strooiroutes;
 - intensiever strooien/sneeuwvrij maken van de strooiroutes;
 - meer aandacht voor schoolroutes/de bereikbaarheid van scholen;
 - meer aandacht voor de bereikbaarheid van verzorging- en verpleeghuizen, ziekenhuizen, huisartsen, e.d.

Ouderen (65+) hebben daarnaast ook vaak aangevinkt:

- meer aandacht voor bushaltes en de looproutes daar naartoe;
- meer aandacht voor de bereikbaarheid van winkelcentra/supermarkten.

Bijlage 3: Regelgeving, richtlijnen en beleidskaders

Het is voor burgers en bedrijven vanzelfsprekend dat de verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid binnen de gemeente ook onder winterse omstandigheden zo veel mogelijk op peil wordt gehouden. Volgens de Wegenwet en de Wegenverkeerswet ligt de zorgplicht hiervoor bij de wegbeheerder. In de wet is bepaald dat de wegbeheerder al het redelijke moet doen om gevaar voor de weggebruiker te voorkomen, te beperken of op te heffen.

Op de gemeente rust als wegbeheerder een inspanningsverplichting om maatregelen te nemen om de gladheid van het wegdek te bestrijden. De wijze waarop een gemeente invulling geeft aan deze inspanningsverplichting is in beginsel een vrije keuze en kan van gemeente tot gemeente inhoudelijk verschillen. Er is een zekere vrijheid om de wijze en volgorde van gladheidbestrijding te bepalen. Dit mag gebeuren met inachtneming van alle daarvoor in aanmerking komende belangen. Ook mag er rekening worden gehouden met beschikbare middelen en personeel. Van een gemeente mag niet worden verwacht dat zij binnen haar hele grondgebied garant staat voor de afwezigheid van gladheid. De gemeente kan delen van haar grondgebied uitsluiten van gladheidbestrijding en/of een prioritering aangeven voor verschillende soorten wegen. Voorwaarde is dat dit is vastgelegd in een beleidsplan gladheidbestrijding en dat dat plan op vereiste wijze wordt kenbaar gemaakt aan de weggebruiker. Het is ook belangrijk te controleren op het effect van de gladheidbestrijding en op een goede klachtenregistratie, naast de onderdelen van het beleidsplan, risico-inventarisatie, gladheidsmeldsysteem en samenwerking met andere wegbeheerders.

Wetgeving

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 en er ontstaat daardoor schade bij weggebruikers, kan hij voor die schade aansprakelijk worden gesteld. Er moet dan wel worden voldaan aan de voorwaarden voor aansprakelijkstelling. Dat zal niet bij elk ongeluk het geval zijn.

De aansprakelijkheid van de wegbeheerder kan op twee gronden worden gebaseerd:

1. Artikel 6:162 van het Burgerlijk Wetboek regelt de mogelijke aansprakelijkheid voor ongevallen door zaken op het wegdek bij een onrechtmatige daad. Bij gladheidbestrijding moet de eisende partij bewijzen dat de gemeente hieraan onvoldoende zorg heeft besteed. Het feit dat iemand toch uitglijdt, is echter géén bewijs.
2. artikel 6:174 van het Burgerlijk Wetboek: De verantwoordelijkheid voor gebreken aan de weg en de weguitrusting. Dit artikel regelt niet de mogelijke aansprakelijkheid van de wegbeheerder voor zaken en substanties die niet op het wegdek thuishoren, zoals zand en olie, maar ook sneeuw, ijszel of rijp.

Aangezien de gemeente bij de uitvoering van deze overheidstaak geen bedrijf is, is zij niet verantwoordelijk voor eventuele fouten van Dar.

Artikel 6: 171 BW: "Indien een niet ondergeschikte die in opdracht van een ander werkzaamheden ter uitoefening van diens bedrijf verricht, jegens een derde aansprakelijk is voor een bij die werkzaamheden begane fout, is ook die ander jegens de derde aansprakelijk".

Een belangrijk punt bij de aansprakelijkstelling is de vraag of er sprake is van verwijtbaarheid van de wegbeheerder (of de aannemer) . 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 kunnen aantonen dat op structurele wijze aan de zorgplicht is voldaan. De middelen die de beheerder hiervoor kan aanwenden zijn:

- een gladheidbestrijdingsplan dat is gepubliceerd;
- een gladheidsmeldingsystematiek;
- een goede administratie van tijden en gereden routes

- het voorhanden hebben van voldoende materieel
- consistentie in beleid en uitvoering.

Coalitieakkoord 2010-2014

In het coalitieakkoord is opgenomen dat we bewoners stimuleren zelf hun rol te nemen en hun verantwoordelijkheid voor de eigen buurt te vergroten. Meer dan in het verleden doen we een beroep op de eigen verantwoordelijkheid van instellingen en bewoners. Wij zijn kritisch op onze eigen rol. We bouwen op de brede en gedeelde verantwoordelijkheid in de samenleving waarbij wij onze wettelijke taken waarmaken.

We zoeken burgers en bedrijven actief op en maken zo gebruik van de praktijkervaringen en creativiteit uit de stad. We beloven niet dat iedereen altijd zijn zin krijgt, maar we beloven wel meer zicht op de afweging van de verschillende belangen en besluitvorming.

Wij communiceren wat burgers en bedrijven van ons kunnen verwachten en we vergelijken ons met andere gemeenten.

Nijmegen Duurzaam bereikbaar

De huidige en toekomstige bereikbaarheid van Nijmegen is wezenlijk voor de vitaliteit, leefbaarheid, duurzaamheid en het economisch klimaat van de stad en de omliggende regio. We streven ernaar om de bereikbaarheid van de knooppunten en de belangrijkste bestemmingsgebieden binnen de stad verder te verbeteren.

We kiezen daarbij voor een multimodale aanpak. Soms is de auto de beste keuze, soms de fiets, soms het openbaar vervoer en soms een combinatie van vervoerswijzen. We bieden de reiziger een keuze tussen een aantal aantrekkelijke alternatieven. Wij verstrekken actuele en betrouwbare informatie zodat iedereen bij elke reis een bewuste keuze kan maken.

De fiets wordt steeds belangrijker. Met de komst van de elektrische fiets en de aanleg van snelfietsroutes wordt de fiets ook voor langere afstanden interessant. Deze snelfietsroutes zijn vaak gericht op het centrum en station, maar we willen ook een aantal dwarsverbindingen aanbrengen. Deze snelfietsroutes moeten rechtstreeks, comfortabel, veilig en herkenbaar zijn.

Door de nieuwste informatietechnologie kennen we steeds sneller en accurater de actuele verkeerssituatie voor autoverkeer en openbaar vervoer. Door de nieuwste communicatietechnologie kunnen we verkeersdeelnemers daarover snel informeren. Met de komst van smartphones en tablets kunnen mensen altijd en overal online zijn.

APV

Het sneeuw- en ijsvrij houden van trottoirs is de eigen verantwoordelijkheid van elke bewoner: de eigenaar of (ver)huurder van een perceel wordt geacht de toegang tot zijn perceel zo veilig en toegankelijk mogelijk te houden. In de APV van Nijmegen en in de model-APV van de VNG zijn geen bepalingen opgenomen over het sneeuw- en ijsvrij houden van trottoirs omdat het niet handhaafbaar is. In het verleden was er wel een bepaling in de model-APV; toen moest iedereen zijn eigen stoep schoonvegen.

De model-APV bevat nog wel de mogelijkheid voor gemeenten een verbodsbepaling op te nemen over het veroorzaken van gladheid: het is verboden om bij vorst of dreigende vorst water op de weg te werpen, uit te storten of te laten lopen. Met andere woorden: opzettelijk de weg glad maken is niet toegestaan. Deze bepaling is in de Nijmeegse APV niet opgenomen.

Arbo en veiligheid

Gladheidbestrijding vindt vrijwel altijd plaats onder moeilijke omstandigheden voor het uitvoerend personeel. De kaders voor de inzet en de arbeidsomstandigheden van het personeel zijn bepaald in de Arbeidstijdenwet en de Arbo-wet.

De regels voor de arbeidstijden en consignatie zijn vastgelegd in de Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit. De bepalingen hebben betrekking op de maximale (gemiddelde) arbeidsduur per etmaal, per week en per maand en op de maximale duur van de consignatie.

Ten behoeve van de veiligheid van het personeel dient het gladheidbestrijdingsmaterieel conform de Arbo-wetgeving voorzien te zijn van een CE-markering en een bijbehorende EG-verklaring.

Richtlijnen

De leidraad gladheidbestrijding van CROW helpt wegbeheerders om gladheidbestrijding adequaat aan te pakken. De leidraad beschrijft de onderdelen die een rol spelen bij het bepalen van het beleid en bij de uitvoering. Deze leidraad is een hulpmiddel, geen hard kader.

De Gemeente Nijmegen heeft zich verbonden aan het landelijke convenant duurzaam inkopen. Dit is ook van toepassing op opdrachtnemers van de gemeente Nijmegen. De criteria voor duurzaam inkopen bij gladheidbestrijding (21-1-10, Agentschap NL) moeten worden toegepast door gemeente, opdrachtnemers en leveranciers.

Bijlage 4: Werkafspraken met Dar

8-2-2011
G501/11.0001483

Geachte leden van de Raad,

Naar aanleiding van de problemen met de gladheidbeheersing in Nijmegen in december 2010, zijn nadere werkafspraken gemaakt met Dar. Deze tussentijdse afspraken zijn geldig voor de rest van dit winterseizoen. Voor het volgende winterseizoen 2011/2012 zal nieuw gladheidsbeleid worden ontwikkeld met de werktitel "Grip op Gladheid". Hiervoor gaan we het beleid en ervaringen van vergelijkbare gemeenten bestuderen en leren van de ervaringen van afgelopen winterperiodes. In dit nieuwe beleidsplan zullen elementen worden opgenomen als: processen, aansturing, verantwoordelijkheid, prioritering, methodieken (curatief/preventief), duurzaamheid en communicatie. Het gladheidsbeleid is kaderstellend voor de opdracht aan Dar. De gemeente gaat kortom de "wat-vraag" goed invullen. Het nieuwe gladheidsbeleid zal vóór 1 november 2011 zijn afgerond.

Dar richt zich op het "hoe" gedeelte van de gladheidbeheersing. Dar zal nadere specifieke kennis opdoen over het gebied van materieel en de daarbij behorende capaciteitsvraag. Dar zal zich daarom meer richten op de technische uitvoering. Wanneer worden welke middelen ingezet, hoe anticipeert Dar op de specifieke weertypen? Dar stelt jaarlijks op basis van het gemeentelijke beleid het uitvoeringsprogramma op: het Uitvoeringsprogramma. Het Uitvoeringsprogramma voor het winter seizoen 2011-2012 zal vóór 1 november 2011 zijn afgerond. De gemeente is verantwoordelijk voor het eindproduct.

In de tussentijd zijn voor een nieuwe gladheid- en/of sneeuwperiode in de rest van deze winter de volgende afspraken gemaakt tussen Gemeente en Dar:

- Dar verplicht zich om de wegen en fietspaden uit het Uitvoeringsprogramma 2010/2011 binnen 5 ½ uur sneeuwvrij en begaanbaar te hebben (spits niet meegerekend). De tijdsduur van 5 ½ uur gaat in volgend op het eind van de sneeuw, ijzel of vorst. Hiermee wordt de huidige doorlooptijd met 1 ½ uur verkort.
- De huidige A en B routes, inclusief het hoofd fietspadennet en de routes naar de ziekenhuizen vallen onder dit regime met de hoogste prioriteit. Zodra bovenstaande wegen en fietspaden op orde zijn, komen overige routes aan de orde.
- Wij ontwikkelen een lijst met de hoog, midden- en lagere prioriteitroutes waaraan gladheidsbeheersing gedaan moet worden. In de hoge prioriteitroutes vallen de huidige A en B routes uit het Uitvoeringsprogramma, de snelfietsroutes en de routes naar de ziekenhuizen. De routes met middenprioriteit zijn belangrijke looproutes en overige fietspaden. Derde prioriteit krijgen de marktplaatsen, verzorgingstehuizen, schoolroutes en nazorg (het opruimen van sneeuwresten vooral bij fietsoversteekplaatsen). Wij zien dit als een uitbreiding van werkzaamheden t.o.v. de huidige regeling.
- In het geval van extreem weer (waarschuwing Meteo Consult, KNMI) is er sprake van overmacht. Wel zullen dan alle middelen en mensen ingezet worden om calamiteitenroutes zo veel mogelijk begaanbaar te houden. (ca. 1,5 x de capaciteit bij gewone bestrijding.)

2. Materiaal

- Het huidige materiaal en materieel zijn door Dar gerepareerd en waar mogelijk en nodig gerenoveerd. Zo zijn de schuiven voorzien van nieuwe rubbers zodat er een beter resultaat verwacht mag worden. Daarnaast zijn afspraken gemaakt over de inzet van materiaal door de ingehuurde aannemer(s) voor de fietspaden. Ook hier zal een beter resultaat verwacht mogen worden.

- Nieuw materiaal zal via een aanbesteding aangekocht gaan worden. Dit materiaal zal niet ingezet kunnen worden in de huidige winterperiode (2010-2011) vanwege de aanbestedingsregels en levertijd.
- Dar heeft getracht om aan gebruikt materiaal te komen, zodat dit nog ingezet kon worden tijdens een komende koudweerperiode. (februari, maart, april 2011). Dar is hier echter slechts ten dele in geslaagd. Deze koudweerperiode dienen we met het huidige materieel te beheersen.

3. Personeel

Het aansturen wanneer er uitgerukt gaat worden, wordt aangescherpt op de volgende punten:

- Bij twijfel is het uitrukken, strooien en ruimen!
- De berichtgeving van Meteo Consult is één van de te raadplegen middelen en niet langer HET uitgangspunt.
- Eigen waarneming wordt mede een uitgangspunt.
- Dar gaat lokaal waarnemen in zowel Nijmegen-Noord als Dukenburg om een goede lokale weerswaarneming te kunnen doen.
- Er zal sneller geschakeld gaan worden tussen teamleiding en management van Dar om te kunnen beslissen over het wel of niet uitrukken.
- In de koudweerperiode zal er bij Dar voor einde dienst het weerbeeld besproken worden tussen teamleiding en management.
- Tevens zal er geschakeld worden met de gemeentelijke gladheidcoördinator.
- Dit jaar zal zowel bij Dar als de gemeente deelgenomen gaan worden aan specifieke cursussen gladheidbestrijding van CROW.

4. Zout

- Dagelijks wordt 's morgens de hoeveelheid zout en zand/zoutmengsel gecommuniceerd met de gemeentelijk coördinator gladheidbestrijding. Dar zet alles op alles om via bestaande en nieuwe kanalen aan zoutleveranties te komen. Inmiddels beschikt Dar over voldoende strooizout.
- We stellen zoutbakken ter beschikking aan openbare instellingen. We hebben reeds 100 aanmeldingen waar we de bakken binnenkort zullen leveren. Met burgerparticipatie wordt zo ook een bijdrage aan de gladheidbeheersing geleverd.
- Tevens heeft de gemeente Nijmegen zich aangemeld voor leveranties via het regionaal zoutloket.

5. Communicatie

- Hoofdverantwoordelijke voor communicatie is de gemeente Nijmegen.
- Dar kan communiceren over de "hoe-vraag". Hierin kan bijvoorbeeld uitleg gegeven worden over de specifieke inzet van materieel en type zout.
- Er komt een betere afstemming tussen de gemeentelijke- en de Dar website.
- Dar moet sneller en adequater informatie leveren naar gemeentelijke communicatieafdeling
- Gemeente gaat sneller schakelen naar lokale en regionale media en zal ook meer gebruik gaan maken van social media (o.a Twitter).