



Beleidsplan Gladheidbestrijding Bladel 2016-2026



Beleidsplan Gladheidbestrijding Bladel 2016-2026		
Portefeuillehouder	Wethouder W. van der Linden	
Projectleider	A. Geevers	
Opgesteld door:	Gerrit Hasperhoven (CT-Plus BV)	Anton Geevers
Registratie	R2016.063	7 juli 2016

Inhoud

0. Woord vooraf	4
1. Inleiding	5
2. Plaats van het beleidsplan binnen het proces van het totale gladheidbestrijdingsplan	5
3. Organisatie en besluitvorming	7
3.1 Organisatie	7
3.2 Besluitvorming	7
4. Kader voor het beleidsplan	8
4.1 Vastgesteld beleid	8
4.2 Juridisch kader	8
4.3 Arbeidsomstandigheden	8
4.4 Arbeidstijden	9
4.5 Veiligheid	9
4.6 Milieu	9
4.7 Kosteneffectiviteit	9
5. Uitgangspunten beleidsplan	10
5.1 Integrale visie	10
5.1.1 Categorisering van wegen	10
5.1.2 Soorten gladheid	10
5.2 Strooimethodiek en signaleringsmethode(s)	10
5.2.1 Curatief of preventief?	10
5.2.2 Signaleringsmethoden	10
5.2.3 Uitruk- en strooitijden	10
5.2.4 Prioriteit in bestrijding	11
5.2.5 Strooimethodiek	11
5.2.6 Voertuigen en materieel	12
5.2.7 Dooimiddelen, gebruik en opslag	12
5.2.8 Dataopslag en -verwerking	12
5.3 Communicatie en informatie en participatie	12
5.3.1 Interne communicatie	12
5.3.2 Externe communicatie	12
5.3.3 Afstemming en/of samenwerking met andere instanties binnen de gemeente Bladel.	13
5.3.4 Afstemming en/of samenwerking met andere wegbeheerders	13
5.4 Inrichting uitbesteding	14
Bijlage 1	15

CROW Richtlijnen voor wegen buiten de bebouwde kom	15
CROW Richtlijnen voor wegen binnen de bebouwde kom	15
CROW Aanbevelingen voor verschillende wegcategorieën binnen de bebouwde kom.....	16
Draagvlak en status.....	16
Bijlage 2.....	17
Uitgebreide juridische kaders.....	17

0. Woord vooraf

De wintergladheidbestrijding staat in de gemeente Bladel op een aanvaardbaar niveau.

Bladel kan door de samenwerking binnen de regio Eindhoven profiteren van adequate meet- en voorspelingsgegevens van moderne weerstations en meteorologische modellen, gegevens van Provincie en Rijk en meldingen van politie. Daardoor wordt op tijd en met inzet van effectieve dooimiddelen tijdens winterse omstandigheden voor een veilige weg gezorgd. En dat op een kosteneffectieve en milieuvriendelijke manier.

De eisen die de samenleving stelt aan de gladheidbestrijding worden echter steeds hoger. Veiligheid, doorstroming en bereikbaarheid moeten ook onder winterse omstandigheden op peil worden gehouden. Een andere ontwikkeling is de verdergaande juridificering van de maatschappij. Wegbeheerders worden vaker aansprakelijk gesteld voor gebreken aan de weg.

Deze ontwikkelingen zijn voor de gemeente Bladel aanleiding geweest om het vigerende beleidsplan, samen met het uitvoering- en actieplan te evalueren en te herschrijven. Er wordt gestart met dit voorliggende beleidsplan, waarin de wensen en aanbevelingen uit de aan de gemeenteraad aangeboden evaluatie zijn verwerkt. Daarnaast wordt het gehele proces van plannen om te komen tot de daadwerkelijke uitvoering aangegeven.

Dit beleidsplan is opgesteld vanuit een integrale visie op de gladheidbestrijding. Hierin staat de weggebruiker centraal. De visie, die uitgaat van de categorie-indeling van wegen volgens Duurzaam Veilig, moet leiden tot een meer uniforme wijze van gladheidbestrijding. Verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid moeten hierdoor verbeteren. Daarnaast biedt de integrale visie mogelijkheden voor samenwerking tussen verschillende wegbeheerders. De schaalvergroting die daarbij kan plaatsvinden, kan financiële voordelen opleveren.

Het voorliggende beleidsplan wil de aanzet geven om de wintergladheidbestrijding in de gemeente Bladel nog professioneler aan te pakken en zo tegemoet te komen aan de steeds hogere eisen die aan dit werkveld worden gesteld.

1. Inleiding

's Winters gaat het weerbericht regelmatig vergezeld van waarschuwingen voor gladheid ten gevolge van sneeuw, ijzel of bevriezing van natte weggedeelten. De veiligheid van de weggebruiker, de doorstroming van het verkeer en de bereikbaarheid van bestemmingen zijn dan in het geding. Daarom wordt de gladheid bestreden.

Gladheidbestrijding dient om de verkeersveiligheid te bevorderen, de doorstroming te optimaliseren en de bereikbaarheid op peil te houden. Gebeurt dit niet, dan kunnen de gevolgen groot zijn. Hierbij valt in de eerste plaats te denken aan doden, gewonden en materiële en immateriële schade als gevolg van ongevallen door gladheid. Daarnaast kunnen de economische en de maatschappelijke schade enorm oplopen bij onvoldoende doorstroming van het verkeer en bij een tekortschietende bereikbaarheid van instellingen en bedrijven.

In Nederland is de gladheidbestrijding een verantwoordelijkheid van de wegbeheerders. Afhankelijk van het type weg zijn dit Rijkswaterstaat, provincies, waterschappen (indien deze wegen te beheren hebben) en gemeenten. Al deze partijen hanteren hun eigen beleid voor de gladheidbestrijding en gaan op verschillende wijzen te werk. Dit komt de overzichtelijkheid voor de weggebruiker niet altijd ten goede. Daarom is een beter onderling afgestemde gladheidsbestrijding gewenst.

Een ander gegeven is dat wegbeheerders de afgelopen jaren veelvuldig verantwoordelijk zijn 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 het gewenst dat de gladheidbestrijding planmatig wordt aangepakt, zodat de wegbeheerder zich zo nodig kan verantwoorden voor de wel en niet getroffen maatregelen.

Bij een planmatige aanpak vragen zowel de voorbereiding, de uitvoering als de evaluatie aandacht. Het belangrijkste doel van dit beleidsplan is vast te leggen welke beleidskeuzes gemaakt worden en het vaststellen van het proces voor de planmatige aanpak, resulterend in de uitvoering en acties voor een adequate gladheidsbestrijding.

2. Plaats van het beleidsplan binnen het proces van het totale gladheidbestrijdingsplan

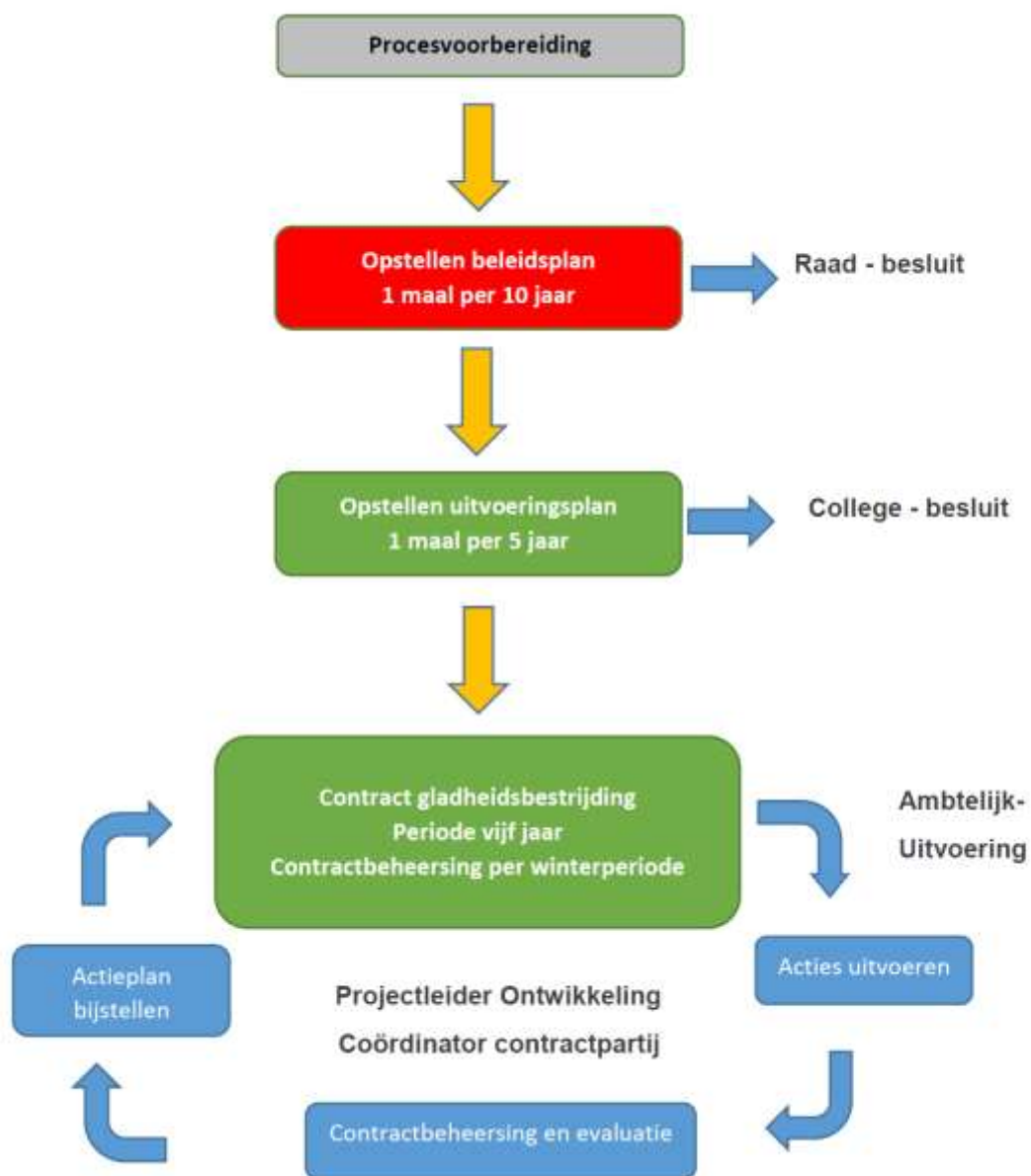
Dit beleidsplan beschrijft op systematische wijze de onderdelen die aan de orde zijn bij het bepalen van het beleid op het gebied van de gladheidbestrijding. In dit beleidsplan worden voor een periode van tien jaar de beleidskeuzes vastgelegd. Met name de 'hoe-vraag' komt hierbij aan de orde.

Het vertalen van het beleid naar concrete acties resulteert in een separaat op te stellen uitvoeringsplan. Dit beschrijft wie en wat, waar en wanneer wordt ingezet. Het uitvoeringsplan, dat als een draaiboek kan worden beschouwd, wordt elke vijf jaar opnieuw opgesteld en/of geactualiseerd.

Jaarlijks wordt er vanuit het uitvoeringsplan een actieplan opgesteld. Dit actieplan dient tevens als contract-beheersingsplan in het proces van uitvoering door de externe marktpartij.

Behalve het verstrekken van informatie over inhoudelijke en procedurele onderwerpen, wil dit voorliggende beleidsplan ook een gemeenschappelijke visie aanreiken op het gebied van de gladheidbestrijding. Deze visie wordt geacht het vertrekpunt te zijn voor de invulling van het beleid door de diverse instanties die wegbeheer in hun pakket hebben. Het creëren van draagvlak voor deze visie zal leiden tot een betere afstemming en een duidelijker kader voor de invulling van het beleid.

Proces gladheidbestrijdingsplan gemeente Bladel



Figuur 1 - processtappen

3. Organisatie en besluitvorming

3.1 Organisatie

De organisatie van de gladheidbestrijding is binnen de gemeente Bladel in handen van de afdeling Ontwikkeling.

Binnen de wegbeheerorganisatie is een beleidsmedewerker aangesteld die verantwoordelijk is voor het opstellen van dit beleidsplan, het uitvoeringsplan en het uitbesteden en beheersen via een contract. Deze beleidsmedewerker wordt in het beleidsplan aangeduid als projectleider. In de praktijk van Bladel is de coördinator van de uitvoerende marktpartij verantwoordelijk voor de inzet van personeel en tractie tijdens de uitvoering (de laatste wordt verder aangeduid als de coördinator gladheidsbestrijding).

In het voorliggende beleidsplan wordt beschreven hoe de gladheidbestrijding wordt uitgevoerd binnen de wettelijke kaders en volgens de integrale visie. De beleidskeuzes die de gemeente maakt op het gebied van uitvoering, afstemming met omliggende beheerders en financieel kader worden in dit beleidsplan vastgelegd. Het plan dient voor een periode van tien jaar een basis te bieden voor het uitvoeringsplan.

3.2 Besluitvorming

In dit beleidsplan worden afwegingen gemaakt tussen veiligheid, bereikbaarheid en de hiervoor benodigde inzet van mensen en middelen. In de gemeente Bladel stelt de gemeenteraad het beleidsplan vast.

Na bestuurlijke vaststelling van het beleidsplan draagt de beheerorganisatie officieel de verantwoordelijkheid voor het beleid en kan de projectleider gemandateerd worden om het beleid nader in te vullen.

Het uitvoeringsplan wordt elke vijf jaar opgesteld. Dit is tevens de periode waarin het contract van de uitbestedende partij loopt.

Het uitvoeringsplan wordt in de gemeente Bladel vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

Het actieplan dient jaarlijks ruim voor de start van het winterseizoen te worden opgesteld (begin september). Doordat dit plan met name op de uitvoering is gericht, is de coördinator van de contractpartij de aangewezen persoon om dit plan in te vullen. De projectleider is verantwoordelijk voor het uitvoeren van de jaarlijkse evaluatie en het terugkoppelen van de resultaten naar het nieuwe uitvoeringsplan en, voor zover van toepassing, naar een nieuw beleidsplan.

4. Kader voor het beleidsplan

4.1 Vastgesteld beleid

In de gemeente Bladel zijn de volgende visies en beleidsplannen vastgesteld. De in deze plannen vastgestelde uitgangspunten en besluiten geven richting aan dit beleidsplan gladheidbestrijding. Het gaat hierbij om de volgende visies en plannen:

1. Toekomstvisie Bladel
2. Wegen beheerplan Bladel
3. vGRP Bladel
4. Milieubeleidsplan Bladel (zie hiervoor specifiek punt 4.6 Milieu)

4.2 Juridisch kader¹

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 uiteraard wel worden voldaan aan de voorwaarden voor aansprakelijkheidstelling. Dat zal niet bij elk ongeluk het geval zijn.

De aansprakelijkheid van de wegbeheerder kan op twee gronden worden gebaseerd. Allereerst is er 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 aansprakelijkheid van de wegbeheerder voor zaken en substanties die niet op het wegdek thuishoren, zoals zand en olie, maar ook sneeuw, ijsel of rijp. De mogelijke aansprakelijkheid voor ongevallen door zaken op het wegdek dient beoordeeld te worden op basis van artikel 6:162 BW. In bijlage I wordt hierop ingegaan.

Een belangrijk punt bij de aansprakelijkheidstelling 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 kunnen 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 gladheidsmeldsysteem of door middel van eigen waarnemingen);
- een goede administratie van tijden en gereden routes;
- het voorhanden hebben van voldoende materieel;
- consistentie in beleid en uitvoering.

Dit beleidsplan gaat in op deze middelen.

4.3 Arbeidsomstandigheden

Gladheidsbestrijding vindt vrijwel altijd plaats onder moeilijke omstandigheden voor het uitvoerend personeel. Er dient gewerkt te worden in koude omstandigheden, vaak in nachtelijke uren, op soms nog gladde wegen en met agressieve dooimiddelen. De kaders voor de inzet en de arbeidsomstandigheden van het personeel zijn bepaald in de Arbeidstijdenwet en de Arbowet. Dit is geborgd in de contractvorming met de marktpartij.

¹ Voor een uitgebreide behandeling van de juridische kaders wordt verwezen naar bijlage 2 bij dit plan. Hier zijn de door de CROW omschreven kaders verder uitgewerkt en is een stuk jurisprudentie opgenomen.

4.4 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 nacht worden uitgevoerd. Chauffeurs van strooiwagens en coördinatoren 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. Dit is geborgd in de contractvorming met de marktpartij.

4.5 Veiligheid

De veiligheidsaspecten bij gladheidsbestrijding hebben betrekking op het gebruik van materiaal en materieel en op de uitvoering. In principe draagt de uitvoerder van de werkzaamheden de verantwoordelijkheid voor de veiligheid van het personeel tijdens de uitvoering. De opdracht gevende partij, in dit geval de gemeente Bladel, blijft verantwoordelijk.

De belangrijkste risicofactoren hebben betrekking op:

- het omgaan met dooimiddelen;
- het bedienen van, en werken met, gladheidsbestrijdingsmaterieel;
- onveilige situaties tijdens het strooien (gladheid tijdens strooien en woon- werkverkeer).

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

4.6 Milieu

Bij de bestrijding van gladheid wordt gebruikgemaakt van dooimiddelen die een schadelijke invloed hebben op het leefmilieu. Een deel van het gebruikte dooimiddel komt direct door verwaaing in de berm terecht. Indirect komt het middel, na afspoeling vanaf het wegdek, terecht in het oppervlakte- of grondwater. Bomen en struiken kunnen worden aangetast door een te grote blootstelling aan dooimiddelen.

De meest voor de hand liggende maatregel om milieuschade te beperken, is ervoor zorgen dat er zo min mogelijk dooimiddel in het milieu komt. De te kiezen strooimethodiek dient daartoe te voorzien in beperkt en gericht strooien met minimale doseringen; in het beleidsplan wordt hier verder op ingegaan.

In het uitvoerings- en actieplan moeten verbindingen gelegd worden naar de Barometer duurzaam terreinbeheer, die voor de gemeente Bladel is vastgesteld op GOUD.

4.7 Kosteneffectiviteit

Elke beheerder heeft als taak om de gladheidsbestrijding, rekening houdend met de wettelijke kaders en de gewenste kwaliteit, tegen de laagst mogelijke kosten uit te voeren. Elke afweging voor het beleidsplan heeft te maken met kosten en zal daarom weloverwogen gemaakt moeten worden.

De kostenposten voor de gladheidsbestrijding zijn onder te verdelen in vaste en variabele kosten. De vaste onderdelen binnen het budget worden gevormd door het vergoeden van consignatiekosten² aan de contracterende partij. Het hoofdbestanddeel van de variabele kosten wordt gevormd door de kosten van daadwerkelijke personele inzet en het verbruik van dooimiddelen.

Gladheidsbestrijding of winterdienst is een apart werkveld en het voorspellen van de duur en hevigheid van een winterperiode is erg moeilijk. Tijdens extreme situaties, bijvoorbeeld bij (hevige) sneeuwval in combinatie met strenge vorst, moet dan ook intensiever worden geschoven en gestrooid.

Gezien de omstandigheden in de afgelopen jaren hebben wij dat risico als midden ingeschat en bepaald binnen een bandbreedte van normale inzet tot extreme inzet, waarvan het bedrag is opgenomen binnen de gemeentelijke begroting.

² Onder consignatiekosten wordt hier verstaan de vergoeding die de marktpartij ontvangt voor het bereid houden van menskracht en materieel om snel en adequaat de gladheidsbestrijding uit te kunnen voeren. Immers ook zonder daadwerkelijke inzet zal men paraat moeten zijn.

5. Uitgangspunten beleidsplan

5.1 Integrale visie

Bij de totstandkoming van de integrale visie gladheidbestrijding is als uitgangspunt gekozen dat voor elk te onderscheiden type weg in combinatie met een bepaald type gladheid een advies geldt voor de wijze van bestrijden en de responstijden waarin de werkzaamheden worden uitgevoerd.

5.1.1 Categorisering van wegen

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

- gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom;
- erftoegangswegen binnen en buiten de bebouwde kom ;
- vrij liggende fietspaden binnen en buiten de bebouwde kom.

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

In bijlage 1 worden de categorieën wegen met bijbehorende kenmerken weergegeven.

Wegen kunnen naast een verkeersfunctie ook een verblijfsfunctie hebben. Dit geldt veelal voor wegen in woongebieden. De weg kan in dit geval beschouwd worden als onderdeel van de openbare ruimte; ruimte die gebruikt wordt voor tal van (verblijf)activiteiten. Binnen de openbare ruimte kunnen diverse gebieden worden onderscheiden die speciale aandacht vragen bij de gladheidbestrijding. Deze gebieden zijn: winkelgebieden, parkeervoorzieningen/marktpleinen en speciale bestemmingen zoals wegen en voetpaden naar openbare voorzieningen (ziekenhuis, politie, brandweer, gemeentehuis, bibliotheek, bejaardenhuis, scholen).

5.1.2 Soorten gladheid

Er worden drie soorten gladheid onderscheiden, namelijk:

- gladheid door het bevriezen van natte wegedeelten;
- gladheid door condensatie;
- gladheid door neerslag (ijzel, sneeuw, hagel).

In bijlage 1 is op basis van de verschillende wegcategorieën en soorten gladheid de visie ten aanzien van de gladheidsbestrijding uitgewerkt. In tabellen is per wegcategorie en soort gladheid de voorkeur voor de wijze van gladheidsbestrijding aangegeven. Tevens is aangegeven met welke prioriteit de verschillende wegcategorieën behandeld dienen te worden.

5.2 Strooimethodiek en signaleringsmethode(s)

5.2.1 Curatief of preventief?

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

5.2.2 Signaleringsmethoden

De keuze van de methodiek van gladheidbestrijding heeft ook gevolgen voor het signaleringssysteem dat wordt toegepast.

Bij de *preventieve* bestrijdingsmethode wordt geacteed via het regiosysteem van de regio Eindhoven. Vanuit deze centrale plek, waar weerstations, gladheidvoorspelling systemen, contacten met Rijkswaterstaat, Provinciale waterstaat en politie ten dienste staan wordt de coördinatoren gewaarschuwd om actie te ondernemen. Voor de gemeente Bladel is dit de coördinator van de contractpartij.

Bij de *curatieve* methode wordt pas na de eerste melding van gladheid gestrooid. De melding van gladheid kan op verschillende manieren binnenkomen. De coördinator (of een andere verantwoordelijke binnen de gemeente) kan zelf volgens een vaste regelmaat buiten gaan schouwen. Er kunnen ook afspraken gemaakt worden met andere wegbeheerders in de nabije omgeving om gladheidsmeldingen te verkrijgen. Ook de politie kan gladheid signaleren.

5.2.3 Uitruk- en strooitijden

Een belangrijk onderdeel van de integrale visie vormen de uitruk- en strooitijden voor de gladheidbestrijding.

Deze tijden verschillen bij preventieve en curatieve strooiacties. Uitgangspunt bij het vaststellen van deze tijden dient primair de verkeersveiligheid van de weggebruiker te zijn. De doorstroming en bereikbaarheid zijn van secundair belang.

Wanneer de weggebruiker als uitgangspunt wordt genomen, kunnen bij preventieve strooiacties geen algemeen geldende alarmerings- en strooitijden worden genoemd. Immers, het enige wat van belang is voor de weggebruiker, is dat er gestrooid is voor het moment dat gladheid optreedt. Hoeveel tijd er beschikbaar is voor uitrukken (tijd tussen besluit tot strooien en uitrukken van de strooiers) en strooien (tijd tussen begin strooien en strooien van de laatste vierkante meter van de strooiroute) is afhankelijk van de tijd tussen het moment waarop de gladheidscoördinator of de regionale meldkamer kan voorspellen dat het glad gaat worden en het moment waarop het daadwerkelijk glad wordt. Momenteel kunnen gladheidsmeldsystemen van weerbureaus ongeveer twee uur tevoren een betrouwbare voorspelling geven van de gladheid (of het uitblijven daarvan).

De termijn voor een betrouwbare voorspelling hangt mede af van de soort gladheid die verwacht wordt. De genoemde periode van twee uur geldt met name voor gladheid door neerslag. Bij bepaalde weersomstandigheden zijn gladheid door bevriezing en condensatiegladheid al langer tevoren met een grote waarschijnlijkheid te voorspellen.

Als bij mogelijke gladheid door neerslag om praktische redenen wordt besloten langer dan twee uur tevoren een preventieve strooiactie te starten, bestaat de kans dat de verwachte gladheid niet optreedt en de actie onnodig was.

Bij *curatieve* strooiacties vormen zowel de verkeersveiligheid van de weggebruiker als de beschikbare capaciteit van het wegennet uitgangspunten bij het vaststellen van de uitruk- en strooitijden. Het probleem bij het vaststellen van deze tijden is echter dat er geen kwantitatieve relaties bekend zijn tussen de mate van gladheid en de verkeersveiligheid respectievelijk de capaciteit van het wegennet. De tijden dienen te worden vastgesteld aan de hand van vragen zoals:

- wat mag de weggebruiker redelijkerwijs verwachten?
- wat is het belang van de betreffende wegcategorie?
- wat is redelijkerwijs mogelijk voor bepaalde kosten?

Bovengenoemde aspecten worden vanuit de CROW aangegeven (bijlage 1). De hier genoemde tabellen zijn afgestemd op de aanwezige gebiedskennis.

5.2.4 Prioriteit in bestrijding

Het is zaak om vooraf een goede indeling te maken van het te behandelen strooigebied. De algemene richtlijnen die in de integrale visie zijn vastgelegd, zullen vertaald moeten worden naar de lokale situatie in het beheergebied.

In de eerste plaats kan onderscheid worden gemaakt in delen van het strooigebied die preventief en delen die curatief worden behandeld. Vervolgens is het bij curatieve bestrijding van belang om te bepalen waar gestart wordt en welke wegen later in de routing worden opgenomen. Er kan, afhankelijk van de gehanteerde strooitijden, een periode van enkele uren zitten tussen start en eind van de route. Ook kan ervoor gekozen worden om een deel van de wegen pas na langdurig optredende gladheid of bij ijzel en sneeuwval te behandelen, of om deze te plannen na het rijden van de preventieve routes. Deze wegen hebben dan een lagere prioriteit in behandeling.

Om binnen het eigen beheergebied de prioriteiten te bepalen, moet rekening worden gehouden met:

- de richtlijnen uit de integrale visie;
- de diensten of openbare voorzieningen in het beheergebied die zonder hinder bereikbaar moeten zijn (ziekenhuizen, winkelcentra, gemeentehuis, politie en brandweer, bejaardenhuizen, scholen);
- de aansluiting op wegen van andere wegbeheerders (buurgemeenten, provincie, Rijkswaterstaat); hiervoor kunnen andere strooiafspraken gelden; ook kunnen bij beheergrenzen de soorten wegdek en de bijbehorende behandelingswijzen verschillen;
- gevoelige locaties (bruggen, viaducten, trappen, bepaalde wegdektypen).

In het actieplan zal door middel van kaartmateriaal aangegeven worden waar de verschillende prioriteiten en de verschillende routes zich bevinden.

5.2.5 Strooiethodiek

Bij nat zout strooien wordt het droge dooimiddel, aangelengd met een zoutoplossing, verspreid over het wegdek. De voor- en nadelen van nat strooien kunnen worden samengevat in een kostenbatenanalyse. Hoewel nat zout strooien ook goed als curatieve bestrijdingsmethode kan worden toegepast, wordt de keuze hiervoor meestal ingegeven door het besluit tot (deels) preventieve gladheidsbestrijding. In de gemeente Bladel zal hoofdzakelijk het nat strooien worden toegepast.

5.2.6 Voertuigen en materieel

In de gemeente Bladel zal de contractpartij alle menskracht en materieel ter beschikking stellen. De contractpartij is derhalve verantwoordelijk voor de deugdelijkheid van het materieel.

5.2.7 Dooimiddelen, gebruik en opslag

De aannemer dient zorg te dragen voor voldoende dooimiddelen. Hij zorgt voor een opslag en buffering volgens de geldende bepalingen op ruimtelijk en milieugebied.

5.2.8 Dataopslag en -verwerking

De hard- en software op het gebied van routebepaling en registratie van strooiacties wordt steeds geavanceerder en daarmee ook breder toegepast bij de gladheidbestrijding. Alle nieuwe strooimachines zijn standaard uitgerust met elektronische besturingssystemen die de instelling van de strooier optimaal regelen. Daarnaast is het mogelijk om managementinformatie vast te leggen. Hierbij valt te denken aan de gereden routes in kilometers en tijd, plaatsen waar is gestrooid met dosering en strooibreedte, en het verbruik van dooimiddelen. Met de nieuwste voertuigtechniek kan zelfs continu de wegdektemperatuur worden gemeten om de dosering van het op te brengen dooimiddel hier direct op af te stemmen.

De verzamelde gegevens kunnen met daartoe ontwikkelde software worden geïnterpreteerd en zo worden gebruikt om de bedrijfsvoering te verbeteren. Daarnaast kan met systematisch verzamelde gegevens worden aangetoond waar en op welke manier de gladheid is bestreden. Deze informatie kan belangrijk zijn bij discussies over juridische aansprakelijkheid.

In het systeem van de aannemer worden minimaal de volgende zaken vastgelegd:

- Datum en tijdstippen van melding gladheid;
- Datum en tijdstippen van vertrek afmeldingen gereed strooi ploegen, per actie/route;
- Verdere gegevens van voertuigen, chauffeurs en gebruikte dooimiddelen, nader uit te werken in het uitvoeringsplan.

5.3 Communicatie en informatie en participatie

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

5.3.1 Interne communicatie

Intern dient het communicatietraject ten behoeve van de gladheidsbestrijding op heldere wijze te zijn vastgelegd. Iedereen moet weten wat er in geval van gladheid van hem of haar verwacht wordt. De projectleider fungeert hierbij als de spin in het web. Hij is verantwoordelijk voor de uitvoering en onderhoudt de contacten met de coördinator van de contractpartij..

5.3.2 Externe communicatie

Burgers en bedrijven binnen een beheergebied dienen te worden geïnformeerd over de wijze waarop de gladheid wordt bestreden. Het gaat dan uiteraard primair om de situatie binnen het beheergebied, maar daarnaast verdient het aanbeveling strooi-informatie van andere, aanpalende wegbeheerders in de communicatie mee te nemen.

De informatie die minimaal verstrekt moet worden betreft:

- de strooiroutes en de prioriteitsvolgorde;
- algemene informatie die van belang is voor burgers
- de mogelijkheden voor verenigingen en instellingen om een zoutkist te verkrijgen bij de wegbeheerder;
- de mogelijkheden om vragen te stellen of klachten in te dienen.
- De middelen die voor de informatieoverdracht kunnen worden aangewend, zijn:
 - internet;
 - huis-aan-huisbladen;

- folders;
- lokale radio;
- klant contact centrum
- gegevens van de coördinator (voor informatie waarin het klacht contact centrum niet kan voorzien).

Daarnaast wordt dient de plaatselijke politie, brandweer en medische posten geïnformeerd te worden door het verspreiden van gladheidsbestrijdingsplannen.

Uiteraard dient de informatie voor zowel interne als externe doeleinden tijdig (in ieder geval bij de start van het winterseizoen) beschikbaar te zijn.

5.3.3 Afstemming en/of samenwerking met andere instanties binnen de gemeente Bladel.

Binnen de gemeente Bladel is er een actieve participatie vanuit de bevolking operationeel, bestaande uit teams vanuit buurtpreventiewijken, ondernemersvereniging OBGW binnen winkelgebieden en besturen van scholen, onderverdeeld in basisscholen en scholengemeenschap Pius X en de dorpsraden in de dorpen Hapert (GBOH), Casteren, Hoogeloon en Netersel.

In de evaluatie van elk strooijaar wordt structureel overleg gevoerd met deze partijen door de projectleider van Ontwikkeling. In dit overleg kan zelfwerkzaamheid van deze instanties besproken worden en de mate van door de gemeente, via de contractpartij, te leveren materialen om de gladheidbestrijding uit te kunnen voeren. Vanuit de overleggen rapporteert de projectleider aan het college.

Successen van de uitvoering van deze werkzaamheden worden gedeeld in het gemeentelijke huis aan huis blad. Een stimulans om meer van deze burgerinitiatieven te verkrijgen wordt hierin gezien als een goed middel. Een stimulans kan bijvoorbeeld bestaan uit een (versnelde) medewerking aan het realiseren van een lang gekoesterde wens binnen een buurt of wijk.

De mate van beschikbaar stellen van materiaal en eventuele materiaaldragers moet worden omschreven in het uitvoeringsplan en worden meegenomen in de uitvraag voor het contract.

5.3.4 Afstemming en/of samenwerking met andere wegbeheerders

De projectleider dient de gladheidbestrijding af te stemmen met omliggende wegbeheerders. Dit is noodzakelijk uit het oogpunt van verkeersveiligheid; het kan namelijk erg gevaarlijk zijn als strooiacties voor doorgaande wegen aan de gemeentegrens stoppen en niet goed zijn afgestemd met aangrenzende wegbeheerders. De weggebruiker stelt zich namelijk in op een behandelde weg en wordt in dit geval onaangenaam verrast.

Hetzelfde geldt voor de wegen die door een gemeente lopen en door andere beheerders worden behandeld. Een aandachtspunt hierbij is dat de typen wegdek en de bijbehorende behandelingsmethode kunnen variëren. Open deklagen zoals (tweelaags) zoab vergen namelijk een andere aanpak dan dicht asfaltbeton. Indien er sprake is van verschillende wegbeheerders in een bepaald gebied, dient de behandelwijze van de wegen zodanig te worden afgestemd dat een weggebruiker niet wordt verrast bij de overgang naar andere beheergebieden. Naast verkeersveiligheid is efficiency een argument om samen te werken en goede afspraken te maken over de verantwoordelijkheid voor het strooien van bepaalde, deels overlappende gebieden. Hierbij gaat het minimaal om de aangrenzende Kempengemeenten Eersel, Oirschot en Reusel-De Mierden en de Provincie Noord-Brabant.

5.4 Inrichting uitbesteding

De gemeente Bladel kiest er voor om de gladheidsbestrijding uit te besteden.

Gekozen is om de volgende onderdelen in de uitbesteding (door de aannemer) te laten verzorgen:

- alle benodigd strooimaterieel;
- uitvoerend personeel;
- dooimiddelen;
- de opslag van dooimiddelen en/of materieel.

Het gebruik van het meldsysteem is in de gemeente Bladel geregeld via een samenwerkingsovereenkomst in de regio Eindhoven.

Aan het door de gemeenteraad van Bladel vastgestelde beleidsplan gladheidbestrijding vindt een koppeling plaats met het uitvoeringsplan dat door het college wordt vastgesteld. Dit vormen de kaders voor de uitbesteding aan de aannemer zoals die in nauwe samenwerking met BIZOB vormgegeven wordt.

BELANGRIJK

De opdracht verlenende organisatie, in dit geval het gemeentebestuur van Bladel, blijft als wegbeheerder verantwoordelijk voor het beleid en een deugdelijke uitvoering. Dit betekent dat de wegbeheerder ook bij uitbesteding de regie strak in handen zal moeten houden. Hierin is, zoals reeds elders in dit plan aangegeven, de projectleider van Ontwikkeling de spil.

Bijlage 1

CROW Richtlijnen voor wegen buiten de bebouwde kom

Categorie	Maximum-snelheid (km/h)	Kenmerken	Prioriteit	Gladheid door bevriezing	Gladheid door condensatie	Gladheid door neerslag
Erftoegangsweg I	60	1 rijloper, onderbroken kantmarkering, geen asmarkering	middel	preventief	preventief	preventief en curatief(4 uur)*
Erftoegangsweg II	60	1 rijloper, geen kant- en asmarkering, fiets op de 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. Deze richttijd bestaat uit de tijd tussen het moment van besluit tot strooien en het strooien van de laatste vierkante meters van een strooiroute. Voor uitruk- en strooitijden bij preventieve strooiacties, zie 'uitruk- en strooitijden bij preventieve strooiacties'.

CROW Richtlijnen voor wegen binnen de bebouwde kom

Categorie	Maximumsnelheid (km/h)	Kenmerken	Prioriteit	Gladheid door bevriezing	Gladheid door condensatie	Gladheid door neerslag
Gebiedsontsluitingsweg	70/50	2×1 of 2×2 rijstroken, rijbaanscheiding, onderbroken kantmarkering, geen fiets op de rijbaan, bromfiets op de rijbaan (50 km/h), gesloten verharding	hoog	preventief	preventief	preventief en curatief(3,5 uur)*
Erftoegangsweg	30	1 rijloper, geen rijbaanscheiding, geen kant- en asmarkering, fiets en bromfiets op rijbaan, bij voorkeur open verharding	laag	curatief (48 uur)**	curatief (48 uur)**	Curatief(48 uur)**
Vrijliggend fietspad	30	vrijliggend fietspad	hoog	preventief	preventief	preventief en curatief(3,5 uur)*

* Tussen haakjes zijn de richttijden genoemd voor curatieve strooiacties. Deze richttijd bestaat uit de tijd tussen het moment van besluit tot strooien en het strooien van de laatste vierkante meters van een strooiroute. Voor uitruk- en strooitijden bij preventieve strooiacties, zie 'uitruk- en strooitijden bij preventieve strooiacties'.

** Op erftoegangswegen, woonerven en parkeervoorzieningen binnen de bebouwde kom wordt alleen curatief gestrooid bij langdurige gladheid. Indien de gladheid zich slechts enkele uren voordoet, dan wordt op deze categorieën wegen niet gestrooid.

CROW Aanbevelingen voor verschillende wegcategorieën binnen de bebouwde kom

Categorie	Maximalsnelheid (km/h)	Kenmerken	Prioriteit	Gladheid door bevriezing	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)*
Parkeer-voorzieningen	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)**

* Op erftoegangswegen, woonerven en parkeervoorzieningen binnen de bebouwde kom wordt alleen curatief gestrooid bij langdurige gladheid. Indien de gladheid zich slechts enkele uren voordoet, dan wordt op deze categorieën wegen niet gestrooid.

** In winkelgebieden en op de voetpaden naar openbare voorzieningen wordt alleen curatief gestrooid tijdens de dagdienst.

Draagvlak en status

De in deze CROW richtlijnen gepresenteerde visie is vastgesteld door verschillende vertegenwoordigingen. Met deze visie wil de werkgroep gladheidbestrijding van de CROW een nieuwe standaard voor de gladheidsbestrijding in Nederland stellen. Deze visie geen wettelijke status, maar door het ontbreken van wettelijke normen, krijgt deze visie, mede vanwege het breed gedragen karakter, bij een geschil voor de rechter toch vaak de status van nationale standaard.

Wegbeheerders mogen (op onderdelen) afwijken van de hier gepresenteerde richtlijnen. Lokale omstandigheden kunnen daar immers gegronde redenen voor geven. Als men echter van de richtlijnen afwijkt, wordt dringend geadviseerd om dit gemotiveerd te doen.

Vanwege de sterk wisselende omstandigheden binnen gemeenten zijn geen richtlijnen afgegeven voor de categorieën 'winkelgebied', 'woonerf', 'parkeervoorziening' en 'speciale bestemmingen'. De omstandigheden kunnen lokaal zo sterk variëren (bijvoorbeeld tussen grote en kleine gemeenten) en zijn bovendien vaak zo sterk afhankelijk.

Bijlage 2

Uitgebreide juridische kaders

1 Inleiding

Vooropgesteld moet worden dat aansprakelijkheidsdiscussies, in en buiten rechte, geen zwart-witverhalen zijn. De uitkomst is afhankelijk van de omstandigheden van het geval, zoals de ernst van de tekortkoming van de aangesproken partij en het concrete gevaar, maar ook van de omstandigheden aan de zijde van de benadeelde, zoals de eigen schuld. Daarnaast kunnen zich allerlei verwikkelingen op bewijsrechtelijk terrein voordoen. Welke gegevens hebben de partijen (nog) beschikbaar, hoe zijn eis en verweer geformuleerd, naar welke kant laat de rechter de schaal doorslaan als er onduidelijkheden blijven bestaan? Deze schets van het juridisch kader is niet bedoeld om definitieve antwoorden op aansprakelijkheidsvragen te geven, maar beoogt slechts de lijnen waarlangs de discussie wordt gevoerd, te beschrijven en daarbij een aantal handvatten te bieden.

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, dan kan hij daarvoor aansprakelijk worden gehouden. Er moet dan wel zijn voldaan aan de voorwaarden voor aansprakelijkheid. Dit betekent dat niet bij ieder ongeluk een aansprakelijke partij aangewezen kan worden. Aansprakelijkheid van de wegbeheerder kan op twee gronden worden gebaseerd. Deze gronden hebben ieder een eigen karakter en hebben een algemeen karakter. Zij zijn derhalve niet specifiek toegesneden op schade als gevolg van gladheid. De open normen moeten dus nader worden ingevuld. Vaak wordt hierbij verwezen naar CROW-richtlijnen. Deze richtlijnen hebben nadrukkelijk geen wettelijke status, maar krijgen bij gebreke van concrete regelgeving wel een zekere status.

2 Juridisch kader

De wegbeheerder is volgens 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, dan kan hij daarvoor aansprakelijk gehouden worden. Er kan echter niet bij ieder ongeval als gevolg van gladheid een aansprakelijke partij worden aangewezen. Zo dient er sprake te zijn van verwijtbaarheid, waarvan de bewijslast primair bij de eisende partij ligt.

2.1 Aansprakelijkheid wegbeheerder

Aansprakelijkheid van de wegbeheerder kan ontstaan door twee soorten van oorzaken, met ieder een verschillende juridische beoordelingsgrond:

- a. gebreken aan de weg en de wegwitruiming;
- b. zaken en substanties op het wegdek; hieronder valt ook plotseling opkomende gladheid door sneeuw, ijzel en rijp.

ad a. Gebreken aan de weg en de wegwitruiming

De eerste grond waarop aansprakelijkheid van de wegbeheerder kan worden gebaseerd, is de zogenaamde *risicoaansprakelijkheid voor opstallen*. Deze vorm van aansprakelijkheid is expliciet van toepassing verklaard op het weglichaam en de wegwitruiming (artikel 6:174, BW, ingevolge lid 5). De wegbeheerder is aansprakelijk indien er sprake is van een gebrek aan de weg zelf. Dit is bijvoorbeeld het geval indien een fietser ten val komt door een gat in de weg. Is er eenmaal een gebrek met het ongeval als gevolg vastgesteld, dan doet de verwijtbaarheid niet ter zake. De wegbeheerder kan zich er niet op beroepen dat de weg kort voor het ongeval nog is gecontroleerd en dat het gat niet is aangetroffen, of dat het onderhoud voldoende regelmatig wordt gepleegd.

In de zogenoemde 'tenzij-clausule' in het artikel is een uitzonderingssituatie geformuleerd, waarin de wegbeheerder wél onder de aansprakelijkheid uitkomt. Een voorbeeld is de situatie waarin een auto tegen een lantaarnpaal rijdt. De lantaarnpaal komt gevaarlijk scheef te hangen en wordt daarmee gebrekkig. Na tien minuten valt deze om en belandt op een geparkeerde auto. In deze korte tijd is de wegbeheerder redelijkerwijs niet in staat geweest om maatregelen te treffen, ook al was hij met de situatie bekend geweest. In een situatie waarin de lantaarnpaal echter al verschillende uren scheef hing voordat hij omviel, is een dussdanige tijd verstreken dat de wegbeheerder maatregelen had kunnen treffen. In dat geval is hij wel aansprakelijk. Het hier gehanteerde criterium is objectief: het maakt niet uit of de wegbeheerder van de situatie wist. Als hij het *had* geweten, *had* hij maatregelen kunnen treffen. Dit geldt niet bij plotseling opkomende gladheid door sneeuw of ijzel. De aansprakelijkheid wordt dan beoordeeld op grond van een ander criterium, namelijk de onrechtmatige daad (zie hieronder). Er zou dan nog een beroep op overmacht gedaan kunnen worden, maar

alleen in het geval dat de wegbeheerder kan aantonen dat aan de zorgplicht is voldaan en desondanks de gevaarlijke situatie niet kon worden voorkomen.

ad b. Zaken en substanties op het wegdek

De tweede grond waarop aansprakelijkheid van de wegbeheerder kan worden gebaseerd is de *onrechtmatige daad*. Deze vorm van aansprakelijkheid berust op schade als gevolg van 'zaken en substanties die niet op het wegdek thuishoren'.

Aansprakelijkheid bij ongevallen als gevolg van gladheid door sneeuw, ijsel of rijp, moet worden beoordeeld op grond van de onrechtmatige daad (artikel 6:162, BW). Er is echter een verschil tussen gladheid door bijvoorbeeld sneeuw en willekeurige voorwerpen die op de weg terechtkomen. Het is namelijk algemeen bekend dat het wegdek gedurende een zekere periode als gevolg van vorst glad kan worden en dat daar – zeker met de moderne hulpmiddelen – op geanticipeerd kan worden. De eisende partij moet stellen en bewijzen dat de wegbeheerder in de zorgplicht tekort is geschoten. Als de wegbeheerder dit bestrijdt, moet hij bewijzen dat hij heeft voldaan aan de zorgplicht. Dit kan bijvoorbeeld aan de hand van een deugdelijk opgesteld en gepubliceerd gladheidsbestrijdingsplan. Daarnaast moet hij natuurlijk aantonen dat aan dit plan uitvoering is gegeven.

Ten aanzien van hulpmiddelen geldt dat voldaan moet worden aan de redelijkerwijs te stellen eisen. De wegbeheerder hoeft zich dus niet steeds te bedienen van de allernieuwste apparatuur of werkwijze, maar mag anderzijds ook weer niet vele jaren achterlopen op wat gangbaar is.

2.2 Verwijtbaarheid wegbeheerder

Naast het feit dat er sprake dient te zijn van een gevaarlijke situatie, is verwijtbaarheid een vereiste voor aansprakelijkheid. Hiervan is sprake als de wegbeheerder bekend is met een bepaald gevaar, of geacht wordt hiermee bekend te zijn, maar verzuimt om tijdig (preventieve) maatregelen te treffen. Wanneer een vrachtauto zand verliest in een bocht en een motorrijder komt daardoor ten val, moet de laatste aantonen dat de wegbeheerder tekortgeschoten is in de zorgplicht. Als hij kan aantonen dat er tussentijds meldingen zijn gedaan en dat de wegbeheerder heeft verzuimd naar aanleiding daarvan maatregelen te treffen, dan is de wegbeheerder verwijtbaar omdat hij tekort is geschoten in de zorgplicht (er zijn uiteraard locaties met een hogere zorgplicht, zoals uitritten van bouwlocaties waarvan bekend is dat zand op de weg wordt uitgereden). Omdat gladheid in de winterperiodes verwacht kan worden, gaat de vergelijking met het verloren zand niet helemaal op. Ook bij gladheid moet de verwijtbaarheid worden aangetoond, maar de zorgplicht van de wegbeheerder weegt zwaarder dan in het voorbeeld van het verloren zand.

Van belang is het volgende in gedachten te houden:

- De wegbeheerder heeft een inspanningsverplichting voor de bestrijding van gladheid (dit is iets anders dan een resultaatsverplichting, waarbij hij zou moeten garanderen dat de weg te allen tijde voldoende stroef is). Hij mag prioriteiten stellen op basis van het belang van bepaalde wegen, maar ook op grond van kosten- en milieuoverwegingen. Hiertoe moet de wegbeheerder zijn zaken wel voor elkaar hebben. Ook moet hij kunnen uitleggen waarom bepaalde weggedeelten wel of niet in de strooiroute zijn opgenomen.
- De wegbeheerder is niet verplicht tot preventief strooien en kan volstaan met curatieve actie. In het laatste geval moet wel een bijzondere alertheid in acht worden genomen.
- Er zijn locaties met een hogere zorgplicht. Hiermee moet in de prioritering rekening worden gehouden. Druk bereden doorgaande wegen, bus- en schoolroutes gaan voor meer perifere wegen. Ook de omgeving van een bejaardentehuis of een druk bezocht winkelcentrum verdient extra aandacht vanwege de voorzienbare risico's bij gladheid. Dergelijke locaties moeten hoog op de prioriteitenlijst in het gladheidsbestrijdingsplan worden geplaatst.
- Klachten uit voorgaande jaren moeten worden geëvalueerd en bezien moet worden of deze aanleiding geven voor het opnemen van bepaalde locaties in de strooiroutes.

2.3 Vestigen aansprakelijkheid

Een normschending als zodanig is onvoldoende reden voor het vestigen van aansprakelijkheid. Er zijn tevens *causaliteit* (oorzakelijk verband tussen normschending en voorval) en *relativiteit* (reikwijdte normschending) vereist.

Causaliteit

Het is bekend dat strooimiddelen de gelegenheid moeten hebben om in te werken. Hiermee is tijd gemoeid. Daarnaast draagt het inrijden van het strooimiddel door het verkeer bij aan de werking. Het kan dus gebeuren dat de wegbeheerder niet aansprakelijk is voor schade als gevolg van gladheid, ondanks het feit dat te laat is begonnen met strooien of helemaal niet is gestrooid. Aansprakelijkheid kan worden afgewezen als de wegbeheerder aantoont dat het middel ook onvoldoende gelegenheid heeft gehad om zijn werk te doen bij een tijdige strooiactie.

Daarnaast kan onvoldoende voorzichtigheid van de weggebruiker leiden tot doorbreking van de causaliteit. Als deze voldoende voorzichtigheid zou hebben betracht, dan had het ongeval niet plaatsgevonden. Dit

moet dan wel als causaliteitsverweer worden gebracht en niet puur als eigen schuldverweer (waarover hieronder meer).

Voor de weggebruiker geldt namelijk ook dat hij voldoende oplettendheid moet betrachten. Tegelijkertijd mag hij er op de ene locatie, bijvoorbeeld een autosnelweg, meer op vertrouwen dat het wegdek voldoende stroef is dan op de andere, bijvoorbeeld een rustige plattelandsweg. In het laatste geval moet er rekening mee worden gehouden dat de weg buiten de strooiroute valt of een lage prioriteit heeft. Als de wegbeheerder op goede gronden kan motiveren waarom hij een bepaalde prioritering heeft gemaakt waar de ongevalslocatie buiten valt, kan dit een reden zijn om geen aansprakelijkheid aan te nemen.

Zelfs wanneer aansprakelijkheid is vastgesteld, kan er een evenredige vermindering van de vergoedingsplicht plaatsvinden. Dit kan door omstandigheden die aan de benadeelde partij kunnen worden toegerekend, ofwel *eigen schuld* (artikel 6:101, BW).

De weggebruiker dient zijn rijgedrag aan de omstandigheden aan te passen. Bij onvoorzichtig of roekeloos rijgedrag kan de vergoedingsplicht onder omstandigheden met 100% worden teruggebracht, zodat er – ondanks aansprakelijkheid – geen schadevergoeding hoeft te worden betaald. Opgemerkt moet worden dat aan kinderen onder de 14 jaar geen eigen schuld kan worden toegerekend (met uitzondering van opzet of daaraan grenzende roekeloosheid). Ook andere kwetsbare groepen zoals bejaarden kunnen op meer bescherming rekenen.

Overigens is iemand altijd voor honderd procent aansprakelijk en nooit voor bijvoorbeeld de helft. Ingeval van eigen schuld vindt een procentuele aftrek op de schadevergoeding plaats. Als aansprakelijkheid wordt afgewezen met uitsluitend een beroep op eigen schuld, kan het dus zijn dat daarmee aansprakelijkheid impliciet wordt erkend.

Relativiteit (artikel 6:163, BW)

De normschending moet leiden tot bescherming tegen de schade die de benadeelde heeft geleden. De norm die geldt bij de gladheidsbestrijding betreft de veiligheid van personen en zaken en een vlotte doorstroming van het verkeer *in het algemeen*. Dit betekent dat letsel- en zaakschade wel onder de paraplu van de norm kunnen worden gebracht, maar omzetschade van moeilijk bereikbare bedrijven niet.

2.4 Bewijslast

Er gelden verschillende bewijslasten voor het vaststellen van risico- en schuldaansprakelijkheid.

Bij *risicoaansprakelijkheid* (gebreken aan weg en weguitrusting) geldt een 'omgekeerde bewijslast'. Het bestaan van het gebrek en een oorzakelijk verband met de schade zijn voldoende om aansprakelijkheid te vestigen. Dit tenzij de aangesproken partij erin slaagt te bewijzen dat er geen sprake was van een gevaarlijke of gebrekkige situatie of dat het causale verband ontbreekt.

Bij *schuldaansprakelijkheid* (zaken en substanties op het wegdek, waaronder sneeuw, ijsel en rijp; artikel 6:162, BW) geldt: wie eist, bewijst. Dat betekent voor schade als gevolg van gladheid dat de eisende partij moet stellen, en bij betwisting bewijzen, dat de wegbeheerder is tekortgeschoten in de zorgplicht, met de schade als gevolg. Als de wegbeheerder de aansprakelijkheid niet of onvoldoende betwist, staat deze dus vast.

Een betwisting kan bestaan uit:

- een deugdelijk gladheidsbestrijdingsplan dat is gepubliceerd;
- een adequaat gladheidsmeldingssysteem;
- goede administratie van tijden en gereden routes;
- het voorhanden hebben van voldoende materieel;
- consistentie in beleid en uitvoering.

2.5 Aansprakelijkheid bij uitbesteding

Als de gladheidsbestrijding is uitbesteed, blijft de wegbeheerder verantwoordelijk voor het beleid en een deugdelijke uitvoering jegens derden (artikel 15 e.v., Wegenwet). De situatie voor beleidsfouten en grotere uitvoeringsfouten verschilt van die voor kleinere uitvoeringsfouten.

Beleids- en grotere uitvoeringsfouten

De wegbeheerder moet de regie strak in handen houden (artikel 6:162, BW). Een schadelijdende partij hoeft dus geen genoegen te nemen met een verwijzing naar de aannemer. Als beiden akkoord gaan, is er geen probleem. Maar bij een weigerachtige aannemer moet de wegbeheerder de claim in behandeling nemen. Ook kan bij evidente fouten in de uitvoering de aan derden uitgekeerde schade op de aannemer worden verhaald. Het is daarom van belang dat hierover in het bestek duidelijke afspraken worden gemaakt.

Kleinere uitvoeringsfouten

Kleinere uitvoeringsfouten komen rechtstreeks voor rekening van de aannemer, omdat de (overheids)wegbeheerder handelt vanuit een publieke taak. De zogenaamde risicoaansprakelijkheid voor niet-ondergeschikten ziet uitsluitend toe op een *bedrijfsmatig* handelende opdrachtgever. In de praktijk zal het voornamelijk gaan om aanrijdingsschades en schades als gevolg van strooizout. Deze komen voor rekening van de WAM-verzekering van het voertuig of eventueel de werkmaterieelverzekering van de strooi installatie.

3 Jurisprudentie

Jurisprudentie over de aansprakelijkheid van de wegbeheerder bij gladheidsbestrijding is beperkt voorhanden. Onderstaand worden drie in het oog springende uitspraken besproken:

Uitspraak 1: Zoab-arrest

De meest bekende uitspraak is het 'Zoabarrest' van de Hoge Raad (HR 3 mei 2002, 465 (VR 2003, 6). In deze uitspraak is het volgende overwogen:

- De niet duurzaam met de weg verenigde ijzel en/of sneeuw kan op zichzelf niet als een gebrek in de zin van artikel 6:174 BW worden aangemerkt.
- In goede staat verkerend zoab:
 - Is niet gebrekking;
 - kent dermate grote voordelen dat deze opwegen tegen het relatieve nadeel dat strooizout wegens de open structuur minder effectief is;
 - brengt geen bijzondere waarschuwingplicht met zich mee indien aan de zorgplicht (strooi-en) is voldaan;
 - heeft gevolgen voor het verwachtingspatroon van de weggebruiker (kenbaarheid, verkeersinformatie).

Tevens zijn door de Rechtbank Arnhem twee redelijk recente uitspraken gewezen.

Uitspraak 2: Twee ongevallen in één nacht

De Rechtbank Arnhem heeft uitspraken gewezen op 16 april 2003 (NJ Kort nr. 52). De uitspraak betrof twee ongevallen in dezelfde nacht. Om 2.56 uur vond een eenzijdig ongeval met dodelijke afloop plaats. Om 3.43 uur werd Rijkswaterstaat door de politie gewaarschuwd en om 4.20 uur vond een tweede ongeval plaats met twee gewonden als gevolg.

De belangrijkste overwegingen in deze zaak zijn:

- Geen aansprakelijkheid voor het eerste ongeval.
- Er dient rekening te worden gehouden met een redelijke uitruktijd voor de strooiploeg (30 minuten) en met voldoende tijd voor het strooien (45 minuten). Het tijdsverloop tussen de waarschuwing door de politie en het tweede ongeval bedroeg 37 minuten. In dit tijdsbestek hadden geen uitruk- en strooiactie kunnen plaatsvinden; daarom evenmin aansprakelijkheid voor het tweede ongeval.
- Een niet goed functionerend gladheidsmeldingssysteem (GMS) kan een gebrek in de zin van artikel 6:174 BW opleveren. Het GMS hoeft daarentegen niet op maximale scherp te worden afgesteld.

Uitspraak 3: Niet reageren op concrete waarschuwing

Gedurende de nacht was er meerdere malen op gladheid gecontroleerd. Er was geen aanleiding om het gladheidsbestrijdingsplan in werking te stellen. In de vroege ochtend kwam een concrete waarschuwing met betrekking tot een bepaalde locatie binnen. De wegbeheerder besloot om strooiend naar die locatie toe te rijden, zodat een fietsroute waar veel schooljeugd langskwam, bij het strooien werd meegenomen.

De belangrijkste overwegingen in deze zaak zijn (Rechtbank Arnhem 21 januari 2004, Nederlandse Jurisprudentie Feitenrechtspraak (NJF) 2004/280. Het betreft bladzijde 43 punt 3):

- Als een wegbeheerder besluit om, mede uit kosten- en milieuoverwegingen, niet preventief maar curatief te strooien, dient zeer alert op concrete waarschuwingen te worden gereageerd.
- In casu is het strooiend rijden naar de locatie waaromtrent is gewaarschuwd onvoldoende. De wegbeheerder is derhalve aansprakelijk.

Opmerking: Als de wegbeheerder voldoet aan de plicht om alert op concrete (afzonderlijke) waarschuwingen te reageren, wordt wel het risico in de hand gewerkt dat strooiwagens kris-kras door elkaar gaan rijden en er aan de officiële strooiroute niet wordt toegekomen. Dit gaat dus ten koste van de uitvoering van het zorgvuldig door de gemeente vastgestelde gladheidsbestrijdingsplan omdat strooiploegen die volgens het plan zouden moeten werken, nu op incidentele meldingen moeten reageren.

4 Conclusie en aanbevelingen

De wegbeheerder is niet zonder meer aansprakelijk voor ongevallen als gevolg van gladheid. Er dient hem een verwijt te treffen, waarvan de bewijslast in beginsel bij de eisende partij ligt. Aangezien gladheid in een bepaald deel van het jaar is te voorzien, dient de wegbeheerder aan te tonen dat op structurele wijze aan de zorgplicht is voldaan. In dit verband is het niet onbelangrijk dat de meeste wegbeheerders deskundig te achten overheden zijn. Aan hen kunnen hogere eisen worden gesteld dan aan de gemiddelde burger die deelneemt aan het maatschappelijk verkeer. Toerekening vindt plaats op grond van schuld, de wet (betreft artikel 15 e.v., Wegenwet) of de in het maatschappelijk verkeer geldende opvattingen (artikel 6:162, lid 3, BW). Het feit dat sprake is van overheid versus burger kan worden gevat onder de in het verkeer geldende opvattingen.

Het voorgaande leidt tot de volgende aanbevelingen voor de wegbeheerder om aansprakelijkheid bij ongevallen door gladheid te voorkomen:

- stel een deugdelijk gladheidsbestrijdingsplan op. Zorg hierbij voor een exacte opgave van de route en prioriteringen;
- houd een goede administratie bij van de gereden strooiroutes en tijden;
- let bij prioritering op bijzondere risico's;
- maak een analyse van gladheidsgevaarlijke weggedeelten, mede naar aanleiding van klachten uit het verleden, bij voorkeur vastgelegd in een klachtenregistratiesysteem;
- controleer de effectiviteit van strooiacties en leg knelpunten vast;
- zorg voor adequate voorlichting van het publiek met behulp van bijvoorbeeld brochures, huis-aan-huisbladen en/of een website.