



Beleidsplan gladheidbestrijding

2018-2028

Inhoud

0. Woord vooraf	2
1. Inleiding	3
2. Uitgangspunten beleidsplan.....	5
2.1 De integrale visie.....	5
2.1.1 Samen Doen.....	5
2.1.2 Verkeersveiligheid	5
2.1.3 Bereikbaarheid	5
2.1.4 Imago.....	5
2.1.5 Milieu	5
2.2 Wat wordt er gestrooid ?.....	6
2.3 Prestaties	6
2.4 Kosten.....	7
2.5 Risico's	7
2.6 Samen Doen	7
2.7 Communicatie.....	8
2.8 Monitoring.....	8
2.9 Evaluatie.....	8
3. Inrichting gladheidbestrijdingsdienst.....	9
4. Organisatie en besluitvorming	9
4.1 Organisatie.....	9
4.2 Besluitvorming	9
5. Kader voor dit beleidsplan.....	9
5.1 Vastgesteld beleid.....	9
5.2 Juridisch kader	10
5.3 Milieu.....	10
5.4 Kosteneffectiviteit.....	10

0. Woord vooraf

Er is een nieuw gladheidbestrijdingsplan voor de periode van 2018-2028 opgesteld.

Het huidige vigerende gladheidbestrijdingsplan is weliswaar van 2016 maar voldoet niet aan onze huidige participatie samenleving. Beleidsplannen gladheidbestrijding moeten om bij de tijd te blijven om de 10 jaar opnieuw opgesteld en vastgesteld worden. Het voorliggende beleidsplan is opgesteld om veel meer vanuit Samen Doen de taak van gladheidbestrijding op te pakken in Reusel – De Mierden.

In dit nieuwe plan wordt de primair te verzorgen routes terug te brengen naar het minimaal vereiste. Input voor deze routes is afkomstig vanuit een integrale visie, waarbij de weggebruiker centraal staat. Verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid moeten op een goed en aanvaardbaar peil blijven, ook tijdens de winterse gladheid. Bij langdurige gladheid willen we gaan streven naar samenwerking met onze inwoners, bedrijven en instellingen.

In een oproep aan de inwoners, bedrijven en instellingen binnen de gemeente is gevraagd naar een info avond te komen om over de hiervoor aangehaalde gedachtegang te praten en te overleggen.

Het is niet mogelijk om in de toekomst te kijken, maar de ogen sluiten voor op handen zijnde ontwikkelingen is ook niet nodig. In de uitwerking van het opgestelde beleidsplan is goed gekeken of er geen onomkeerbare zaken gedaan worden, die ontwikkelingen in de nabije toekomst zouden kunnen blokkeren.

1. Inleiding

Het Nederlandse wegennet, inclusief voorzieningen voor fietsers en voetgangers, is aangelegd en wordt onderhouden met als doel mensen en goederen te kunnen verplaatsen. Ze zijn van belang voor de lokale, regionale en landelijke economische en maatschappelijke ontwikkeling. Door wintergladheid kan, als er geen actie wordt ondernomen, het verkeer tot stilstand komen en kunnen zich onveilige verkeerssituaties voordoen voor alle verkeersdeelnemers. Met als gevolg economische schade, het stilvallen van allerlei andere activiteiten en met name voor in dit geval de gemeente Reusel- De Mierden een grote imagoschade. Gladheidbestrijding is dus een noodzakelijke activiteit. Bij wet is geregeld dat de gladheidbestrijding voor het openbare wegennet een publieke taak is en dus de verantwoordelijkheid van de betreffende wegbeheerder. Hoe hij de gladheidbestrijding organiseert en uitvoert en welke doelen hierbij worden nagestreefd, moet worden ingevuld door de wegbeheerder zelf.

De wegbeheerder is in alle gevallen het gemeentebestuur van de gemeente Reusel- De Mierden. Deze heeft het beheer gemandateerd aan de afdeling Ontwikkeling en Dienstverlening, team Ruimtelijk Beheer (Team RB).

In het voorliggende beleidsplan beschrijft het Team RB van de gemeente Reusel- De Mierden hoe de gladheidbestrijding wordt uitgevoerd binnen de wettelijke kaders en volgens de door het team opgestelde visie op de gladheidbestrijding. Het plan geeft weer welke beleidskeuzes het team heeft gemaakt op het gebied van uitvoering (in eigen beheer of uitbesteden), afstemming met bewoners en overige gebruikers van de openbare ruimte, omliggende beheerders en het financiële kader. Het beleidsplan kan worden vastgesteld door de gemeenteraad van Reusel- De Mierden, het uitvoeringsplan door het college van B&W. In het plan worden afwegingen gemaakt tussen veiligheid, bereikbaarheid en de hiervoor benodigde inzet van mensen en middelen. Na bestuurlijke vaststelling van het Beleidsplan en het Uitvoeringsplan draagt team RB de verantwoordelijkheid voor het beleid.

Vanuit het vastgestelde Beleid- en Uitvoeringsplan wordt een Actieplan gladheidbestrijding opgesteld. Dit is een operationeel plan dat uitvoering geeft aan de gekozen werkwijzen.

Het Actieplan wordt jaarlijks voor de start van het winterseizoen opgesteld. Begin september van elk jaar moet het plan beschikbaar zijn. In het plan komen onder meer aan de orde:

- kerngegevens van aanliggende wegbeheerders;
- werkwijze;
- prioritering van routes;
- werkgebied;
- organisatie;
- communicatie;
- monitoring, registratie en evaluatie.

De jaarlijkse evaluatie van het afgelopen winterseizoen vormt de input voor eventuele aanpassingen van het Actieplan en, voor zover van toepassing, naar een nieuw Uitvoeringsplan.

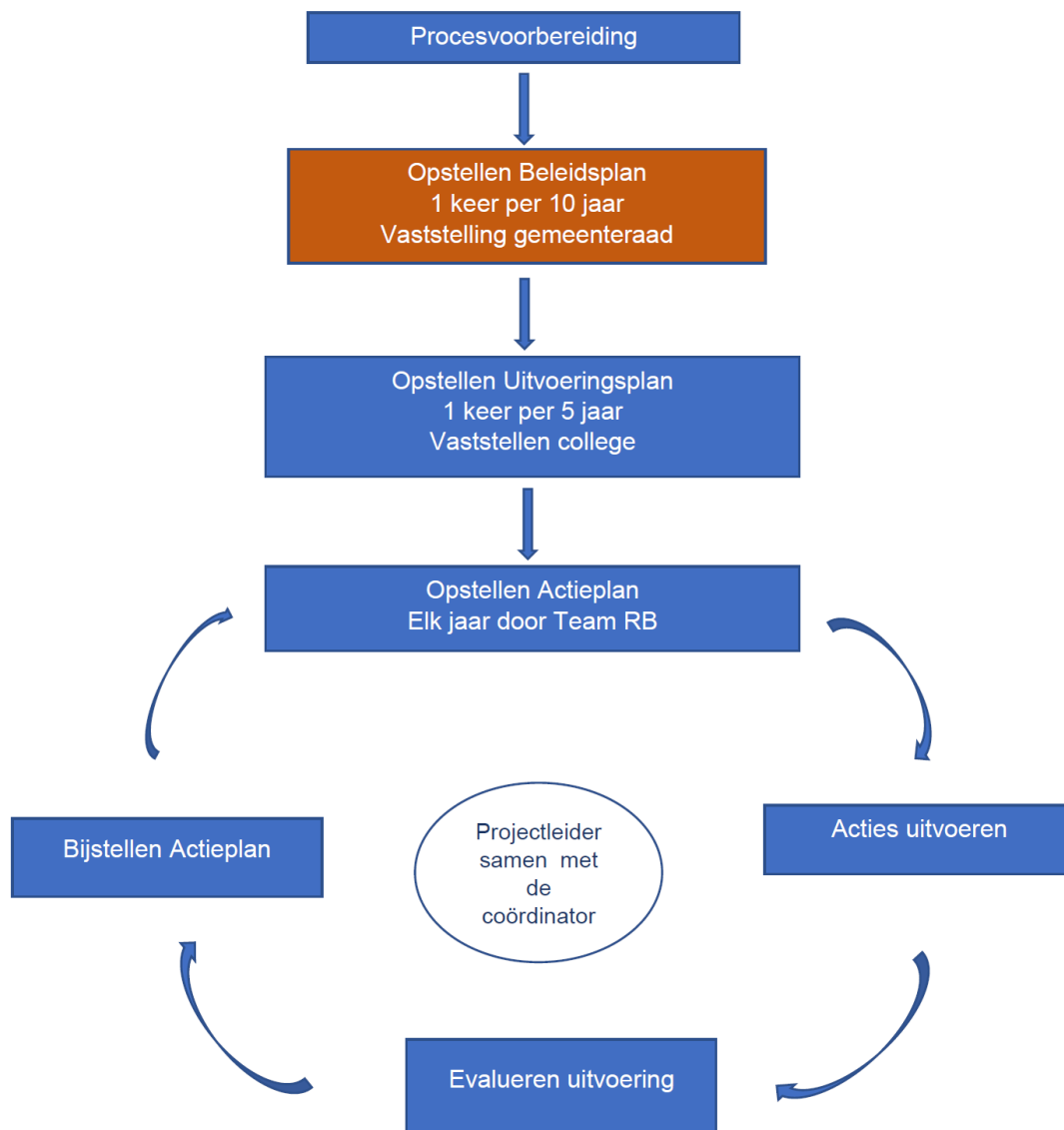
Het Beleidsplan en Uitvoeringsplan bevatten ook elementen die gebruikt kunnen worden in de communicatie naar weggebruikers, bewoners en bedrijven. Verder zijn de plannen van belang in het geval de wegbeheerder, lees het gemeentebestuur van Reusel- De Mierden, aansprakelijk wordt gesteld voor schade als gevolg van wintergladheid.

In de Wegenwet ([artikel 15](#)) en de Wegenverkeerswet ([artikel 2](#)) is vastgelegd dat de wegbeheerder zorgplicht heeft ten aanzien van het onderhouden van zijn wegen. Tot dit onderhouden behoort ook de uitvoering van de gladheidbestrijding. De gladheidbestrijding moet er onder winterse omstandigheden voor zorgen dat de veiligheid van de weggebruikers gewaarborgd is. Tot de zorgplicht behoort ook dat de bruikbaarheid van de weg wordt gewaarborgd.

Naast de wettelijke verplichting hebben wegbeheerders ook eigen doelstellingen ten aanzien van hun organisatie. Deze strategische doelstellingen of organisatiewaarden zijn vaak vastgelegd in coalitieprogramma's. Voorbeelden hiervan zijn veiligheid, optimale mobiliteit, het versterken van economische activiteiten, klimaatbestendig zijn, enzovoort.

Vanuit deze organisatiewaarden moet een vertaling worden gemaakt van de wijze waarop het wegnen aan het bereiken van de strategische doelstellingen kan bijdragen. Voorbeelden hiervan zijn het stellen van doelen ten aanzien van verkeersveiligheid, beschikbaarheid, milieu, imago enzovoort. De geformuleerde doelen zijn het uitgangspunt voor al het verdere handelen bij het beheer en onderhoud van wegen, en daarmee ook voor de inrichting en uitvoering van de gladheidbestrijding.

Hieronder treft u een schema aan van de diverse plannen op gladheidbestrijdingsgebied en de plek van dit beleidsplan daarin.



2. Uitgangspunten beleidsplan

2.1 De integrale visie

Wanneer als vertrekpunt voor de inrichting en uitvoering van de gladheidbestrijding de organisatiewaarden van de wegbeheerder worden genomen, moeten deze worden vertaald naar doelen waaraan de gladheidbestrijding moet voldoen. Voor het formuleren van deze doelen is een visie op de gladheidbestrijding nodig. In deze visie staat op welke wijze de gladheidbestrijding bijdraagt aan het bereiken van (bepaalde) organisatiewaarden.

In de visie aandacht besteed aan de thema's:

- Samen Doen
- Verkeersveiligheid (zowel voor automobilisten als motorrijders, fietsers en voetgangers);
- Bereikbaarheid en beschikbaarheid van het netwerk;
- Imago;
- Milieu.

2.1.1 Samen Doen

De gemeente Reusel-De Mierden vindt dat ze er is van en voor inwoners, ondernemers en organisaties. Samen bepalen zij, de kwaliteit van de leefbaarheid. Door een actieve inzet wil Reusel-De Mierden een energieke samenleving gaan borgen. Ook de taak van gladheidbestrijding gaan we Samen Doen.

2.1.2 Verkeersveiligheid

Vanuit Duurzaam Veilig worden in Reusel-De Mierden fysieke aanpassingen in de openbare ruimte op een verkeersveilige manier ingericht. Naast de fysieke inrichting spelen ook andere factoren en rol voor de veiligheid. Een gladde weg en/of fietspad brengt een hoge mate van onveiligheid met zich mee.

2.1.3 Bereikbaarheid

Het beleid van de gemeente Reusel- De Mierden is erop gericht dat het hoofdwegennet, de bus routes, het hoofdfietsnetwerk, het winkelcentrum en rondom openbare gebouwen ook beschikbaar zijn tijdens winterse omstandigheden. Als uitzondering hierop gelden extreme omstandigheden zoals langdurige en zware sneeuwval en ijzel. In die situaties geldt een inspanningsverplichting om de genoemde wegen zo snel mogelijk begaanbaar te maken.

2.1.4 Imago

Het beleid van de gemeente Reusel- De Mierden is erop gericht om samen met de bewoners en het bedrijfsleven een positief imago te creëren. Als gemeente willen we dat bereiken door een efficiënte uitvoering van de gladheidbestrijding waarbij het belang van de weggebruiker voorop staat. Daarbij is een goede communicatie over en betrokkenheid bij de uitvoering van de gladheidbestrijding van belang.

2.1.5 Milieu

Het beleid van de gemeente Reusel – De Mierden is erop gericht de milieubelasting ten gevolge van de gladheidbestrijding zo minimaal mogelijk te laten zijn. Zij doet dit door de inzet van tractie dat voldoet aan de hoogste milieueisen, door te zorgen voor een minimaal gebruik van dooimiddelen en door ervoor te zorgen dat er geen/minimaal milieubelastende stoffen in de omgeving komen van de steunpunten en in de berm.

De visie vertaald zich voor Reusel- De Mierden in de volgende twee hoofdpunten:

1. de veiligheid van de weggebruiker staat voorop;
2. het voorkomen van ontstaan van gladheid gaat, waar mogelijk, boven curatieve gladheidbestrijding.

Het eerste punt geeft aan dat de veiligheid van de weggebruiker leidend is voor alle beslissingen ten aanzien van de inrichting en uitvoering van de gladheidbestrijding. Het tweede element is een uitvoering van het eerste element, namelijk dat de gladheidbestrijding zodanig wordt ingericht dat er alles aan wordt gedaan om het ontstaan van gladheid te voorkomen. Dit gebeurt door middel van het uitvoeren van preventieve gladheidbestrijdingsacties.

2.2 Wat wordt er gestrooid ?

Vanuit de beleidsdoelstellingen en in overleg met de gebruikers van de openbare ruimte is bepaald of het gehele wegennet of een deel van het wegennet bij winterse omstandigheden behandeld wordt. Voor Reusel-De Mierden zijn dat in ieder geval de volgende wegen en verhardingen:

Deze primaire route bestaat uit de volgende hoofdindeling:

- Gebiedsontsluitingswegen
- Verbindingswegen tussen de kernen en buurgemeenten
- Busroutes.
- Erftoegangsweg type 1
- Industrierterreinen en winkelcentra
- Fietsroutenetwerk

In overleg met gebruikers van de openbare ruimte is tijdens een informatieavond naar voren gekomen om nog specifieke eisen te stellen met aandacht voor:

- Zorginstellingen
- Sportvoorzieningen
- Scholen
- Gemeenschapshuizen
- Doktersposten

Bij langdurige gladheid is gekozen voor een tweede route die dan ook behandeld wordt. Hierin zitten naast de genoemde wegtypes ook verschillende buurtontsluitingswegen zodat een maximale afstand van de voordeur tot een strooiroute wordt geborgd.

Voor een gedetailleerde opsomming met daarbij een overzichtskaart wordt verwezen naar het Uitvoeringsplan gladheidbestrijding Reusel -De Mierden 2018-2023.

Tijdens de bewonersparticipatie is door de aanwezigen voorgesteld om meer burgers en instellingen te betrekken bij de gladheidbestrijding¹. Conclusie van deze discussie was dat het nu nog veel van personen afhangt. De ene persoon houdt ook het pad van de buurman schoon, de andere houdt hele maal niets schoon. Afgesproken is om de komende maanden in de plaatselijke media aandacht te vragen bij vrijwilligers en instellingen voor het thema Samen Doen. Hierbij worden door de gemeente middelen ter beschikking gesteld en wordt de dienst door vrijwilligers uitgevoerd. Dit zal verder worden vormgegeven in het Uitvoeringsplan .

2.3 Prestaties

De verlangde prestaties van de gladheidbestrijding worden ze gekoppeld aan de geformuleerde doelstellingen:

- Verkeersveiligheid: geen dodelijke ongevallen en een beperkt aantal ongevallen ten gevolge van wintergladheid;
- Bereikbaarheid: geen of slechts beperkte vertraging van het verkeer als gevolg van wintergladheid;
- Imago: een positief imago bij bewoners en het bedrijfsleven (bijvoorbeeld te bepalen via een tevredenheidsonderzoek) en een beperkt aantal klachten over de gladheidbestrijding bij het klachtenloket;
- Milieu: inzet van tractie met meest gunstige emissienorm, geen onnodig gebruik van dooimiddelen en geen belasting van het milieu op en rond steunpunten.
- de effectiviteit van de uitvoering van de gladheidbestrijdingsactie: worden de acties binnen de juiste tijd uitgevoerd, zijn de juiste beslissingen gemaakt.

¹ Een goed voorbeeld werd genoemd door de aanwezigen.. de agrariërs bestrijden gladheid door sneeuwval op de door hun te rijden routes met hun materieel zelf. De meeste tractoren hebben wel een schuifblad wat ingezet wordt om de route sneeuwvrij te maken. Goed voorbeeld van samen doen.

2.4 Kosten

De kosten die met de gladheidbestrijding gepaard gaan, zijn afhankelijk van de te leveren prestaties, maar ook van de grootte van het wegennetwerk. Naast vaste kosten zijn er variabele kosten.

Binnen de gemeentelijke begroting bestaat 1 post Gladheidbestrijding.

Hieronder vallen bijvoorbeeld de volgende onderdelen:

- organisatie (inzet eigen personeel, valt binnen onderhoud wegen straten pleinen)
- organisatie (inzet derden);
- materieel (aanschaf en onderhoud);
- tractie (aanschaf en onderhoud);
- dooimiddelen (aanschaf);
- advisering (routeplanning, weerdiensten);
- administratie en afhandeling/controle.

De variabele kosten zijn sterk afhankelijk van de weersomstandigheden en daarmee moeilijk op voorhand te bepalen. Tijdens zeer strenge, koude winters valt vaak relatief weinig neerslag, ze zijn daardoor minder kostbaar dan kwakkelwinters. Bij de beschikbaar te stellen middelen wordt uitgegaan van normale winterse omstandigheden, wat per winterseizoen neerkomt op 25 maal de vastgestelde routes schuiven en strooien. Als tweede uitgangspunt geldt dat er een tweede route bij langdurige gladheid wordt schoongemaakt. Deze tweede route zal in een winter gemiddeld 5 keer voor komen.

2.5 Risico's

Bij het maken van de afwegingen moeten de risico's in beeld worden gebracht die ontstaan wanneer een bepaalde keuze wordt gemaakt. Het belangrijkste risico is dat niet kan worden voldaan aan een of meer van de gestelde doelstellingen ten aanzien van verkeersveiligheid, bereikbaarheid, imago en milieu.

Daarnaast zijn er nog vele andere risico's te benoemen. Voorbeelden hiervan zijn Arbo-technische risico's voor het uitvoerend personeel en risico's ten aanzien van kostenoverschrijding in de uitvoering.

De kostenoverschrijding is een niet uit te sluiten risico. We hebben immers te maken met de natuur en die laat zich moeilijk voorspellen. Als de omstandigheden extremer worden dan zal er vaker bestreden moeten worden. Via de P&C cyclus zal jaarlijks worden gerapporteerd, over de inzet en kosten.

2.6 Samen Doen

Bij het opstellen van het beleid ten aanzien van de organisatie en de uitvoering van de gladheidbestrijding liggen mogelijkheden voor samenwerking met andere partijen. Deze samenwerking kan leiden tot een beter product tegen mogelijk lagere kosten voor de gezamenlijke partners. Een voor de hand liggende samenwerking is die met omliggende wegbeheerders. De samenwerking kan gevonden worden in het uitvoeren van gladheidbestrijdingsacties op delen van elkaars wegennet en het delen van informatie. Er is in de Regio Eindhoven een brede samenwerking op basis van meet- en meldpunten voor de voorspellingen van de uitruk voor gladheidbestrijding. Ook Reusel-De Mierden acteert op basis van de meldingen van de Regio Eindhoven. In de Regio is er samenwerking met andere wegbeheerorganisaties en instanties zoals Rijkswaterstaat, Provinciale waterstaat, politie en andere hulpdiensten. Dit is een dusdanig goed afgedicht netwerk dat een tijdige uitruk gegarandeerd is.

Samenwerking in de planfase wordt door Reusel-De Mierden uitgevoerd door de uitgangspunten van dit beleidsplan te delen en op te stellen met andere partijen. Samen Doen is het motto van Reusel – De Mierden en ook van de taak van de gladheidbestrijding. Input van burgers en andere gebruikers van de openbare ruimte en niet te vergeten de evaluatie met de medewerkers van de buitendienst, de uitvoerders van de taak. Op verschillende momenten tijdens het opstellen van het beleidsplan of in de uitvoering ervan kunnen deze partijen inbreng leveren die kan bijdragen aan een betere gladheidbestrijding.

De gladheidbestrijding door de gemeente kan worden gecompleteerd door gladheidbestrijdingsinitiatieven vanuit de gemeenschap. Dit is in het uitvoeringsplan nader uitgewerkt.

Jaarlijks zal dat na evaluatie verwerkt worden in het Actieplan en bij grote wijzigingen via een collegebesluit in het Uitvoeringsplan.

2.7 Communicatie

Zoals al aangegeven bij Samen Doen wordt er door Reusel-De Mierden uitvoerig gecommuniceerd over dit plan.

Het gaat daarbij zowel om communicatie binnen de eigen organisatie (interne communicatie) als om communicatie met bewoners, bedrijven, verkeersdeelnemers en andere belanghebbenden (externe communicatie).

Duidelijk moet zijn wie, wanneer, op welke wijze en welke boodschap communiceert. Voorafgaand aan de winterperiode kan algemene communicatie over de gladheidbestrijding worden verstrekt. Gedurende de winterperiode en zeker in extreme situaties moet specifieke communicatie plaatsvinden. Internet en social media geven daar uitstekende mogelijkheden toe.

Goede communicatie draagt bij aan een helder verwachtingspatroon bij bewoners, verkeersdeelnemers en andere belanghebbenden. Het moet hen informatie geven op basis waarvan ze kunnen besluiten al dan niet aan het verkeer deel te nemen, hun vertrek uit te stellen of een andere vervoerswijze of route te kiezen. Communicatie draagt hierdoor bij aan het bereiken van de doelstellingen ten aanzien van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en imago.

Waar bij communicatie vaak sprake is van het zenden van informatie, is een belangrijk onderdeel van de externe communicatie ook: de mogelijkheid voor weggebruikers, bewoners, bedrijven enzovoort om reacties te geven op de gladheidbestrijding. Deze reacties komen vaak in de vorm van klachten. Daarvoor is in Reusel-De Mierden het volgende geregeld:

Via de reguliere kanalen (zoals het algemene telefoonnummer van de gemeente en de website) kan men de meldingen kwijt. Vanuit hier wordt de melding doorgegeven aan de buitendienst/coördinator en wordt de melding vastgelegd in het registratiesysteem klachten en meldingen.

2.8 Monitoring

Om aan te kunnen tonen dat de gladheidbestrijding is uitgevoerd overeenkomstig de opgestelde plannen, is monitoring en vastlegging van de uitgevoerde acties noodzakelijk. De vastgelegde gegevens zijn nodig om aan te tonen dat aan de inspanningsverplichting is voldaan. De gegevens kunnen ook worden gebruikt voor (interne) verrekening van kosten. Tot slot kunnen de gegevens worden gebruikt bij de evaluatie van het winterseizoen. Input voor het nieuwe Actieplan van het opvolgende jaar dus.

2.9 Evaluatie

Na elke winterperiode moet de uitvoering van de gladheidbestrijding worden geëvalueerd. Het Actieplan is daarvoor het medium. Dat wordt jaarlijks bijgewerkt en van wijzigingen voorzien. Het gaat er dan vooral om zaken boven tafel te krijgen die tot verbetering kunnen leiden in de uitvoering tijdens de volgende winterperiode. Dit kunnen zaken zijn op basis van eigen waarnemingen of ervaringen. Maar het kunnen ook zaken zijn die door derden zijn aangedragen – zie ook 2.7 Communicatie.

Daarnaast wordt het Uitvoeringsplan elke vijf jaar geëvalueerd. Het gaat dan om vragen als:

- Zijn de benoemde thema's nog relevant?
- In hoeverre is voldaan aan de gestelde doelstellingen?
- Is er aanleiding om het beleid te wijzigen?

De omvang en het gebruik van het wegennet verandert continu. Een belangrijke ontwikkeling op dit gebied is dat veel gemeenten steeds meer beleid ontwikkelen om fietsgebruik te stimuleren.

De gladheidbestrijding moet zich aanpassen aan deze ontwikkelingen. Dan gaat het om aanpassingen in routes en het soort en het aantal materieel dat wordt ingezet.

De evaluatie moet zorgen voor een geactualiseerd beleidsplan dat de leidraad is voor de uitvoering van de gladheidbestrijding in de komende jaren.

3. Inrichting gladheidbestrijdingsdienst

Voor de wijze van uitvoering van de gladheidbestrijding is door middel van interviews met de betrokken ambtenaren onderzocht of de uitvoering geheel of gedeeltelijk wordt uitgevoerd door eigen personeel of ingehuurd personeel.

Gesproken is met de volgende functionarissen:

- Afdelingshoofd Bedrijfsvoering en team RB;
- Coördinator team RB
- Beleidsmedewerker Civiele Techniek – de projectleider;
- Teamleider Buitendienst – de gladheidcoördinator;
- Medewerkers van de gladheidbestrijding (buitendienst).

Naar aanleiding van deze interviews, de evaluatie van voorgaande jaren, de op handen zijnde ontwikkelingen op samenwerkingsgebied gemeente-breed en de grote betrokkenheid van de medewerkers is besloten om voorlopig de taak van gladheidbestrijding in eigen beheer uit te voeren. Wanneer er aanleiding is tot een aanpassing hiervan zal dit via het Uitvoeringsplan worden uitgewerkt.

4. Organisatie en besluitvorming

4.1 Organisatie

De organisatie van de gladheidbestrijding in de gemeente Reusel-De Mierden is in handen van de afdeling Ontwikkeling en Dienstverlening, Team Ruimtelijk Beheer.

Binnen die afdeling is de beleidsmedewerker Civiele Techniek verantwoordelijk voor het opstellen van het beleidsplan. Deze functionaris wordt hierna aangeduid als projectleider. In de praktijk is de projectleider vaak een andere persoon dan degene die verantwoordelijk is voor de uitvoering (de laatste wordt doorgaans de coördinator gladheidbestrijding genoemd). De taak van coördinator wordt neergelegd bij de teamleider Buitendienst. Het is dan zaak dat beide functionarissen overleggen over het op te stellen Beleidsplan, Uitvoeringsplan en samen het Actieplan opstellen.

4.2 Besluitvorming

Het Beleidsplan wordt vastgesteld door de gemeenteraad van Reusel-De Mierden. In het plan worden immers afwegingen gemaakt tussen veiligheid, bereikbaarheid en de hiervoor benodigde inzet van mensen en middelen. Na bestuurlijke vaststelling van het Beleidsplan (gemeenteraad) en het Uitvoeringsplan (college) draagt de beheerorganisatie de verantwoordelijkheid voor het beleid.

Het Actieplan is een uitwerking van beide plannen en moet jaarlijks ruim voor de start van het winterseizoen worden opgesteld (begin september). Doordat dit plan vooral op de uitvoering is gericht, is de coördinator gladheidbestrijding de aangewezen persoon om dit plan in te vullen. De projectleider is verantwoordelijk voor het uitvoeren van de jaarlijkse evaluatie met de coördinator gladheidbestrijding en voor zover van toepassing het terugkoppelen van de resultaten naar het nieuwe uitvoeringsplan/ beleidsplan.

5. Kader voor dit beleidsplan

5.1 Vastgesteld beleid

Binnen de gemeente Reusel-De Mierden zijn de volgende visies en beleidsplannen vastgesteld die van belang zijn voor de gladheidbestrijding:

1. Samen Doen
2. Gemeentelijk Verkeers- en Vervoer Plan – GVVP;
3. Toekomstvisie Reusel-De Mierden
4. Veerkrachtig Bestuur

5.2 Juridisch kader

De wegbeheerder is op grond van Hoofdstuk 4 van de Wegenwet verantwoordelijk voor het onderhoud van de weg. Als hij niet voldoet aan deze verantwoordelijkheid, met schade bij weggebruikers als gevolg, kan hij voor die schade aansprakelijk worden gehouden. Er moet dan wel worden voldaan aan de voorwaarden voor aansprakelijkheidstelling. Dat is niet bij elk ongeluk het geval.

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 moet worden beoordeeld op basis van artikel 6:162 BW.

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 moet de wegbeheerder kunnen aantonen dat op structurele wijze aan de zorgplicht is voldaan. De middelen die de beheerder hiervoor in Reusel – De Mierden aanwend zijn:

- een (gepubliceerd) gladheidbestrijdingsplan;
- een gladheidsmeldsystematiek vanuit de Regio Eindhoven;
- een goede administratie van tijden en gereden routes;
- het voorhanden hebben van voldoende materieel;
- consistentie in beleid en uitvoering.

5.3 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 door verwaaiing 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 moet daarom gericht zijn op het gericht strooien van zo laag mogelijke doseringen.

5.4 Kosteneffectiviteit

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

De kostenposten voor de gladheidbestrijding zijn onder te verdelen in vaste en variabele kosten. De vaste onderdelen binnen het budget worden gevormd door de kapitaallasten voor het materieel en de benodigde infrastructuur, zoals terreinen en opslagloodsen. Het hoofdbestanddeel van de variabele kosten wordt gevormd door personele kosten en het verbruik van dooimiddelen. De variabele kosten hangen af van de ernst van de winter.

De kosteneffectiviteit kan worden vergroot door bijvoorbeeld:

- te streven naar uniformiteit in beleid en proces;
- een optimale schaal voor samenwerking;
- een zorgvuldige afstemming van de methodiek voor bestrijding op de lokale situatie.