

Beleidsplan Gladheidbestrijding Almere 2018 - 2028

Gladheidbestrijding: dynamisch en innovatief

GEMEENTE ALMERE

Maart 2018

Opgesteld door: Bianca van de Vusse

Beleidsplan Gladheidbestrijding Almere 2018 - 2028

Gladheidbestrijding: dynamisch en innovatief

Inhoud:

Woord vooraf

Samenvatting

1. Inleiding
 - 1.1 Waarom een nieuw beleidsplan gladheidbestrijding
 - 1.2 Doel van het beleidsplan
2. Gladheidbestrijding; een algemeen kader
 - 2.1 Doel van gladheidbestrijding
 - 2.2 Wet- en regelgeving
 - 2.3 Landelijke richtlijnen
3. Beleidskaders
 - 3.1 Kaders volgens de landelijke richtlijnen
 - 3.2 Kaders op basis van uitgangspunten gemeente Almere
 - 3.3 Waar wel en waar niet strooien
 - 3.4 Risicomanagement
4. Uitvoering
 - 4.1 Milieu, duurzaamheid en innovaties
5. Communicatie, samenwerking en participatie
 - 5.1 Partners in en om de stad
 - 5.2 Participatie
6. Financieel
 - 6.1 Het budget
 - 6.2 Financiële taakstelling

Voorwoord

De subtitel van dit beleidsplan heet niet voor niets 'Gladheidbestrijding: dynamisch en innovatief'. Hiermee willen wij aangegeven dat met het omarmen van dit plan echt een grote stap voorwaarts wordt gezet in het efficiënt bestrijden van de gladheid binnen de gemeente Almere. Waardoor de zorg voor een veilige stad nog adequater kan worden gerealiseerd.

De gladheid wordt al jaren binnen de gemeente uitgevoerd door de afdeling Stadsreiniging, dit gebeurt goed en vakkundig. Er zijn over het algemeen weinig klachten en/of schadeclaims. De afdeling is in staat om bij veranderende winterse omstandigheden effectief en flexibel in te spelen op de behoefte om de stad veilig en begaanbaar te houden. Dit doet zij op basis van jarenlange ervaring en beproefde methodieken.

De laatste grote wijziging die zich in de uitvoering heeft voorgedaan was de overstap van strooien met droog zout naar strooien met nat zout in het strooiseizoen 2009/2010.

De ontwikkelingen op het gebied van gladheidbestrijding staan niet stil en vooral de laatste jaren is er een enorme sprong voorwaarts gemaakt. Met behulp van nieuwe technieken en datasystemen is de gladheidbestrijding effectiever en efficiënter uit te voeren. Dit is niet alleen financieel voordeliger maar ook milieuvriendelijker en bovenal veiliger voor de mensen die in bijzondere en dikwijls zware weersomstandigheden het werk op straat uitvoeren.

In dit beleidsplan worden deze nieuwe technieken geïntegreerd in een andere werkwijze om de gladheid te bestrijden.

Het grootste verschil met het voorgaande beleid is dat er vanaf nu alleen gestrooid gaat worden waar het echt nodig is, dus waar de technische hulpmiddelen uitwijzen waar gladheid verwacht wordt. Tot nu toe is altijd de hele stad gestrooid, alle wegen en fietspaden die opgenomen zijn in het strooirouteplan werden gelijktijdig gestrooid. Nu is het mogelijk om op basis van de techniek voorspellingen te doen waarop de gladheidscoördinator in samenspraak met de meteoroloog kan besluiten bijvoorbeeld alleen de fietspaden te strooien of alleen Almere Poort omdat de verwachting is dat daar kans op gladheid ontstaat en elders juist niet.

Een uitgangspunt uit het oude beleidsplan dat niet meer terugkomt in het nieuw plan is: 'alle inwoners moeten binnen 350 meter op een gestrooide route kunnen komen'. Dit uitgangspunt dateert nog uit de tijd dat gladheidbestrijding hoofdzakelijk gericht was op automobilisten en minder op andere weggebruikers. Nu wordt er meer gekeken naar andere doelgroepen zoals fietsers, voetgangers en mensen die gebruik maken van het openbaar vervoer. Omdat Almere een gescheiden infrastructuur kent is het niet voor de hand liggend om het uitgangspunt van 350 meter te handhaven. Bijvoorbeeld een fietser kan immers niet fietsen op een gestrooide dreef of busbaan al is dit binnen 350 meter binnen zijn/haar bereik.

Om alle doelgroepen zo goed en efficiënt mogelijk te bedienen is een routeoptimalisatie uitgevoerd die onder andere als grondslag dient voor het uitvoeringsplan gladheidbestrijding.

Samenvatting

Bestrijding van winterse gladheid is belangrijk om de stad veilig en bereikbaar te houden. Het gaat hierbij om de mobiliteit binnen de stad en van buiten naar de stad toe. In dit beleidsplan worden de kaders en uitgangspunten geschetst die van belang zijn bij het streven naar evenwicht of balans tussen:

- verkeersveiligheid, veilige doorstroming
- kostenefficiëntie
- milieu en duurzaamheid

In het voorgaande beleidsplan werd nog vooral gekeken naar maatregelen die nodig waren om het autoverkeer zoveel mogelijk doorgang te laten vinden. In de afgelopen jaren is de aandacht landelijk verlegd en zijn doelgroepen als fietsers, voetgangers en mensen die gebruik maken van openbaar vervoer belangrijker geworden.

In dit nieuwe beleidsplan wordt dit meegenomen en worden prioriteiten per doelgroep en vorm van gebruik van de infrastructuur aangegeven.

Om een evenwichtige verdeling te maken over de hele stad is gebruik gemaakt van routeoptimalisatie. Daarnaast gaat een warmte en koude kaart in beeld brengen waar zich de locaties bevinden die het eerste met gladheid te maken kunnen krijgen. Dit maakt het mogelijk om doel/gebiedsgericht de gladheid te bestrijden.

In hoofdstuk 2 worden algemene landelijke kaders geschetst en wet- en regelgeving die van toepassing is bij de gladheidbestrijding.

In hoofdstuk 3 worden deze kaders vertaald naar de Almeerse situatie en wordt aangegeven hoe omgegaan wordt met risico's die het invoeren van een nieuwe werkwijze met zich meebrengt.

In hoofdstuk 4 en 5 wordt kort ingegaan op de uitvoering van de werkzaamheden en de communicatie. Beide onderdelen komen uitgebreid aan bod in het uitvoeringsplan gladheidbestrijding.

Als laatste wordt in hoofdstuk 6 ingegaan op de financiën.

1. Inleiding

In Nederland is de gladheidbestrijding een verantwoordelijkheid van de wegbeheerders. Afhankelijk van het type weg zijn dit Rijkswaterstaat, provincies, waterschappen en gemeenten. Al deze wegbeheerders hanteren een eigen beleid en hanteren verschillende werkwijzen. Afstemming onderling is dan ook gewenst om het voor de inwoners en gebruikers van het wegennet overzichtelijk te houden. De gladheidbestrijding in Almere is namens het college van B&W gemandateerd aan de afdelingsmanager Stadsreiniging.

Landelijk worden de wegbeheerders door gebruikers van de wegen steeds vaker aansprakelijk gesteld voor geleden schade langs de gerechtelijke weg. Daarom is het wenselijk dat de gladheidbestrijding planmatig wordt aangepakt, zodat de wegbeheerder zich zo nodig kan verantwoorden voor het wel en niet treffen van maatregelen.

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

1.1 Waarom een nieuw beleidsplan?

Het vorige beleidsplan 2010-2015 met een aanvullend addendum tot en met 2017 is toe aan een volledige herziening. Dit heeft te maken met verschillende factoren en mogelijkheden die zich op dit moment voordoen en de kans bieden om een flinke stap voorwaarts te maken. Naast de noodzakelijke herijking van het beleidsplan spelen de verschillende aflopende contracten met leveranciers en uitvoerders hierbij een belangrijke rol evenals de aflopende technische levensduur van het huidige stroommaterieel.

Het beleidsplan staat niet op zich zelf maar vormt een onderdeel van het totale gladheidbestrijdingsproces:

| Gladheidbestrijdingsproces | | |
|----------------------------|---|--|
| 1 | Beleidsplan: beschrijft op systematische wijze de onderdelen die aan de orde zijn bij het bepalen van het beleid. Vooral de 'hoe-vraag' is hierbij van belang | Wordt vastgesteld voor een periode van 10 jaar. |
| 2 | Uitvoeringsplan: hierin wordt het beleid vertaald naar concrete acties. Dit plan beschrijft wie, wat, waar en wanneer wordt ingezet. | Dit draaiboek wordt iedere 5 jaar opgesteld en geactualiseerd. |
| 3 | Actieplan: dient als contractbeheersingsplan in het proces van uitvoering door de verschillende aannemers | Wordt jaarlijks opgesteld op basis van het uitvoeringsplan. |

1.2 Doel van het beleidsplan

Het bestrijden van de gladheid op alle wegen en fietspaden binnen de gemeente is operationeel niet mogelijk binnen een kort tijdsbestek. Daarnaast is dit financieel en milieutechnisch onwenselijk. Dit beleidsplan geeft aan waar, wanneer en hoe de gladheid bestreden wordt.

In afwijking van het vorige beleidsplan wordt vanaf nu uitgegaan van prioritering en zo mogelijk differentiëring. Hiermee wordt bedoeld dat niet altijd alle strooiroutes in de gehele stad in één keer worden gestrooid wanneer er ergens binnen de gemeente gladheid wordt verwacht. Maar juist op de locaties, voor zover deze zijn opgenomen in de nieuwe strooiroutes, wordt gestrooid waar deze gladheid zich naar alle waarschijnlijkheid gaat voor doen. De nieuwe technieken en datasystemen stellen de wegbeheerder in staat om veel specifiekere dan voorheen keuzes te maken bij het bestrijden van de gladheid.

Voor het bestrijden van de gladheid heeft de gemeente Almere voorheen nooit een keuze gemaakt voor prioritering in het gebruik van wegen of fietspaden of in het bepalen van verschillende doelgroepen. De strooiroutes die opgenomen zijn in het strooirouteplan zijn organisch meegegroeid met de groei van de stad.

Uitgangspunt blijft dat de gladheid bestreden wordt om de veiligheid, mobiliteit en bereikbaarheid te borgen voor inwoners, bedrijven en bezoekers.

De innovatie is terug te vinden in het gebruik maken van wetenswaardigheden als het gegeven dat fietspaden eerder koud worden met kans op bevriezing van natte weggedeelten dan bijvoorbeeld de autodreven omdat de ondergrond (zandbed) en het gebruikte asfalt verschillend is. Ook het materiaal (staal, composiet, beton) waar bruggen en viaducten van worden gemaakt worden eerder glad dan wegen omdat ook daar de ondergrond verschilt. Daarnaast is het grondgebied van Almere behoorlijk uitgestrekt en verschilt de invloed van het water (randmeren, Weerwater) op diverse locaties meer dan elders. De dichtere bebouwing van het centrum van Almere Stad houdt de warmte beter vast dit in tegenstelling tot buitengebieden waar het sneller afkoelt.

In dit beleidsplan wordt een evenwicht/balans nagestreefd tussen:

- verkeersveiligheid, veilige doorstroming
- kostenefficiëntie
- milieu en duurzaamheid

2. Gladheidbestrijding, een algemeen kader

In dit en het volgende hoofdstuk wordt het kader geschetst waarbinnen de gladheidbestrijding wordt uitgevoerd. Aangegeven wordt welke wet- en regelgeving van toepassing zijn en welke milieu- en duurzaamheidsaspecten van invloed zijn. Naast de landelijk regelgeving en richtlijnen wordt het kader ook bepaald door specifieke Almeerse beleidsuitgangspunten, vastgelegd in onder andere de studie 'Almere op dreef' en het 'Meerjarig Infrastructuur Programma Almere 2017-2021'.

2.1 Doel van gladheidbestrijding

Gladheidbestrijding wordt uitgevoerd om tijdens winterse omstandigheden de verkeersveiligheid te bevorderen, de doorstroming te optimaliseren en de bereikbaarheid op peil te houden.

Voor de lokale overheid is er dus sprake van een verantwoordelijkheid op het gebied van gladheidbestrijding. Het gaat hierbij om een inspanningsverplichting en niet om een garantieverplichting. De hieruit volgende zorgplicht stelt de nodige eisen aan de uitvoering door de wegbeheerder. 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 wegbeheerder hiervoor kan aanwenden zijn:

- een gladheidbestrijdingsplan dat is gepubliceerd
- een gladheidsmeldsystematiek (bijvoorbeeld een contract met een weerbureau, een eigen gladheidsmeldsysteem of eigen waarnemingen)
- een goede administratie van tijden en gereden routes
- het voorhanden hebben van voldoende materieel
- consistentie in beleid en uitvoering

2.2 Wet- en regelgeving

De wegbeheerder is op grond van artikel 15 e.v. van de Wegenwet verantwoordelijk voor het onderhoud van de wegen. De zorgplicht voor het in goede en veilige staat verkeren van wegen geldt ook voor de bestrijding van gladheid als gevolg van winterse omstandigheden. Om aan de inspanningsverplichting te voldoen moet er sprake zijn van een adequate gladheidbestrijding. Dat wil zeggen een vastgestelde selectieve aanpak van de gladheidbestrijding, gebaseerd op afwegingen van onder andere verkeersveiligheid, toegankelijkheid, milieubelasting en beschikbare financiële middelen.

De mogelijke aansprakelijkheid van de wegbeheerder voor ongevallen door zaken op het wegdek (hieronder vallen ook sneeuw, ijsel en rijp) worden beoordeeld op basis van artikel 6: 162 BW. Ingevolge dit artikel zijn alle omstandigheden van belang en dit leidt er toe dat bijvoorbeeld van de weggebruiker verwacht mag worden dat hij bij winterse omstandigheden met een grote mate van oplettendheid en voorzichtigheid aan het verkeer deelneemt.

Een belangrijk punt bij de aansprakelijkheidstelling is de vraag of er sprake is van verwijtbaarheid van de wegbeheerder. De bewijslast ligt in beginsel bij de eisende partij.

2.3 Landelijke richtlijnen

Omdat er geen concrete regelgeving bestaat voor gladheidbestrijding wordt er een zekere status ontleent aan de richtlijnen van het CROW (onafhankelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer & vervoer). In de volgende hoofdstukken (3 Beleidskaders en 4 Uitvoering van de gladheidbestrijding) wordt aangegeven hoe deze richtlijnen ingezet worden bij de gladheidbestrijding in Almere.

3. Beleidskaders

In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke kaders van toepassing zijn bij het ontwerpen van dit beleidsplan gladheidbestrijding. Naast de landelijke richtlijnen van het CROW worden ook uitdrukkelijk de gemeentelijke beleidskaders meegenomen die opgenomen zijn in de nota's 'Almere op dreef' en 'Meerjarig Infrastructuur Programma Almere 2017-2021'.

3.1 Kaders volgens de landelijke richtlijnen

Vrijwel alle wegbeheerders in Nederland hebben zich verbonden met de afspraken die gemaakt zijn in het programma Duurzaam Veilig Verkeer, ontwikkeld door SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid).

Conform deze afspraken worden de wegen, binnen Almere, in eerste instantie onderscheiden naar hun verkeersfunctie:

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

De richtlijnen van het CROW sluiten hierbij aan en specificeren dit door de volgende prioritering aan te brengen:

- gebiedsontsluitingswegen (verkeersaders)
- routes van het openbaar vervoer (busroutes)
- schoolroutes
- toegankelijkheid voor hulpdiensten

3.2 Kaders op basis van uitgangspunten gemeente Almere

In de nota 'Almere op dreef' wordt aangegeven dat de dreven een dubbelfunctie hebben, namelijk de verbinding tussen wijken en de bereikbaarheid van stedelijke functies.

In gebieden waar een gebiedsgerichte aanpak wordt voorgestaan wordt de verkeersfunctie van de dreef gecombineerd met de stedenbouwkundige functie ervan.

In de nota 'Meerjarig Infrastructuur Programma Almere 2017-2021' worden de kaders uit verschillende invalshoeken beschreven die van belang zijn voor de mobiliteit en bereikbaarheid. Opvallend hierbij is de samenwerking met het Platform Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam over het ontwikkelen van een netwerk van snelle fietsroutes.

De drie belangrijkste hoofddoelstellingen uit het Mobiliteitsplan Almere (2012) zijn:

- handhaaf het duurzaam verkeerssysteem met prioriteit voor de fiets en het openbaar vervoer
- stimuleer stedelijke ontwikkeling door een betere bereikbaarheid voor het openbaar vervoer en de auto
- behoud de goede interne bereikbaarheid en verkeersveiligheid

Op basis van bovenstaande landelijke en Almeerse kaders is het mogelijk om de onderstaande prioritering aan te brengen in strooiroutes waarbij gekeken wordt naar infrastructuur en doelgroepen:

- ✓ busbanen krijgen de hoogste prioriteit; dienen openbaar vervoer en hulpdiensten
- ✓ fietspaden; dienen woon- en werkverkeer en schoolgaande jeugd
- ✓ dreven (50km wegen)
- ✓ buurtringwegen (wijkuitvalswegen, aansluitingen op dreven en ring)
- ✓ majeure bestemmingen (gezondheidscentra, ziekenhuis, politiebureau, brandweerkazerne, supermarkten, stations, winkelcentra en scholen)

Naast bovengenoemde prioritering is er sprake van het leveren van maatwerk bij locaties waar veel ouderen wonen, focuswoningen (woningen voor mensen met lichamelijke handicap), overstappunten bij bushaltes of stations en de daal- en stijgpunten in het centrum van Almere Stad. Ook kunnen er afspraken gemaakt worden over het leveren van maatwerk / service bij evenementen in de stad. Hoe dit maatwerk vorm krijgt wordt omschreven in het uitvoeringsplan gladheidbestrijding.

Bij calamiteiten, overmacht of andere onvoorziene situaties wordt het noodplan afgekondigd via de lokale media, de website van Almere, de Facebook-pagina Gemeente Almere en het Twitteraccount @gladheidbestrijding Almere. Alleen de strooiroutes uit het 'noodplan' worden dan gestrooid, deze routes zijn opgenomen in het uitvoeringsplan gladheidbestrijding.

De hulpdiensten en het Klant-Contact-Centrum worden op de hoogte gebracht, meldingen via Twitter en Facebook worden geïntensiveerd.

3.3 Waar wel en waar niet strooien

Naast de bovengenoemde prioritering en het te leveren maatwerk wordt ook gekeken naar de verdeling van de te strooien routes over de stad.

Om te komen tot een gelijkwaardige verdeling van de strooiroutes is een routeoptimalisatie uitgevoerd. Hierbij is gekeken naar logische aansluitingen, het

gebruik van wegen en fietspaden en de uitvoerbaarheid voor de voertuigen met strooiers. Dit alles binnen vooraf afgesproken tijdsbestekken.

Een overzicht van alle strooiroutes (exclusief maatwerk) is opgenomen in het uitvoeringsplan gladheidbestrijding. De nieuwe routes wijken op onderdelen af van de oude routes dit heeft vooral te maken met het gegeven dat nu meer gekeken is naar de gebruiksintensiteit in de winterperiode van voornamelijk de fietspaden en de evenwichtiger verdeling over de hele stad.

Naast de routeoptimalisatie is er ook een warmte-koude kaart van de stad gemaakt. Hierop is te zien waar de stad het eerste koud wordt met de meeste kans op het ontstaan van gladheid. Met de nieuwste technieken is hierop te anticiperen met een trendontwikkeling. Dit biedt de mogelijkheid om heel direct een strooiactie in te zetten alleen in de gebieden of op wegen, fietspaden en/of bruggen waar dit nodig is. De verschillende mogelijkheden die zich kunnen voordoen zijn verwerkt in scenario's. De coördinator gladheidbestrijding bepaalt op basis van de techniek en de voorspellingen van de meteoroloog welk scenario bij een strooiactie wordt ingezet. De verschillende scenario's zijn beschreven in het uitvoeringsplan gladheidbestrijding.

Wegen, fietspaden en dreven die niet opgenomen zijn in de strooiroutekaart en niet vallen onder het maatwerk worden niet gestrooid.

Bij bepaalde wegen waar mogelijk de inwoners of bezoekers verwachten dat er gestrooid wordt plaatst de gemeente waarschuwborden met de tekst 'deze weg wordt niet gestrooid'.

3.4 Risicomanagement

Ieder proces brengt risico's met zich mee. Dat geldt ook voor het bestrijden van de gladheid. Juist bij het initiëren van een nieuwe werkwijze en het gebruikmaken van nieuwe technieken is het belangrijk deze risico's in beeld te brengen.

Met een divers samengestelde werkgroep waarvan onder andere medewerkers van de afdelingen Verkeer & vervoer en Juridische zaken deel uit maakten zijn de risico's geïnventariseerd. Vervolgens zijn de beheersmaatregelen die daarbij passen uitgewerkt.

In het uitvoeringsplan gladheidbestrijding wordt hier nader op ingegaan.

4. Uitvoering

De praktische uitvoering van de gladheidbestrijding is meer onderhevig aan nieuwe inzichten, innovaties en dergelijke dan de kaders en uitgangspunten die genoemd worden in dit beleidsplan. Daarom wordt dit onderdeel beschreven in het uitvoeringsplan, dat iedere vijf jaar wordt aangepast.

4.1 Milieu, duurzaamheid en innovaties

Om milieuschade zoveel mogelijk te beperken is gekozen voor een strooimethodiek die voorziet in beperkt en gericht strooien met minimale doseringen. In 2009 is al gekozen voor deze methodiek waarbij zo veel mogelijk gebruik gemaakt wordt van het strooien met nat zout. Dit verandert onder het nieuwe beleid niet. Alleen worden nu de nieuwste technieken toegepast waarbij een volledige geautomatiseerd strooisysteem vooraf in te stellen is. De chauffeur kan zich tijdens het rijden van een strooiroute zo volledig op de weg concentreren.

De laatste innovaties bevinden zich op het terrein van het gebruik maken van big data voor het gericht voorspellen van mogelijke gladheid in specifieke gebieden onder specifieke omstandigheden. Deze nieuwste innovaties worden nu ingezet bij het gedifferentieerd strooien.

5. Communicatie, samenwerking en participatie

Communicatie vormt een belangrijk aspect bij het bestrijden van de gladheid, zowel binnen de organisatie die betrokken is bij de uitvoering als extern. Er zijn verschillende communicatiemiddelen en technieken die gebruikt worden en een vaste communicatieadviseur van de gemeente is hierbij nauw betrokken. In het uitvoeringsplan gladheidbestrijding wordt een communicatieplan opgenomen.

5.1 Partners in en om de stad

Om de communicatie met alle partners in en om de stad goed te laten verlopen zijn er vaste contact afspraken gemaakt met bijvoorbeeld de vertegenwoordiger van de openbaarvervoermaatschappij, de gladheidcoördinator van de provincie Flevoland en met collegae van verschillende afdelingen binnen de gemeente (Verkeer & vervoer, Advies- en Ingenieursbureau, wijkbeheer).

Voor de inwoners en bezoekers wordt gebruik gemaakt van advertenties in de plaatselijke media, op borden langs de wegen en via Facebook en Twitter. Op de gemeentelijke website is een aparte pagina te vinden over de gladheidbestrijding en kan iedereen de strooiroutes online raadplegen.

Bij calamiteiten of wanneer het noodplan (aangepaste strooiroutes) wordt geactiveerd, dan wordt de communicatie geïntensiveerd.

5.2 Participatie

Twee jaar geleden is de gemeente een actie gestart om de zoutbakken die in de winter in de stad werden geplaatst te laten adopteren door buurtbewoners of maatschappelijke organisaties. Hier is tot op heden nog niet heel veel gebruik van gemaakt daarom blijft de mogelijkheid bestaan om dit als nog te doen.

Daarnaast zijn met twee bewonersgroepen afspraken gemaakt over eigen inzet bij de gladheidbestrijding. Bij de ene groep gaat het om het zelf verwijderen van paaltjes in fietspaden om het strooiervoertuig toegang te verschaffen. Na de strooiactie worden de paaltjes weer terug geplaatst om sluijverkeer te voorkomen.

Bij de andere groep betreft het ondersteunen en faciliteren om een stoep die niet in de strooiroete zit zelf handmatig te strooien.

Beide groepen zijn opgenomen in de groepsapp gladheidbestrijding zodat zij tijdig op de hoogte zijn van mogelijke gladheid.

Jaarlijks is er persoonlijk contact met deze groepen en wij hopen dat in de toekomst meerder groepen zich hierbij willen aansluiten.

6. Financieel

In dit hoofdstuk wordt aangegeven hoeveel budget er de komende jaren beschikbaar is voor de gladheidbestrijding en hoe de kosten verdeeld zijn.

6.1 Het budget

Het jaarlijkse budget voor de gladheidbestrijding is te verdelen in onderstaande posten:

- Uitvoering gladheid € 597.000
- Materieel € 81.000
- Kapitaallasten € 102.000
- Gemeentelijke kosten € 19.000

Implementatie budget 2018 € 350.000

6.2 Financiële taakstelling - € 350.000 incidenteel / €40.000 structureel

Om de nieuwe werkwijze in te voeren is het nodig om meerdere meetsystemen die opkomende gladheid voorspellen te plaatsen, dit leidt tot meerkosten. Het huidige strooi materieel wordt vervangen door materieel dat uitgerust wordt met de nieuwste systemen. Door routeoptimalisatie, het werken met verschillende scenario's en het aanpassen van de uitvoeringsorganisatie kan een besparing worden gerealiseerd. Hierdoor worden vanaf 2019 de incidentele meerkosten in een periode van tien jaar afgedekt.