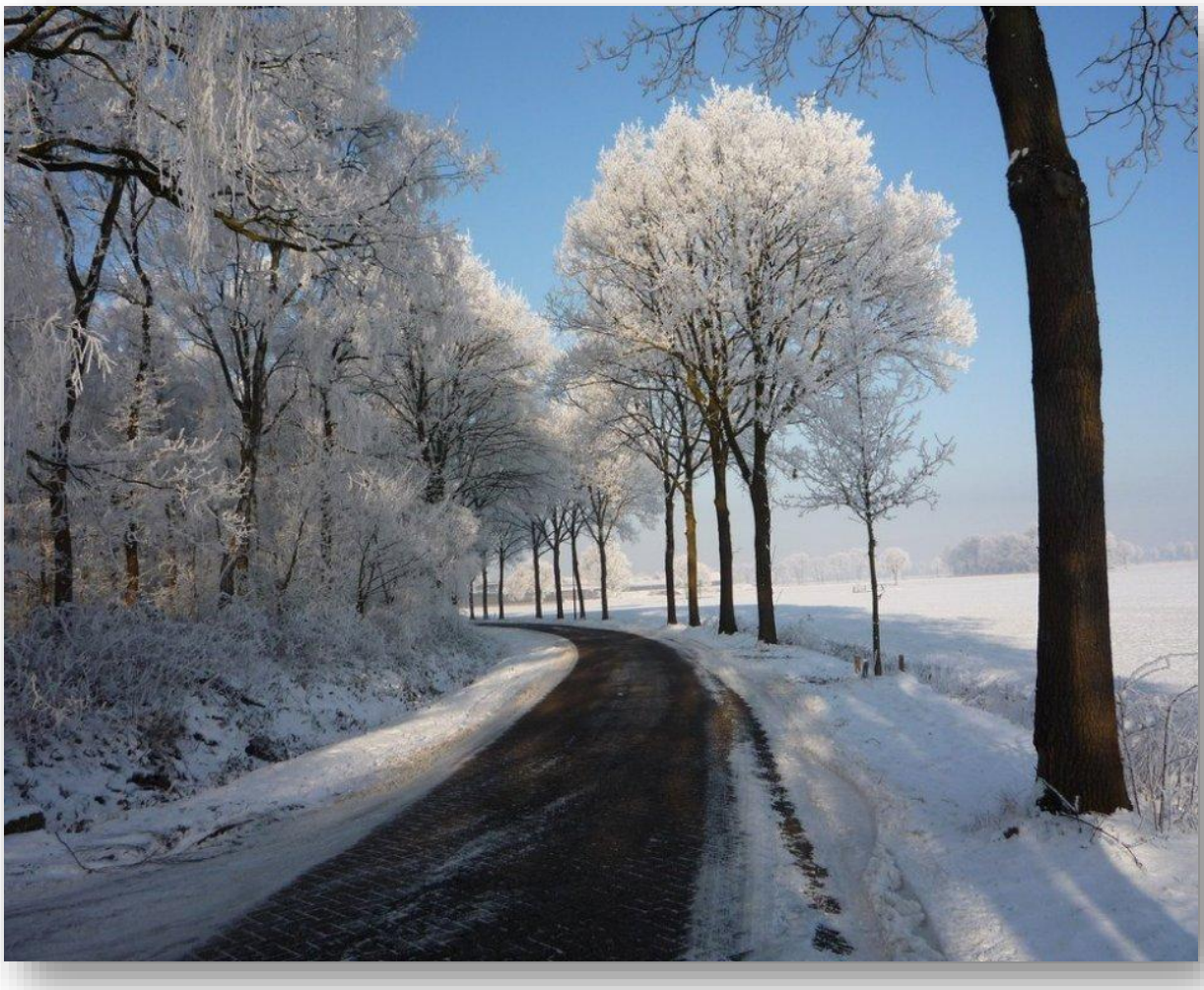
Gemeente Bladel

Bladel Casteren Hapert Hoogeloon Netersel

Beleidsplan Gladheid-bestrijding 2026 - 2036



Colofon

Opdrachtgever

Gemeente Bladel

Afdeling Openbare Werken

Markt 21, 5531 BC Bladel

E-mail: info@bladel.nl

Telefoon: 0497 - 36 16 36

Auteur

RA⁺ ingenieurs

Den Dries 4, 5552 CL Valkenswaard

E-mail: info@ra-plus.nl

Telefoon: 040 - 207 61 63

Versiebeheer

Document: 26010.1 E.18 BLPgladheidsbestrijding 01-B hza

Revisie: B

Datum: 06-08-2026

Inhoud

Inleiding 4
Plaats van het beleidsplan binnen het proces van het totale gladheidbestrijdingsplan 5
Organisatie en besluitvorming 6
- Organisatie 6
- Besluitvorming 6

Kader voor het beleidsplan 7
- Vastgesteld beleid 7
- Juridisch kader 7
- Arbeidsomstandigheden 7
- Arbeidstijden 8
- Veiligheid 8
- Milieu 8
- Kosteneffectiviteit 8

Uitgangspunten beleidsplan 9
- Integrale visie 9
- Categorisering van wegen 9
- Soorten gladheid 9
- Strooimethodiek en signaleringsmethode(s) 9
- Uitruk- en strooitijden 10
- Prioriteit in bestrijding 10
- Strooimethodiek 11
- Voertuigen en materieel 11
- Dooimiddelen, gebruik en opslag 11
- Dataopslag en -verwerking 11
- Communicatie en informatie en participatie 12
- Inrichting uitbesteding 13

Bijlage 1: Tabellen CROW 14
- Richtlijnen voor wegen buiten de bebouwde kom 14
- Richtlijnen voor wegen binnen de bebouwde kom 15
- Aanbevelingen voor verschillende wegcategorieën binnen de bebouwde kom 16

Bijlage 2: Uitgebreide juridische kaders 17
- Aansprakelijk stellen 17
- Gronden voor aansprakelijkheid 17
- Verwijtbaarheid, aansprakelijkheid en bewijslast 18
- Praktische invulling zorgplicht 21

Bijlage 3: Tekeningen strooiroutes 23

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.

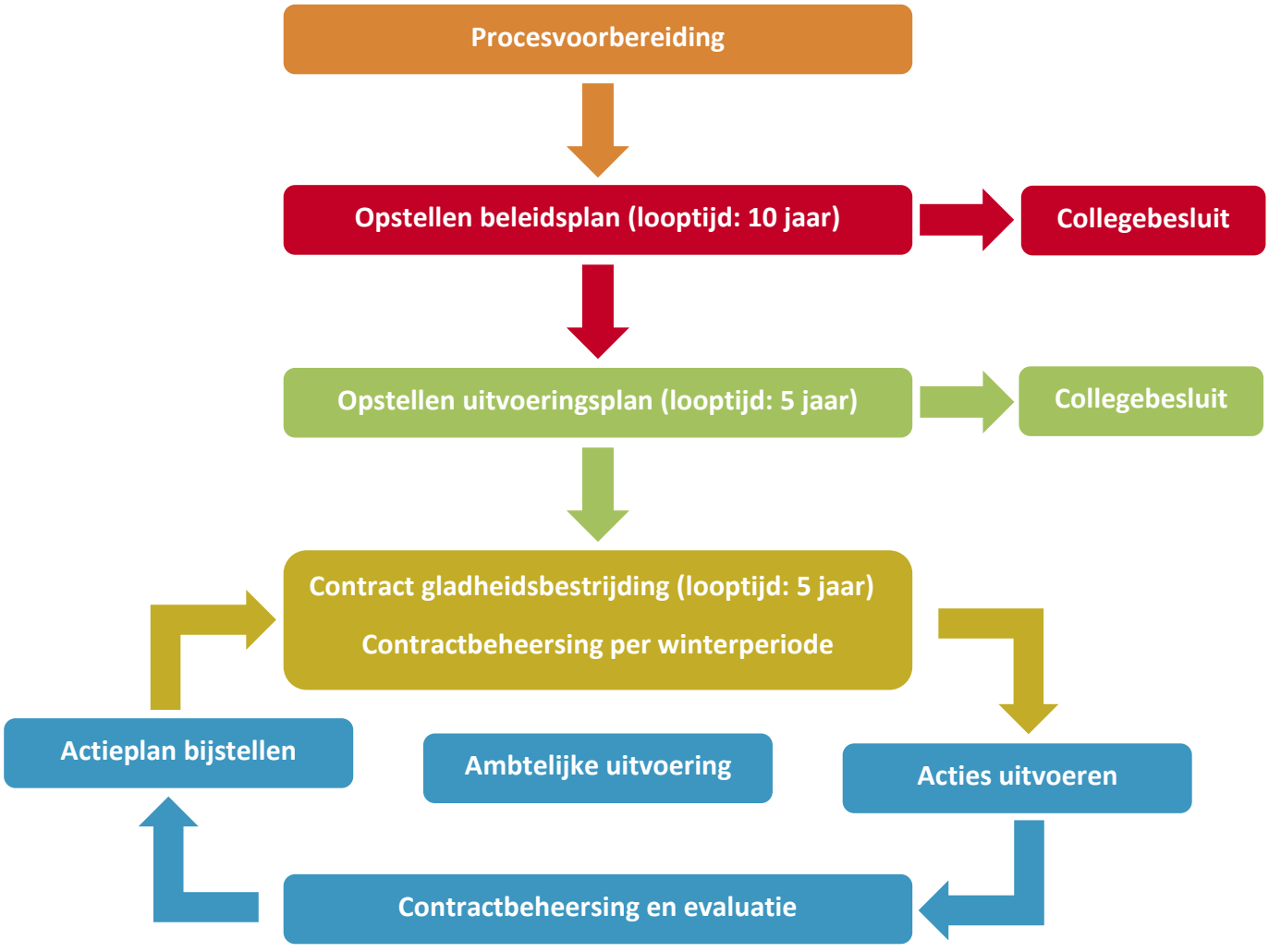
Plaats van het beleidsplan binnen het proces van het totale gladheidbestrijdingsplan

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 contractbeheersingsplan 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.



Organisatie en besluitvorming

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.

Besluitvorming

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

Kader voor het beleidsplan

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:

- Toekomstvisie Bladel
- Wegen beheerplan Bladel
- GRP Bladel
- Milieubeleidsplan Bladel (zie hiervoor specifiek punt 4.6 Milieu)

Juridisch kader

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, ijzel 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 gladheid meldsystematiek (bijvoorbeeld een contract met een weerbureau, een eigen gladheid meldsysteem 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. Voor een uitgebreide behandeling van de juridische kaders wordt verwezen naar bijlage 2 bij dit plan. Hier zijn de door de CROW omschreven kaders veder uitgewerkt en is een stuk jurisprudentie opgenomen

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.

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.

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 Arbowetgeving te zijn voorzien van een CE-markering en een bijbehorende EG-verklaring.

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 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 dient daartoe te voorzien in beperkt en gericht strooien met minimale doseringen; in het beleidsplan wordt hier verder op ingegaan.

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 consignatiekosten aan de contracterende partij. Onder consignatiekosten wordt hier verstaan de vergoeding die de marktpartij ontvangt voor het bereid houden van menskracht en materieel om snel en adequaat de gladheidbestrijding uit te kunnen voeren. Immers ook zonder daadwerkelijke inzet zal men paraat moeten zijn. Het hoofdbestanddeel van de variabele kosten wordt gevormd door de kosten van daadwerkelijke personele inzet en het verbruik van dooimiddelen.

Gladheidbestrijding 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.

Uitgangspunten beleidsplan

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.

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).

Soorten gladheid

Er worden drie soorten gladheid onderscheiden, namelijk:

- Gladheid door het bevriezen van natte weggedeelten;
- 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.

Strooimethodiek en signaleringsmethode(s)

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.

Signaleringsmethoden

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

Bij de *preventieve* bestrijdingsmethode wordt geacteerd 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 gladheidmeldingen te verkrijgen. Ook de politie kan gladheid signaleren.

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 gladheidmeldsystemen 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.

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 in de verschillende routes zich bevinden.

Strooimethodiek

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.

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.

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.

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 strooiploegen, per actie/route;
- Verdere gegevens van voertuigen, chauffeurs en gebruikte dooimiddelen, nader uit te werken in het uitvoeringsplan.

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.

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.

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 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.

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 OBGB 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.

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.

Inrichting uitbesteding

De gemeente Bladel kiest ervoor 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 het college van burgemeester en wethouders van Bladel vastgestelde beleidsplan gladheidbestrijding vindt een koppeling plaats met het uitvoeringsplan dat eveneens door het college wordt vastgesteld. Dit vormt 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: Tabellen CROW

De in dit hoofdstuk opgenomen tabellen zijn afkomstig uit CROW-publicatie: Richtlijn organisatie en bestrijding van wintergladheid 2024

Richtlijnen voor wegen buiten de bebouwde kom

Categorie	Maximale strooisnelheid	Kenmerken	Prioriteit	Gladheid door bevriezing	Gladheid door condensatie	Gladheid door neerslag
Nationale stroomweg	70	autosnelweg	hoog	preventief	preventief	preventief en curatief (*2 uur*)*
Regionale stroomweg	70	autoweg, vluchtvoorzieningen, fysieke rijbaanscheiding, doorgetrokken kantmarkering, ongelijkvloerse kruisingen	hoog	preventief	preventief	preventief en curatief (*2 uur*)
Gebiedsontsluitingsweg I en II	70	2×2 of 2x1 rijstroken, rijbaanscheiding, gelijkvloerse kruisingen, onderbroken kantmarkering	hoog	preventief	preventief	preventief en curatief (*3 uur*)
Erftoegangsweg I en II	60	1 rijloper, fiets op de rijbaan	middel	preventief	preventief	preventief en curatief (*4 uur*)
Vrijliggend fietspad	35**	door tussenberm gescheiden van rijbaan of met eigen tracé, bestemd voor fietsers en snorfietsers	hoog	preventief	preventief	preventief en curatief (*3 uur*)

* Rijkswaterstaat hanteert voor nationale stroomwegen een grens van 1,5 uur als maximale actietijd.

Richtlijnen voor wegen binnen de bebouwde kom

Categorie	Maximum-snelheid (km/h)	Maximale strooisnelheid	Kenmerken	Prioriteit	Gladheid door bevriezing	Gladheid door condensatie	Gladheid door neerslag
Gebiedsontsluitingsweg	70/50	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	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	25**	door tussenberm gescheiden van rijbaan of met eigen tracé, bestemd voor fietsers en snorfietsers	hoog	preventief	preventief	preventief en curatief *(3,5 uur)*
Busbaan / busstrook	50	50	rijbaan/rijstrook voor bussen van het openbaar vervoer en eventueel andere daarop toegelaten voertuigen	hoog	preventief	preventief	preventief en curatief *(3,5 uur)*

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

Aanbevelingen voor verschillende wegcategorieën binnen de bebouwde kom

Categorie	Maximum-snelheid (km/h)	Kenmerken	Prioriteit	Gladheid door bevriezing	Gladheid door condensatie	Gladheid door neerslag
Winkelgebied	5	winkelcentrum, voetgangersgebied in stadscentrum	hoog/middel	curatief (*3 uur*)**	curatief (*3 uur*)**	curatief (*3 uur*)**
Erf	5	gebied waar verblijfsfunctie domineert, aangeduid door bord G5 (RVV 1990)	laag	curatief (*48 uur*)*	curatief (*48 uur*)*	curatief (*48 uur*)*
Parkeervoorzieningen	5	openbare parkeervoorzieningen	laag	curatief (*48 uur*)*	curatief (*48 uur*)*	curatief (*48 uur*)*
Speciale bestemmingen	50/30/5	wegen, fietspaden en voetpaden ter ontsluiting van belangrijke openbare voorzieningen (ziekenhuis, politiebureau, 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, wordt op deze categorieën wegen niet gestrooid.

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

Aanvulling: in afwijking van de CROW-tabel, strooit de gemeente Bladel geen voetpaden.

Bijlage 2: Uitgebreide juridische kaders

De tekst in dit hoofdstuk is ontleend aan het CROW-infoblad 'Juridische aspecten van wintergladheidsbestrijding'. De relevante onderdelen uit dit infoblad zijn overgenomen en waar nodig aangepast.

De juridische basis voor het uitvoeren van de gladheidsbestrijding is gelegen in artikel 15 van de Wegenwet en artikel 2 van de Wegenverkeerswet. Hierin is vastgelegd dat de wegbeheerder zorgplicht heeft ten aanzien van het onderhouden van zijn wegen. Tot dit onderhouden behoort ook de uitvoering van de gladheidsbestrijding. De gladheidsbestrijding 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 gewaarborgd wordt.

Aansprakelijk stellen

Als een wegbeheerder niet aan bovengenoemde zorgplicht voldoet en een weggebruiker ondervindt daardoor schade, kan deze de wegbeheerder voor die schade aansprakelijk stellen. In verreweg de meeste gevallen wordt een schadezaak afgewikkeld door enerzijds een verzekeraar (bij kleinere schaden ook wel door de wegbeheerder zelf) en anderzijds de betrokkene. De laatste kan zich hierbij laten bijstaan door een belangenbehartiger, zoals een advocaat of rechtsbijstandsverzekeraar. Bij de afwikkeling wordt bekeken hoe de zaak juridisch in elkaar steekt en wat de rechter (vermoedelijk) zou oordelen. In slechts een beperkt aantal (bijzondere) gevallen wordt een schadezaak als gevolg van wintergladheid onder de rechter gebracht. Dit verklaart waarom er op dit gebied relatief weinig jurisprudentie is.

Bij de beoordeling van schadeclaims zal onder meer meewegen dat de wegbeheerder ten aanzien van de gladheidsbestrijding een inspanningsverplichting heeft en geen resultaatsverplichting. Van de wegbeheerder mag met andere woorden worden verwacht dat hij zijn uiterste best doet om wintergladheid te bestrijden, al dan niet preventief, maar niet dat hij wintergladheid altijd en overal kan voorkomen. Daarnaast is de uitkomst van een beoordeling afhankelijk van vele andere factoren. De benadeelde is zeker niet op voorhand kansloos, de aangesproken wegbeheerder evenmin. Bovenstaand laat zien dat de inspanningsverplichting aantoonbaar moet zijn. Daarbij dragen een goede en duidelijke verslaglegging en registratie van de uitvoering van de winterdienst daaraan bij. Hiernaast is het beleidsplan en actueel uitvoeringsplan gladheidsbestrijding cruciaal.

Gronden voor aansprakelijkheid

Wanneer een wegbeheerder aansprakelijk wordt gesteld, zal dat gebeuren op basis van twee beoordelingsgronden uit het Burgerlijk Wetboek (BW). Deze betreffen:

- Een onrechtmatige daad bij 'zaken en substanties die niet op het wegdek thuishoren' (artikel 6:162 BW);
- Een risicoaansprakelijkheid voor opstallen bij 'een gebrek aan de weg of de weguitrusting' (artikel 6:174 BW). Het kan dan bijvoorbeeld gaan om een gat in de weg. Bekendheid met het gebrek of een verwijt aan de zijde van de wegbeheerder doet niet ter zake. Dit in tegenstelling tot de beoordeling op grond van de hiervoor genoemde onrechtmatige daad.

Beide gronden hebben een algemeen karakter en zijn niet specifiek toegesneden op schade als gevolg van wintergladheid.

Zaken en substanties op het wegdek

Op grond van artikel 6:162 BW kan een wegbeheerder aansprakelijk worden gesteld voor gladheid van de weg als gevolg van de aanwezigheid van zaken en substanties. Het gaat hierbij niet specifiek om wintergladheid, maar om gladheid in algemene zin. Die kan ook veroorzaakt zijn door bijvoorbeeld olie of van een vrachtwagen gevallen zand. Als de weg van zichzelf te glad is, bijvoorbeeld door slijtage van de toplaag of een verkeerde materiaalkeuze, is dit een gebrek aan de weg; dat wordt beoordeeld op grond van artikel 6:174 BW.

Artikel 6:162 BW heeft zoals vermeld betrekking op een onrechtmatige daad. In dit geval betreft deze de aanwezigheid van 'zaken en substanties die niet op het wegdek thuishoren'. De aansprakelijkheid berust op een toerekenbare tekortkoming in de zorgplicht of een gevaarzettend handelen. Op basis hiervan zou de wegbeheerder aansprakelijk kunnen worden gehouden voor schending van de zorgplicht tot het schoonhouden van de in beheer zijnde wegen. De wegbeheerder moet dus een verwijt treffen.

Overigens is er ook juridisch gezien een verschil tussen gladheid als gevolg van bijvoorbeeld sneeuw en gladheid als gevolg van voorwerpen of substanties, die op de weg zijn gekomen. In dit laatste geval ontstaat de gladheid normaal gesproken onbedoeld en onverwacht. Van wintergladheid is daarentegen algemeen bekend dat deze gedurende een zekere periode als gevolg van vorst kan ontstaan, en ook dat daar met moderne hulpmiddelen op geanticipeerd kan worden. De eisende partij moet stellen en bewijzen dat de wegbeheerder in deze zorgplicht is tekortgeschoten. Als de wegbeheerder dit bestrijdt, moet hij bewijzen dat hij wel degelijk aan de zorgplicht heeft voldaan. Dit kan bijvoorbeeld aan de hand van een deugdelijk opgesteld en gepubliceerd actueel gladheidsbestrijdingsplan. Daarnaast moet worden aangetoond dat aan dit plan uitvoering is gegeven. In dit verband kunnen de gegevens van het gladheidsmeldsysteem, het global positioning system en de administratie van tijdstippen, hoeveelheden en gevolgde routes van groot belang zijn. Tevens moet de wegbeheerder vanuit zijn zorgplicht ook aantonen dat hij specifieke deskundigheid bezit op gebied van gladheidsbestrijding. Dit kan bijvoorbeeld door aan te tonen dat de werkzaamheden worden uitgevoerd door voor de winterdienst opgeleide medewerkers. Ten aanzien van hulpmiddelen geldt dat voldaan moet worden aan 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 jaren achterlopen op wat gangbaar is.

Gebrek aan de weg of de weguitrusting

De tweede grond om een wegbeheerder aansprakelijk te stellen, is de zogenoemde risicoaansprakelijkheid voor opstallen. Deze vorm van aansprakelijkheid is expliciet van toepassing verklaard op het weglichaam en de weguitrusting (artikel BW 6:174, lid 5). Als er ‘iets mis is met de weg zelf’, zal de wegbeheerder hiervoor betrekkelijk snel aansprakelijk worden gesteld en de schade moeten vergoeden.

Verwijtbaarheid, aansprakelijkheid en bewijslast

Bij zowel het indienen als het weerleggen van schadeclaims is het van belang een juist inzicht te hebben in de begrippen verwijtbaarheid, aansprakelijkheid en bewijslast.

Verwijtbaarheid

Om een wegbeheerder met succes aansprakelijk te kunnen stellen voor schade als gevolg van wintergladheid, moet niet alleen sprake zijn van een gevaarlijke situatie op of om de weg, maar moet bovendien aannemelijk worden gemaakt dat deze situatie de wegbeheerder kan worden verweten. Hiervan is sprake als de wegbeheerder bekend is met een bepaald gevaar, of geacht mag worden hiermee bekend te zijn, maar verzuimt om hiertegen tijdig (preventieve) maatregelen te treffen. Het is van belang het volgende in gedachten te houden.

Zoals vermeld heeft de wegbeheerder 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). Bij het invullen van zijn inspanningsverplichting mag de wegbeheerder prioriteiten stellen. Die kunnen worden gebaseerd op het belang van bepaalde wegen, maar ook of mede op kosten- en milieuoverwegingen. Het is wel van belang dat de wegbeheerder zijn zaken voor elkaar heeft: hij moet bijvoorbeeld kunnen uitleggen waarom bepaalde weggedeelten wel of niet in de strooiroutes zijn opgenomen. De wegbeheerder is niet verplicht tot preventief strooien. Hij kan volstaan met curatieve actie, mits hij daarbij een bijzondere alertheid in acht neemt.

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 drukbezocht winkelcentrum verdient extra aandacht vanwege de te voorziene risico’s bij gladheid. Dergelijke locaties moeten hoog op de prioriteitenlijst in het gladheidsbestrijdingsplan worden geplaatst. Verder moeten klachten uit voorgaande jaren worden geëvalueerd en moet worden bezien of ze aanleiding geven om bepaalde locaties aan de strooiroutes toe te voegen.

Aansprakelijkheid

Het gegeven dat een norm is geschonden, kan een reden zijn voor het vestigen van aansprakelijkheid. Daarnaast moet worden aangetoond dat er een oorzakelijk verband bestaat tussen de normschending en het voorval (causaliteit). Verder kan schadevergoeding alleen worden toegewezen voor zover de schade binnen de reikwijdte van de geschonden norm valt (relativiteit). Beide principes worden hierna toegelicht.

Causaliteit

Het is bekend dat dooimiddelen tijd nodig hebben om in te werken. Daarnaast draagt het inrijden van het dooimiddel door het verkeer bij aan de werking. Tussen het moment van strooien en het moment waarop het dooimiddel daadwerkelijk effectief is, dat wil zeggen de gladheid (grotendeels) heeft opgeheven, bevindt zich dus een zekere tijdsperiode. Dit gegeven kan tot gevolg hebben dat de wegbeheerder niet aansprakelijk is voor schade als gevolg van gladheid, terwijl hij toch laat is begonnen met strooien of zelfs helemaal niet heeft gestrooid. Hij moet dan aantonen dat ook bij een vroegere strooiactie het middel onvoldoende gelegenheid zou hebben gehad om zijn werk te doen.

Daarnaast moet duidelijk zijn dat de weggebruiker voldoende oplettendheid heeft betracht. Als dit niet het geval is, kan dit leiden tot doorbreking van de causaliteit. De achterliggende gedachte is dat als de weggebruiker wel voldoende voorzichtig zou zijn geweest, het ongeval niet zou hebben plaatsgevonden. In voorkomende gevallen moet een wegbeheerder het argument dat de weggebruiker onvoldoende heeft geanticipeerd, expliciet opvoeren als causaliteitsverweer.

Overigens mag een weggebruiker 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 van de wegbeheerder is vastgesteld, kan er een evenredige vermindering van de vergoedingsplicht plaatsvinden, namelijk als de benadeelde partij eigen schuld kan worden toegerekend (artikel 6:101, BW). In dat geval hebben beide partijen een fout gemaakt. De wegbeheerder kan bijvoorbeeld niet hebben voldaan aan zijn zorgplicht terwijl de weggebruiker onvoldoende voorzichtig is geweest.

De weggebruiker moet zijn rijgedrag aan de omstandigheden aanpassen. Bij onvoorzichtig of roekeloos rijgedrag kan de vergoedingsplicht onder bepaalde omstandigheden zelfs met honderd procent worden teruggebracht. Er hoeft dan, ondanks aansprakelijkheid, in het geheel geen schadevergoeding te worden betaald. Aan kinderen onder de 14 jaar kan in principe geen eigen schuld worden toegerekend, behalve in het geval van opzet of daaraan grenzende roekeloosheid. Ook andere kwetsbare groepen, zoals bejaarden, kunnen op meer bescherming rekenen.

Overigens is een partij, indien aansprakelijk, altijd voor honderd procent aansprakelijk en nooit voor bijvoorbeeld de helft. In het geval van eigen schuld vindt een procentuele aftrek op de schadevergoeding plaats (niet op de aansprakelijkheid).

De eventuele beoordeling van eigen schuld komt altijd pas aan de orde als de aansprakelijkheid vaststaat. Als een wegbeheerder zich meteen en uitsluitend beroept op eigen schuld van de weggebruiker zonder de eigen aansprakelijkheid (tekortkoming in de zorgplicht) te weerleggen, erkent hij daarmee impliciet de eigen aansprakelijkheid.

Relativiteit (artikel 6:163, BW)

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 als door schending van de norm letselschade of zaakschade is ontstaan, deze voor vergoeding in aanmerking komt. Deze schades vallen namelijk onder de reikwijdte van de norm. Dit geldt echter niet voor bijvoorbeeld omzetschade van moeilijk bereikbare bedrijven. Daarvoor is de reikwijdte van de norm ‘een vlotte doorstroming van het verkeer in het algemeen’ onvoldoende.

Bewijslast

Er gelden verschillende bewijslasten voor het vaststellen van risico- respectievelijk schuldaansprakelijkheid. Bij risicoaansprakelijkheid (gebreken aan weg en weguitrusting, artikel 6:174 BW) 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, ijzel en rijp; artikel 6:162 BW) geldt het algemene principe '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 vast. Voor de betwisting is een adequaat verweer van groot belang.

Adequaat verweer

Hiervoor is aangegeven dat bij schuldaansprakelijkheid geldt 'wie eist, bewijst'. Een benadeelde, doorgaans de weggebruiker, moet gemotiveerd aangeven waarom volgens hem de wegbeheerder in zijn zorgplicht tekort is geschoten. De wegbeheerder kan zich hiertegen verdedigen met een adequaat verweer. Als hij hier niet in slaagt, zal de rechter oordelen dat de geclaimde tekortkoming als onbetwist is komen vast te staan. Ook staat het de rechter vrij om de bewijslast om te keren en bij de wegbeheerder te leggen, als redelijkheid en billijkheid dat met zich meebrengen. Daarom is het belangrijk dat de aangesproken wegbeheerder (of diens verzekeraar) de aansprakelijkheid gemotiveerd kan weerleggen; een goede verslaglegging van meldingen en strooiacties is hierbij vaak zeer nuttig.

Veel aanspraken door weggebruikers kunnen worden beperkt of weggenomen door te zorgen voor een goed doordacht en goed uitgevoerd gladheidsbestrijdingsplan. In het deel 'Leidraad opstellen gladheidsbestrijdingsplan' zijn handvatten gegeven waarmee wegbeheerders op weg worden geholpen bij het opstellen van een dergelijk plan. Het komt er kort gezegd op neer dat als wegbeheerders bewuste keuzes hebben gemaakt voor de aanpak van de gladheidsbestrijding, deze voldoende bekend hebben gemaakt en zich aantoonbaar aan de gestelde taken hebben gehouden (wat kan blijken uit een accurate administratie), zij meestal sterk staan in hun verweer.

De rechter moet de algemene wettelijke bepalingen invullen. Als hij geen andere bron heeft, zal hij onder andere uitgaan van hetgeen in CROW-publicaties over gladheidsbestrijding is opgenomen. In gevallen waar wetten, regels en richtlijnen niet (volledig) voorzien, zal de rechter de open normen naar eigen inzicht gemotiveerd invullen.

Aansprakelijkheid bij uitbesteding

Wanneer een wegbeheerder de gladheidsbestrijding uitbesteedt aan een private onderneming blijft hij verantwoordelijk voor het beleid en een deugdelijke uitvoering jegens derden (artikel 15 e.v., Wegenwet). De verantwoordelijkheid voor de toestand van de wegen (zorgplicht) kan de wegbeheerder namelijk niet overdragen aan derden. Ook als wegbeheerders in regionaal verband afspraken maken over de uitvoering van de gladheidsbestrijding, blijft elke wegbeheerder verantwoordelijk voor zijn eigen wegennet. De wegbeheerder is hierdoor in principe ook aansprakelijk voor eventuele schade ontstaan bij gladheid. Maar het maakt wel verschil of het daarbij gaat om beleidsfouten en grotere uitvoeringsfouten, of om kleinere uitvoeringsfouten.

De wegbeheerder moet de regie strak in handen houden (artikel 6:162, BW). Dit houdt in dat een schadelijdende partij bij beleidsfouten en grotere uitvoeringsfouten geen genoegen hoeft te nemen met een verwijzing naar de aannemer. Als de aannemer niet thuis geeft, moet de wegbeheerder de claim in behandeling nemen. Als deze wordt toegewezen, zal de wegbeheerder de schade moeten vergoeden. Gaat het hierbij om evidente fouten in de uitvoering dan kan de wegbeheerder op zijn beurt een poging doen de uitgekeerde schade te verhalen op de aannemer. Het is van belang om in het bestek duidelijke afspraken op te nemen over de handelwijze bij aansprakelijkstellingen.

Kleinere uitvoeringsfouten komen rechtstreeks voor rekening van de aannemer. De wegbeheerder is als opdrachtgever namelijk niet aansprakelijk voor fouten van niet-ondergeschikten (tenzij vooraf duidelijk was dat deze niet ter zake kundig waren). In de praktijk gaat het voornamelijk om aanrijdingsschades en schades aan beplanting als gevolg van strooizout. Deze komen voor rekening van de Wettelijke Aansprakelijkheidsverzekering Motorvoertuigen (WAM) of eventueel de werkmaterieelverzekering van de strooi-installatie.

Praktische invulling zorgplicht

Zoals aangegeven in de voorgaande tekst, maken de weinig specifieke wetgeving en de beperkte jurisprudentie dat er geen algemeen geldige, eenduidige aanwijzingen zijn te geven waarmee schadeclaims als gevolg van wintergladheid zijn te weerleggen. Wel is het aannemelijk dat een rechter, alvorens uitspraak te doen, de desbetreffende situatie in elk geval zal toetsen aan de hand van de volgende vragen:

- Heeft de wegbeheerder onder de gegeven omstandigheden voldoende maatregelen getroffen om gladheid te voorkomen of tegen te gaan?
- Heeft de wegbeheerder zijn beleid en de prioritering van strooiroutes voldoende onderbouwd in een actueel gladheidsbestrijdingsplan en heeft hij de voor het publiek belangrijke informatie voldoende kenbaar gemaakt, bijvoorbeeld door publicatie in een plaatselijke krant en/of op internet?
- Heeft de wegbeheerder adequaat op klachten gereageerd en waar nodig maatregelen getroffen?
- Over het algemeen geldt dat een wegbeheerder niet aansprakelijk is voor gladheidschade als gevolg van artikel 6:162 BW als hij kan aantonen dat:
    - Er tijdig en naar vermogen is gestrooid (aan de hand van een inzetplanning);
    - Er gezien de omstandigheden op tijd en adequaat is gewaarschuwd;
    - Hij adequaat op klachten/meldingen heeft gereageerd en de juiste maatregelen heeft getroffen.

Aanbevelingen

Het voorgaande impliceert dat een wegbeheerder er goed aan doet de nodige maatregelen te treffen om zich optimaal tegen schadeclaims als gevolg van wintergladheid te kunnen verweren. De belangrijkste aanbeveling in dit verband is een deugdelijk en actueel gladheidsbestrijdingsplan op te stellen. Het deel ‘Leidraad opstellen gladheidsbestrijdingsplan’ bevat hiervoor aanwijzingen, zoals:

- Zorg voor een exacte opgave van de routes en prioriteringen (doorgaande wegen, drukke wegen, busroutes, gevaarlijke wegen, fietspaden, wegen bij ziekenhuizen en bejaardenhuizen, enzovoort).
- Let bij de prioritering op bijzondere risico’s door bijvoorbeeld open wegdekken, hellingen en brugdekken. Voor de risicoanalyse kan onder meer gebruik worden gemaakt van klachten/meldingen uit het verleden, bij voorkeur vastgelegd in een klachten/meldingenregistratiesysteem.
- Handel snel en doeltreffend zodra bekend is dat zich gevaarlijke situaties (kunnen) voordoen. Denk hierbij aan het voorkomen of het direct verhelpen van de gladheid ter plaatse, het informeren van burgers en weggebruikers en, als bijzondere omstandigheden dit vereisen, het plaatsen van waarschuwingsborden.
- Maak waar mogelijk gebruik van gladheidsmeldsystemen en de diensten van weerbureaus om tijdig voor (mogelijke) gladheid te kunnen waarschuwen.
- Houd een goede administratie bij van de gereden strooiroutes en -tijden.
- Controleer de effectiviteit van strooiacties en leg knelpunten vast.
- Breng en houdt het betrokken personeel aantoonbaar op de hoogte van de laatste ontwikkelingen op het vakgebied.
- Zorg voor voldoende materieel en houd dit in goede staat.
- Zorg voor adequate voorlichting van het publiek door bijvoorbeeld brochures, huis-aan-huisbladen, een website en/of sociale media.
- 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.

ValidSigned door Jelle van der Wiel
op 07-10-2026

Bijlage 3: Tekeningen strooiroutes