BELEIDSKADER GLADHEIDBESTRIJDING

GEMEENTE AMSTERDAM



16 oktober 2012

Inhoudsopgave

Voorwoord 3

Hoofdstuk 1 – Inleiding: de kwaliteit van de gladheidbestrijding 4

Hoofdstuk 2 – Gladheidbestrijding is keuzes maken 5

Hoofdstuk 3 - Signalering en uitrukken 9

Hoofdstuk 4–Techniek en scholing 11

Hoofdstuk 5 - Zout 13

Hoofdstuk 6 - Communicatie 14

Hoofdstuk 7 – Samenvatting 16

Bijlage 1 – Het uitvoeringsplan gladheidbestrijding 17

Bijlage 2 –Hulpvragen ten behoeve van de jaarlijkse evaluatie 18

Bijlage 3: Kaart Hoofdnet auto 19

Bijlage 4: Kaart Prioriteitsroutes auto 20

Bijlage 5: Kaart Hoofdnet OV 21

Bijlage 6: Kaart Hoofdnet Fiets 22

Bijlage 7: Kaart Prioriteitsroutes Fiets 23

Voorwoord

De strenge winters van 2009 en 2010 hebben behalve tot sneeuw- en ijspret ook tot de nodige overlast geleid. Overal in Nederland ondervond het verkeer hinder van de winterse omstandigheden: reistijden namen toe, plaatsen werden moeilijker bereikbaar en er gebeurden ongelukken door gladheid en slecht zicht. Wegbeheerders moesten alles uit de kast halen om de hinder te beperken.

Ook de Amsterdamse wegbeheerders hebben zich ingezet om de straten begaanbaar te houden en de overlast tegen te gaan. Daarbij liepen zij soms tegen de grenzen van hun mogelijkheden aan. Dit heeft op onderdelen geleid tot vragen van gemeenteraadsleden. Deze vragen hadden onder meer betrekking op de beschikbaarheid van strooimiddelen, regie en samenwerking bij de uitvoering, de integrale aanpak van het Hoofdnet fiets en de externe communicatie. Deze vragen leidden tot een evaluatieonderzoek[1] in de tweede helft van 2011. Het onderzoeksrapport bevat een groot aantal aanbevelingen om de uitvoering van de gladheidbestrijding te verbeteren. Wellicht de belangrijkste aanbeveling was de vaststelling van een stedelijk 'beleidskader gladheidbestrijding'. In het voorliggende document worden de stedelijke kaders op het gebied van de gladheidbestrijding op hoofdlijnen vastgelegd, zodat de beheerorganisaties van de centrale stad en de stadsdelen werken vanuit een aantal gemeenschappelijke uitgangspunten. De individuele wegbeheerders vertalen de kaders tot uitvoeringsplannen voor hun eigen areaal. Hierbij treft u het Beleidskader aan. Het is in goed overleg tussen de centrale stad en de stadsdelen opgesteld.

Een samenvatting van het Beleidskader is opgenomen in hoofdstuk 7.

[1] Gladheidbestrijding in Amsterdam, evaluatieonderzoek, november 2011, Eduquality.

Hoofdstuk 1 – Inleiding: de kwaliteit van de gladheidbestrijding

De kwaliteit van de gemeentelijke gladheidbestrijding is afhankelijk van de professionaliteit van de beheerorganisatie(s) en de omvang van de beschikbare middelen.

Bij de bestrijding van gladheid en andere winterse overlast moet de beheerder van de openbare ruimte altijd keuzes maken, aangezien de middelen per definitie beperkt zijn. Dat doet hij in de eerste plaats door te bepalen welk deel van het areaal hij zal aanpakken en welke prioriteit hij aan de verschillende onderdelen van dat areaal geeft. De keuzes van de gemeente Amsterdam staan op hoofdlijnen beschreven in hoofdstuk 2.

Het benoemde areaal wordt zoveel mogelijk begaanbaar gehouden om de stad bereikbaar te houden en de doorstroming van het verkeer mogelijk te maken. Behalve met betrekking tot het areaal worden er ook op andere punten keuzes gemaakt die de kwaliteit van de gladheidbestrijding in de stad rechtstreeks raken. Zo maakt Amsterdam onder meer keuzes met betrekking tot:

- **De mate waarin er preventief resp. curatief wordt gewerkt;**
- **De investeringen in mensen en materieel;**
- **De techniek van de gladheidbestrijding;**
- **De taken en bevoegdheden van de organisaties die de gladheidbestrijding uitvoeren;**
- **De wijze waarop er over de gladheidbestrijding wordt gecommuniceerd.**

Bijzonder aan de winterdienst is dat de uiteindelijke kosten niet alleen van de gemaakte keuzes maar (vooral) ook van het winterweer afhangen.

Conform het devies *voorkomen is beter dan genezen* is de Amsterdamse aanpak op de hoofdnetten vooral preventief. Het doel is gladheid zoveel mogelijk te voorkomen door preventief te sproeien en te strooien op het moment dat uit de signalering (zie hoofdstuk 3) blijkt dat dat nodig is. Indien er niet of onvoldoende preventief wordt gewerkt, wordt curatief optreden noodzakelijk. Curatieve gladheidbestrijding is echter zowel arbeidsintensiever als minder effectief dan preventief optreden.

De uitvoering van het gladheidbeleid is voornamelijk belegd bij de centrale stad en de stadsdelen. Alle beheerorganisaties zorgen ervoor dat hun materieel (voertuigen en strooimaterieel) aan de eisen voldoet die eraan gesteld mogen worden. Dat wil zeggen geschikt voor de noodzakelijke technieken van nat en droog strooien en goed onderhouden. De coördinatoren gladheidbestrijding zijn voldoende geschoold om in hun organisatie de gladheidbestrijding op het hoogste niveau uit te (laten) voeren.

Zout belast het milieu. Daarom moet er niet meer gestrooid worden dan noodzakelijk. De milieubelasting kan worden beperkt door te sproeien of nat te strooien in plaats van droog te strooien en de dosering zoveel mogelijk te beperken. De grootste milieuwinst zit echter in het verlagen van het aantal malen dat er wordt uitgereden om een strooiroute te rijden. De coördinatoren gladheidbestrijding zoeken onder regie van de centrale stad naar de optimale verhouding tussen het bereikbaar en verkeersveilig houden van de stad enerzijds en minimalisering van de kosten en de milieubelasting anderzijds.

De gladheidbestrijding in Amsterdam wordt door de centrale stad en de stadsdelen in een coalitiemodel uitgevoerd, waarbij de centrale stad de stedelijke kaders bewaakt.

Hoofdstuk 2 – Gladheidbestrijding is keuzes maken

Zorgplicht van de wegbeheerder

De wegbeheerder is op grond van artikel 15 e.v. van de Wegenwet verantwoordelijk voor het onderhoud aan de weg. Aansprakelijkheid van de wegbeheerder kan ontstaan door gebreken aan de weg én door zaken op of aan het wegdek; hieronder valt ook plotseling opkomende gladheid door sneeuw, ijzel en rijp. Als de wegbeheerder niet voldoet aan zijn zorgplicht met schade bij weggebruikers als gevolg, dan kan hij daarvoor aansprakelijk worden gehouden. Er kan echter niet bij ieder ongeval als gevolg van gladheid een aansprakelijke partij worden aangewezen. Zo dient er sprake te zijn van verwijtbaarheid, die over het algemeen door de eiser moet worden aangetoond. De wegbeheerder heeft een inspanningsverplichting voor de bestrijding van gladheid. Hij mag prioriteiten stellen op basis van het belang van bepaalde wegen, maar ook op basis van kosten- en milieuoverwegingen. Dit gezegd hebbend moet hij zijn zaken wel voor elkaar hebben. Wat hij toezegt moet hij doen.

Beleidskader, uitvoeringsplannen en evaluaties

Voorliggend beleidskader geeft op hoofdlijnen aan binnen welke kaders de Amsterdamse gladheidbestrijding de komende jaren wordt uitgevoerd. In het verlengde daarvan dienen de Amsterdamse wegbeheerders uitvoeringsplannen ten behoeve van hun eigen beheergebied op te stellen. Veel aanspraken door weggebruikers kunnen worden beperkt of weggenomen door te zorgen voor een goed doordacht en goed uitgevoerd gladheidbestrijdingsplan. Als wegbeheerders in hun plan bewuste keuzes hebben gemaakt voor de aanpak van de gladheidbestrijding, deze voldoende bekend hebben gemaakt en zich aantoonbaar aan de gestelde taken hebben gehouden (wat kan blijken uit een goede administratie, zie hoofdstuk 4), dan staan zij in het algemeen sterk in hun verweer. De hoofdbestanddelen van een goed uitvoeringsplan zijn opgenomen in bijlage 1. Volgens een cyclisch model dienen de Amsterdamse beheerders jaarlijks de uitvoering van de winterdienst te evalueren. Hulpvragen t.b.v. deze evaluatie zijn opgenomen in bijlage 2.

Keuzes op hoofdlijnen

Bij winterse omstandigheden bestrijdt de gemeente gladheid en probeert ze de stad bereikbaar te houden. De gemeente Amsterdam doet dit op de hoofdnetten bij voorkeur preventief en als het moet curatief. Aangezien het ondoenlijk is om alle verharding van het Amsterdamse areaal aan te pakken, en dit in één keer aan te pakken, moeten er keuzes worden gemaakt. In dit hoofdstuk wordt antwoord gegeven op de vraag welk deel van de openbare ruimte in ieder geval voor gemeentelijke gladheidbestrijding in aanmerking komt en welke prioriteit er aan de verschillende onderdelen van het areaal wordt gegeven.

In de tabel op de volgende pagina is een en ander op een rij gezet. Onder de tabel staat een korte toelichting per prioriteit.

Tabel 1 – Areaal, verantwoordelijkheid en prioriteit

Areaal	Gladheidbestrijding	Verantwoordelijk	Prioriteit
HoofdnetAuto[2]	**Ja**	**Centrale stad**	**1**
Hoofdnet Tram	**Ja**	**Centrale stad**	**1**
Hoofdnet Bus	**Ja**	**Centrale stad**	**1**
Overige buslijnen	**Ja**	**Centrale stad**	**1**
Hoofdnet Fiets[3]	**Ja**	**Stadsdelen/Haven**	**1**
Tram[4]**- en bushaltes** **Trottoirs bij stations** **Bruggen, trappen en andere gevaarlijke plekken**	**Ja**	**Stadsdelen/Haven**	**2**
Fietsroutes scholen voortgezet onderwijs	**Ja**	**Stadsdelen/Haven**	**2**
Wegen, niet zijnde Hoofdnet Auto	**Keuze wegbeheerder**	**Stadsdelen/Haven**	**3**
Fietspaden, niet zijnde Hoofdnet Fiets	**Keuze wegbeheerder**	**Stadsdelen/Haven**	**3**
Toegang maatschappelijke instellingen	**Keuze wegbeheerder**	**Stadsdelen/Haven**	**3**
Trottoirs	**Nee**	**-**	**-**

[2] Binnen het Hoofdnet Auto worden Prioriteitsroutes onderscheiden. Zie voor een toelichting pagina 7.
[3] Ook binnen het Hoofdnet Fiets worden zogenaamde Prioriteitsroutes onderscheiden.
[4] Uitgezonderd tramhaltes waarover tussen wegbeheerder en GVB afwijkende afspraken zijn gemaakt.

Prioriteit 1

De hoofdroutes in de stad verdienen de hoogste prioriteit. De toekenning van 'prioriteit 1' betekent dat de gemeente er alles aan doet om op dit areaal gladheid en andere winterse overlast preventief te bestrijden. Het betekent bovendien, dat werkzaamheden zo veel mogelijk al vóór de ochtendspits (dus veelal 's nachts) worden uitgevoerd. De door de gemeenteraad vastgestelde hoofdnetten auto, openbaar vervoer en fiets hebben prioriteit 1. Kaarten van deze hoofdnetten treft u aan als bijlage 3, 5 en 6[5]. Ook de buslijnen die niet tot de hoofdnetten behoren hebben prioriteit 1.
Daar waar het Hoofdnet Fiets fysiek niet gescheiden is van Hoofdnet Auto en/of Openbaar Vervoer (op een beperkt aantal wegen) kan bij extreme weersomstandigheden met veel sneeuw een praktisch probleem optreden. Het is in dat geval niet mogelijk om sneeuw zodanig te verwijderen dat alle hoofdnetten even goed berijdbaar zijn. Onder deze omstandigheden wordt gekozen voor de werkwijze waarbij straten vanaf het midden naar buiten toe sneeuwvrij worden gemaakt. Gevolg is wel hinder voor de fietsers die moeten uitwijken naar de geveegde rijbaan.

Prioriteitsroutes

Zowel voor het Hoofdnet Auto als het Hoofdnet Fiets zijn zogenaamde 'Prioriteitsroutes' vastgesteld. Deze Prioriteitsroutes zijn de belangrijkste verkeersaders van de Hoofdnetten auto en fiets. Bij extreem winterweer, waarbij vooral gedacht moet worden aan voortdurende hevige sneeuwval, komen de Prioriteitsroutes in beeld. De Amsterdamse beheerders kunnen in een dergelijk geval besluiten om al hun inzet (mankracht, materieel en strooimiddelen) te richten op de Prioriteitsroutes om de doorstroming op een deel van de hoofdnetten te waarborgen. Kaarten van de Prioriteitsroutes treft u aan als bijlage 4 en 7.

Prioriteit 2

De toekenning van 'prioriteit 2' betekent dat de gemeente er alles aan doet om op het areaal gladheid en andere winterse overlast te bestrijden. De werkzaamheden zijn aanvullend op de werkzaamheden met prioriteit 1 en kunnen alleen worden verricht indien en voor zover de toestand op het areaal met prioriteit 1 dat toelaat. Het verschil met prioriteit 1 is verder gelegen in het feit, dat de noodzakelijke werkzaamheden overdag tijdens werkdagen plaatsvinden en de bestrijding van de gladheid veelal curatief is.

De tram- en bushaltes en de toegangen tot de stations zijn belangrijk voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Bruggen en trappen zijn door hun constructie en functie gevaarlijke objecten. De gladheidbestrijding van dit areaal moet veelal handmatig gebeuren en is daardoor arbeidsintensief.

Leerlingen in het voortgezet onderwijs moeten in tegenstelling tot basisschoolleerlingen veelal grote afstanden per fiets afleggen om op school te komen. De gemeente probeert de onderwijsinstellingen bereikbaar te houden vanaf de kortste route van het Hoofdnet Fiets tot de school.

---

[5] **Opmerking m.b.t. alle kaarten in de bijlage:**
Strooiroutes zijn regelmatig aan aanpassingen onderhevig, bijvoorbeeld door werkzaamheden aan de weg, gewijzigde busroutes of anders. De actuele informatie over de strooiroutes is te vinden op de websites van Amsterdam en de stadsdelen.

Prioriteit 3

Bij prioriteit 3 gaat het om extra inzet van de betrokken wegbeheerders ná hun inzet op de prioriteiten 1 en 2. De stadsdelen en Haven Amsterdam bestrijden de gladheid en andere winterse overlast op een groot aantal wegen, op fietspaden en op een aantal andere plaatsen die niet tot de hoofdnetten behoren, zoals de trottoirs ter hoogte van maatschappelijke instellingen. Hun inzet op dit areaal is enerzijds afhankelijk van de middelen die hen nog ter beschikking staan na uitvoering van de werkzaamheden met prioriteit 1 en 2 en anderzijds van de keuzes van het verantwoordelijke bestuur. Ook deze werkzaamheden vinden in de meeste gevallen overdag tijdens werkdagen plaats.

De eigen verantwoordelijkheid van bewoners en bedrijven

De gemeente kan slechts op een beperkt deel van het areaal de gladheid bestrijden. Dat betekent dat een deel van het areaal in winterse staat zal blijven. De gemeente Amsterdam gaat er verder vanuit, dat bewoners en bedrijven verantwoordelijkheid nemen om een stukje van het areaal in de eigen omgeving begaanbaar te houden. Zij dienen er zelf voor te zorgen dat hun stoep, entree en inrit begaanbaar worden gemaakt en gehouden. Door dit te doen beperken zij de hinder voor de gebruikers van de openbare ruimte. Een juridische verplichting om dit te doen bestaat niet in Amsterdam. Een bepaling met deze strekking is eerder uit de Amsterdamse APV geschrapt. De handhaving van een dergelijk gebod is onuitvoerbaar. De gemeente communiceert over dit onderwerp vóór de winter invalt via een publieksvriendelijke campagne (zie hoofdstuk 6).

Gevaarlijke situaties als prioriteit

Het is ondoenlijk om binnen het bestek van dit beleidskader en detail aan te geven waar en op welk moment de gemeente bij (dreigende) winterse overlast in actie komt. Daarvoor is de situatie in de praktijk te complex. In dit hoofdstuk staan slechts de hoofdlijnen van het beleid beschreven: welk areaal heeft prioriteit en welke beheerder is verantwoordelijk voor de uitvoering. Daarnaast is het natuurlijk zo, dat de gemeente snel handelend zal optreden als zij serieuze signalen ontvangt dat zich door de gladheid gevaarlijke situaties voordoen.

Hoofdstuk 3 - Signalering en uitrukken

Signalering

Gladheid en andere winterse overlast kunnen alleen al met het oog op de veiligheid het beste preventief worden bestreden. Verder is tijdig (nat)strooien of sproeien belangrijk om te voorkomen dat gladheidbestrijding op een later moment moeilijker of zelfs onmogelijk is. Het is dan ook cruciaal om tijdig te signaleren of gemeentelijk optreden noodzakelijk is. Daarbij dient bedacht te worden dat de situatie lokaal in Amsterdam niet overal hetzelfde hoeft te zijn. Temperaturen en neerslag kunnen per wijk verschillen. Dat vraagt van de gemeente behalve vakkennis ook kennis van de lokale situatie én met het oog op de hoofdnetten overzicht over de hele stad. Er dient dus snel (preventief) te worden opgetreden, maar alleen waar en wanneer dat echt noodzakelijk is. Teveel strooibeurten betekenen extra kosten en extra milieuoverlast. Te weinig strooibeurten zorgen voor overlast voor de weggebruikers en mogelijk gevaarlijke situaties. In de praktijk is dit vaak een lastige afweging.

De gemeente laat haar beslissing om uit te rukken afhangen van informatie van verschillende bronnen:

- **De weersverwachting van commerciële weerbureaus. De gemeentelijke beheerders hebben op dit moment contracten met twee weerbureaus, die tijdig waarschuwen voor mogelijke winterse overlast en desgewenst telefonisch via een meteoroloog nadere informatie geven. Om centrale regievoering mogelijk te maken streeft Amsterdam ernaar om zo spoedig mogelijk nog maar met één aanbieder van meteorologische diensten zaken te doen.**
- **Op drie punten in de stad (stadsdeel Noord, stadsdeel Zuidoost en in het havengebied) staan gladheidmeetpunten. De systemen meten de temperatuur en de vochtigheid van het wegdek; ook eventuele zoutresiduen worden gemeten. De gladheidmeteoroloog van het weerbureau bewaakt het meetpunt 24 uur per dag, 7 dagen per week en alarmeert de gladheidcoördinator tijdig wanneer gladheid kan ontstaan in het beheergebied. Er wordt daarbij uitleg gegeven over de verwachte gladheid en de verwachte weersomstandigheden. Onderzocht wordt of het wenselijk is om extra gladheidmeetpunten in de stad aan te leggen. Een dekkend netwerk van meetpunten zorgt ervoor dat er minder geschouwd hoeft te worden.**
- **Informatie van Rijkswaterstaat (Rijkswaterstaat heeft eigen meetpunten);**
- **Het schouwen van het areaal. De Amsterdamse beheerders kennen het gebied goed en houden met al hun ervaring de vinger aan de pols.**

Centrale regie op uitrukken op de hoofdnetten

Dreigende gladheid en winterse neerslag vragen om snel en adequaat optreden van de beheerder van de openbare ruimte. Aangezien Amsterdam met verschillende gemeentelijke beheerders te maken heeft, is er voor de hoofdnetten (dus het areaal met prioriteit 1) gekozen voor centrale regie om te bepalen of de winterdienst uitrukt. De stedelijke coördinator Gladheidbestrijding bepaalt – veelal 's nachts – op basis van bovenstaande bronnen of er op (delen van) de hoofdnetten auto, openbaar vervoer en fiets gestrooid moet worden en informeert zijn decentrale collega's daarover. Hij doet dit zo tijdig, dat de hoofdnetten nog vóór de ochtendspits gestrooid kunnen worden. Bij voortdurende winterse omstandigheden wordt de voortgang van de werkzaamheden afgestemd in een stedelijk coördinatieoverleg gladheidbestrijding. De stedelijk coördinator gladheidbestrijding bepaalt in overleg met de wegbeheerders of de Prioriteitsroutes 'geactiveerd' worden.

Stedelijke regie op de besluitvorming over de wijze waarop de gladheidbestrijding op de hoofdnetten concreet wordt uitgevoerd voorkomt dat er hinderlijke onderbrekingen ontstaan in het 'strooiregime' op de hoofdnetten.

Het overige areaal

Gladheidbestrijding buiten het areaal van de hoofdnetten is een zaak van de individuele beheerders. Zij voeren de werkzaamheden binnen de kaders van dit document zelfstandig uit conform de decentrale uitvoeringsplannen. Veel van deze werkzaamheden zijn curatief van aard en worden veelal overdag tijdens werkdagen uitgevoerd.

Hoofdstuk 4–Techniek en scholing

De wijze waarop de gladheidbestrijding technisch het best kan worden uitgevoerd is beschreven in verschillende publicaties van CROW[6]. Daarbij is het voor wegbeheerders zaak om goed op de hoogte te blijven van de technische ontwikkelingen die zich ook op dit specifieke vakgebied voordoen.

Verschillende bestrijdingsmiddelen

Er zijn grofweg drie bestrijdingsmiddelen die worden gebruikt bij gladheid op wegverhardingen. Dit zijn droog wegenzout, nat wegenzout en oplossingen op basis van natrium- of calciumchloride. In Amsterdam worden alle drie de middelen gebruikt.
Droog wegenzout wordt gestrooid, is goedkoop in gebruik en brengt het milieu enige schade toe. Er is vastgesteld dat 10% tot 20% van het gestrooide droge wegenzout in de bermen van wegen terecht komt. Het droge wegenzout is toepasbaar tot -8 graden Celsius. Droog wegenzout wordt met name curatief gebruikt, dat wil zeggen tijdens of na de opvriezing of het vallen van winterse neerslag.

Nat wegenzout is een combinatie van 2/3 deel droog wegenzout en 1/3 deel pekel. Hierdoor ontstaat een soort papje dat kan worden gestrooid en niet verstuift. Er is gebleken dat hiervan slechts circa 5% in de wegbermen terecht komt. Nat wegenzout is effectiever dan droog wegenzout en kan in kleinere hoeveelheden worden gebruikt bij het bestrijden van de gladheid. Nat wegenzout wordt met name preventief ingezet.

Oplossingen op basis van natrium- of calciumchloride kunnen worden gesproeid. Het voordeel van calciumchloride is dat het toepasbaar is tot zeer lage temperaturen (wel tot -28 graden Celsius). Dat komt doordat calciumchloride warmte produceert wanneer het met ijs en water in aanraking komt. Hierbij dient te worden bedacht dat gladheid zelden optreedt bij temperaturen van -8 graden Celsius of lager, aangezien de buitenlucht in dat geval meestal droog is.

Amsterdam kiest voor de hoofdnetten voor preventief optreden en gebruikt daarvoor nat wegenzout of een natrium- of calciumchlorideoplossing. Nat wegenzout strooien beperkt de hoeveelheid benodigd wegenzout en daarmee ook de kosten. Nat zout verwaait niet en is daarmee veel effectiever dan droog zout. Belangrijk is ook dat het milieu hierdoor minder hinder ondervindt. Daarnaast wordt er waar de middelen dat toestaan preventief gesproeid met een natrium- of calciumchloride oplossing. De voordelen hiervan zijn:

- **Door een betere dosering komt er minder zout naast het wegdek;**
- **Er is nauwelijks strooiverlies door verwaaiing;**
- **De oplossingen hechten zich goed aan het wegdek;**
- **De oplossingen hebben een lange werking;**
- **Er is een lage dosering van het werkzame bestanddeel nodig;**
- **Bij calciumchloride: dooiwerking tot -28 graden Celsius.**

[6] CROW publicaties 236 en 270 (kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte).

Voertuigen en ander materieel

Voor de uitvoering van bovengenoemde werkzaamheden is goed materieel nodig. Te denken valt aan voertuigen, strooiers en menginstallaties. Daarnaast is er materieel nodig om winterse neerslag te kunnen verwijderen, zoals schuivers en borstels. De centrale stad heeft hier de afgelopen jaren flink in geïnvesteerd, zodat men nu over modern professioneel materieel beschikt. Dit is nog niet bij alle beheerders het geval. Alle beheerders streven ernaar om hun wagenpark en hun materieel zo spoedig mogelijk op het niveau te brengen dat nodig is om de werkzaamheden op het hoogste niveau te kunnen verrichten.

Registratie van werkzaamheden

Een goede registratie van de kerngegevens van de uitvoering van de gladheidbestrijding is belangrijk uit het oogpunt van verantwoording en als basis voor de evaluatie na het winterseizoen. De centrale stad heeft al haar voertuigen uitgerust met geautomatiseerde systemen die deze gegevens via GPS-signalen vastleggen. Ook sommige stadsdelen werken met een dergelijk systeem, andere houden handmatig een registratie bij. Gelet op de moeilijke omstandigheden waaronder de werkzaamheden worden verricht leidt automatische registratie tot betere resultaten dan handmatige. Amsterdam kiest ervoor om uiterlijk per de winter van 2013/2014 stadsbreed op automatische registratie over te gaan. Voor het handmatige strooien is een geautomatiseerd systeem geen alternatief en is een handmatige registratie de enige oplossing. Tot de te registreren gegevens behoren:

- **Bron, datum en tijd van de gladheidmeldingen;**
- **Motivering om eventueel *niet* te strooien, als daarmee het advies van het weerbureau niet wordt gevolgd;**
- **Tijdstippen start en einde van gereden strooiroutes;**
- **Verbruik dooimiddelen;**
- **Betrokken medewerkers en voertuigen;**
- **Calamiteiten en bijzonderheden.**

Professionalisering door scholing en overleg

Gladheidbestrijding is een belangrijk onderwerp gedurende de wintermaanden als er opgetreden moet worden door de wegbeheerders. De coördinatoren gladheidbestrijding en de betrokken communicatiemedewerkers hebben ten behoeve van de uitvoering van hun werkzaamheden het nodige afstemmingsoverleg.
Maar ook de rest van het jaar verdient gladheidbestrijding de nodige gezamenlijke aandacht. De coördinatoren evalueren hun gezamenlijke inzet tijdens het winterseizoen en organiseren 'in-company' scholing om hun kennis up-to-date te houden. De centrale stad neemt het initiatief om deze scholing te organiseren.
Voorts maken de beheerders ruim voor de winter afspraken over hun inzet gedurende het winterseizoen. Deze afspraken behelzen in ieder geval:

- **de te rijden routes;**
- **de aanpak van de areaalgrenzen;**
- **de regie op het moment van uitrukken;**
- **levering en inzet van strooimiddelen;**
- **de interne en externe communicatie.**

Hoofdstuk 5 - Zout

De voorraad

Gladheidbestrijding vraagt om zout. Het is echter onmogelijk om te voorspellen hoeveel zout er in enige winter nodig zal zijn. Daarom neemt Amsterdam het zekere voor het onzekere en kiest zij via opslag en beheer door de centrale stad voor een strategische en een werkvoorraad zout. De totale voorraad droogzout die wordt aangehouden is circa 8.000 ton. De voorraad bestaat uit steenzout of vacuümzout (en onder bijzondere omstandigheden uit zeezout)[7]. Daarnaast wordt in Amsterdam calciumchloride gebruikt voor het maken van zoutoplossingen om preventief nat te strooien. De centraal aangehouden hoeveelheid calciumchloride is circa 40.000 liter. Calciumchloride is bij alle weersomstandigheden goed leverbaar. Een tekort van dit product wordt dan ook niet verwacht.

Centrale inkoop voor de hele stad

De centrale stad (DIVV) koopt de centrale voorraden strooimiddelen in. Door grote volumes in te kopen kan de prijs laag worden gehouden. Daarom wordt één soort strooizout ingekocht. De door de centrale stad aangehouden voorraden strooimiddelen zijn bedoeld voor gladheidbestrijding binnen de gehele gemeente Amsterdam. Alle Amsterdamse wegbeheerders kunnen er gebruik van maken. De centrale stad levert het zout aan de Amsterdamse wegbeheerders tegen kostprijs plus onkosten. Stadsdelen kunnen in overleg met de centrale stad besluiten om - om redenen van doelmatigheid - (ook) zelfstandig zout in te kopen[8].

Bij schaarste

Bij zeer strenge winters kan er regionaal of zelfs (inter)nationaal een tekort aan strooizout optreden. Om het moment van een tekort zo lang mogelijk uit te stellen heeft Amsterdam gekozen voor een werkvoorraad én een strategische voorraad strooizout. Deze voorraden zijn alleen bedoeld voor het Amsterdamse areaal. Amsterdam levert - anders dan in het verleden - geen zout meer door aan andere gemeenten. De gemeenten in de Amsterdamse regio zijn hierover geïnformeerd.
Mocht er toch een tekort aan strooimiddelen ontstaan, dan valt Amsterdam terug op de vastgestelde prioriteitsvolgorde (zie hoofdstuk 2).

Zoutloket

In tijden van zoutschaarste kan de minister van Infrastructuur en Milieu het Zoutloket activeren. Rijkswaterstaat beheert vanaf dat moment alle zoutvoorraden van de aangesloten wegbeheerders en verdeelt de voorraad over alle deelnemende wegbeheerders ten behoeve van het hoofdwegennet. Beheerders van fietspaden (de stadsdelen) komen in dat geval niet meer voor strooizout in aanmerking. Gelet op de eigen strategische voorraad strooizout wegen de voordelen van deelname aan het zoutloket voor Amsterdam niet meer op tegen de nadelen. Amsterdam zal zich daarom onder de huidige voorwaarden niet meer bij het Zoutloket aanmelden.

---

[7] **Steenzout is een product van traditionele mijnbouw. De korrels zijn relatief grof en de grootte wisselend. Vacuümzout wordt gewonnen uit onderaardse lagen. Het zout wordt opgelost, als pekel naar boven gehaald, gezuiverd en gekristalliseerd tot zout. De korrels zijn relatief fijn en gelijk van grootte. Zeezout wordt in warme landen gewonnen door zeewater te laten verdampen. De korrels lijken op steenzoutkorrels. Zeezout wordt alleen in tijden van schaarste ingekocht.**

[8] **De zoutvoorraad is opgeslagen in het Westelijk Havengebied. De centrale stad onderzoekt de mogelijkheden om een tweede uitgiftepunt voor strooizout te organiseren.**

Hoofdstuk 6 - Communicatie

De communicatie van de gemeente is erop gericht om Amsterdammers voor te lichten over wat de taak van de gemeente is, waar die ophoudt en wat bewoners zelf kunnen en moeten doen om een steentje bij te dragen aan de gladheidbestrijding. De gemeente anticipeert en geeft proactief aan waar en wanneer gestrooid wordt, geeft tips en zo nodig waarschuwingen.

Kaders en richtlijnen

De communicatie wordt uitgevoerd volgens de vastgestelde kaders en richtlijnen voor communicatie van de gemeente Amsterdam, namelijk Het Gouden Boekje en de door B&W vastgestelde richtlijnen voor media en sociale media (zie intranet.amsterdam.nl/communicatie).

Regie en persbeleid: één Amsterdam

De centrale stad is stedelijk regisseur van de informatie over gladheidbestrijding. De centrale stad regisseert wanneer het gaat om onderwerpen die heel Amsterdam aangaan of als de beeldvorming van de stad in het geding is. De centrale stad voert dan ook regie op de persvoorlichting. De stadsdelen stemmen persvragen af met de centrale stad en dragen de beantwoording ervan indien nodig over. Voorlichting over de Amsterdamse zoutvoorraad wordt door de centrale stad gedaan. Stadsdelen voeren alleen het woord over hun eigen strooibeleid en uitvoering daarvan. Met de stadsdelen wordt een gezamenlijke kernboodschap afgestemd die bijdraagt aan meer begrip van de Amsterdammer voor het stadsbrede strooibeleid.

De woordvoering is niet alleen reactief maar vooral proactief en erop gericht de pers te betrekken bij gladheidbestrijding. Pers wordt uitgenodigd om mee te rijden met strooiwagens en geattendeerd op specifieke acties van stadsdelen op aansprekende locaties. Er wordt gecommuniceerd over gezamenlijke mijlpalen, zoals samen starten en samen eindigen.

Internet

De centrale stad beheert www.amsterdam.nl/winter. Dit is de centrale website met algemene informatie over gladheidbestrijding in Amsterdam (nieuws, filmpjes, strooiroutekaart, uitvoeringsplan, technische uitleg, uitleg over wie doet wat, wat kunnen mensen zelf doen, vraag en antwoord, twitterfeed #020gladheid, reactiemogelijkheid, enz.). Op de website wordt proactief informatie verstrekt over uitvoering en wat daarop van invloed kan zijn, zoals weersomstandigheden of zoutleveranties.

De websites van de stadsdelen verwijzen in de winterperiode vanaf de homepage naar www.amsterdam.nl/winter. De stadsdelen plaatsen alleen stadsdeelspecifieke informatie op hun websites. De website van de centrale stad verwijst naar deze stadsdeelspecifieke informatie. De informatie op de websites wordt onderling afgestemd. De centrale stad heeft de regie op de informatie op internet.

Op www.amsterdam.nl is een strooiroutekaart te vinden met strooiroutes van de centrale stad en van de stadsdelen op de Hoofdnetten Auto, OV en Fiets. De centrale stad beheert de strooiroutekaart en is verantwoordelijk voor de informatie over strooiroutes op de Hoofdnetten Auto en OV. De stadsdelen zijn verantwoordelijk voor het aanleveren van de juiste informatie over strooiroutes op het Hoofdnet Fiets en de overige strooiroutes.

Twitter en social media

De centrale stad en de stadsdelen twitteren wanneer er wordt uitgereden op de hoofdnetten om te strooien. De tweets zijn zo concreet mogelijk ("we gaan borstelen / strooien / schuiven / preventief natstrooien"). Mensen die een vraag, klacht, melding of suggestie twitteren krijgen uiterlijk binnen 12 uur een 1e reactie. Actie op straat volgt zo nodig en zo mogelijk uiterlijk de volgende dag. Mocht de communicatie uitgebreid worden tot andere social media dan geldt deze richtlijn ook.

De centrale stad heeft een loketfunctie en gaat in op alle stadsdeeloverstijgende berichten. In afstemming met het stadsdeel worden stadsdeelspecifieke berichten door de centrale stad of stadsdeel beantwoord. Tweets van de gemeente en van bewoners en bedrijven worden door de centrale stad en de stadsdelen gearchiveerd.

Contact met het publiek en gebruikersorganisaties

Bewoners en ondernemers hebben naast social media verschillende mogelijkheden om de gemeente te benaderen: het gemeentelijke informatienummer 14020, het formulier voor vragen, klachten, meldingen en suggesties op www.amsterdam.nl, en contactformulieren en mailadressen van stadsdelen en van de centrale stad. Alle vragen, klachten, meldingen en suggesties worden ingeboekt in het gemeentelijke beheerregistratiesysteem KIM-MOR.

De centrale stad en stadsdelen nemen – waar nodig in afstemming met elkaar – voor het winterseizoen actief contact op met relevante ondernemersverenigingen en maatschappelijke organisaties. De gezamenlijke beheerders overleggen in ieder geval ieder jaar voorafgaand aan het winterseizoen en na het winterseizoen met relevante organisaties als het GVB en de Fietsersbond. Zij vragen en krijgen dan reacties op de kwaliteit van de gladheidbestrijding, website(s), de strooiroutekaarten en de communicatieaanpak. Deze partijen krijgen een handzaam overzicht van contactgegevens bij de gemeente zodat wegbeheerders en weggebruikers elkaar tussentijds kunnen informeren tijdens overlastperiodes door het winterweer.

Campagne

Bij aanvang van de winter worden Amsterdammers geattendeerd op de gladheidbestrijding en www.amsterdam.nl/winter. Er komt een kick-off en een afsluitingsmoment van het winterseizoen. Campagnemiddelen in aanvulling op eerder genoemde middelen zijn artikelen in stadsdeelkranten, advertenties in gedrukte en digitale media, posters op straat, televisiespotjes, amsterdam.nl/tv-items op AT5. Een wekelijkse rubriek op AT5 en website kan hier deel van uitmaken. Insteek is om de mensen die het werk op straat doen zoveel mogelijk te laten spreken. De inzet van communicatiemiddelen in de herfst en de winter is niet per se gekoppeld aan een feitelijke vorstperiode. Deze uitingen hebben in alle gevallen de nodige attentiewaarde.

Hoofdstuk 7 – Samenvatting

1. **De gladheidbestrijding in Amsterdam wordt door de centrale stad en de stadsdelen in een coalitiemodel uitgevoerd, waarbij de centrale stad de stedelijke kaders bewaakt en de stedelijke regie voert op de uitvoering op de Hoofdnetten Auto, Openbaar vervoer (inclusief alle busroutes) en Fiets.**
2. **Het Beleidskader beschrijft het areaal waar alle Amsterdamse wegbeheerders zich voor zullen inzetten én de prioriteit die dat areaal heeft. Daarnaast verrichten alle wegbeheerders aanvullende werkzaamheden in hun eigen beheergebied.**
3. **Amsterdam kiest voor de Hoofdnetten Auto, Openbaar vervoer (inclusief alle busroutes) en Fiets waar mogelijk voor een preventieve aanpak. Bij voorkeur wordt er gewerkt met natzout en zout- en calciumchlorideoplossingen. Op het overige benoemde areaal wordt de gladheid vooral curatief bestreden.**
4. **Bij extreem winterweer richt Amsterdam de gladheidbestrijding (zoveel mogelijk) op een aantal Prioriteitsroutes om de doorstroming op een deel van de hoofdnetten mogelijk te maken.**
5. **Gladheidbestrijding op en het sneeuwvrij maken van de trottoirs behoren tot de verantwoordelijkheid van bewoners en bedrijven. Zij worden door middel van een campagne voor aanvang van de winter op de gladheidbestrijding geattendeerd.**
6. **Alle beheerders streven ernaar om hun wagenpark en hun materieel zo spoedig mogelijk op het niveau te brengen dat nodig is om de werkzaamheden op het hoogste niveau te kunnen verrichten.**
7. **Amsterdam contracteert in de toekomst één weerbureau voor meteorologische diensten.**
8. **Onderzocht wordt of het wenselijk is om extra gladheidmeetpunten in de stad aan te leggen. Een dekkend netwerk van meetpunten zorgt ervoor dat er minder geschouwd hoeft te worden.**
9. **Uiterlijk met ingang van de winter 2013/2014 beschikken alle beheerders over een goed werkend automatisch GPS-registratiesysteem.**
10. **De Amsterdamse coördinatoren gladheidbestrijding zorgen voor regelmatige 'in-company' scholing.**
11. **Amsterdam houdt een werkvoorraad én een strategische voorraad zout aan, die wordt aangekocht en beheerd door de centrale stad.**
12. **Amsterdam levert geen zout aan wegbeheerders buiten Amsterdam en zal in de toekomst onder de huidige voorwaarden niet meedoen aan een door de minister van Infrastructuur in te stellen Zoutloket.**
13. **De centrale stad is stedelijk regisseur van de informatie over gladheidbestrijding. De centrale stad regisseert wanneer het gaat om onderwerpen die heel Amsterdam aangaan of als de beeldvorming van de stad in het geding is.**
14. **De centrale stad en stadsdelen hebben – waar nodig in afstemming met elkaar - actief contact met relevante ondernemersverenigingen en maatschappelijke organisaties. De gezamenlijke beheerders overleggen op stedelijk niveau in ieder geval met organisaties als het GVB en de Fietsersbond.**
15. **De centrale stad is verantwoordelijk voor het stedelijke Beleidskader Gladheidbestrijding. De wegbeheerders zorgen jaarlijks tijdig voor een actueel uitvoeringsplan en een evaluatie.**

Bijlage 1 – Het uitvoeringsplan gladheidbestrijding

Het uitvoeringsplan gladheidbestrijding wordt na de evaluatie van het voorbije winterseizoen vastgesteld in bij voorkeur september. Het bevat tenminste de volgende onderdelen:

- **De kerngegevens van de wegbeheerders**
  - **Leg vast welke categorieën wegen door het beheergebied lopen en hoe deze doorgaande wegen behandeld worden;**
  - **Leg namen en telefoonnummers van collega-beheerders in het eigen areaal en aangrenzend areaal vast;**
  - **Leg namen en telefoonnummers vast van leidinggevenden en uitvoerenden van de eigen organisatie**

- **De werkwijze**
  - **Hoe is de signalering geregeld**
  - **Oproepprocedure medewerkers**
  - **Moment van uitrukken**
  - **Te rijden routes**
  - **Prioritering van het areaal inclusief prioriteitsroutes**
  - **Borstelen en schuiven**
  - **Preventief en curatief strooien**
  - **Handmatig en machinaal strooien**
  - **Verschillende strooimiddelen**
  - **Strooimiddelen voor bewoners en bedrijven**
  - **De wijze van registreren**

- **Het werkgebied**
  - **Kaarten en lijsten van straten, plaatsen en objecten**
  - **Gevoelige locaties**

- **De organisatie**
  - **Periode winterdienst**
  - **Verantwoordelijkheden van de coördinator, de opzichters, de uitvoerenden**
  - **Korte werkinstructie voor de chauffeurs**
  - **Beschikbaarheid voertuigen, materieel en strooimiddelen**
  - **Opbouw, afbouw, schoonmaak voertuigen en materieel**
  - **Roosters tegen de achtergrond van wettelijke regelingen**
  - **Verzekeringen t.b.v. medewerkers**

- **De communicatie**
  - **Externe communicatie (burgers, bedrijven, hulpdiensten, instellingen)**
  - **Communicatie t.b.v. de organisatie van de winterdienst (gericht op de eigen organisatie, centrale stad/stadsdelen, wegbeheerders van aangrenzend areaal, gebruikersorganisaties)**

- **De wijze van evalueren**

Bijlage 2 –Hulpvragen ten behoeve van de jaarlijkse evaluatie

De evaluatie van de inzet van de gladheidbestrijding zal over het algemeen aan het einde van het strooiseizoen plaatsvinden. Maar als er gedurende het winterseizoen tekortkomingen in de uitvoering worden ontdekt, dan moeten deze natuurlijk zo snel mogelijk worden verholpen. De evaluatie kan vanuit verschillende perspectieven worden uitgevoerd. Hierbij dient de beheerder zich in ieder geval de volgende vragen te stellen:

- **Vanuit de zorgplicht**
  - **Is de beheerder van mening dat hij v.w.b. de gladheidbestrijding aan de zorgplicht heeft voldaan?**
  - **Hoeveel klachten en claims zijn er ingediend?**
  - **Hoe is hierop door de organisatie gereageerd?**

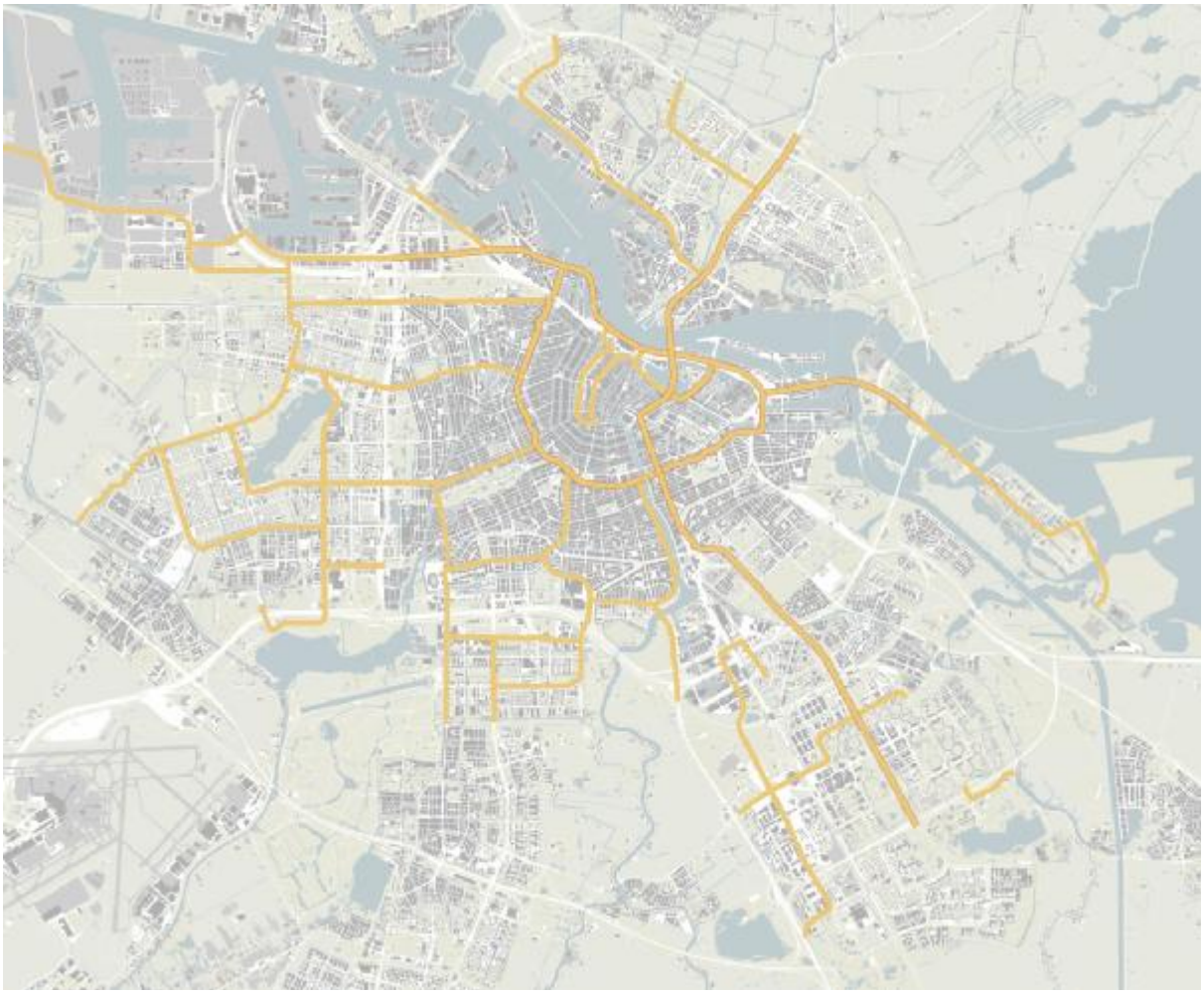
- **Vanuit Arbo en veiligheid**
  - **Konden de werkzaamheden binnen de wettelijke kaders worden uitgevoerd?**
  - **Zijn er veiligheidsrisico's gesignaleerd tijdens de uitvoering?**

- **Vanuit de organisatie**
  - **Zijn de verantwoordelijkheden en taken van alle betrokkenen steeds helder geweest?**
  - **Hebben eventuele externe uitvoerders hun opdracht naar tevredenheid uitgevoerd?**
  - **Is de signalering resp. alarmering goed verlopen?**
  - **Had er vaker/minder vaak en eerder/later moeten worden uitgerukt?**
  - **Functioneerden materieel en personeel volgens plan?**
  - **Is er voor de juiste bestrijdingswijze gekozen?**
  - **Waren er voldoende strooimiddelen voor eigen gebruik en voor bewoners?**
  - **Is de registratie van de uitgevoerde werkzaamheden (en niet uitgevoerde werkzaamheden) goed verlopen?**
  - **Is er extra scholing van medewerkers nodig?**

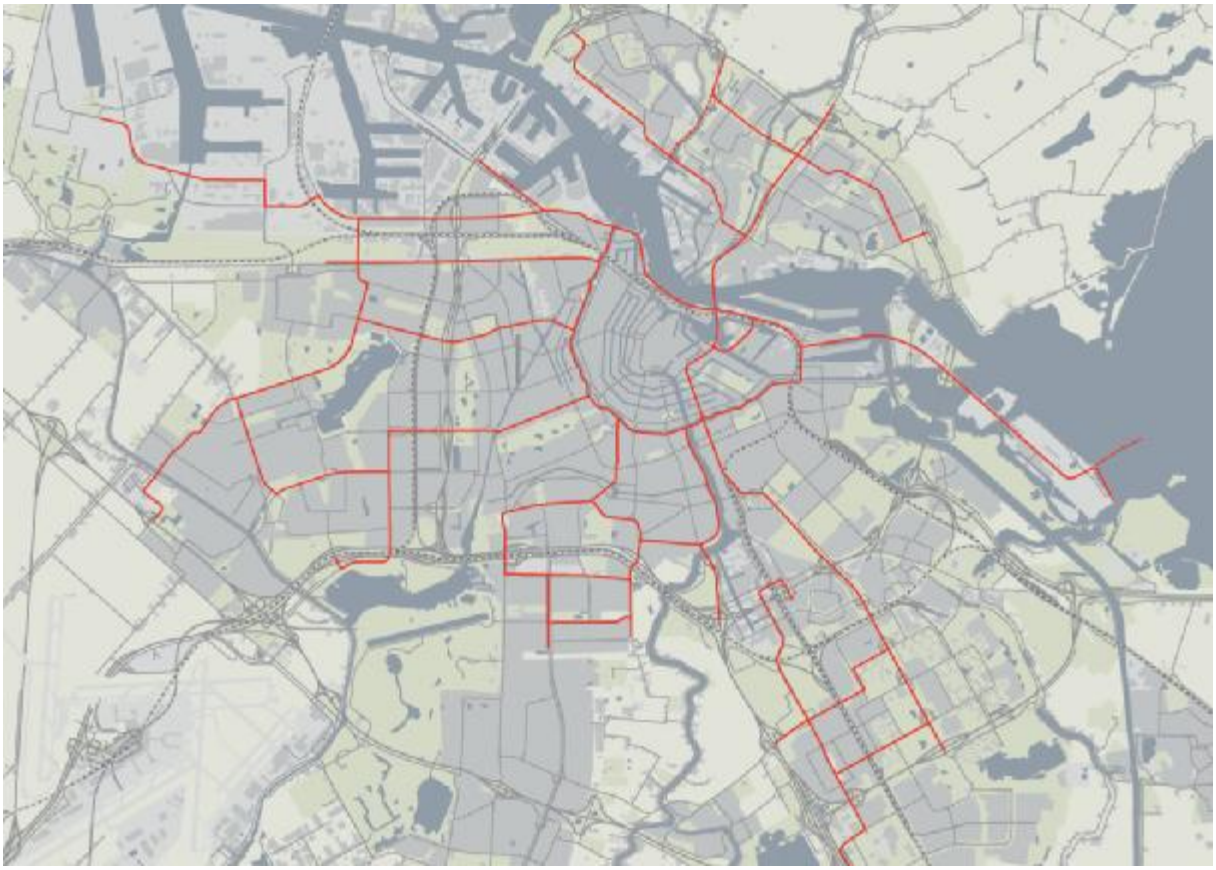
- **Vanuit de communicatie**
  - **Extern: welke middelen zijn ingezet, is er ook proactief gecommuniceerd, is de communicatie effectief geweest? Hoeveel, vragen, suggesties en verzoeken zijn er ingediend en hoe is hierop gereageerd?**
  - **Waren alle betrokkenen tijdig op de hoogte van de gladheidbestrijdingsplannen?**
  - **Gericht op de organisatie: waren betrokken beheerders en gebruikersorganisaties voldoende op de hoogte van het beleid en de geplande uitvoering van het beleid? Is het bestuur voldoende ingelicht?**
  - **Vanuit samenwerking: is er voldoende gecommuniceerd met de andere beheerders in en om Amsterdam?**

- **Vanuit financiën**
  - **Wat zijn de kosten geweest voor de inzet van de gladheidbestrijding?**
  - **Hoe verhouden de kosten zich tot de budgetten?**

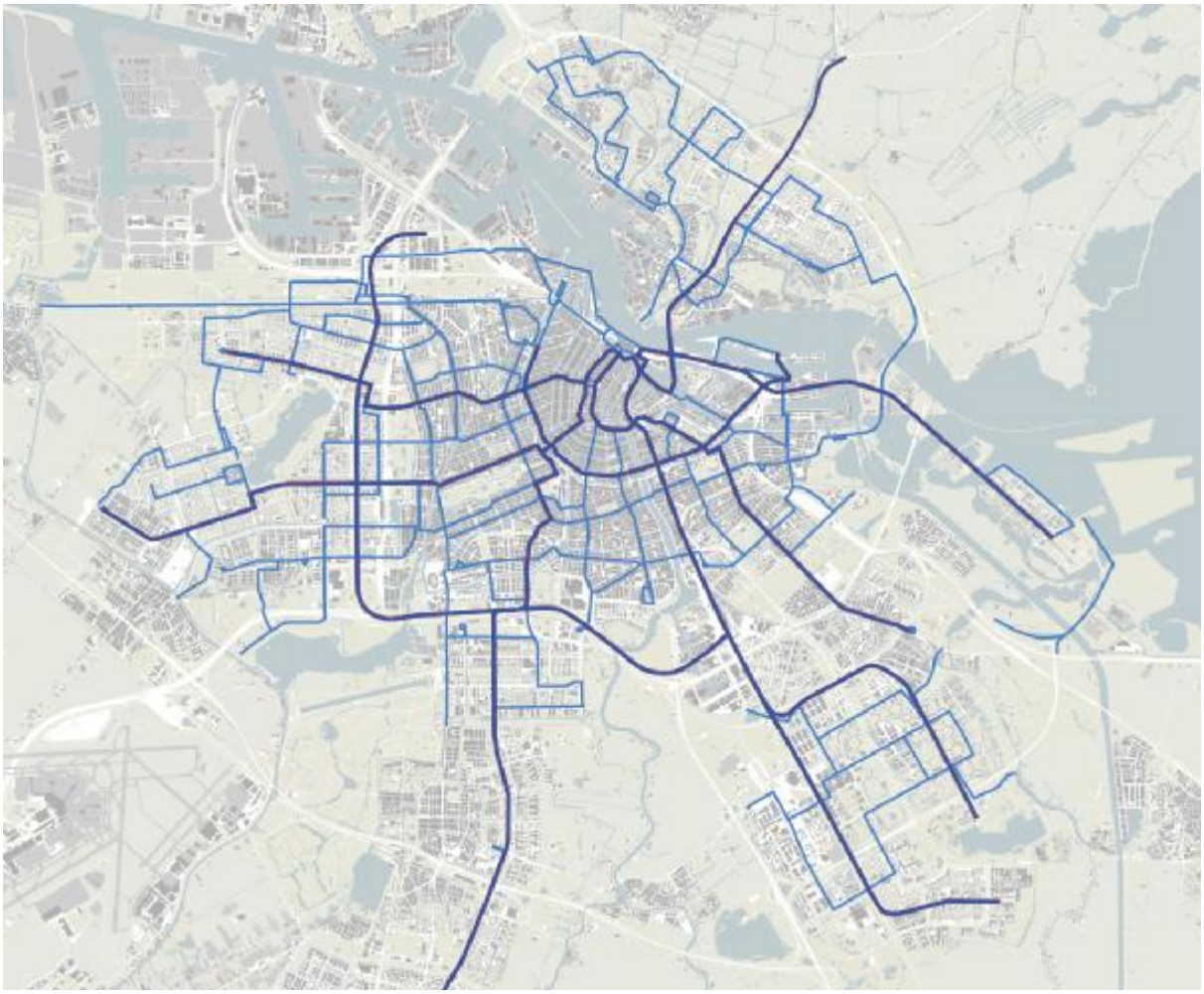
Bijlage 3: Kaart Hoofdnet auto



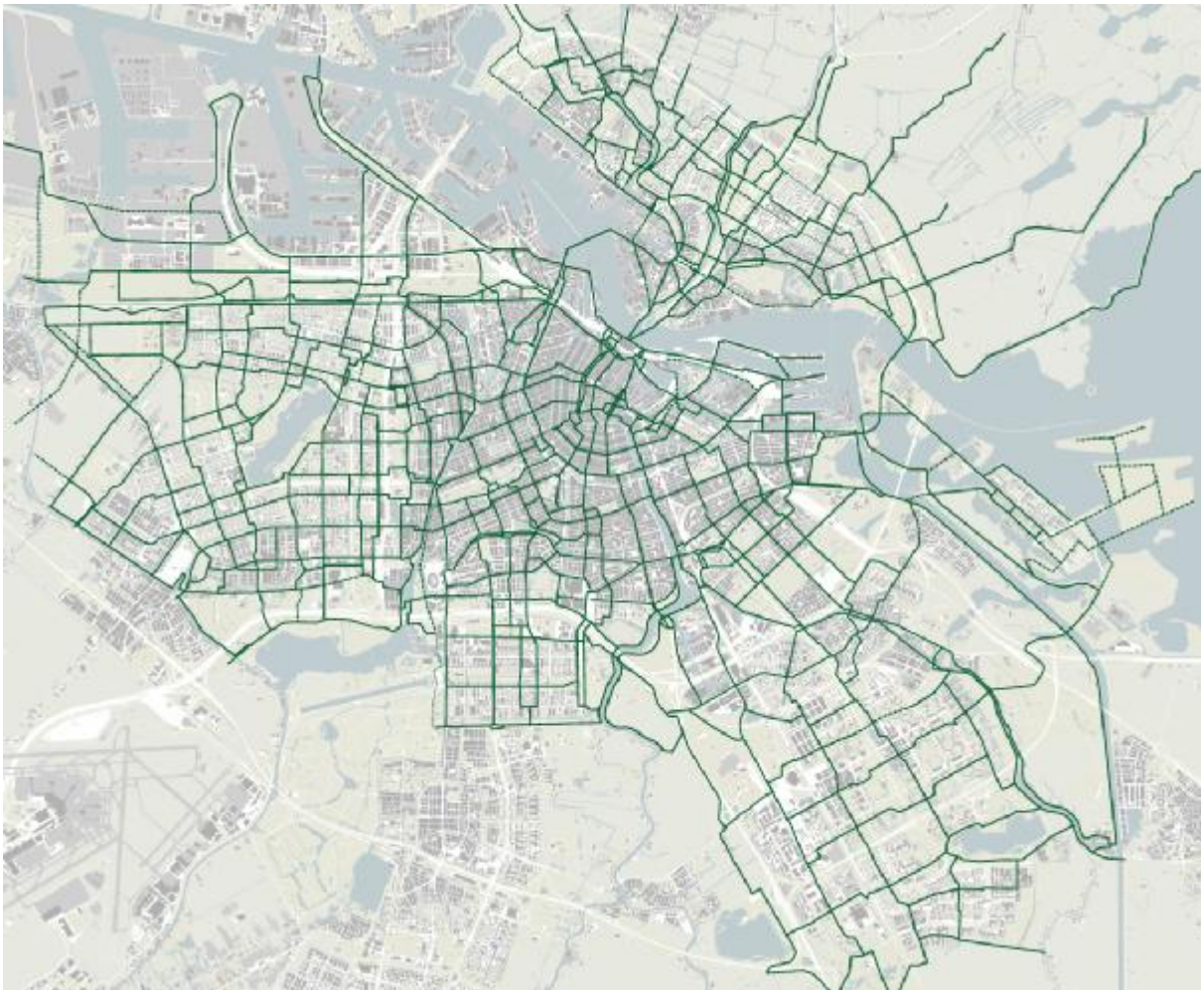
Bijlage 4: Kaart Prioriteitsroutes auto



Bijlage 5: Kaart Hoofdnet OV



Bijlage 6: Kaart Hoofdnet Fiets[9]



[9] Let op: op deze kaart staan alle fietsroutes die onderdeel uitmaken van Hoofdnet Fiets. Deze vallen alle onder prioriteit 1 uitgezonderd delen die door parken lopen en waar met borden is aangegeven dat bij gladheid niet wordt gestrooid.

Bijlage 7: Kaart Prioriteitsroutes Fiets

