



beschikking

Datum 22 april 2024
Nummer RWS-2024/16744
Onderwerp Aanvulling en verduidelijking van de vrijstelling van bepalingen krachtens de Wegenverkeerswet 1994 voor het gebruik van de weg ten behoeve van openbare of door Onze Minister daarmee gelijk te stellen diensten en bedrijven die in opdracht van deze diensten werkzaamheden verrichten ten behoeve van de gladheidbestrijding in Nederland van 2 oktober 2023 met kenmerk: RWS-2023/38239

Rijkswaterstaat
Verkeer- en
Watermanagement

Griffioenlaan 2
3526 LA Utrecht
Postbus 2232
3500GE Utrecht
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon
F. van der Voordt
adviseur

T frank.vander.voordt@rws.nl
06 51 57 29 33

Datum
22 april 2024

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Grondslag van de vrijstelling

Gelet op artikel 147 van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVV), ben ik bevoegd om vrijstelling te verlenen van bepalingen krachtens de WVV voor het gebruik van de weg ten behoeve van openbare of door mij daarmee gelijk te stellen diensten.

Overwegende dat de beschikking van 2 oktober 2023 met kenmerk: RWS-2023/38239 ten behoeve van openbare of door mij daarmee gelijk te stellen diensten en bedrijven die in opdracht van deze diensten werkzaamheden verrichten ten behoeve van de gladheidbestrijding in Nederland, in detail een aantal zaken regelde die niet met name in eerdere vrijstellingen waren opgenomen;

dat dit vragen opriep bij de diverse stakeholders;

dat met dit document deze veelgestelde vragen beantwoord worden, dan wel van een context worden voorzien.

Num- mer	Tekst en uitleg
1	<i>Verplaatsen materieel buiten de calamiteiteninzet (overweging, pagina 2, 1^e alinea).</i> Het verplaatsen van materieel valt niet meer onder de vrijstelling. Dit betekent dat buiten de calamiteiteninzet een ploeg niet meer voor het voertuig en een strooier niet meer overhangend, buiten de inzet, gemonteerd mogen worden, ook niet van de opslag naar het inzetgebied.

	Deze uitrustingsstukken dienen dus veelal met een dieplader of ander vergund voertuig verplaatst te moeten worden. Deze werkzaamheden vallen namelijk niet onder de term calamiteitendienst waar de bijzondere vrijstelling bepalingen op zijn gebaseerd. Ook kan dit vervoer (ploegen) plaatsvinden op momenten dat het overige verkeer dit niet meer verwacht en geen rekening houdt met het bijzondere karakter hiervan. Het is, eenvoudig gesteld, een bijzonder transport. Zie ook punt 15a "Vlootschouw".
2	<i>Sproeiers.</i> In de oude definitie van de RWS-specifieke vrijstelling wordt de volgende definitie gebruikt voor gladheidbestrijding-materieel: <i>'gladheidbestrijding-materieel, waarmee sneeuw kan worden geruimd of gladheid kan worden bestreden'</i> . Deze omschrijving komt uit de versie van de 'overige openbare diensten' uit 2018. Sproeiers, hoewel niet met name benoemd, vallen gewoon onder deze definitie en zijn dus vrijgesteld.
3	<i>Duur vrijstelling.</i> De nieuwe vrijstelling loopt door tot 1 oktober 2024 i.p.v. 30 april zoals de voorgaande versies. Dit om te voorkomen dat gedurende het niet-inzet gedeelte van het jaar geen vrijstelling voorzien is. Dit is met name van belang voor de vlootschouwen. Overigens hebben alle betrokkenen van 2000- tot oktober 2017 zonder geldige vrijstelling gereden. De ministeriële regeling was van rechtswege komen te vervallen.
4	<i>Lengte en breedte voertuigen (Besluit onder b, pagina 2 en 3: 5.3.6. lid 1, jo art 5.18.11 en art 5.18.11 jo 5.*.6. lid 1).</i> Deze passage is extra opgenomen. Gebleken is dat veel voertuigen tijdens de inzet, te lang en te breed (o.a. door de montage van de opname-as) zijn, dat is nu afgedekt. De meeste voertuigen zijn bij een gemonteerde DIN-plaat te lang. Dat is niet anders dan bij de vorige vrijstelling. Daar stond in dat deze na het gladheidbestrijding seizoen moesten worden verwijderd ('RWS 2018') óf dat de voertuigen moesten voldoen aan wet- en regelgeving, niet te lang dus (vrijstelling 'Overige diensten 2018'). Nu zijn er DIN-platen (montageplaten) op de markt waarbij het AEBS niet wordt afgeschermd. In overleg met de politie is gesteld dat deze mogen blijven zitten en niet meetellen voor de totale lengte (+25cm).
5	<i>Nieuwe tekst 'waaronder richtingaanwijzers' (Besluit onder b, pagina 2; '5.3.65 lid 1, 5.5.65 lid 1, 5.7.65 lid 1 en 5.8.65 lid 1').</i> Er staat: <i>alsmede voor de <u>extra verlichting</u> (als compensatie voor de door gladheidbestrijding materieel afgedekte <u>verlichtingarmaturen</u> waaronder richtingaanwijzers)</i> . Aangehangen uitrustingsstukken moeten gewoon voldoen aan de wettelijke vereisten tenzij dat praktisch niet uitvoerbaar is (breedtemarkeringen). Het betekend dus <u>niet</u> dat de gladheidbestrijders vrijstelling hebben voor de zichtbaarheid van richtingaanwijzers.

6	<i>1/5 van de last op de stuur as (Besluit onder b, pagina 3; 5.18.12 lid1, sub b, uitsteken van lading meer dan 5,0 m achter het hart van de achterste as van het voertuig).</i> <i>Tekst 'waarbij aangetekend dat de voertuigen moeten voldoen aan de eis, dat 1/5 van de last op de stuur as (nr. 1) moet rusten'.</i> Dit is de tekst uit de 'vrijstelling 'Overige openbare diensten' van oktober 2018 (5.18.12 lid1, sub b, uitsteken van lading meer dan 5,0 m achter het hart van de achterste as van het voertuig, bij gebruik van bedrijfsvoertuigen ingericht voor (zee)containervervoer, waarbij aangetekend dat de voertuigen moeten voldoen aan de eis, dat "1/5 van de last op de stuur as (nr1) moet rusten";). Als <u>transporteur</u> dien je op de hoogte te zijn van de impact die het materieel heeft op de veiligheid van het voertuig. De belading is de verantwoordelijkheid van de transporteur. Het risico bij een gewichtsverdeling van <1/5 op de stuuras is hoog. Zie ook: https://www.evofenedex.nl/kennis/vervoer/vervoerswetgeving/maten-en-gewichten-vrachtwagens/aslasten-en-massa-s-vrachtwagens-en-combinaties Het is geen nieuwe bepaling (oud: voldoen aan wet- en regelgeving), maar een verheldering, omdat aan een aantal zaken in de praktijk niet werd voldaan.
7	<i>De tekst betreffende de contourverlichting (Besluit onder b, pagina 3; 5.18.12 lid1, sub b, uitsteken van lading meer dan 5,0 m achter het hart van de achterste as van het voertuig).</i> <i>Tekst: 'waarbij de overstekende delen duidelijk van (contour)verlichting voorzien dienen te zijn'.</i> Deze bepaling is wederom niet nieuw (oud: 'voldoen aan wet- en regelgeving'), maar een verheldering, omdat aan een aantal zaken niet werd voldaan. Bij overstekende delen is contourverlichting wettelijk verplicht. In de oude vrijstelling was géén vrijstelling van deze verplichting opgenomen. Inventarisatie bij de gebruikte tractie is aan te bevelen (meten is weten).
8	<i>Nieuwe teksten 'voor de uiterste achterzijde van de uitstekende lading' en 'voor ploegen met Geldt afstand van'</i> 1. Ploegen Nieuwe tekst: voor ploegen met een werkbreedte boven de 5 meter geldt hier een maximum afstand van 6,0 m; Deze waren met het opstellen van de oude vrijstelling nog niet op de markt. Dit dekt een risico voor de transporteur af bij gebruik van de nieuwe ploegen. De nieuwe maten zijn afgestemd met de leverancier. 2. Uiterste achterzijde van de uitstekende lading zie de antwoorden bij punt 6 en 7

9	<i>De term: 'zeer beperkte snelheid', voorschriften II onder 1, pagina 4.</i> Tekst Nieuw: 'De veiligheid van het verkeer dient onder alle omstandigheden te zijn gewaarborgd. In een voetgangersgebied of op trottoirs mag slechts stapvoets worden gereden en op fietspaden met zeer beperkte snelheid (binnen de bebouwde kom)'. Tekst oud: 'De veiligheid van het verkeer dient onder alle omstandigheden te zijn gewaarborgd. In een voetgangersgebied of op trottoirs mag slechts stapvoets worden gereden'. Ratio: Het is een vanzelfsprekendheid dat wanneer je met een motorvoertuig binnen de bebouwde kom gladheidbestrijdingwerkzaamheden uitvoert op een fietspad waar door het overige verkeer geen motorvoertuig verwacht wordt, duidelijk is dat je dit niet met 50km/ uur kunt doen. Art. 5 WVV is hier onverkort van toepassing ('Het is een ieder verboden zich zodanig te gedragen dat gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt of dat het verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd'.) N.B. in de oude en de nieuwe vrijstelling: 'Een en ander onverminderd het bepaalde in artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994'; Zie ook de nieuwe "CROW Richtlijn organisatie en bestrijding wintergladheid 2024" van 24-04-2024. Helaas hebben we de afgelopen 5 jaar geconstateerd dat dit niet in lijn met de regelgeving werd toegepast. Dit artikel is dus een nadere invulling. Wanneer de uitvoeringsplannen uitgaan van een snelheid van 50km/uur op een fietspad, moeten deze herzien worden conform de nieuwe Richtlijn.
10	<i>Kledingnormen, voorschriften II onder 6, pagina 5.</i> Er is tekst toegevoegd aan de kledingnormen, NEN-EN-ISO 20471. Dit is geen wijziging, maar conform de actuele CROW normering en beschrijving.
11	<i>AEBS. De DIN-platen dienen in de periode 1 mei tot 1 oktober verwijderd zijn van de auto, voorschriften II onder 7, pagina 5.</i> Zie ook punt 4. Dit was in 2018 ook al zo, het afschermen van de AEBS zonder geldige reden voldoet niet aan wet- en regelgeving. Oude vrijstelling 'RWS' 2018: <i>7. Bevestigingsplaten voor montage van gladheidbestrijding materieel aan de voorzijde van een bedrijfsvoertuig, moet bij afwezigheid van dit materieel, in voldoende mate zijn afgedekt om het risico en de kans op verwondingen voor de overige weggebruikers te minimaliseren en</i>

	dienen bij de zware bedrijfsvoertuigen (>7500 kg) met sensoren voor het automatisch geavanceerd remsysteem (AEBS), <u>buiten het winter inzetseizoen, van 1 oktober tot 1 mei, te worden verwijderd</u>. Het automatisch geavanceerd remsysteem (AEBS) dient buiten het winterseizoen wederom te worden ingeschakeld om een aanrijding te voorkomen of om de gevolgen van een aanrijding te beperken. Oude vrijstelling 'Overige wegbeheerders' 2018: 1. Van deze vrijstelling mag slechts gebruik worden gemaakt, indien de werkzaamheden zonder gebruikmaking van de vrijstelling redelijkerwijs niet kunnen worden uitgevoerd en ten behoeve van service-, aflevering- en demonstratieritten (ook buiten het winterseizoen). Lees: buiten deze inzet moeten de voertuigen dus voldoen aan wet- en regelgeving en dus beschikken over een ingeschakeld AEBS systeem en logischer wijze dienen DIN-platen verwijderd te worden. Of en wanneer er een inventarisatie plaats moet vinden is de verantwoordelijkheid van de transporteur, precies zoals dat voorheen ook het geval was. Overigens zijn de meeste voertuigen met een DIN-plaat te lang (>18,75mtr). De politie heeft hier in 2023 op gehandhaafd.
12	Welke opleiding/cursus voldoet aan de gestelde eis, voorschriften II onder 8, pagina 6 (Opleiding/ training aangaande de specifieke deskundigheid winterdienst). Dit is een ARBO verantwoordelijkheid van de transporteur/ werkgever die alleen onder deze strenge eisen chauffeurs met een B-rijbevoegdheid op C1 voertuigen mag laten rijden. Of en wanneer de opleiding voldoet wordt getoetst door de rechter wanneer de bestuurder betrokken is bij een ongeval. Deze tekst is overigens <u>onverkort overgenomen</u> uit de oude vrijstelling 2018 'Overige wegbeheerders'. Zou je B-bevoegdheid chauffeurs in willen zetten op C1 voertuigen? Nee, maar een aantal gemeenten had/heeft problemen met de personeelssamenstelling. Voor aannemers is er geen enkel reden om niet-gecertificeerde chauffeurs in te zetten.
13	Inzet van een solotrekker met opzetstrooier is alleen toegestaan als het voertuig ook gekeurd en toegelaten is als bakwagen, voorschriften II onder 9, pagina 6. De door de transporteur ingezette voertuigen dienen te voldoen aan <u>vigerende wet- en regelgeving</u>. Iedere transporteur dient te weten hoe een voertuig wordt ingezet en wat er op de kentekencard staat vermeld als type voertuig. Wanneer een voertuig als bakwagen wordt ingezet dient deze als bakwagen te zijn toegelaten. Een trekker is géén bakwagen, maar kan aanvullend gekeurd zijn. De verantwoordelijkheid ligt ten principale bij de transporteur.

14	<i>Werkinstructies voorschriften II onder 10, pagina 6.</i> Het hebben van voldoende en heldere werkinstructies' voor opzetframes en DIN-platen is de ARBO verantwoordelijkheid van de transporteur. Nog niet zo lang geleden viel er een opzetframe met strooier van een voertuig. De ARBO stelt dat medewerkers voorzien moeten zijn van voldoende middelen om veilig te kunnen werken. Werkinstructies/ instructiekaarten zijn dan noodzakelijk.
15	<i>Er staat alleen <u>een strooier</u> vermeld voor de werkzaamheden zonder vrijstelling.</i> Dit is niet correct. Er staat (overwegende, 2^e alinea pagina 2: <i>Van deze vrijstelling mag slechts gebruik worden gemaakt, indien de <u>gladheidbestrijding werkzaamheden</u> zonder gebruikmaking van de vrijstelling redelijkerwijs niet kunnen worden uitgevoerd en, beperkt, ten behoeve van service-, aflevering- en demonstratieritten (ook buiten het winterseizoen), waarbij alleen de vrijstellingen ter zake de montage van de strooier overeenkomstig van toepassing zijn. Het rood gemarkeerde gedeelte staat op: buiten het winterseizoen, namelijk strooien bij extreme hitte in de zomer. Tevens: zomers mag je dus niet met een ploeg voorrijden tenzij er een vlootschauw is (zie hieronder ook punt 16 en hierboven punt 1).</i>
16	<i>Aanvulling definitie 'vlootschauw'.</i> Onder de traditionele vlootschauw definitie (het voorafgaand aan het strooiseizoen controleren van/op de werking en het passen van strooiers en ploegen op de in te zetten voertuigen) valt ook het rijden van referentieroutes of het rijden van routes voor het inrichten van het automatisch strooien inclusief de montage van de hiervoor benodigde apparatuur om te controleren of deze apparatuur geschikt is voor de wegen in de routes.
17	<i>Er staat vermeld dat vanaf 01-07-2022 AEBS op alle nieuwe bedrijfsauto's verplicht is, toelichting onder e.</i> Dit is de verantwoording van de transporteur en geldt bij aankoop van nieuwe voertuigen. In het kader van de ARBO is het goed te weten wanneer je medewerkers deze systemen uit moeten schakelen en wat de beheersmaatregelen dan zouden moeten zijn. Bij nieuw aangeschafte voertuigen is dit de nieuwe standaard conform de Europese regelgeving. Dit betekend echter wel dat deze ook ingeschakeld moet zijn buiten het inzetseizoen. Deze verplichting was helder voor de C-voertuigen, maar nu moeten ook de B en C1-voertuigen hier rekening mee houden wanneer deze voorzien zijn van AEBS.
18	<i>Maximale breedte ploegen lichte bedrijfsauto's, toelichting g.</i> Er staat: Er geldt een maximale werkbreedte voor de sneeuwploeg van 2,80 m, voor de (lichte) bedrijfsauto's met TMM <7500 KG en van

	toepassing zijnde Mobiele Machines (MM) of motorrijtuigen met beperkte snelheid (MMBS). Met ander woorden, voor deze type voertuigen mag je geen bredere ploeg hangen dan 2.80m, in de oude vrijstelling stond 2,7 m.
	<i>Maximale breedte ploegen algemeen, toelichting g.</i>
19	Dit is dezelfde bepaling als in de oude vrijstellingen.
	<i>Toegestane maximum massa, toelichting h.</i>
20	Dit is een <u>verruiming</u> , gelijk aan de vrijstelling voor de 'Overige wegbeheerders' uit 2018.
	<i>Toegestane maximum massa, toelichting h.</i>
21	Voertuigen met een TMM > 5500kg mogen niet door een bestuurder met een rijbevoegdheid B worden bestuurd. Net zoals in 2018.
	<i>Toegestane maximum massa, toelichting h.</i> De tekst: 'De gebruikte opzetstrooier mag hierbij maximaal 1.1 m3 zout kunnen bevatten en maximaal 0.5 m3 pek' <u>is indicatief</u> . Ook afwijkingen hiervan, zoals systemen welke bv 800 liter pek en 800 liter zout combineren, FS50 (de verhouding 50% zout en 50% pek), dit type strooien is sterk in opkomst, zijn mogelijk. Tevens zou je bij droog strooien probleemloos meer zout dan 1.1m3 mee kunnen nemen. De grens is de maximaal opgegeven TMM op de kentekencard en de grens ligt, voor een B-rijbevoegdheid, op een TMM van maximaal 5500kg.
22	
	<i>Bedieningskasthouders, 'bedienkasten dienen in een houder of steun gemonteerd of bevestigd te zijn', toelichting m.</i> Artikel 61a van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) stelt: 'Het is degene die een voertuig bestuurt verboden tijdens het rijden een mobiel elektronisch apparaat dat gebruikt kan worden voor communicatie of informatieverwerking vast te houden. Onder een mobiel elektronisch apparaat wordt in elk geval verstaan een mobiele telefoon, een tabletcomputer of een mediaspeler.' Sec valt een bedienkast hier niet onder. Wanneer een ongeval plaatsvindt omdat de bestuurder een apparaat bediend en afgeleid is van de rijtaak geldt art. 5 WVV. In het kader van de zorgplicht van de transporteur moeten deze kasten vastgezet zijn. De minister wil bij deze calamiteiten vrijstelling in ieder geval de veiligheid voor de medewerkers en de overige weggebruikers zoveel als mogelijk bewaken.
23	
	<i>Combinatie van lichte bedrijfsauto (< 3500 kg) met een lichte aanhangstrooier mag enkel worden bereden door chauffeurs voorzien van een C1+E rijbevoegdheid (wanneer deze is behaald na 19-01-2013). Aandachtspunt 1^e alinea.</i>
24	

	Dit is gelijk aan de oude vrijstellingen. Het is namelijk aan de transporteur om te garanderen dat de chauffeurs over de juiste rijbevoegdheid beschikken. N.B. De derde Europese rijbewijsrichtlijn is op 19 januari 2013 van kracht geworden. Hierbij werden nieuwe regels voor de verschillende rijbewijscategorieën van kracht. Op 11 september 2012 heeft ons ministerie een factsheet gepubliceerd betreffende veranderingen na de invoering op 1-01-2013. Voor de vrijstelling gaan we ervan uit dat in een aanbesteding staat dat de aannemer voertuigen en chauffeurs ter beschikking moet stellen die voldoen aan wet- en regelgeving. Vanaf 19-01-2013 zijn dit dus chauffeurs die een C1+E rijbewijs moeten hebben wanneer zij dit rijbewijs hebben behaald na 19-01-2023 wanneer deze een aanhanger die >3500kg trekken. N.B. Een grote aanhanger (achter een B-voertuig) komt <u>misschien</u> boven de 3500kg totaalgewicht bij het gebruik van een (nat)strooier van 1m3 of bij droog strooien >1.3m3. Dit is een aandachtspunt voor de rijbevoegdheid van de bestuurder. Het wegen van de combinatie van aanhanger en strooier (gevuld) is aan te raden. Normale aanhangstrooiers zijn <3500kg.
25	<i>B-rijbewijs i.r.t. 5500 kg voertuigen, aandachtspunten 3^e alinea.</i> Naar verwachting komt er een overgangsregeling. Deze bepaling is vanaf 1976 opgenomen in de voorgaand ministeriële regelingen en eerdere vrijstellingen. Bedrijfstechnisch is het prudent om in het kader van de veiligheid de rijbevoegdheid van de medewerkers te laten voldoen aan wet- en regelgeving, 48 jaar is een ruime overgangstermijn. Door een aantal stakeholders is gepleit voor een continuering van de huidige praktijk totdat de aanpassing van het Reglement rijbewijzen zijn beslag heeft gekregen, dit mede gezien de specifieke samenstelling van de groep medewerkers.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
namens deze,
directeur Wegverkeersmanagement
Rijkswaterstaat Verkeer- en Watermanagement

R.J.A. Voorn