



# Wie rijdt, moet ook rusten

## Nieuwe rij- en rusttijden in het beroepsgoederenvervoer

Liselotte Hedeboom







# Inhoud

■ Inleiding	5
<b>1. Rij- en rusttijden</b>	<b>7</b>
■ Achterliggende doelstellingen	7
■ De rij- en rusttijden in een notendop	8
<b>2. Beperkte wijzigingen, grote impact</b>	<b>11</b>
■ Onvoldoende toepassing vorige verordening	11
■ Uitgebreide controlemogelijkheden	12
■ Invoering digitale tachograaf	12
■ Hogere boetes?	12
■ Meer dan alleen nieuwe rij- en rusttijden ...	13
<b>3. Doelstellingen bereikt?</b>	<b>14</b>
■ Concurrentievoorwaarden transportbedrijven	14
■ Arbeidsomstandigheden chauffeurs	17
■ Verkeersveiligheid	22
■ Controle	25
■ Besluit	29
■ Meer informatie?	32

Deze brochure is gebaseerd op 17 bedrijfscases in de sector van het beroepsgoederenvervoer. Het gaat om een mix van kleine, middelgrote en grote bedrijven. Drie bedrijven waren zelfstandig transporteur. Deze bedrijven voeren diverse vervoersactiviteiten uit qua bestemming (nationaal, internationaal, cabotage), type vervoer (algemeen vervoer, distributie, groepage, intermodaal) en type goederen (vloeibare bulk/tank, vaste bulk, container, stukgoederen/pallets, ...).

Bedrijfsleiders, transportplanners, chauffeurs en werknemersvertegenwoordigers werden geïnterviewd. Er werden ook gesprekken gevoerd met controleurs van de belangrijkste bevoegde controle instanties op het vlak van rij- en rusttijden: FOD Mobiliteit en Vervoer, Federale Politie en FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg – Toezicht Sociale Wetten.

Om de anonimiteit van de bedrijven te waarborgen, kregen de bedrijven in deze brochure een fictieve naam.



## Inleiding

Deze brochure gaat over de rij- en rusttijden in de sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg in Vlaanderen. Sinds 1969 legt Europa beperkingen op aan de rijtijden van chauffeurs en is er een minimum aan rusttijden vereist. Dit gebeurt op basis van een Europese verordening waardoor alle regels – in principe – identiek gelden in alle Europese lidstaten. Sinds 11 april 2007 zijn er nieuwe regels inzake rij- en rusttijden van kracht (Europese verordening 561/2006). Deze brochure geeft een overzicht van de gevolgen van de nieuwe rij- en rusttijden, zowel voor de bedrijven als voor de chauffeurs.

Het **eerste hoofdstuk** focust op de doelstellingen van de verordening inzake rij- en rusttijden en gaat dieper in op de wijzigingen door de nieuwe verordening. **Hoofdstuk twee** toont aan dat de eerder beperkte wijzigingen in de nieuwe verordening inzake rij- en rusttijden toch belangrijke gevolgen kunnen hebben in de praktijk. In **hoofdstuk drie**, ten slotte, leggen we de vooropgestelde doelstellingen van de verordening inzake rij- en rusttijden naast de praktijkervaringen van de geïnterviewden. Welke zijn de persoonlijke ervaringen en percepties van de geïnterviewden met betrekking tot de knelpunten van de nieuwe verordening inzake rij- en rusttijden? En hoe proberen ze hier in de praktijk mee om te gaan?

De resultaten van dit onderzoek worden meer uitgebreid besproken in het informatiedossier 'Nieuwe rij- en rusttijden in het beroepsgoederenvervoer over de weg'. Dit informatiedossier kan worden besteld of gratis gedownload op de website: [www.serv.be/stv](http://www.serv.be/stv).

### **Focus op het beroepsgoederenvervoer over de weg**

De verordening inzake rij- en rusttijden is van toepassing op het wegvervoer, zowel het personen- als het goederenvervoer. In het personenvervoer moet elke bestuurder van een voertuig dat is uitgerust om meer dan 9 personen (bestuurder inbegrepen) te kunnen vervoeren de verordening inzake rij- en rusttijden naleven. In het goederenvervoer gelden de regels voor het besturen van alle voertuigen met een maximum toegelaten massa van meer dan 3,5 ton. Kleine bestelwagens vallen bijvoorbeeld niet onder deze reglementering.

Deze brochure focust enkel op het goederenvervoer over de weg, het personenvervoer komt niet aan bod. Binnen het goederenvervoer over de weg is er nog een onderscheid tussen het vervoer voor eigen rekening en het vervoer voor rekening van derden. Deze brochure handelt enkel over deze laatste groep, ook wel het beroepsgoederenvervoer over de weg genoemd.

# 1

## Rij- en rusttijden

Dit deel gaat dieper in op de doelstellingen van de verordening inzake rij- en rusttijden en geeft een overzicht van de belangrijkste regels inzake rij- en rusttijden.

### Achterliggende doelstellingen

Er hebben steeds drie doelstellingen centraal gestaan bij het beperken van de rijtijden en het opleggen van minimale rusttijden.

Op de eerste plaats heeft de verordening inzake rij- en rusttijden tot doel de verkeersveiligheid te verhogen. Vrachtwagenchauffeurs zijn op de baan met een lang en zwaar voertuig. Daarom hebben ongevallen waarbij deze voertuigen betrokken zijn, vaak ernstige gevolgen. Goed uitgeruste chauffeurs komen de verkeersveiligheid ten goede. De verordening inzake rij- en rusttijden heeft ook tot doel de arbeidsomstandigheden van de chauffeurs te verbeteren en bij te dragen tot eerlijke concurrentie tussen transportbedrijven.

Bij het opstellen van de nieuwe verordening inzake rij- en rusttijden werd nog een extra doelstelling toegevoegd, namelijk zorgen voor een betere controle en handhaving van de verordening inzake rij- en rusttijden door de verschillende Europese lidstaten.

## De rij- en rusttijden in een notendop

De verordening inzake rij- en rusttijden is een uitgebreid en complex geheel van regels. Dit deel geeft een bondig overzicht van de belangrijkste regels.

### Rijtijden

De verordening inzake rij- en rusttijden stelt een aantal beperkingen aan de ononderbroken, de dagelijkse, de wekelijkse en de tweewekelijkse rijtijd.

#### Ononderbroken rijtijd

De totale bij elkaar opgetelde rijtijd die niet werd onderbroken door een rijtijdonderbreking, een dagelijkse of een wekelijkse rusttijd.

- De ononderbroken rijtijd mag niet meer dan 4u30 bedragen.

#### Dagelijkse rijtijd

De totale bij elkaar opgetelde rijtijd tussen twee dagelijkse rusttijden of tussen een dagelijkse en een wekelijkse rusttijd. De dagelijkse rijtijd wordt dus niet per kalenderdag berekend.

- De dagelijkse rijtijd mag niet meer dan 9 uren bedragen.
- Twee keer per week mag de dagelijkse rijtijd tot maximum 10 uren worden verlengd.

#### Wekelijkse rijtijd

De totale bij elkaar opgetelde rijtijd gedurende een kalenderweek, dit wil zeggen van maandag 00u00 tot zondag 24u00.

- De wekelijkse rijtijd mag niet meer dan 56 uren bedragen.

#### Tweewekelijkse rijtijd

De totale bij elkaar opgetelde rijtijd gedurende twee kalenderweken.

- De tweewekelijkse rijtijd mag niet meer dan 90 uren bedragen

### Rusttijden

Rusten betekent dat de chauffeur vrijelijk over zijn tijd kan beschikken. Wanneer de rusttijd in het voertuig wordt genomen, moet het voertuig stilstaan. De verordening inzake rij- en rusttijden legt een aantal minimeisen in verband met de rijtijdonderbreking alsook de dagelijkse en wekelijkse rusttijd vast.

#### Rijtijdonderbreking

- De rijtijdonderbreking omvat minimum 45 ononderbroken minuten.
- De rijtijdonderbreking mag opgesplitst worden in een eerste periode van 15 ononderbroken minuten en een tweede periode van 30 ononderbroken minuten, in die volgorde.



### Dagelijkse rusttijd

De dagelijkse rusttijd moet binnen een periode van 24u na het einde van de vorige dagelijkse of wekelijkse rusttijd vallen.

- De dagelijkse rusttijd moet minimum 11 ononderbroken uren omvatten.
- De dagelijkse rusttijd mag opgesplitst worden in een eerste periode van 3 ononderbroken uren en een tweede periode van 9 ononderbroken uren, in die volgorde.
- De dagelijkse rusttijd mag drie keer per week worden ingekort tot minimum 9 ononderbroken uren.

### Wekelijkse rusttijd

De wekelijkse rusttijd moet beginnen voor het einde van een periode van 6 keer 24u na het einde van de vorige wekelijkse rusttijd.

- De wekelijkse rusttijd omvat minimum 45 ononderbroken uren.
- De wekelijkse rusttijd mag eens om de twee weken worden ingekort tot 24 ononderbroken uren, mits compensatie voor het einde van de derde week na de betrokken week.

De tabel op pagina 10 geeft schematisch de belangrijkste regels weer, alsook de verschillen tussen de huidige (561/2006) en de vorige (3820/85) verordening inzake rij- en rusttijden. De verordening inzake rij- en rusttijden bevat nog meer regels, bijvoorbeeld over het rijden met een dubbele bemanning. Een meer gedetailleerd overzicht van al deze regels inzake rij- en rusttijden is terug te vinden in een aantal publicaties uit de lijst achteraan deze brochure.

 <b>Rijtijd</b>	De chauffeur is aan het rijden. Rijtijd wordt automatisch geregistreerd door de tachograaf.
 <b>Andere werkzaamheden</b>	De chauffeur voert andere werkzaamheden uit zoals 'zelf laden en lossen' en 'schoonmaken en technisch onderhoud van het voertuig'.
 <b>Beschikbaarheidstijd</b>	De chauffeur hoeft niet altijd op de werkplek te blijven maar moet wel beschikbaar zijn om indien nodig een rit aan te vatten of te hervatten, of om andere werkzaamheden uit te voeren. Het gaat bijvoorbeeld om wachttijden bij rijverboden.
 <b>Onderbreking of rusttijd</b>	De chauffeur kan vrij over zijn tijd beschikken. Deze tijd dient enkel om te rusten.

<b>RIJTIJD</b> (= het besturen van een voertuig dat onder de verordening inzake rij- en rusttijden valt)			
	Berekeningsbasis	Verordening 3820/85	Verordening 561/2006 (sinds 11 april 2007)
<b>Ononderbroken rijtijd</b>	Optellen van rijtijden niet onderbroken door onderbreking, dagelijkse of wekelijkse rusttijd	4u30	4u30
<b>Dagelijks</b>	tussen twee dagelijkse rusttijden of tussen dagelijkse en wekelijkse rusttijd	9 uren 2 keer per week 10 uren	9 uren 2 keer per week 10 uren
<b>Wekelijks</b>	kalenderweek	-	56 uren, mits respecteren van max. aantal arbeidsuren volgens 2002/15/EG
<b>Twee weken</b>	kalenderweken	90 uren	90 uren

<b>RUSTTIJD</b> (= de chauffeur kan vrijelijk over zijn tijd beschikken. De rusttijd mag niet worden onderbroken!)			
	Berekeningsbasis	Verordening 3820/85	Verordening 561/2006 (sinds 11 april 2007)
<b>Onderbreking</b>		45 minuten of 3 keer 15 minuten	45 minuten of eerste periode van 15 minuten en tweede periode van 30 minuten (in die volgorde)
<b>Dagelijks</b>	binnen periode van 24u na einde van vorige dagelijkse of wekelijkse rusttijd	11 uren 3 keer per week 9 uren met compensatie <i>Opsplitsing:</i> één periode van 8 uren en maximum twee periodes van minimum 1 uur, maar in totaal minimum 12 uren rust	11 uren 3 keer per week 9 uren  <i>Opsplitsing:</i> eerste periode van 3 uren en tweede periode van 9 uren (in die volgorde), in totaal minimum 12 uren rust
<b>Wekelijks</b>	beginnen voor het einde van een periode van 6 keer 24u na het einde van de vorige wekelijkse rusttijd	45 uren 36 uren op standplaats, 24 uren buiten standplaats, compensatie voor het einde van de derde week na betrokken week	45 uren 1 keer per twee weken verkort tot 24 uren, compensatie voor het einde van de derde week na betrokken week

# 2 Beperkte wijzigingen, grote impact

Op papier brengt de nieuwe verordening inzake rij- en rusttijden weinig grote wijzigingen met zich mee. Toch heeft de nieuwe verordening inzake rij- en rusttijden belangrijke gevolgen, zowel voor de transportbedrijven als voor de vrachtwagenchauffeurs. Dit komt omdat de vorige verordening inzake rij- en rusttijden onvoldoende werd toegepast. Uitgebreide controle mogelijkheden, het gewijzigd boetesysteem en de invoering van de digitale tachograaf hebben daar verandering in gebracht.

## Onvoldoende toepassing vorige verordening

Veel rijden, flexibel zijn en lange werktijden zijn altijd belangrijke kenmerken van het werk van een vrachtwagenchauffeur geweest. De verordening inzake rij- en rusttijden werd niet altijd strikt toegepast. De vraag van de klanten kreeg regelmatig voorrang op het correct naleven van de verordening inzake rij- en rusttijden. Dit betekent dat bepaalde regels in verband met de rij- en rusttijden die vroeger al van toepassing waren, nu pas worden nageleefd en hun consequenties tonen.

Versoepelingen in de nieuwe verordening inzake rij- en rusttijden worden niet zo ervaren door chauffeurs en bedrijven. Bijvoorbeeld de compensatie bij het inkorten van de dagelijkse rust naar 9 uren valt weg. In de praktijk werd deze compensatie onder de vorige verordening evenmin toegepast. Dit maakt dat bedrijven en chauffeurs deze wijziging niet als een versoepeling ervaren.

De bedrijfsleider van CargoPallet stelt: "Veel bedrijven schatten de versoepelingen in de nieuwe verordening inzake rij- en rusttijden niet naar waarde. Meestal gaat het om een versoepeling van regels die vroeger noch werden toegepast, noch werden gecontroleerd."

### Uitgebreide controlemogelijkheden

Samen met de invoering van de nieuwe verordening inzake rij- en rusttijden zijn ook de controlemogelijkheden uitgebreid. Bij wegcontroles moeten chauffeurs nu veel meer gegevens kunnen voorleggen: namelijk de geregistreerde rij- en rusttijden van de afgelopen 28 dagen. Voordien was dat slechts enkele dagen, later 15 dagen.

Er kunnen niet alleen meer gegevens worden gecontroleerd maar ook andere regels inzake rij- en rusttijden. Men kan nu bijvoorbeeld controleren of de wekelijkse rust meer dan eens om de twee weken werd ingekort.

### Invoering digitale tachograaf

De wijzigingen in de rij- en rusttijden gaan eveneens gepaard met een nieuw controleapparaat: de digitale tachograaf. Dit toestel registreert de rij- en rusttijden per minuut. De geregistreerde rij- en rusttijden kunnen dan ook tot op de minuut worden gecontroleerd.

Met behulp van software kan een lijst van alle inbreuken worden opgevraagd, tot op de minuut. Anders gezegd, veel meer gegevens kunnen veel preciezer worden gecontroleerd.

### Hogere boetes?

Bedrijfsleiders, transportplanners en chauffeurs hebben niet de ervaring dat de pakkans bij het overtreden van de verordening inzake rij- en rusttijden groter is geworden. Wel zijn de boetes bij een overtreding verhoogd.

Ook de digitale tachograaf zou hier een invloed op hebben. Aan de hand van software kunnen controleurs automatisch een lijstje van alle inbreuken, tot op de minuut, opvragen. Een opeenstapeling van kleinere overtredingen kan dan zorgen voor een grote boete.

Een werknemersvertegenwoordiger van ZeeTrans: "Door de strikte registratie van de rijtijden door de digitale tachograaf en het gemak om die grote hoeveelheden informatie te controleren, levert een bedrijfscontrole nu vaak een lange lijst van kleine overtredingen. Dit geheel van kleine overtredingen kan de totale geldboete sterk doen oplopen. Hierdoor moeten chauffeurs nu de boetes betalen voor hun eigen overtredingen. Tenzij de inbreuk op vraag van het bedrijf gebeurde."

Meer informatie over onmiddellijke inningen bij het overtreden van de verordening inzake rij- en rusttijden is terug te vinden op enkele websites uit de lijst achteraan in deze brochure.

### Meer dan alleen nieuwe rij- en rusttijden ...

Er moet steeds in het achterhoofd worden gehouden dat de verordening inzake rij- en rusttijden voordien onvoldoende werd toegepast. En dat de controlemogelijkheden zijn uitgebreid, de boetes zijn verhoogd en de digitale tachograaf werd ingevoerd. Deze wijzigingen kunnen niet los van elkaar worden gezien.



# 3

## Doelstellingen bereikt?

Op basis van de bedrijfscases en gesprekken met controleurs ontstond onderstaande bundeling van persoonlijke ervaringen en percepties over de knelpunten van de nieuwe verordening inzake rij- en rusttijden. En hoe men hier in de praktijk probeert mee om te gaan. Deze brochure heeft geenszins de bedoeling zich uit te spreken over het belang van elk van deze knelpunten en ervaringen.

We ordenen de resultaten volgens de vier doelstellingen die met de rij- en rusttijden worden beoogd:

- eerlijke concurrentie tussen transportbedrijven;
- betere arbeidsomstandigheden voor chauffeurs;
- hogere verkeersveiligheid;
- betere controle en handhaving.

### Concurrentievoorwaarden transportbedrijven

Een eerste bekommernis van de verordening inzake rij- en rusttijden is het verzekeren van eerlijke concurrentie tussen de transportbedrijven waarbij alle bedrijven aan dezelfde regels gebonden zijn en deze ook toepassen. Dit deel gaat over de knelpunten en ervaringen in verband met deze doelstelling.

#### ■ Internationaal vervoer over langere afstanden

De nieuwe verordening inzake rij- en rusttijden en de uitgebreide controlemogelijkheden betekenen in de praktijk vaak dat chauffeurs minder rijtijden ter beschikking hebben. Lange trajecten kunnen daardoor niet meer binnen de week of binnen 2 weken worden afgewerkt, zoals voordien. Dit is één van de redenen waarom heel wat Vlaamse bedrijven hun internationaal vervoer over langere afstanden afbouwen. Daarnaast speelt ook de sterke concurrentie uit Oost-Europese landen een belangrijke rol. Chauffeurs en bedrijven uit deze regio nemen het internationale vervoer over lange afstand steeds meer voor hun rekening.

Een werknemersvertegenwoordiger: "De transportbedrijven in Vlaams-Brabant zijn zich steeds meer gaan richten op nationaal vervoer en bouwen hun internationaal vervoer over langere afstanden sterk af. Waar het vroeger ging om een verhouding 20% nationaal en 80% internationaal vervoer, is die verhouding nu volledig omgeslagen."

## ■ Oneerlijke concurrentie

### Digitale tachograaf

De digitale tachograaf registreert meer rijtijd dan de analoge tachograaf. Elke minuut waarin minstens 5 seconden wordt gereden, telt als een volledige minuut rijtijd. Dit heeft vooral gevolgen voor vervoersactiviteiten met veel stops, zoals de distributie of dokwerk met veel manoeuvres. Door het veelvuldig kort stoppen, registreert de digitale tachograaf meer rijtijd. In de sector spreekt men van het 'minutenprobleem' van de digitale tachograaf.

In de overgangsfase van de analoge naar de digitale tachograaf, halen bedrijven en chauffeurs die werken met een analoge tachograaf hier een economisch voordeel uit. Chauffeurs en bedrijven die werken met een digitale tachograaf hebben immers (iets) minder rijtijden ter beschikking. De sector meldt dat dit verschil in rijtijden in sommige transportniches kan oplopen tot verscheidene uren.

Om een gelijke behandeling van bedrijven en chauffeurs in de overgangsfase te verzekeren, heeft de Europese Commissie een richtsnoer (nr. 4) opgemaakt. Op basis van dit richtsnoer kunnen controleurs voor transporten met een digitale tachograaf én frequente stops, een tolerantie toepassen van 15 minuten per rijtijd van 4u30. Dit richtsnoer is echter weinig bekend bij bedrijfsleiders, transportplanners, chauffeurs maar ook controleurs. De toepassing ervan is daarom erg onzeker en afhankelijk van de controleur in kwestie.

Bedrijfsleider van AirTrans zegt: "De boordcomputers bij AirTrans staan afgesteld zoals de analoge tachograaf. Uit een vergelijking van deze gegevens met de gegevens van de digitale tachograaf bleek dat de digitale tachograaf voor de activiteiten binnen AirTrans tot 15 minuten meer rijtijd per dag registreert. Controleurs mogen voor chauffeurs die regelmatig moeten stoppen én met een digitale tachograaf rijden, een tolerantie van 15 minuten toepassen voor elke 4u30 rijtijd. Controleurs zijn echter niet verplicht deze tolerantie toe te passen waardoor chauffeurs er niet op kunnen rekenen."

### **Gebruik van lichte voertuigen en landbouwvoertuigen**

Lichte voertuigen met een maximum toegelaten massa van niet meer dan 3,5 ton vallen niet onder de verordening inzake rij- en rusttijden. In de distributiesector worden deze voertuigen steeds vaker ingezet om de verordening inzake rij- en rusttijden te omzeilen. Zeker bij overlading van deze voertuigen is er sprake van oneerlijke concurrentie.

Landbouwvoertuigen vallen onder bepaalde voorwaarden evenmin onder de verordening inzake rij- en rusttijden (maximumsnelheid minder dan 40km/u of land- en bosbouwwerkzaamheden binnen een straal van 100 km rond de vestigingsplaats). Voor het vervoer van bouwmaterialen en het uitvoeren van grondwerken worden deze voertuigen steeds vaker gebruikt om de beperkingen door de verordening inzake rij- en rusttijden te vermijden. Dit is oneerlijke concurrentie voor de bedrijven in deze subsector.

Bedrijfsleider van bedrijf BulkTrans: "Voor het vervoer van bouwmaterialen en het uitvoeren van grondwerken gebruikt men steeds vaker landbouwtractoren. Deze voertuigen zijn niet verplicht uitgerust met een tachograaf, de chauffeurs hoeven dus geen rekening te houden met de verordening inzake rij- en rusttijden. Onze chauffeurs zijn daarentegen verplicht regelmatig een rustpauze in te lassen en hun rijtijd is beperkt."

Het vervoeren van bouwmaterialen, grondwerken en distributie zijn net activiteiten waarbij veel manoeuvres worden uitgevoerd of regelmatig kort wordt gestopt. Dit maakt dat het 'minutenprobleem' van de digitale tachograaf hier speelt.

### **Kleine pakkans**

Eerlijke concurrentie betekent dat elk bedrijf dat onder de verordening inzake rij- en rusttijden valt, deze ook toepast. Controle is daarbij een belangrijk instrument. De pakkans bij het overtreden van de verordening inzake rij- en rusttijden is in België klein. Bedrijven die gokken op geen controle, kunnen dan ook een groot economisch voordeel behalen.

Verschillende bedrijfsleiders stellen dat er nood is aan een doorgedreven controlebeleid met grote pakkans. De digitale tachograaf maakt een uniforme en correctere controle mogelijk. Tegelijkertijd waarschuwen deze bedrijfsleiders voor te strikte controles 'tot op de minuut'. Controles zouden steeds rekening moeten houden met de context van de transportsector waarin geen enkele chauffeur zich steeds volledig aan de verordening inzake rij- en rusttijden kan houden.





### Arbeidsomstandigheden chauffeurs

Dit deel focust op de gevolgen voor de tweede doelstelling van de verordening, namelijk het verbeteren van de arbeidsomstandigheden van de chauffeurs.

#### Meer rusten, maar minder thuis

Bedrijven en chauffeurs proberen de verordening inzake rij- en rusttijden beter na te leven. Chauffeurs nemen meer effectieve rustpauzes: zowel onderbrekingen, dagelijkse als wekelijkse rust. In principe zorgt dit voor beter uitgeruste chauffeurs en komt dit het sociaal en familiaal leven van chauffeurs ten goede. Maar chauffeurs kunnen de extra rust niet steeds thuis doorbrengen.

Een betere naleving van de verordening inzake rij- en rusttijden betekent ook dat iedere rijtijd van groter belang is geworden voor het bedrijf. Wanneer een chauffeur 's avonds naar huis rijdt met de vrachtwagen om zijn dagelijkse rust op te nemen, tikt zijn rijtijd verder. Deze rijtijd kan later niet meer voor het bedrijf worden ingezet. In één van de bedrijven heeft dit ertoe geleid dat chauffeurs hun dagelijkse rust niet meer thuis, maar onderweg doorbrengen.

Onvoorziene omstandigheden (files, wegwerkzaamheden, lange wachttijden voor het laden en lossen, ...) brengen chauffeurs regelmatig in tijdnood. Er blijft dan onvoldoende rijtijd over om aan het eind van de dag of week thuis aan hun rustperiode te beginnen. Het correct toepassen van de verordening inzake rij- en rusttijden betekent dan een dagelijkse rust van 9 of 11 uren doorbrengen op een parking dicht bij huis. Chauffeurs moeten ook rekening houden met rijverboden in bepaalde landen. In Frankrijk geldt bijvoorbeeld een rijverbod voor

vrachtwagens met een maximum toegelaten massa van meer dan 7,5 ton van zaterdag of de dag voor een feestdag vanaf 22u tot zondag of de feestdag 22u. Chauffeurs begaan soms inbreuken op de verordening inzake rij- en rusttijden om nog tijdig de grens te bereiken en geen volledige dag in dat land vast te zitten.

Bij ZeeTrans voert ongeveer de helft van de meer dan 200 chauffeurs van het bedrijf regelmatig ritten uit die meer dan één dag duren. De dagelijkse rust wordt dan op een parking doorgebracht. De transportplanner stelt: "Chauffeurs nemen nu een dagelijkse rust van minstens 9 uren. Dit is in feite een minimum om goed uitgerust aan de volgende rit te kunnen beginnen. Omdat chauffeurs niet graag langer dan nodig stilstaan op een parking onderweg, zorgt de planning ervoor dat de normale dagelijkse rusttijden van 11 uren zoveel mogelijk thuis kunnen worden doorgebracht." Een chauffeur van het bedrijf zegt: "Tegenwoordig nemen chauffeurs veel vaker een dagelijkse rust van 11 uren. Na rustig eten en douchen is er dan nog voldoende tijd over om te slapen en goed uitgerust aan de volgende rit te beginnen."

## ■ Rust op ongeschikte momenten en plaatsen

### Vervoer over lange afstanden

Typisch voor de activiteiten van chauffeurs die internationale transporten over lange afstanden uitvoeren, is dat ze vooral rij- en rusttijden hebben en haast geen andere werkzaamheden of beschikbaarheidstijden. De dagelijkse rijtijd omvat maximaal 9 uren per dag en twee keer per week maximaal 10 uren. Voor deze chauffeurs betekent het einde van de dagelijkse rijtijd meestal ook het einde van de werkdag. Dit maakt dat deze chauffeurs soms op ongeschikte tijden en plaatsen moeten rusten. Bijvoorbeeld, wanneer een chauffeur 's morgens om 6u begint te rijden, moet hij om 16u stoppen. Chauffeurs stellen dat dit momenten zijn waarop ze nog niet vermoeid zijn en het 's zomers erg warm kan zijn in de cabine van de vrachtwagen.

Het correct toepassen van de verordening inzake rij- en rusttijden zorgt er voor dat chauffeurs die transporten over lange afstanden uitvoeren, afwisselend overdag en 's nachts moeten rijden. In hetzelfde voorbeeld, zou de chauffeur na een normale dagelijkse rust van minimum 11 uren 's nachts om 3u opnieuw beginnen rijden (bij een verkorte dagelijkse rust van 9 uren mag de chauffeur 's nachts om 1u opnieuw rijden). Een moment waarop men vaak vermoeid is. Het afwisselend overdag en 's nachts rijden kan de normale nachtrust verstoren. Een goede oplossing voor deze chauffeurs is echter niet evident.

De transportplanner van 123 Transport: “De verordening inzake rij- en rusttijden is niet goed afgestemd op transporten over langere afstanden. Zo een chauffeur behaalt snel zijn maximale dagelijkse rijtijd omdat hij meestal geen andere activiteiten uitvoert, zoals laden en lossen of onderhoud van de vrachtwagen. Wanneer chauffeurs dan in de vroege namiddag stoppen, zijn ze nog niet moe. Ze gaan nog niet slapen maar kijken TV, drinken iets, praten met andere chauffeurs, ... . Wanneer ze 's nachts opnieuw moeten vertrekken, zijn deze chauffeurs uiteindelijk niet zo goed uitgerust als op basis van de verordening kan worden verondersteld.”

### Vervoersactiviteiten met frequente stops

Chauffeurs die transporten uitvoeren waarbij ze regelmatig kort moeten stoppen, ervaren problemen met de rijtijdonderbreking. Vooral de nieuwe opsplitsregel veroorzaakt veel frustratie en spanningen bij chauffeurs. In theorie moeten chauffeurs onder de nieuwe verordening evenveel onderbreking nemen als voordien. Maar rust betekent in de praktijk enkel dat de tachograaf op 'rusten' (R) staat. Veel chauffeurs hebben de gewoonte om de tachograaf op 'rusten' te plaatsen tijdens het laden en lossen. Zo registreert de tachograaf voldoende rustperiodes tijdens de dag om wettelijk in orde te zijn.

In de distributie duurt het laden en lossen vaak niet veel langer dan 15 minuten. Bij opsplitsing duurt de tweede periode nu minstens 30 minuten. Dat is te lang om de tachograaf op 'rusten' te plaatsen tijdens het laden en lossen. Chauffeurs moeten zich, na het laden en lossen, verplaatsen om de volgende vrachtwagen door te laten. Hun 'rust' wordt dan onderbroken en ze moeten opnieuw een pauze van 30 minuten inlassen. In de praktijk betekent de nieuwe opsplitsregel dus meer effectief stilstaan.

Gegeven de beperkte venstertijden van klanten en de krappe planning, zorgt deze nieuwe opsplitsregel ervoor dat chauffeurs regelmatig moeten rusten op cruciale werkmomenten. Bijvoorbeeld, een pauze van 30 minuten voor 12u terwijl de klanten 's middags van 12u tot 13u gesloten zijn en chauffeurs in die periode niet verder kunnen werken.

Er heerst eveneens veel onbegrip bij chauffeurs over het belang van de volgorde van de opgesplitste periodes, namelijk een eerste periode van 15 minuten en een tweede periode van 30 minuten, en niet omgekeerd. Dit geeft hen minder ruimte om flexibel in te spelen op gebeurtenissen tijdens de dag.

### Wekelijkse rust

De wekelijkse rust kan onder de nieuwe verordening inzake rij- en rusttijden nog slechts eens om de twee weken worden ingekort van 45 tot 24 uren, mits compensatie achteraf. Vroeger werd er vooral voor gezorgd dat chauffeurs een wekelijkse rust van 24 uren namen. Chauffeurs hebben nu dus meer wekelijkse rust. Volgens een aantal transportplanners gebeurt dit ook steeds vaker tijdens het weekend, op zaterdag en zondag. In principe moet de normale wekelijkse rust van 45 uren thuis worden doorgebracht, maar in de praktijk gebeurt dit niet altijd.

Weekendwerk wordt in verschillende bedrijven uitgevoerd door chauffeurs uit Oost-Europese landen. De lonen van deze chauffeurs liggen veel lager. En in hun thuisland wordt op het vlak van beloning vaak geen onderscheid gemaakt tussen werkdagen en weekends. Onder de vorige verordening inzake rij- en rusttijden plande men voor deze chauffeurs telkens een verkorte wekelijkse rust in, om deze nadien te compenseren met een langere periode van rust thuis. Onder de nieuwe verordening inzake rij- en rusttijden kan dit niet meer. Minstens eens om de twee weken moeten chauffeurs een normale wekelijkse rust van 45 uren opnemen. Voor deze chauffeurs betekent dit in de praktijk meestal 45 uren stil staan op een parking ergens onderweg.

### ■ Tekort aan parkings

Het zijn vooral chauffeurs die transporten over langere afstanden uitvoeren die regelmatig hun dagelijkse en soms ook hun wekelijkse rust op een parking onderweg doorbrengen. Een goede rustplaats vinden is niet evident. Niet alleen is er een tekort aan parkings, ook het comfort van parkings laat vaak te wensen over: veel lawaai, beperkte sanitaire voorzieningen, geen eetgelegenheden, gevaar voor overvallen en diefstal, ...

Omwille van dit tekort, mogen chauffeurs bij een volle parking verder rijden om op de volgende parking een geschikte rustplaats te vinden (richtsnoer nr. 1). In de praktijk is de toepassing van deze tolerantie bij controles zeer onzeker. Heel wat controleurs stellen dat bepaalde parkings regelmatig volzet zijn zodat dit kan worden voorzien in de planning. Chauffeurs zouden dan een stuk vroeger dan hun maximale dagelijkse rijtijd toelaat, moeten stoppen om te rusten. Volgens bedrijfsleiders en transportplanners is dit vanuit bedrijfseconomisch standpunt niet haalbaar. Tegelijkertijd brengt het toelaten van uitzonderingen ook het systematisch gebruik van deze uitzondering door bepaalde bedrijven en chauffeurs met zich mee.

### ■ Beperkte mogelijkheden om het werk zelf te organiseren

Omdat de verordening inzake rij- en rusttijden beter wordt toegepast en strenger wordt gecontroleerd, zijn ook het tijdstip en duur van elke rijtijd en elke rustperiode belangrijker geworden. De beschikbare rijtijden worden zo efficiënt mogelijk ingezet. Elke beslissing om verder te rijden of een rustpauze in te lassen kan gevolgen hebben voor de volgende twee weken. Hierdoor hebben chauffeurs steeds minder vrijheid om hun werk zelf te organiseren. In veel bedrijven wordt elk voertuig via gespecialiseerde software constant opgevolgd. Hierdoor is ook de job van chauffeurs veranderd. Chauffeurs spreken bijvoorbeeld minder af onder collega's om onderweg samen een koffie te drinken. Ook stoppen voor een andere chauffeur met panne betekent steeds vaker tijdverlies.

De digitale tachograaf versterkt dit gevoel van strikte controle en weinig autonomie in het werk. Bij controle kan een lijst met alle inbreuken worden weergegeven. Dit betekent niet dat deze inbreuken ook effectief worden beboet. Dat is uiteindelijk afhankelijk van de controleur. Maar de lijst van al deze inbreuken, tot op de minuut, geeft de chauffeurs wel het gevoel zich voor iedere minuut van hun tijdsbesteding te moeten verantwoorden. Ze verwijzen daarbij vaak naar 'het kassaticket' van de digitale tachograaf.

Een chauffeur van PalletCars: "Uiteindelijk is de chauffeur de enige persoon die het best weet hoe vermoeid hij is. In het ideale geval kan een chauffeur dan ook volledig zelf beslissen wanneer en hoeveel rust hij nodig heeft. Een pauze van 45 minuten op 4u30 rijtijd is zeker noodzakelijk. Maar de huidige verordening inzake rij- en rusttijden beperkt de chauffeurs te sterk in hun vrijheid om zelf te bepalen wanneer en hoe lang ze rusten."

### ■ Beperkte kennis en opleiding over de verordening

De verordening inzake rij- en rusttijden en de digitale tachograaf vormen voor veel chauffeurs een complex geheel. De grote lijnen van de verordening zijn meestal gekend, maar een meer gedetailleerde kennis ontbreekt vaak. Chauffeurs weten bijvoorbeeld wel dat een verkorte dagelijkse rusttijd 9 uren bedraagt, maar niet dat deze rust volledig binnen de 24u na de vorige dagelijkse of wekelijkse rust moet vallen. Chauffeurs begaan daardoor soms onbewust inbreuken die zwaar kunnen worden beboet.

Ondanks deze complexiteit blijft de opleiding over de verordening inzake rij- en rusttijden en de digitale tachograaf in de meeste bedrijven erg beperkt. Meestal wordt er enkel een informatieblaadje met de belangrijkste wijzigingen in de rij- en rusttijden opgehangen of uitgedeeld.

Een chauffeur aan het woord: "Ik werk reeds 8 jaar als chauffeur in het goederenvervoer. Het is niet evident voor chauffeurs om de verordening inzake rij- en rusttijden echt onder de knie te krijgen. Daar komt dan nog bij dat je als chauffeur nog heel wat andere regels in het oog moet houden, zoals het inhaalverbod op tweevaksbanen."

## Verkeersveiligheid

In dit deel bespreken we de knelpunten en ervaringen uit de bedrijfscases en interviews met controleurs in verband met het verhogen van de verkeersveiligheid.

### ■ Mentaliteitswijziging bij bedrijven?

De verordening inzake rij- en rusttijden stelt ieder transportbedrijf verantwoordelijk voor:

- het *informer*en van chauffeurs over de verordening inzake rij- en rusttijden,
- het *organiser*en van het werk zodat chauffeurs de verordening inzake rij- en rusttijden kunnen respecteren,
- het *controler*en van de rij- en rusttijden van chauffeurs.

Slechts enkele bedrijven hebben hun chauffeurs grondig geïnformeerd over de wijzigingen in de rij- en rusttijden, hoewel heel wat chauffeurs de verordening inzake rij- en rusttijden als een complex geheel van regels ervaren.

De meeste chauffeurs stellen dat er in hun bedrijf de laatste jaren meer en meer rekening wordt gehouden met de verordening inzake rij- en rusttijden. Bijvoorbeeld bij het opstellen



van de planning. In een aantal bedrijven worden chauffeurs expliciet gevraagd om de verordening inzake rij- en rusttijden zo goed mogelijk na te leven. Toch staan bedrijven en chauffeurs bij dringende transporten nog onder druk om deze uit te voeren, al betekent dat een inbreuk op de verordening inzake rij- en rusttijden. Een kleine kern van bedrijven negeert systematisch de verordening inzake rij- en rusttijden. De kleine pakkans maakt dat deze bedrijven daar een groot economisch voordeel kunnen uithalen.

Een chauffeur: "Bij dringende transporten vraagt het bedrijf soms om toch door te rijden, ook al betekent dit een inbreuk op de verordening inzake rij- en rusttijden. In principe kan je dit als chauffeur weigeren. Maar dat levert je alleen maar nadelen op. Je zal dan het minder leuke werk krijgen, de minder leuke routes en op minder leuke uren moeten rijden."

De meeste bedrijven werken met een softwareprogramma om alle wagens constant op te volgen. De gegevens van de boordcomputer, en indien aanwezig ook de digitale tachograaf, zijn daarmee in real-time beschikbaar. Hiermee kunnen de transportplanners hun planning van nabij opvolgen en eventueel aanpassingen doorvoeren. Maar de gegevens bieden ook de mogelijkheid om de rij- en rusttijden van chauffeurs in het oog te houden. Een van de bedrijven selecteert en controleert maandelijks een steekproef uit deze gegevens. Inbreuken op de verordening inzake rij- en rusttijden worden met de chauffeur besproken. Sommige bedrijven sturen bij elke vastgestelde inbreuk een aangetekend schrijven naar de chauffeur. Te veel overtredingen binnen een bepaalde periode kunnen dan tot het ontslag van de chauffeur leiden.

### ■ Mentaliteitswijziging bij chauffeurs?

Steeds meer chauffeurs beseffen dat tijdig en voldoende rust nemen belangrijk is voor hun eigen veiligheid en die van de andere weggebruikers. Controleurs en transportplanners hebben de ervaring dat chauffeurs beter op de hoogte zijn van de verordening inzake rij- en rusttijden en deze proberen te respecteren.

Een transportplanner van Multi Model Transport: "Chauffeurs houden hun rij- en rusttijden zelf beter in het oog. Ze vragen bijvoorbeeld expliciet aan de planners om minstens één dagelijkse rust van 11 uren in te plannen. Of ze bellen naar de planning om te melden dat ze nog slechts 30 minuten rijtijd over hebben. Dit is een hele verandering in vergelijking met vroeger, toen wilden chauffeurs in de eerste plaats zo ver en zo veel mogelijk rijden."

Het wettelijk correct respecteren van de verordening inzake rij- en rusttijden is echter geen garantie voor goed uitgeruste chauffeurs. Naast voldoende rust, is ook de concrete invulling van die rust van groot belang. Dat is een belangrijke verantwoordelijkheid van de chauffeur maar wordt ook door externe factoren beïnvloed. Een chauffeur kan bijvoorbeeld gebonden zijn aan een parking zonder de nodige voorzieningen die een goede rust mogelijk maken.

### ■ Neveneffecten verordening

Elke rij- en rusttijd moet zo efficiënt mogelijk worden besteed. Chauffeurs kunnen, gegeven hun rittenschema, steeds minder zelf beslissen hoe de rij- en rusttijden in te delen. Maar vermoeidheid kan zeer sterk verschillen van persoon tot persoon en laat zich niet in strakke regels gieten. De verordening inzake rij- en rusttijden verplicht chauffeurs soms te stoppen wanneer ze niet vermoeid zijn. Maar soms moeten chauffeurs ook verder rijden wanneer ze beter zouden rusten. Op dat moment een rustpauze inlassen, betekent dan een verlies aan rijtijd of tijdverlies binnen de strakke planning.

Uit angst voor hoge boetes bij overtredingen op de verordening inzake rij- en rusttijden, parkeren chauffeurs tijdens files steeds vaker op de pechstrook. Tijdens een file bouwen chauffeurs veel rijtijd op en dreigen soms hun maximale rijtijd te overschrijden. Ook bij volle parkings staan chauffeurs regelmatig op de op- en afritten van deze parkings om hun rust tijdig te kunnen aanvangen.



### ■ **Weinig onderzoek naar oorzaken ongevallen**

Vermoeidheid van de chauffeur is één van de mogelijke oorzaken van ongevallen waarbij vrachtwagens betrokken zijn. Daarnaast zijn er nog heel wat andere factoren die een rol kunnen spelen, zoals het onterecht gebruik van cruisecontrol op bepaalde plaatsen of het uitvoeren van andere activiteiten tijdens het rijden, bijvoorbeeld berichten versturen per GSM. Een aantal bedrijfsleiders heeft de ervaring dat het systematisch rijden met een dubbele bemanning kan leiden tot vermoeidheid. Bij een dubbele bemanning zouden chauffeurs vaak onvoldoende rusten terwijl de andere chauffeur rijdt.

Bedrijfsleiders, transportplanners, chauffeurs en werknemersvertegenwoordigers stellen dat er te weinig onderzoek gebeurt naar de oorzaken van ongevallen met vrachtwagens. Een dergelijke kennis hiervan kan alleen maar bijdragen aan een goed beleid op het vlak van verkeersveiligheid.

### **Controle**

Aan de nieuwe verordening inzake rij- en rusttijden werd naast de bovenstaande doelstellingen (eerlijke concurrentie, arbeidsvoorwaarden verbeteren, verkeersveiligheid verhogen) nog een vierde doelstelling toegevoegd, namelijk de controle en handhaving van de rij- en rusttijden in de verschillende lidstaten verbeteren.

Het controleren van de rij- en rusttijden wordt in België hoofdzakelijk uitgevoerd door drie instanties:

- de lokale en federale politie,
- de FOD Mobiliteit en Vervoer,
- de FOD Werkgelegenheid, arbeid en sociaal overleg – Inspectie van Sociale Wetten.

### ■ **(Nog) niet geharmoniseerd binnen Europa**

De rij- en rusttijden worden binnen Europa geregeld op basis van een verordening. Dit wil zeggen dat de regels inzake rij- en rusttijden rechtstreeks van toepassing zijn in alle lidstaten. De controle op de rij- en rusttijden worden daarentegen op basis van een Europese richtlijn geregeld. De richtlijn legt een aantal eisen in verband met de controles op, maar de lidstaten bepalen zelf hoe dit concreet gebeurt. De richtlijn wordt omgezet in nationale wetten.

Wat en hoe strikt er wordt gecontroleerd kan daarom sterk verschillen van lidstaat tot lidstaat. Ook de sancties zijn een nationale aangelegenheid. België heeft een boetecatalogus opgesteld voor de onmiddellijke inningen. Deze onmiddellijke inningen zijn afhankelijk van het soort inbreuk en de ernst van de inbreuk. Bijvoorbeeld, het overschrijden van de maximale dagelijkse rijtijd met 2 uren wordt zwaarder bestraft dan een overschrijding van 1 uur.

Binnen de sector is het algemeen bekend dat bijvoorbeeld in Frankrijk zeer strikt wordt gecontroleerd en hoge boetes worden uitgeschreven.

### ■ Interpretatieverschillen

Hoewel regels inzake rij- en rusttijden in alle lidstaten gelden zoals neergeschreven in de verordening, hebben een aantal bedrijfsleiders, transportplanners en chauffeurs de ervaring dat de verschillende controlediensten er andere interpretaties op na houden. Om dit te voorkomen stelt de Europese Commissie richtsnoeren op over de juiste interpretatie en toepassing van de verordening. Maar, deze richtsnoeren zijn slechts beperkt bekend onder controleurs waardoor ook de toepassing ervan verschilt van controleur tot controleur.

Maar ook de richtsnoeren laten in de praktijk nog ruimte voor interpretatie. Richtsnoer 4 geeft controleurs bijvoorbeeld de mogelijkheid om een tolerantie toe te passen voor chauffeurs met een digitale tachograaf en transportactiviteiten met frequente stops. Controleurs hebben met andere woorden de mogelijkheid om de tolerantie toe te passen maar zijn daar niet toe verplicht.

### ■ Geest en letter van de wet

Typisch voor de transportsector is de grote flexibiliteit die van chauffeurs en transportbedrijven wordt verwacht. Deze flexibiliteit zal ook steeds uit de geregistreeerde rij- en rusttijden blijken: geen enkele chauffeur kan zich steeds voor 100% aan de verordening inzake rij- en rusttijden houden. Controleurs kunnen hier bij het controleren rekening mee houden. Sommige controleurs houden zich echter zeer strikt aan de letter van de wet. Elke inbreuk op de verordening inzake rij- en rusttijden, hoe klein ook, wordt dan gesanctioneerd. Geïnterviewde controleurs stellen dat vooral controleurs met weinig praktijkervaring in de transportsector zeer strikt en tot op de minuut controleren.

In België krijgen chauffeurs bij wegcontrole geen attest van controle. Bij een volgende wegcontrole binnen de 28 dagen, kunnen dezelfde gegevens opnieuw worden gecontroleerd. Het gebeurt dan dat kleinere inbreuken die tijdens de eerste controle niet werden gesanctioneerd, tijdens de volgende wegcontrole wel worden beboet. Op die manier spreken opeenvolgende controles elkaar soms tegen.

Hoe strikt er in de praktijk wordt gecontroleerd en gesanctioneerd is afhankelijk van de lidstaat, de controledienst en de controleur in kwestie. Deze verschillen geven geen eenduidig signaal aan chauffeurs en bedrijven over het belang van de naleving van de regels.

### ■ **Weinig opleiding controleurs**

Om de rij- en rusttijden te controleren, dienen de controleurs de wetgeving goed te kennen. De verschillende controlediensten voorzien in een algemene opleiding over het uitvoeren van controles bij de start van de job. Het behoort tot het takenpakket van de controleur om zelf nieuwe wetgeving te leren kennen en toe te passen. Afhankelijk van de controledienst werd een speciale vergadering voorzien. Verschillende controleurs kregen slechts beperkt en soms laattijdig informatie over de nieuwe verordening inzake rij- en rusttijden.

Over het werken met de digitale tachograaf en het interpreteren van afdrucken van een digitale tachograaf kregen controleurs geen of een beperkte opleiding. Een aantal controleurs stelt dat fraude met de (digitale) tachograaf vaak op zeer gecompliceerde manieren gebeurt. Maar controleurs krijgen geen opleiding om dit soort fraude vast te stellen. Ook de richtsnoeren van de Europese Commissie zijn niet algemeen gekend onder de controleurs.

### ■ **Digitale tachograaf**

Met de digitale tachograaf kunnen controles van de geregistreerde rij- en rusttijden tot op de minuut gebeuren. Sommige controleurs zouden hierdoor de neiging hebben om strikter te controleren en sneller te sanctioneren.

Een aantal controleurs stellen dat het controleren op basis van een digitale tachograaf een belangrijke aanpassing vergt van de controleurs. Op basis van hun ervaring, kunnen ze zeer snel een tachograafschijf interpreteren en zich een beeld vormen van het verloop van de afgelopen 24u van de chauffeur. Een tachograafschijf biedt een goed visueel overzicht daarvan. Dit gaat met een digitale tachograaf verloren. Met een digitale tachograaf moet een controleur zeer gedetailleerde informatie verwerken. De controles met een digitale tachograaf zouden, zowel bij het afdrucken van gegevens als het gebruik van uitleesapparatuur, meer tijd in beslag nemen.



Analoge tachograaf



Tachograafschijf



Digitale tachograaf

Sommige bedrijfscontroleurs stellen dat ze bij controles met digitale tachografen geen fysieke schijven meer in handen hebben. De geregistreerde rij- en rusttijden zitten verspreid in verschillende gegevensbestanden van de bedrijfscomputer. De geregistreerde rij- en rusttijden van een bepaalde chauffeur worden zowel vanuit zijn bestuurderskaart als vanuit het tachograaftoestel gedownload. Dit maakt dat gegevens vaak dubbel aanwezig zijn in de verschillende bestanden van de bedrijfscomputer. Bedrijfscontroleurs stellen dat het zeer veel tijd vergt en soms erg ingewikkeld kan zijn om deze gegevens met elkaar te verbinden en te controleren.

### ■ Kleine pakkans

Uit de bedrijfscases en interviews met controleurs blijkt dat de pakkans bij het overtreden van de verordening inzake rij- en rusttijden klein is. Omdat de geregistreerde rij- en rusttijden bij fraude op het eerste zicht vaak in orde zijn, wordt de fraude niet steeds opgemerkt. Deze firma's die de verordening inzake rij- en rusttijden systematisch proberen te omzeilen, glippen nog vaak door de mazen van het net.



# Besluit

## Meer dan een nieuwe verordening ...

In de praktijk is er meer veranderd dan een aantal wijzigingen in de verordening inzake rij- en rusttijden. De controlemogelijkheden zijn uitgebreid, het boetesysteem is gewijzigd en de digitale tachograaf is ingevoerd. Bedrijven en chauffeurs passen de verordening inzake rij- en rusttijden beter toe waardoor ook regels die voordien al golden, nu pas hun consequenties tonen.

## Eerlijke concurrentie

De digitale tachograaf registreert meer rijtijden dan de analoge tachograaf. In de overgangsfase heeft het werken met een analoge tachograaf een economisch voordeel. Een richtsnoer van de Europese Commissie zou dit moeten verhelpen, maar dit richtsnoer is weinig bekend onder controleurs.

Voor bepaalde vervoersactiviteiten worden voertuigen ingezet die niet onder de verordening inzake rij- en rusttijden vallen. Op die manier proberen sommige bedrijven de verordening inzake rij- en rusttijden te omzeilen.

## Arbeidsomstandigheden chauffeurs

De verordening inzake rij- en rusttijden beter opvolgen zorgt voor meer effectieve rust voor chauffeurs. Tegelijkertijd geraken chauffeurs niet steeds meer tijdig thuis om hun dagelijkse of wekelijkse rust te beginnen. Ze moeten dan een dagelijkse of wekelijkse rust op een parking dicht bij huis doorbrengen.

Transporten over lange afstand uitvoeren, betekent vaak enkel rij- en rusttijden en haast geen andere werkzaamheden of beschikbaarheidstijden. Het correct toepassen van de verordening inzake rij- en rusttijden betekent dan afwisselend overdag en 's nachts rijden. Maar ook verplichte rust wanneer men nog niet vermoeid is en rijden wanneer de vermoeidheid begint toe te slaan.

Het zijn deze chauffeurs die hun dagelijkse rust regelmatig op een parking onderweg doorbrengen. De beperkte capaciteit van bestaande parkings en hun gebrek aan (goede) voorzieningen zijn nog steeds een belangrijk probleem voor chauffeurs.

Chauffeurs die transporten met frequente stops uitvoeren, ervaren veeleer problemen met de nieuwe opsplitsregel van de rijtijdonderbreking. De nieuwe regel beperkt de flexibiliteit van chauffeurs. Samen met de krappe planning en beperkte venstertijden brengt dit heel wat frustratie en spanningen bij de chauffeurs teweeg.

De verordening inzake rij- en rusttijden en de digitale tachograaf zijn voor veel chauffeurs een complex geheel. Toch is de opleiding hierover voor chauffeurs in de meeste bedrijven erg beperkt.

De digitale tachograaf versterkt het gevoel van chauffeurs van strikte controle en weinig autonomie in het werk. Chauffeurs hebben het gevoel zich voor iedere minuut van hun tijdsbesteding te moeten verantwoorden.

### Verkeersveiligheid

Het correct toepassen van de verordening inzake rij- en rusttijden is niet voldoende. Chauffeurs zijn verantwoordelijk om hun rust zo in te vullen dat ze uitgerust aan hun volgende rit kunnen beginnen. Vermoeidheid is echter een zeer persoonlijk gegeven dat zich moeilijk in strakke regels, zoals de verordening inzake rij- en rusttijden, laat voegen. De verordening inzake rij- en rusttijden legt soms rust op wanneer een chauffeur niet vermoeid is. Tegelijkertijd verplicht de verordening chauffeurs soms om verder te rijden, op dat moment een rustpauze inlassen betekent een verlies aan rijtijd.

Angst voor overtredingen en hoge boetes zou chauffeurs ertoe aanzetten om hun vrachtwagen tijdens files op de pechstrook te parkeren. Of op de op- en afritten van volle parkings.

Bij ongevallen met vrachtwagens spelen naast vermoeidheid nog andere factoren een rol. Bijvoorbeeld, het onterecht gebruik van cruisecontrol op bepaalde plaatsen. De geïnterviewden wijzen op een gebrek aan onderzoek naar de oorzaken van de ongevallen met vrachtwagens.



### Controle

Nationale wetten regelen de controle op de rij- en rusttijden. Dit maakt dat er verschillen zijn tussen de Europese lidstaten in wat en hoe strikt er wordt gecontroleerd. Ook tussen de controlediensten en de individuele controleurs bestaan grote verschillen. Sommige controleurs houden rekening met de praktijk, andere controleren tot op de minuut.

Verschillende controleurs stellen dat ze zeer beperkt informatie hebben ontvangen over de wijzigingen in de verordening inzake rij- en rusttijden en het uitvoeren van controles met behulp van de digitale tachograaf. Het werken met de digitale tachograaf en het interpreteren van deze gegevens vergt een belangrijke aanpassing van de controleurs.

Ten slotte, de pakkans bij inbreuken op de verordening inzake rij- en rusttijden is klein. Het overtreden van de verordening inzake rij- en rusttijden kan een groot economisch voordeel opleveren. Maar ook het systematisch omzeilen van de verordening inzake rij- en rusttijden glipt nog vaak door de mazen van het net.



## Meer informatie

### Boeken, artikels, ...

- Bamps, H. (1999). *Telematica in de sector van het wegvervoer*. STV-Innovatie & Arbeid, Informatiedossier, Brussel.
- Hedebouw, L. (2008). *Nieuwe rij- en rusttijden in het beroepsgoederenvervoer over de weg*. STV-Innovatie & Arbeid, Informatiedossier, Brussel.
- Jacobs, K. & Muyldermans, H. (2007). *Wegwijs doorheen de rij- en rusttijden en de tachograaf*. Febetra, Brussel.
- Rogiest, C. (2007). *Arbeidsrechtelijke aspecten van het nationaal en internationaal wegvervoer*. Larcier, Brussel.
- SERV (2005). *Beroepsprofiel - Vrachtwagenchauffeur: goederenvervoer en logistiek voor rekening van derden*. SERV, Brussel.
- SERV (2007). *Beroepsprofiel - Dispatcher*. SERV, Brussel.

### Internetbronnen

- Informatie over het beroep vrachtwagenchauffeur (Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding): <http://vdab.be/beroepen/vrachtwagenchauffeur.shtml>
- Beroepsfiche vrachtwagenchauffeur (Centrale Preventiedienst voor de sector van de uitzendarbeid): <http://www.p-i.be/p/5E7AD1BD8E29D573C12572D0002B39AB>
- Overzichten van wetgeving en richtsnoeren in verband met de rij- en rusttijden:
  - [www.digitach.be/NL/Legislation.htm](http://www.digitach.be/NL/Legislation.htm)
  - [http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social\\_provision/social\\_driving\\_time\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social_provision/social_driving_time_en.htm)
  - [www.wegcode.be/wetgrp.php?g=1](http://www.wegcode.be/wetgrp.php?g=1)
- Dienst digitach (digitale tachograaf in België): [www.digitach.be](http://www.digitach.be)
- 'Monitoring of the Implementation of Digital Tachograph' (MIDT) Project: [www.eu-digitaltachograph.org/Home.asp](http://www.eu-digitaltachograph.org/Home.asp)
- Informatie over de onmiddellijke inningen bij het overtreden van de verordening inzake rij- en rusttijden (België):
  - [www.mobiliteit.fgov.be/nl/index.htm](http://www.mobiliteit.fgov.be/nl/index.htm)
  - [www.mobiliteit.fgov.be/data/fines/brofinnl.pdf](http://www.mobiliteit.fgov.be/data/fines/brofinnl.pdf) (brochure)
  - [www.mobiliteit.fgov.be/data/fines/catfinnl.pdf](http://www.mobiliteit.fgov.be/data/fines/catfinnl.pdf) (boetecatalogus)