

19

Besluit van 22 januari 1987, houdende wijziging van het Reglement dienst hoofd- en lokaal-spoorwegen (Stb. 1977, 152)

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 29 oktober 1986, nr. WBJ/V 26858, Directoraat-Generaal van het Verkeer;

Gelet op artikel 27 van de Spoorwegwet (Stb. 1875, 67) en op artikel 4, van de Locaalspoor- en Tramwegwet (Stb. 1918, 99);

De Raad van State gehoord (advies van 18 december 1986, nr. W09.86.0559);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 13 januari 1987, nr. WBJ/V 720069, Directoraat-Generaal van het Verkeer;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Reglement dienst hoofd- en lokaalspoorwegen (Stb. 1977, 152)¹ wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 8 wordt vervangen door:

Artikel 8

Voor proefnemingen met betrekking tot het gebruik, de inspectie, het onderhoud alsmede de inrichting en de bediening van het rollend materieel en het gebruik, de inspectie en het onderhoud van technische systemen en hulpmiddelen voor de uitoefening van de dienst op de spoorweg, kan de Minister voor een door hem te bepalen termijn ontheffing verlenen of afwijkingen toestaan van bepalingen van dit reglement.

B

Artikel 72, zesde lid, wordt vervangen door:

6. Ten aanzien van personeel van werkplaatsen en bedrijven van de spoorwegdienst dat voldoet aan de in het eerste lid gestelde eisen is het bepaalde in het tweede lid niet van toepassing voor zover het betreft het in rangeerdienst overbrengen van rollend materieel, bestemd voor of afkomstig van een werkplaats of bedrijf, van of naar daarvoor aangewezen overgavesporen.

C

In artikel 78 worden, onder handhaving van de aanhef en de slotzin, de onderdelen a en b vervangen door:

- a. tot de spoorweg worden toegelaten voor de bediening van het in artikel 48 bedoelde rollend materieel;
- b. worden belast met de leiding van werkzaamheden aan de spoorweg met de daartoe behorende voorzieningen, zowel binnen als in de nabijheid van het profiel van vrije ruimte, bedoeld in artikel 14, of met de zorg voor het nemen van veiligheidsmaatregelen bij die werkzaamheden;
- c. worden belast met de bediening en begeleiding van treinen, rangereedelen en bijzondere voertuigen die voor de in onderdeel b bedoelde werkzaamheden worden ingezet.

D

Artikel 82 wordt vervangen door:

Artikel 82

In deze afdeling wordt verstaan onder:

- a. partijen: de Directie en de door haar erkende vakverenigingen;
- b. standaard-arbeidsduur: het aantal werkdagen per kalenderjaar, verminderd met het aantal dagen basisverlof en de niet op zaterdag of zondag vallende feestdagen, uitgedrukt in uren, uitgaande van acht uren per werkdag;
- c. basis-arbeidsduur: de door partijen feitelijk overeengekomen te verrichten arbeidsduur per kalenderjaar afgeleid van de standaard-arbeidsduur;
- d. contractuele arbeidsduur: de van de basis-arbeidsduur afgeleide arbeidsduur;
- e. dienst: de tijd gedurende welke het personeel bemoeienis heeft met een spoorwegdienst;
- f. arbeidstijd: de tijd gedurende welke het personeel zijn taak verricht;
- g. dagelijkse arbeidstijd: de arbeidstijd in een dienst;
- h. rusttijd: de tijd tussen twee diensten;
- i. pauze: een vooraf vastgelegde onderbreking van de dagelijkse arbeidstijd van ten minste dertig minuten;
- j. nachtdienst: een dienst waarvan de arbeidstijd geheel of gedeeltelijk ligt in een periode tussen 02.00 en 04.00 uur;
- k. week: de periode van zondag 00.00 uur tot en met de daarop volgende zaterdag 24.00 uur;
- l. rouleringsperiode: periode waarbinnen diensten in een vast roosterpatroon rouleren;
- m. tijdvak: periode van ten hoogste een jaar, die door werkproces, werkdrukke of werkcyclus wordt bepaald.

E

In artikel 83 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- a. Het tweede lid wordt vervangen door:
 2. Het bepaalde in artikel 87, zesde lid, is niet van toepassing op personeel met een contractuele arbeidsduur van minder dan vijf uren per etmaal.
- b. Het derde lid wordt vervangen door:
 3. Het bepaalde in artikel 87 is niet van toepassing op personeel met een contractuele arbeidsduur van ten hoogste drie diensten per week.

F

In artikel 84 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- a. Het eerste lid wordt vervangen door:
 1. De basis-arbeidsduur wordt door partijen overeengekomen. De arbeidstijd bedraagt een per rouleringsperiode of vastgesteld tijdvak gemiddeld aantal uren dat door partijen wordt overeengekomen.
 2. Behoudens tijdens diensten die door partijen als dagdiensten zijn aangeduid, worden pauzes als arbeidstijd aangemerkt.
- b. Het tweede lid wordt vervangen door:
 2. Behoudens tijdens diensten die door partijen als dagdiensten zijn aangeduid, worden pauzes als arbeidstijd aangemerkt.
- c. Het derde lid wordt vervangen door:
 3. De dagelijkse arbeidstijd bedraagt ten hoogste tien uren.

G

Artikel 85 wordt vervangen door:

Artikel 85

Begin- en eindtijdstip van de dienst liggen niet meer dan veertien uren uiteen.

H

Artikel 86 wordt vervangen door:

Artikel 86

1. De dagelijkse rusttijd bedraagt ten minste tien uren.
2. In afwijking van het eerste lid, bedraagt de dagelijkse rusttijd van personeelsleden jonger dan 18 jaar ten minste twaalf uren.

I

In artikel 87 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- a. het zesde lid wordt genummerd zeven;
- b. het eerste tot en met het vijfde lid worden vervangen door:
 1. Per week bestaat aanspraak op twee rusttijden van langere duur. Een van deze rusttijden dient zo mogelijk de zondag of een groot deel daarvan te omvatten.
 2. Aansluitend aan een dienst omvat een rusttijd van langere duur een onafgebroken periode van ten minste dertig uren en niet aansluitend aan een dienst van ten minste vierentwintig uren. Kortere wekelijkse rusttijden, tot een minimum van achtentwintig uren, zijn slechts toegelaten onder door partijen overeengekomen voorwaarden.
 3. Een van de in het eerste lid bedoelde rusttijden mag worden overgebracht naar een van de andere weken van de rouleringsperiode of het afgesproken tijdvak, mits van de overblijvende rusttijd ten minste vijftien respectievelijk twaalf uren vallen in de week waarvoor de rusttijd is bedoeld.
 4. Indien een in het eerste lid bedoelde rusttijd van langere duur niet kan worden verleend, ontstaat een niet genoten rusttijd van langere duur, waarvan verlening uiterlijk tot dertien weken na de week van het ontstaan, dient te geschieden.
 5. Ten minste eenmaal per drie achtereenvolgende weken moet een rustperiode van minimaal zesendertig uren worden verleend en de tijd omvatten gelegen tussen zondag 00.00 en maandag 04.00 uur.
 6. Indien in een kalenderkwartaal niet ten minste zes rustperiodes als bedoeld in het vijfde lid zijn genoten, wordt een extra rusttijd van ten minste dertig uren, dan wel vierentwintig uren bij koppeling, toegekend.

Toekenning van de extra rusttijd geschiedt uiterlijk in het kalenderkwartaal volgende op dat, waarin minder dan zes rustperiodes als vorenbedoeld werden genoten.

c. het zevende lid wordt genummerd acht en wordt vervangen door:
8. Indien op grond van artikel 91 van het bepaalde in het zevende lid ontheffing is verleend, geldt voor personeelsleden jonger dan achttien jaar een wekelijkse rusttijd van ten minste zestig uren of twee ononderbroken rusttijden van elk ten minste zesendertig uren, met dien verstande dat die rusttijd van ten minste zestig uren, of een van die rusttijden van ten minste zesendertig uren een volle zaterdag of zondag omvat.

J

Artikel 88 wordt vervangen door:

Artikel 88

Het aantal nachtdiensten bedraagt ten hoogste:
a. de helft van het aantal weken dat de rouleringsperiode of het tijdvak telt, vermenigvuldigd met vijf;
b. zeven per twee achtereenvolgende weken.

K

Artikel 91 wordt vervangen door:

Artikel 91

1. De Minister kan ontheffing verlenen van het bepaalde in de artikelen 84, eerste, derde en zevende lid, 85, 86, eerste lid, 87, eerste tot en met zevende lid, 88 en 89.
2. Een ontheffing kan onder beperkingen worden verleend en aan een ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden.

L

Artikel 92 wordt vervangen door:

Artikel 92

1. Van het bepaalde in de artikelen 84, eerste, derde en zevende lid, 85, 86, eerste lid, 87 eerste tot en met zevende lid, 88 en 89, kan in het kader van de dagelijkse dienstuitvoering worden afgeweken wanneer:
a. dit in het belang van een behoorlijke dienstuitvoering of de veiligheid van het verkeer noodzakelijk is en
b. de afwijking niet is te voorzien en door het nemen van andere maatregelen is te voorkomen.
2. Een afwijking van het bepaalde in artikel 84, eerste en derde lid, als bedoeld in het eerste lid, mag niet leiden tot:
a. een arbeidstijd per week van meer dan zestig uren;
b. een arbeidstijd per dienst van meer dan zestien uren.
3. Door of namens de Directie wordt elke afwijking als bedoeld in het eerste lid, binnen acht dagen aan de Directeur-Generaal medegedeeld.

ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst en werkt terug tot en met 1 januari 1986.

¹ Laatstelijk gewijzigd bij Koninklijk besluit van 11 oktober 1984, Stb. 524

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van het bepaalde in artikel 25a, derde lid, onder b, van de Wet op de Raad van State.

Lasten en bevelen dat dit besluit met daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat daarvan afschrift zal worden gezonden aan de Raad van State.

's-Gravenhage, 22 januari 1987

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
N. Smit-Kroes

Uitgegeven de *twaaalfde* februari 1987

De Minister van Justitie,
F. Korthals Altes

NOTA VAN TOELICHTING

I. Algemeen

De voorliggende wijziging van het Besluit van 25 januari 1977 (Stb. 152), houdende vaststelling van een algemeen reglement voor de dienst op de hoofd- en lokaalspoorwegen (RDHL), is voornamelijk noodzakelijk geworden door enkele veranderingen in de taakuitoefening bij de N.V. Nederlandse Spoorwegen en een nieuwe regeling van de arbeidstijden in de collectieve arbeidsovereenkomst 1985, afgesloten tussen de NS enerzijds en de Federatieve Spoorweg Vakvereniging, de Vervoersbond CNV en de Vereniging van Hoger Spoorwegpersoneel anderzijds. Daarnaast zijn nog enkele aanpassingen van redactionele en technische aard aangebracht.

De veranderingen in de taakuitoefening hebben betrekking op de controle van het rollend materieel op gebreken, het inschakelen van personeel van de bedrijven van de spoorwegdienst in rangeerdiensten ter plaatse en de bediening en begeleiding van werktreinen door personeel van derden.

In de collectieve arbeidsovereenkomst 1985 is, op jaarbasis, de gemiddelde arbeidsduur per week teruggebracht van 40 uur naar 38 uur en tien minuten. Deze nieuwe arbeidstijd maakt het mogelijk een regeling van de arbeidsduur op jaarbasis te treffen waarbij mede een meer efficiënte personeelsinzet, afgestemd op bedrijfsdrukke en bedrijfsprocessen, tot stand kan komen.

De collectieve arbeidsovereenkomst is afgesloten voor de periode 1 augustus 1985 tot 1 januari 1987. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft bij brief van 5 juli 1985 aan de NS meegedeeld dat het kabinet heeft ingestemd met het effectueren van de CAO. De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid heeft – in het kader van de Tijdelijke wet arbeidsvoorwaarden collectieve sector – op 17 juli 1985 een bijzonder CAO-besluit genomen (nr.85/2902-Strct. 1985, 141) om de toepassing van de CAO mogelijk te maken. Op 18 februari 1986 is de CAO door de Directeur van de Dienst Collectieve Arbeidsvoorwaarden geregistreerd als «CAO (NS) 1985».

Ik merk op dat de CAO tot stand is gekomen zonder medewerking van de Vervoersbond FNV. De Vervoersbond FNV beschouwt deze CAO thans als een gegeven. Tussen deze bond en de NS wordt nu overleg gevoerd over de wijze van toepassing van de CAO.

Voorgesteld wordt de wijziging van het RDHL terug te laten werken tot en met 1 januari 1986, op welke datum de nieuwe regeling van de arbeids- en rusttijden – met mijn instemming – is gerealiseerd als een integrerend onderdeel van het gehele overeengekomen pakket arbeidsvoorwaarden.

De nieuwe regeling op zichzelf genomen levert een jaarlijkse besparing op van f 18,5 miljoen structureel met ingang van 1 januari 1986, welk bedrag mede ten goede komt aan verbetering van de algehele arbeidsvoorwaarden.

Bij brief van 19 december 1985 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat de NS meegedeeld ermee in te stemmen dat de door CAO-partijen overeengekomen maatregelen zo spoedig mogelijk door de NS worden ingevoerd, vooruitlopend op de hier voorgestelde juridische vormgeving.

Voor de toetsing van het voorstel tot wijziging van het RDHL aan de aanwijzingen inzake terughoudendheid met regelgeving is de beknopte vragenlijst gehanteerd, omdat het voorstel een beperkte strekking heeft zoals in de aanhef van de nota van toelichting is aangegeven, en omdat het voornemen bestaat de spoorwegwetgeving binnen afzienbare tijd geheel te herzien.

De hier voorgestelde wijzigingen van het RDHL beogen dit reglement aan te passen aan beleidsvoornemens over de inzetbaarheid van personeel van de NS die wat dit betreft de in artikel I onder A, B, en C aangeduide voorstellen zijn opgevat op verzoek van de NS en voor wat betreft de in artikel I onder D tot en met L aangeduide voorstellen een uitvloeisel zijn van de totstandgekomen CAO (NS) 1985.

De voorgestelde wijzigingen vertonen noch voor wat betreft de doelstellingen noch voor wat betreft de werkings sfeer ervan samenhang of overlappings met andere bestaande regelingen.

Bij de herziening van de spoorwegwetgeving, die ambtelijk wordt voorbereid, zal in het kader van het streven naar deregulering worden bezien in hoeverre op eenvoudiger wijze dan thans in het RDHL is voorzien, uit een oogpunt van veiligheid normen voor de inzetbaarheid van personeel en voor de arbeids- en rusttijden kunnen worden gesteld. Deze normen zouden voldoende ruimte moeten bieden voor een nadere invulling in de CAO NS en de Centrale regeling arbeids- en rusttijden van de NS.

Deregulering op dit punt zal worden bezien in samenhang met de verhouding Rijk-NS, waarvoor de uitgangspunten zijn neergelegd in de bij brief van 13 mei 1985 aan de Tweede Kamer gezonden nota «Basisfilosofie V en W/NS ten behoeve van de totstandkoming van een nadere regeling van de verhouding Rijksoverheid/NS».

Voor de uitvoering van de te wijzigen regelingen worden geen nieuwe organen in het leven geroepen.

Het in artikel 8 van het RDHL vervatte bestuursinstrument van de Minister van Verkeer en Waterstaat vindt in de voorgestelde wijziging enige uitbreiding naar de strekking. Als uitvloeisel hiervan zullen slechts enkele ministeriële beslissingen moeten worden genomen, die daar tegenover voor de NS tot belangrijke financiële besparingen zullen leiden. Daarnaast scheppen de in artikel 8 voorziene proefnemingen de mogelijkheid te verrichten werkzaamheden in overeenstemming te brengen met de stand van de techniek.

Ook de voorgestelde wijzigingen in artikel 72, zesde lid, en in artikel 78, onderdeel c, zullen een vermindering van de lasten van de NS tot gevolg hebben.

II. Artikelen

Artikel I

A

De NS voelt de behoefte bij wijze van proefneming de in artikel 55, eerste lid, van het RDHL bedoelde controle niet globaal per etmaal, maar globaal eenmaal per 48 uur uit te voeren. Verlenging van de inspectie zou een aanzienlijke financiële besparing opleveren. Uit een oogpunt van veiligheid hoeft daar geen bezwaar tegen te zijn gezien de huidige kwaliteit van het materieel.

Afwijking van artikel 55, eerste lid, bij wijze van proefneming staat thans niet open op grond van het bepaalde in het RDHL. Daarin kan worden voorzien door aanpassing van artikel 8 van het RDHL op de wijze zoals hier wordt voorgesteld.

Indien de proefnemingen bevredigende resultaten te zien geven, zou de algehele regeling van de controle kunnen worden aangepast.

In de nieuwe redactie van artikel 8 wordt tevens de mogelijkheid geopend proefnemingen te doen met betrekking tot inspectie en controle van technische systemen en hulpmiddelen voor de uitoefening van de dienst op de spoorweg. Hier zou verbeterde c.q. efficiëntere bedrijfsvoering, zonder bezwaar uit een oogpunt van veiligheid, kunnen worden bereikt. Op grond van de proefnemingen kan worden bezien in hoeverre ook de regeling van deze controle kan worden aangepast.

B

De nieuwe redactie van artikel 72, zesde lid, maakt het mogelijk dat het personeel van NS-bedrijven, zoals de stapelplaats Crailoo, rollend materieel kan bedienen tussen de sporen van de stapelplaats en de onder het regiem van het RDHL vallende overgavesporen. De zelfde efficiency-overwegingen die indertijd tot het aanvaarden van minder vergaande opleidingseisen voor werkplaatspersoneel hebben geleid, gelden evenzeer voor de NS-bedrijven.

Aangezien de overbrenging niet beperkt dient te blijven tot losse krachtvoertuigen wordt voorgesteld in artikel 72, zesde lid, te spreken van rollend materieel.

C

De wijziging in onderdeel a van artikel 78 beoogt een betere aansluiting te geven op artikel 48 van het RDHL, waar eveneens wordt gesproken van rollend materieel.

Het voorstel voor onderdeel b komt voort uit de wens de soort en plaats van de werkzaamheden vollediger te beschrijven. Op zuiver historische gronden houdt de tekst een beperking in tot wegonderhoudstechniek hetgeen niet strookt met de in werkelijkheid te verrichten werkzaamheden.

Onderdeel c wordt voorgesteld omdat het in verband met de onder b bedoelde werken soms gewenst blijkt de daarvoor ingelegde werktreinen en machines door personeel van derden te laten bedienen en begeleiden.

D

In artikel 82, de onderdelen b, c en d, worden definities gegeven van de begrippen die in de regeling van de arbeidsduurverkortung en de invoering van de arbeidsduur op jaarbasis worden gehanteerd.

In de onderdelen e en f wordt een onderscheid gemaakt tussen dienst en arbeidstijd. Dienst omvat niet alleen de arbeidstijd, maar ook reistijd, cursustijd en dergelijke. In verband hiermee zijn in de onderdelen h en i de definities van rusttijd en pauze aangepast.

In onderdeel j wordt een minder gecompliceerde omschrijving gegeven van het begrip nachtdienst.

De voorgestelde omschrijving van rouleringsperiode in onderdeel 1 geeft de betekenis beter weer dan de huidige.

In het nieuwe onderdeel m wordt een begrip geïntroduceerd dat een element vormt van wijzigingen in het RDHL die een meer efficiënte personeelsinzet, afgestemd op werkaanbod en werkproces, mogelijk maken.

Definiëren van ondernemingsraad en overlegorgaan, zoals die nog in de huidige tekst voorkomen, zijn niet langer nodig, aangezien deze begrippen niet meer in de artikelen van afdeling III voorkomen.

E

De vervanging van het tweede en het derde lid van artikel 83 is noodzakelijk wegens de invoering van het nieuwe begrip contractuele arbeidsduur. In het tweede lid is niet meer een verwijzing naar artikel 87, derde lid, opgenomen omdat het oorspronkelijk hierin bepaalde is vervallen.

F

De nieuwe redactie van artikel 84, eerste lid, maakt het mogelijk, naast de toepassing van arbeidsduurverkorting, de bedrijfstijd op het huidige niveau te handhaven, dan wel in de rouleringsperiode of het vastgestelde tijdvak optimaal af te stemmen op het bedrijfsproces.

De zinsnede in de huidige tekst van artikel 84, tweede lid, dat onderbrekingen in een dienst steeds als arbeidstijd worden aangemerkt, is niet langer noodzakelijk als gevolg van de nieuwe definitie van de pauze.

Het bepaalde in het huidige derde lid van artikel 84 dat de dagelijkse arbeidstijd één vijfde van de arbeidstijd per week bedraagt, vervalt wegens de invoering van de arbeidsduur op jaarbasis.

In de Centrale regeling arbeids- en rusttijden van de NS is geregeld dat met instemming van de ondernemingsraad of het overlegorgaan dagelijkse arbeidstijden van kortere duur dan tien uren kunnen worden vastgesteld.

G

De nieuwe redactie van artikel 85 leidt in de praktijk tot het zelfde resultaat als het bepaalde in het huidige artikel 85, eerste lid. In de Centrale regeling arbeids- en rusttijden van de NS is geregeld dat met instemming van de ondernemingsraad of het overlegorgaan perioden tussen begin- en eindtijdstip van de dienst van kortere duur dan veertien uren kunnen worden vastgesteld.

Het huidige tweede lid van artikel 85 vervalt als gevolg van hetgeen is bepaald in het nieuwe artikel 84, eerste lid.

H

De nieuwe redactie van artikel 86, eerste lid, leidt in de praktijk tot het zelfde resultaat als het bepaalde in het huidige artikellid. Ook hier voorziet de Centrale regeling arbeids- en rusttijden in de vaststelling van dagelijkse rusttijden van een langere duur dan tien uren.

I

Het bepaalde in de nieuwe leden 1 tot en met 4 van artikel 87 treedt in de plaats van het bepaalde in het huidige artikel 87, de leden 1 tot en met 3.

Een nieuwe regeling van de wekelijkse rusttijd en de zondagsrust wordt gegeven. Voorts zijn enkele verbeteringen in de formulering aangebracht.

De mogelijkheid is geopend onder zekere voorwaarden tot twee uur van de minimum norm van de rusttijd van langere duur af te wijken. Doordat onder het begrip dienst mede cursustijd, reistijd en dergelijke zijn gebracht, is veelvuldiger aantasting van de minimum rusttijd te verwachten. Zonder de mogelijkheid tot aanpassing van de rusttijd zou dit kostenverhogend hebben gewerkt.

De in het huidige artikel 87, tweede lid, onderdeel b, vervatte bepaling dat in een week niet meer dan drie rusttijden van langere duur mogen

ontstaan, vervalt als gevolg van de invoering van een arbeidsduur op jaarbasis met daarnaast een betere afstemming van de personeelsinzet op het werkaanbod. Op grond van dezelfde omstandigheid vervalt het huidige derde lid.

De in het nieuwe vierde lid vervatte bepaling voorziet in een toekenning van een aanvankelijk uitgestelde rusttijd binnen dertien weken. Het nieuwe vijfde lid bevat een taalkundig juistere tekst dan in het overeenkomstige huidige vierde lid het geval is.

De in het huidige vijfde lid opgenomen bepaling ten aanzien van het verbod kwartaaldagen te verlenen op feestdagen komt niet meer voor in het nieuwe zesde lid. Deze bepaling is thans opgenomen in de centrale afspraak tussen CAO-partners.

Het huidige tweede lid wordt vernummerd tot een nieuw derde lid. Het huidige derde lid vervalt als gevolg van hetgeen in het nieuwe tweede lid is bepaald.

J

De aanpassing van artikel 88 is wenselijk als gevolg van de invoering van de arbeidsduurverkorting in de gekozen vorm (dagen-model). De relatie naar het aantal diensten leidt tot normverlaging. Daarom is de relatie gelegd naar het aantal weken van de rouleringsperiode of het tijdvak. Daarnaast is aanpassing wenselijk ten gevolge van de toename van het werken in deeltijd.

K

De redactie van artikel 91 is verbeterd en aangepast aan de wijzigingen in de artikelen waarnaar wordt verwezen. Het tweede lid is toegevoegd om redenen van wetgevingstechniek.

L

Het eerste lid van artikel 92 is aangepast aan de wijzigingen in de artikelen waarnaar wordt verwezen en het heeft voorts een redactionele verbetering ondergaan.

Het nieuwe tweede lid geeft ter bescherming van het personeel een begrenzing van de arbeidstijd per week aan, nodig geworden door de invoering van de arbeidsduur op jaarbasis en de meer efficiënte personeelsinzet op het werkaanbod. Voorts is hier de centrale afspraak tussen CAO-partners met betrekking tot de maximale arbeidstijd in een dienst van 16 uur opgenomen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
N. Smit-Kroes