



---

## 125

### **Besluit van 14 februari 1998, houdende nadere regels inzake de arbeids- en rusttijden in of op voertuigen, aan boord van vaartuigen en voor loodsen (Arbeidstijdenbesluit vervoer)**

---

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

Op voordracht van Onze Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Sociale Zaken en Werkgelegenheid van 13 augustus 1997, nr. DGP/WJZ/V 723769, Directoraat-Generaal Personenvervoer;

Gelet op artikel 5:12, tweede lid, van de Arbeidstijdenwet;

De Raad van State gehoord (advies van 30 september 1997, no. W09.97.0529);

Gezien het nader rapport van Onze Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Sociale Zaken en Werkgelegenheid van 9 februari 1998, nr. DGP/WJZ/V 725 901, Directoraat-Generaal Personenvervoer;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **HOOFDSTUK 1. ALGEMENE BEPALINGEN**

##### **Artikel 1:1**

In dit besluit wordt verstaan onder wet: de Arbeidstijdenwet.

#### **HOOFDSTUK 2. WEGVERVOER**

*(gereserveerd)*

#### **HOOFDSTUK 3. RAILVERVOER**

*§ 3.1. Toepasselijkheid van het hoofdstuk*

##### **Artikel 3.1:1**

Dit hoofdstuk is van toepassing op werknemers van 18 jaar of ouder, die voor een spoorwegonderneming als bedoeld in de Spoorwegwet, arbeid verrichten in of op een railvoertuig, gebezigd in verband met vervoer over hoofd- en lokaalspoorwegen, alsmede de daarop aansluitende raccordesmenten.

### *§ 3.2. Arbeids- en rusttijden*

#### *Arbeid in nachtdienst*

##### **Artikel 3.2:1**

1. Dit artikel is uitsluitend van toepassing op arbeid verricht in verband met het vervoer van personen.

2. In afwijking van artikel 5:8, derde lid, onderdeel d, van de wet kan dit artikel worden toegepast.

3. De werkgever organiseert de arbeid zodanig, dat de werknemer die arbeid verricht in nachtdienst na een reeks van ten minste 3 en ten hoogste 7 maal achtereen arbeid te hebben verricht in nachtdienst, een onafgebroken rusttijd heeft van ten minste 48 uren, welke rusttijd in elke periode van 13 achtereenvolgende weken ten hoogste 4 maal mag worden ingekort met 1 uur.

##### **Artikel 3.2:2**

1. Dit artikel is uitsluitend van toepassing op arbeid verricht in verband met het vervoer van goederen.

2. In afwijking van artikel 5:8, derde lid, onderdeel b, onder 2°, van de wet kan dit artikel worden toegepast.

3. De werkgever organiseert de arbeid zodanig, dat de werknemer die arbeid verricht in nachtdienst ten hoogste 42 maal in elke periode van 13 achtereenvolgende weken en 140 maal in elke periode van 52 achtereenvolgende weken arbeid in nachtdienst verricht.

#### **HOOFDSTUK 4. LUCHTVAART**

*(gereserveerd)*

#### **HOOFDSTUK 5. BINNENVAART**

*(gereserveerd)*

#### **HOOFDSTUK 6. ZEEVAART**

*(gereserveerd)*

#### **HOOFDSTUK 7. LOODSEN**

*(gereserveerd)*

#### **HOOFDSTUK 8. STRAFBAARSTELLING EN DAARMEE SAMENHANGENDE BEPALINGEN**

*Strafbaarstelling railvervoer*

##### **Artikel 8:1**

Het niet naleven van de artikelen 3.2:1, derde lid, en 3.2:2, derde lid, levert een strafbaar feit op.

## HOOFDSTUK 9 OVERGANGS- EN SLOTBEPALINGEN

### *Inwerkingtreding*

#### **Artikel 9:1**

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 april 1998.

### *Citeertitel*

#### **Artikel 9:2**

Dit besluit wordt aangehaald als: Arbeidstijdenbesluit vervoer.

Lasten en bevelen, dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

Lech, 14 februari 1998

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
A. Jorritsma-Lebbink

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,  
A. P. W. Melkert

Uitgegeven de *tiende* maart 1998

De Minister van Justitie,  
W. Sorgdrager

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Staatscourant van 14 april 1998, nr. 70.

## **NOTA VAN TOELICHTING**

### **Algemeen**

Op het terrein van arbeids- en rusttijden zijn veel internationale regelingen van kracht, die gedeeltelijk generiek van aard zijn, en gedeeltelijk betrekking hebben op specifieke categorieën van arbeid, waaronder de diverse vervoerssectoren. Teneinde hieraan invulling te kunnen geven in de nationale wetgeving wordt in artikel 5:12 en andere van de Arbeidstijdenwet (hierna: de wet) de grondslag geboden afzonderlijke regels te stellen. Hierbij is evenzeer van belang, dat regelingen inzake arbeids- en rusttijden in het vervoer mede gesteld worden vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid. In het integrale verkeer- en vervoersbeleid van de Minister van Verkeer en Waterstaat speelt de verkeersveiligheid een belangrijke rol, naast de concurrentiepositie van de transportsector.

Teneinde aan dit beleid goed uitvoering te kunnen geven is de Minister van Verkeer en Waterstaat eerstverantwoordelijke, tezamen met de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid om in specifieke regelingen te voorzien.

Een andere overweging die aan artikel 5:12 van de wet en het Arbeidstijdenbesluit vervoer ten grondslag heeft gelegen is gelegen in het feit, dat arbeid op een werkplek die zich, over lange afstanden, verplaatst om gerichte voorschriften vraagt.

De wet geeft in de artikelen 2:1, eerste lid, 2:7, eerste lid, 4:3, tweede tot en met vierde lid, en 5:12, tweede lid, de mogelijkheid bij algemene maatregel van bestuur nadere regels te stellen over onderwerpen die in de wet zijn geregeld. Artikel 5:12, tweede lid, van de wet geeft aan dat bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels kunnen worden gesteld die afwijken, in de plaats komen van of strekken tot aanvulling van de arbeids- en rusttijdennormering in paragraaf 5.2 van de wet. Het gaat daarbij om arbeid verricht door:

- a. personen, werkzaam in of op railvoertuigen of motorrijtuigen;
- b. personen, werkzaam aan boord van luchtvaartuigen, zee- of binnenschepen;
- c. loodsen.

Van deze mogelijkheid tot nadere regelgeving is de arbeid verricht door defensiepersoneel uitgezonderd. De op basis van artikel 5:12, tweede lid te stellen nadere regels, vinden alle hun plaats in deze algemene maatregel van bestuur, die wordt aangehaald als Arbeidstijdenbesluit vervoer.

De artikelen 12:14 en 12:15 van de wet geven vervolgens aan dat de Arbeidstijdenwet en de daarop berustende bepalingen voor de onderscheiden categorieën van arbeid als bedoeld in artikel 5:12, tweede lid, buiten toepassing blijven tot 3 jaar na plaatsing van de wet in het Staatsblad, of, indien dit korter is, totdat de algemene maatregel van bestuur, vastgesteld krachtens dat artikellid, in werking is getreden. Dit betekent dat uiterlijk op 19 december 1998 voor de genoemde vervoerssectoren in het Arbeidstijdenbesluit vervoer een nadere regeling moet zijn verwezenlijkt.

De opzet van het thans voorliggende Arbeidstijdenbesluit vervoer is als volgt. Hoofdstuk 1 van het besluit geeft de algemene bepalingen. De hoofdstukken 2 tot en met 7 zijn bestemd voor afzonderlijke vervoerssectoren. Hoofdstuk 8 heeft betrekking op de strafbaarstelling en daarmee samenhangende bepalingen en hoofdstuk 9 bevat de overgangs- en slotbepalingen. Vooralsnog is alleen een nadere normering voor het railvervoer opgenomen en de daarmee samenhangende bepalingen in de

hoofdstukken 1, 8 en 9 van het besluit. De overige hoofdstukken zijn vooralsnog gereserveerd. Het is de bedoeling dat deze gereserveerde hoofdstukken successievelijk zullen worden ingevuld.

Ieder hoofdstuk waarin een vervoerssector nader wordt geregeld bestaat uit paragrafen. Bij de indeling in paragrafen is in beginsel zoveel mogelijk de indeling van de wet gevolgd. Dat betekent dat de eerste paragraaf de algemene bepalingen bevat. De tweede paragraaf geeft de toepasselijkheid van de wet aan en de derde paragraaf de toepasselijkheid van het hoofdstuk. De vierde en vijfde paragraaf bevatten respectievelijk de algemene verplichtingen, waaronder bijvoorbeeld de registratie, en de arbeids- en rusttijdenormering. Zonodig wordt een hoofdstuk afgesloten met een paragraaf die de overige bepalingen weergeeft. Het gaat hierbij om een uitgangspunt voor de indeling. De daadwerkelijke indeling van een hoofdstuk is afhankelijk van de noodzakelijke normering die per vervoerssector kan verschillen.

Op 1 oktober 1997 is het Tijdelijk besluit arbeids- en rusttijden railvervoer in werking getreden. Op grond van artikel 9 vervalt dat besluit op 1 april 1998. Vanwege die definitieve vervaldatum van 1 april 1998 is besloten om de definitieve regeling voor het railvervoer in een raamwerk van dat Arbeidstijdenbesluit vervoer vast te stellen.

Het hoofdstuk railvervoer is eerder vastgesteld dan de hoofdstukken voor de andere vervoersmodaliteiten, omdat deze samenhangt met wijzigingen van het Arbeidstijdenbesluit. In het Arbeidstijdenbesluit is een regeling opgenomen ten aanzien van nachtarbeid met betrekking tot het schoonmaken van verkeersmiddelen (waaronder treinen) en arbeid in directe samenhang met het vervoer van personen en goederen als bedoeld in hoofdstuk 3 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer, en die bestaat uit directe betrokkenheid bij het goederen-volproces en het transport- en rangeerproces, verricht door een werknemer van 18 jaar en ouder.

### **Hoofdstuk 3 Railvervoer**

#### *Algemeen*

Uitgangspunt voor de vervoerssector railvervoer is dat de arbeids- en rusttijdenormering van paragraaf 5.2 van de wet en het Arbeidstijdenbesluit van toepassing zijn. Dat betekent bijvoorbeeld dat de artikelen 2.1:5 en 2.1:6 (loongrensbepaling) van het Arbeidstijdenbesluit en de algemeen geldende afwijkende en aanvullende bepalingen in hoofdstuk 4 van het Arbeidstijdenbesluit voor bijvoorbeeld de pauze (paragraaf 4.6) en de nachtdiensten (paragraaf 4.7) onverkort op deze sector van toepassing zijn. Een en ander betekent dat uitsluitend een afwijkende regeling moet worden gegeven ten aanzien van de zogenoemde narust na een reeks van nachtdiensten daar waar het gaat om het personenvervoer en een afwijkende regeling ten aanzien van het goederenvervoer die een verruiming van het aantal nachtdiensten mogelijk maakt.

#### *Artikel 3.1:1*

Bij de spoorwegen in artikel 3.1:1, gaat het om alle hoofden lokaalspoorwegen, en de op die spoorwegen aansluitende raccordementen. Van de toepassing van dit besluit zijn derhalve uitgezonderd:

- a. de spoorwegen, die als tramweg worden beschouwd;
- b. de spoorwegen, die niet voor openbaar vervoer van personen of vervoer van goederen zijn opengesteld, voor zover zij aansluiten op tramwegen;
- c. de spoorwegen, waarop geen ander vervoer plaats heeft dan

personenvervoer binnen één gemeente, alsmede de daarmee gelijkgestelde spoorwegen of spoorweggedeelten.

Hoofdspoorwegen worden in artikel 4 van het Reglement dienst hoofd- en lokaalspoorwegen gedefinieerd. Lokaalspoorwegen worden door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen op grond van artikel 1 van de Locaalspoor- en Tramwegwet. Beide categorieën betreffen spoorwegen waarover (volgens een dienstregeling) openbaar vervoer van personen en vervoer van goederen plaatsvindt.

In het Tijdelijk besluit is de reikwijdte onbedoeld beperkt gebleven tot hoofdspoorwegen. Met deze definitie van de reikwijdte in artikel 3.1.1 van het onderhavige besluit wordt een omissie in het Tijdelijk besluit arbeids- en rusttijden railvervoer hersteld.

De specifieke regelingen met betrekking tot arbeids- en rusttijden in tram en metro, vastgelegd in Reglement dienst hoofd- en lokaalspoorwegen en het Metroreglement, zijn reeds in het Tijdelijk besluit arbeids- en rusttijden railvervoer vervallen.

Tram en metro zijn ook van de toepassing van dit hoofdstuk uitgesloten. Met de aanduiding «in of op railvoertuigen» wordt dus bedoeld «in of op een trein».

Artikel 3.1.1 sluit ook spoorwegen op bedrijventerreinen voor bedrijven en raccordementen die aansluiten op tramwegen uit van de reikwijdte van dit hoofdstuk.

Artikel 3.1:1 geeft voorts aan dat het moet gaan om werknemers die arbeid verrichten voor een spoorwegonderneming en die werkzaamheden verrichten in of op een railvoertuig/trein. In feite wordt daarmee aangegeven dat het om werknemers gaat die werkzaam zijn in of op railvoertuigen en betrokken zijn bij het zogenoemde primaire proces. Daarbij gaat het om machinisten, treinbestuurders en (hoofd)conducteurs. Het besluit beoogt niet regels te stellen voor werknemers die in of op een railvoertuig arbeid verrichten voor een onderneming die weliswaar aan het spoorvervoer gelieerd is maar geen spoorwegonderneming in de zin van de Spoorwegwet is. Medewerkers van cateringbedrijven, die in het personenvervoer per spoor werkzaam zijn, zijn hierdoor uitgezonderd van de toepassing van dit besluit.

Het artikel beperkt bovendien de reikwijdte van het hoofdstuk tot werknemers van 18 jaar of ouder. Op grond van artikel 5:5, eerste lid, van de wet mogen jeugdige werknemers geen nachtarbeid verrichten.

#### *Artikel 3.2:1*

Op grond van het eerste lid is artikel 3.2:1 uitsluitend van toepassing op arbeid die verricht wordt in verband met het personenvervoer.

In het tweede lid van artikel 3.2:1 wordt aangegeven, dat afgeweken kan worden van de na een reeks van nachtdiensten te genieten rust. Dat betekent dat de overige normering van artikel 5:8 van de wet onverkort blijft gelden. De rust die na een reeks van nachtdiensten moet worden genoten, is overeenkomstig de in de wet neergelegde regeling (artikel 5:8 derde lid, onderdeel d) 48 uren. Deze onafgebroken rust mag op grond van het derde lid van artikel 3.2:1 echter 4 maal in een periode van 13 weken worden ingekort met een uur. Deze inkorting is een gevolg van het feit, dat het betreffende personeel niet op wat genoemd wordt vaste lijnen wordt ingezet. Zo wordt voorkomen, dat, wat genoemd wordt «rondjes rond de kerk» gereden moeten worden. Daarvoor zijn als argumenten aan te voeren, dat het rijden op vaste lijnen kan leiden tot afstomping van het personeel en dat het veiligheidsrisico's met zich brengt. Hier geldt dat

inherent aan de werkzaamheden is, dat er verschillende tijdsbestekken zitten tussen opvolgende diensten.

Het tweede lid van artikel 3 geeft een afwijkingsmogelijkheid voor artikel 5:8, derde lid, onderdeel d, van de wet. Dat betekent dat van de betreffende narustbepaling uitsluitend in collectief overleg gebruik gemaakt kan worden.

#### *Artikel 3.2:2*

Op grond van het eerste lid is artikel 3.2:2 uitsluitend van toepassing op arbeid die verricht wordt in verband met het goederenvervoer.

In het tweede lid van artikel 3.2:2 wordt aangegeven, dat afgeweken kan worden van het aantal nachtdiensten per periode van 13 achtereenvolgende weken. Ook hier betekent dit, dat de overige normering van artikel 5:8 van de wet onverkort blijft gelden. Dit tweede lid van artikel 4 geeft een afwijking voor wat betreft het aantal malen, dat arbeid kan worden verricht in een nachtdienst, namelijk 42 nachtdiensten per periode van 13 weken en 140 nachtdiensten per periode van 52 weken, dat wil zeggen gemiddeld 35 per 13 weken. Deze normstelling ten aanzien van het aantal nachtdiensten hangt samen met het feit, dat het vervoer van goederen per spoor voor het overgrote deel 's nachts plaatsvindt. In dat opzicht zijn deze werkzaamheden te vergelijken met bijvoorbeeld dagbladpers en bakkers.

Het tweede lid van artikel 3.2:2 geeft een afwijkingsmogelijkheid van artikel 5:8, derde lid, onderdeel b, onder 2°, van de wet. Dat betekent dat van deze afwijkingsmogelijkheid uitsluitend in collectief overleg gebruik gemaakt kan worden.

### **Hoofdstuk 8**

In artikel 11:3, tweede lid, van de wet is aangegeven, dat het niet naleven van de voorschriften krachtens de artikelen 2:7, eerste lid, 4:3, tweede tot en met vierde lid, en 5:12, tweede lid, eerst als economische delict kunnen worden aangemerkt als deze niet-naleving is aangeduid als strafbaar feit. Aan deze «aanduidingsverplichting» is gevolg gegeven in artikel 8:1 voor wat betreft het railvervoer. Daar waar sprake is van een strafrechtelijk gesanctioneerde norm wordt, conform de wet, de terminologie gebezigd «de werkgever organiseert de arbeid zodanig, dat ...». Een en ander brengt met zich, dat de werkgever strafrechtelijk aansprakelijk is voor de naleving van de als strafbare feiten aangeduide normering.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
A. Jorritsma-Lebbink

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,  
A. P. W. Melkert