

**OP WEG MET
NIEUWE ARBEIDSTIJDEN**

**EVALUATIE VAN DE REGELING
VOOR HET WEGVERVOER IN HET
ARBEIDSTIJDENBESLUIT VERVOER**

Tilburg, augustus 2001

Dr. W.A.M. de Lange
Drs. M.A.G. Thunnissen
Drs. C.B. Vis

IVA Tilburg

Inhoudsopgave

pag.

| | |
|--------------------------------------------------------------|----|
| Korte samenvatting | 1 |
| 1 Inleiding | 13 |
| 1.1 Regeling en begrippenkader | 14 |
| 1.2 Doelstelling, onderzoeksvragen en probleemstelling | 16 |
| 1.2.1 Doelstelling onderzoek | 16 |
| 1.2.2 Onderzoeksvragen | 17 |
| 1.2.3 Probleemstelling | 21 |
| 1.3 De opzet van het onderzoek | 21 |
| 1.3.1 Fase 1: oriëntatie | 22 |
| 1.3.2 Fase 2: veldwerk | 22 |
| 1.3.3 Fase 3: afronding | 25 |
| 1.4 Opzet rapportage | 25 |
| 2 Uitkomsten bedrijvenonderzoek | 27 |
| 2.1 Respons en kenmerken responsgroep | 28 |
| 2.2 ATB-V en Rijtijdenbesluit vergeleken | 30 |
| 2.3 Het tot stand komen van de werk- en rusttijden | 33 |
| 2.4 Werk- en rusttijden | 36 |
| 2.5 Rijtijden | 47 |
| 2.6 Pauze | 50 |
| 2.7 Zondagsarbeid | 51 |
| 2.8 Nachtarbeid | 53 |
| 2.9 Registratie | 56 |
| 2.10 Getuigschrift van vakbekwaamheid | 57 |
| 2.11 Naleving en handhaving | 58 |

| | | |
|----------|--------------------------------------------------------------------------|------------|
| 2.12 | Conclusies | 62 |
| 3 | Uitkomsten werknemersonderzoek | 67 |
| 3.1 | Respons en kenmerken werknemersgroep | 69 |
| 3.1.1 | Respons en kenmerken van het bedrijf, het werk en de privésituatie | 69 |
| 3.2 | Bekendheid met ATW en ATB-V en de medezeggenschap over werktijden | 73 |
| 3.3 | De werk- en rusttijden | 78 |
| 3.4 | De rijtijden | 89 |
| 3.5 | De belasting van de werktijden | 92 |
| 3.6 | Het chauffeursdiploma | 97 |
| 3.7 | De naleving van de wet en het besluit | 99 |
| 3.8 | Conclusies | 102 |
| 4 | De handhavingsinstanties aan het woord | 108 |
| 4.1 | De werkverdeling voor de handhaving van de ATW en het ATB-V | 109 |
| 4.2 | Normen en regels in het algemeen | 109 |
| 4.3 | Naleving | 111 |
| 4.4 | Handhavingsbeleid | 113 |
| 4.5 | Het handhavingsbeleid van het Openbaar Ministerie | 115 |
| 4.6 | Conclusies | 118 |
| 5 | Samenvatting en conclusies | 121 |
| 5.1 | De doelstellingen van de ATW en het ATB-V | 121 |
| 5.2 | De naleving van het ATB-V | 128 |
| 5.3 | Aansprakelijkheid en handhaving | 136 |
| 5.4 | Internationalisatie | 139 |
| 5.5 | Slotconclusie en aanbevelingen | 141 |

Literatuur 147

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Bijlagen | 149 |
| Bijlage 1: Overzicht regelgeving ATB-Vervoer (nationaal en internationaal) | 151 |
| Bijlage 2: Uitkomsten bedrijvenonderzoek | 167 |

| | |
|----------------------------------------------------|-----|
| Bijlage 3: Uitkomsten werknemersonderzoek | 183 |
| Bijlage 4: Begeleidingscommissie ATB-Vervoer | 202 |

Korte samenvatting

Probleemstelling

In december 1998 is het Arbeidstijdenbesluit Vervoer (ATB-V) ingevoerd. Het ATB-V geeft voor diverse vervoerssectoren afwijkende voorschriften van de Arbeidstijdenwet (ATW). Tijdens de bespreking in de Tweede Kamer heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat (V en W) toegezegd, dat het hoofdstuk Wegvervoer in het ATB-V na twee jaar zou worden geëvalueerd. In dit rapport doen we verslag van de bevindingen van deze evaluatie.

De ATW heeft primair tot doel de veiligheid, gezondheid en het welzijn van werknemers te beschermen en de mogelijkheden om arbeid met zorgtaken te combineren te verruimen. Naast deze algemene doelstellingen van de ATW heeft het ATB-V als doel de verkeersveiligheid te bevorderen. De probleemstelling van het onderzoek luidt:

- *worden de doelstellingen van de ATW en het ATB-V bij het wegvervoer in de praktijk gerealiseerd,*

- *zo nee, wat is daarvan de oorzaak*
- *en op welke wijze zou kunnen worden gerealiseerd dat de doelstellingen wel worden gehaald?*

In de evaluatie is nagegaan of de doelstellingen van het ATB-V zijn gerealiseerd en is gekeken naar de naleving en de handhaving van het besluit, de aansprakelijkheid van niet naleving en ten slotte de afstemming op Europese regelgeving. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen goederenvervoer, bussen en taxi's.

De opzet van het onderzoek

Het onderzoek is begonnen met een oriënterende fase. Op basis van documentenonderzoek is een startnotitie geschreven, die in een tweetal conferenties is besproken met klankbordgroepen. Er is een klankbordgroep samengesteld met vertegenwoordigers uit het maatschappelijk veld (werkgevers en vakbonden) en een met vertegenwoordigers van de handhavende instanties: de Inspectie-dienst Verkeer- en Waterstaat (IVW), de Arbeidsinspectie (AI) en het Korps landelijke Politiediensten (KLPD).

Centraal in het onderzoek hebben drie deelonderzoeken gestaan: een bedrijvenonderzoek, een werknemersonderzoek en een onderzoek onder handhavinginstanties.

De ervaringen en meningen van de werkgevers in de vervoerssector zijn verzameld door middel van telefonische interviews met een groot aantal bedrijven. Het zwaartepunt in de interviews heeft gelegen op de *effecten* van de regelingen, de *knelpunten* en (mogelijke) *oplossingen*.

In het verlengde van het bedrijvenonderzoek hebben we een onderzoek verricht onder (een deel van) de werknemers van deze bedrijven. Centraal in het werknemersonderzoek stonden de thema's veiligheid, gezondheid en welzijn (c.q. belasting) van werknemers en de combineerbaarheid van arbeid en zorg.

De ervaringen van de met toezicht en handhaving belaste instanties hebben centraal gestaan in het derde deelonderzoek. We zijn nagegaan of de IVW (Divisie Vervoer), de AI en het KLPD daadwerkelijk in staat zijn om de wet adequaat te handhaven. Ook de rol van het OM is in de evaluatie meegenomen. Daarbij is nagegaan welk sanctiebeleid tot nog toe wordt gevoerd. De kern van dit deelonderzoek is gevormd door een drietal workshops met inspecteurs uit 'het veld'. Daarnaast is een interview afgenomen van de verantwoordelijke Officier van Justitie.

Ter afronding van de evaluatie zijn met de leden van beide klankbordgroepen 'slotconferenties' gehouden. Deze hadden tot doel te toetsen of de bevindingen door hen werden herkend en is met hen hierover doorgepraat.

De bevindingen in kort bestek

In deze samenvatting zijn de onderwerpen geordend naar de thema's die hiervoor bij de probleemstelling zijn genoemd.

De doelstellingen van de ATW en het ATB-V

De belasting van werknemers

Ten aanzien van de belasting voor chauffeurs van werk- en rusttijden zijn de volgende conclusies aan het onderzoek te verbinden.

- Voor grote groepen chauffeurs is nachtarbeid in alle opzichten belastend: zowel geestelijk als lichamelijk als sociaal.
- Onregelmatig werken laat vergelijkbare scores zien als nachtarbeid.
- Zondagsarbeid is met name belastend voor het sociale leven.
- Op zaterdag werken legt wel een claim op het privéleven, maar de belasting is al met al niet groot.
- Hetzelfde geldt voor overwerk: sociaal gezien 'hinderlijk', maar slechts voor een kleine groep 'erg belastend'. Er is wel een grote groep die overwerk 'vrij belastend' vindt.

Deze uitkomsten wijzen erop dat de werk- en rusttijden vrij zwaar belastend worden gevonden. In dat verband wijzen we ook op de lengte van de werkdag en de werkweek (zie hierna). Toch wordt er door de chauffeurs in het algemeen geen negatief oordeel gegeven over de tevredenheid met de werk- en rijtijden en over herstel-mogelijkheden. De respondenten die een positieve mening geven, overtreffen de respondenten met een negatief oordeel ruim. De meesten zijn tevreden over hun rij- en werktijden en vinden de herstel-mogelijkheden voldoende.

Combineren van arbeid en zorg

Een andere doelstelling van de wet –het bevorderen van de combineerbaarheid van arbeid en zorgtaken– lijkt in mindere mate te worden gerealiseerd. De normering maakt een grote flexibiliteit mogelijk en dat kan ten koste gaan van de combineerbaarheid van arbeid en zorgtaken. Het is dan de vraag hoe daar in de praktijk mee wordt omgegaan. Die praktijk laat een ambivalent beeld zien. Enerzijds zal door de lange werkdagen en werkweken (zie hierna) het combineren in de praktijk vaak niet eenvoudig zijn. Anderzijds geeft de invloed van chauffeurs op hun eigen werktijden –die vrij

groot blijkt te zijn- daar wel weer mogelijkheden voor. In het onderzoek is gebleken dat een substantieel deel van de chauffeurs problemen heeft met de afstemming van hun werk op hun privéleven.

Zeggenschap over werktijden

Geformaliseerde medezeggenschap –in de vorm van een Ondernemingsraad (OR) of Personeelsvertegenwoordiging (PVT)– is in de transportsector niet sterk ontwikkeld. In de meeste van de door ons onderzochte bedrijven zijn deze organen niet aanwezig. Dat hangt onder meer samen met de schaalgrootte; de overgrote meerderheid van de bedrijven in het onderzoek heeft minder dan vijftig werknemers; bijna de helft zelfs minder dan tien. Waar wel een OR of PVT aanwezig is, worden lang niet altijd afspraken gemaakt over de werk- en rusttijden. Bij veel bedrijven kan nauwelijks worden gesproken van een echt beleid op dit gebied; het is dan ook geen onderwerp van overleg. Daarbij moet niet worden vergeten dat –ook naar de mening van de bedrijven zelf- er in CAO's al veel geregeld is. Dat wordt dan door de bedrijven gevolgd en men heeft geen behoefte aan eigen regelingen.

Een andere belangrijke reden is dat er veel wordt geregeld op de werkvloer. In veel bedrijven hebben de chauffeurs invloed op hun werktijden. Dat blijkt vooral in het goederenvervoer het geval te zijn. Bij taxibedrijven wordt relatief veel gewerkt met roosters. De (mede)zeggenschap van chauffeurs is nog het minst ontwikkeld in het busvervoer. In deze deelsector is het nog voornamelijk het management dat (eenzijdig) de werktijden vaststelt.

Belangrijk is de constatering dat alles bijeen genomen slechts een klein deel van de werknemers ontevreden is over de betrokkenheid bij het vaststellen van de werktijden.

Gevolgen voor de bedrijfsvoering

In meerderheid hebben de werkgevers een neutraal oordeel over de gevolgen van het ATB-V. Dan hebben we het over het nieuwe besluit in vergelijking met het oude Rijtijdenbesluit. Dat wil nog niet zeggen dat de huidige regelgeving tot flexibiliteit leidt en/of het economisch functioneren bevordert.

In de branche komen veel onregelmatige werktijden voor. Dat duidt op een hoge mate van flexibiliteit. We kunnen hieruit concluderen dat er nogal wat ruimte is voor een 'eigen' invulling, zeker op het niveau van bedrijven. Daarnaast kunnen we concluderen dat de effectiviteit

en efficiency van de bedrijfsvoering door het ATB-V niet in gevaar zijn gebracht, maar er is ook geen sprake van een lastenverlichting. Zo is althans de beleving van de ondernemers.

We zijn onder meer nagegaan of er normen zijn die als problematisch worden ervaren. We hebben geconstateerd dat het merendeel van de vervoerders (70%) met geen enkele norm problemen heeft. Echter, naarmate de organisatie groter is, neemt het aantal vervoerders toe dat problemen ervaart met één of meerdere normen. Bij het goederenvervoer zien we verder dat vooral het internationaal vrachtverkeer hinder ondervindt van de normen. Genoemd worden met name de rijtijd per dag en de dagelijkse rust. Echter, over het geheel genomen zijn de normen vanuit het oogpunt van bedrijfsvoering voldoende ruim.

Verkeersveiligheid

Slechts enkele chauffeurs menen dat de huidige regels niet bijdragen aan de veiligheid op de weg. Een overgrote meerderheid, meer dan 80%, vindt dat dit wel het geval is. Maar het gaat niet alleen om de normen. De vraag is hoe daar in de praktijk mee wordt omgegaan. Dan gaat het vooral om de lengte van de werkdag en de werkweek, de belasting die dat met zich meebrengt en wat daar de mogelijke gevolgen van zijn. In het deelonderzoek met de handhavende instanties is dit spanningsveld duidelijk genoemd. Als men zich aan de normen zou houden, dan zou de verkeersveiligheid duidelijk worden bevorderd, zo menen de meeste vertegenwoordigers van de handhavende instanties. Het in gevaar brengen van de verkeersveiligheid ligt volgens hen niet aan (de normstelling in) het ATB-V, maar aan de handelswijze van bedrijven en chauffeurs.

De lengte van de werkdag en van de werkweek

Voor dit deel van het onderzoek baseren wij ons zowel op het bedrijven- als het werknemersonderzoek. Die twee delen van het onderzoek laten geen grote verschillen zien. Dat maakt het beeld betrouwbaar. En dat beeld is in verscheidene opzichten opmerkelijk te noemen.

De werkdagen en werkweken van chauffeurs –als we dit bijvoorbeeld vergelijken met de toekomstige 'Europese norm' en 'ATW-norm' van gemiddeld 48 uur per week– zijn (vooral bij busbedrijven en goederenvervoerders) bijzonder lang. Sommige

chauffeurs, zo laat het werknemersonderzoek zien, maken werkdagen, inclusief pauzes, van 16 uur. De *gemiddelde* doorsnee-werkdag, inclusief pauzes, blijkt 11 uur te zijn. Trekken we daar de pauzes vanaf dan komen we nog op 9,7 uur gemiddeld uit. Ook de doorsnee werkweek is –naar onze mening– extreem lang. Overwerk meegerekend, maar pauzes niet, blijkt de *gemiddelde* werkweek uit te komen op ruim 52 uur. Een aanzienlijk deel van de chauffeurs komt op een gemiddelde netto-werkweek van meer dan 52 uur uit! Van de bus- en vrachtwagenchauffeurs werkt bijna driekwart gemiddeld meer dan 48 uur per week. Rond de 15% van de bus- en vrachtwagenchauffeurs maakt werkweken van gemiddeld meer dan 60 uur.

De situatie is bij de eigen rijders nog ernstiger dan bij transportbedrijven met werknemers in dienst. De eigen rijders maken nog langere werkdagen en –weken dan de werknemers in loondienst en hun arbeidstijdpatroon is nog onregelmatiger.

We vragen ons bij deze bevindingen af of de verkeersveiligheid als gevolg van de zware belasting van chauffeurs niet in gevaar wordt gebracht. We hebben in dit project slechts in beperkte mate kunnen onderzoeken of dat het geval is. Wij achten een verdergaand onderzoek noodzakelijk. Daarin zou kunnen worden nagegaan of er ook daadwerkelijk ongelukken gebeuren als gevolg van (over)vermoeidheid.

Rijtijden en pauzes

Uit het onderzoek onder werknemers komt naar voren dat een grote groep chauffeurs –30% van de bus- en vrachtwagenchauffeurs– de normen voor de wekelijkse en tweewekelijkse rijtijden wel eens overschrijdt. De normen voor de ononderbroken rijtijd en voor de pauzes worden daarentegen weinig problematisch gevonden. De vertegenwoordigers van de handhavende instanties hebben over dit laatste een geheel andere mening. Vooral de vertegenwoordigers van de IVW zijn van mening dat juist de norm voor de ononderbroken rijtijd zeer frequent wordt overschreden; dat de chauffeurs te lang doorrijden en onvoldoende pauzeren.

De normen voor de rijtijden per week en per twee weken lijken meer te worden overschreden dan door de handhavende instanties wordt gedacht. Wellicht kan dit worden verklaard uit de controleerbaarheid. Het is veel moeilijker om vast te stellen of iemand zich aan de bepalingen voor de rijtijden per week en per

twee weken houdt (wat dus vaak niet het geval lijkt te zijn) dan het overschrijden van de norm voor de ononderbroken rijtijd.

Bij de buschauffeurs hebben we nog apart aandacht besteed aan het zogenaamde 'dichrijden' van de pauze. Hieronder wordt verstaan, dat een achterstand op de dienstregeling (het betreft hier het openbaar vervoer) ten koste gaat van de pauze van de chauffeur. Twee van de acht openbaar-vervoerbedrijven in ons onderzoek zeggen dat dit vaak voorkomt.

Zondagsarbeid

Het werken op zondag komt bij busmaatschappijen vrij veel voor en binnen het goederenvervoer geregeld, maar leidt tot weinig problemen. Hiermee bedoelen we dat voor de meeste vervoerders het aantal keren per jaar dat op zondag gewerkt mag worden geen probleem vormt. Bij taxibedrijven ligt dat anders. De meeste overschrijdingen van de norm voor zondagsarbeid hebben we –in het bedrijvenonderzoek- in deze branche geconstateerd.

Nachtarbeid

Bijna 30% van de chauffeurs die onder de gewone overlegregeling vallen (zo blijkt uit het werknemersonderzoek) heeft te veel nachtdiensten. Het bedrijvenonderzoek laat zien dat nachtarbeid veel voorkomt bij busondernemingen (en dan vooral bij de ondernemingen die pendels verzorgen) en bij taxibedrijven. In het goederenvervoer komt nachtarbeid minder vaak voor. Uitzondering hierop is het internationaal vervoer.

Voor de nachtdiensten geldt voor bepaalde deelsectoren een afwijkende overlegregeling en een aantal deelsectoren heeft zelfs een vrijstelling voor deze regels. De bedrijven die in ons onderzoek zitten en die onder deze afwijkende bepalingen vallen, maken daar ook daadwerkelijk gebruik van. Bij vervoerders met een 'afwijkende overlegregeling' komt meer nachtarbeid voor dan bij vervoerders die te maken hebben met de 'gewone overlegregeling', vervoerders met een vrijstelling kennen nog meer nachtarbeid. Daaruit kan worden afgeleid dat men ook echt behoefte heeft aan een ruime norm. We zouden daar echter niet aan willen verbinden dat die norm nog verder zou moeten worden verruimd. De normen zijn nu al ruim. De belasting hiervan is groot; het is niet wenselijk dat deze nog groter wordt.

Ook bij bedrijven met de gewone overlegregeling komen overschrijdingen voor. Ruim 10% zit *gemiddeld* boven de norm van 35 nachtdiensten per 13 weken. Het aantal overschrijdingen is dan ook ongetwijfeld groot; dat blijkt vooral bij taxi- en busbedrijven het geval te zijn. Het is dan ook niet verwonderlijk dat 20% van de vervoerders de normen voor nachtarbeid te krap vindt.

De naleving en handhaving van het ATB-V

Bekendheid met en complexiteit van de regelgeving

Gebleken is dat zowel de werkgevers als de werknemers redelijk tot goed op de hoogte zijn met de nieuwe wetgeving. Er zijn maar weinig vervoerders die de ATW en/of het ATB-V niet kennen. Bovendien zeggen de meesten goed geïnformeerd te zijn en ook de inhoud te kennen. Tweederde deel vindt de regels ook duidelijk.

Ten aanzien van complexiteit en uitvoerbaarheid moet echter worden geconstateerd dat er volgens de werkgevers en de werknemers geen sprake is van verbetering, al werd dat wel nadrukkelijk nagestreefd. De situatie is echter ook niet verslechterd; per saldo lijkt deze ongeveer gelijk te zijn gebleven.

De bereidheid tot naleving

De bereidheid tot naleving wordt door de meeste vertegenwoordigers van de drie handhavende instanties 'redelijk' gevonden. Toch wordt er ook gezegd dat de ondernemers en chauffeurs wel degelijk een inschatting maken van de 'pakkans'. Die is 's avonds en 's nachts kleiner, omdat er dan minder controles plaatsvinden. Normaliter wordt er dan alleen door het KLPD gecontroleerd. Gedurende die tijden neemt men meer risico. De chauffeurs achten de kans op het ontdekken van overtredingen (niet alleen 's nachts maar over het geheel genomen) niet zo groot. Meer dan de helft schat deze op minder dan 25%.

De helft van de vervoerders vindt dat de ATW en het ATB-V in het algemeen redelijk tot goed worden nageleefd, maar 20% vindt de naleving niet goed. Het meest verwijst men dan naar de normen met betrekking tot de rijtijden, de dagelijkse rusttijd en (zij het in mindere mate) de pauze.

Een kwart van de bedrijven zegt er wel eens op te gokken dat er geen controle plaatsvindt terwijl de normen worden overtreden. De overige bedrijven zeggen nooit een dergelijk risico te nemen.

Op de vraag naar de naleving aan de chauffeurs is door ruim de helft van deze groep geantwoord dat men de normen wel eens overschrijdt, terwijl 6% zegt de regels regelmatig tot vaak te overtreden. Daarentegen zegt eenderde deel dit nooit te doen. Als reden voor de overtreding noemen de chauffeurs op de eerste plaats verkeerscongestie. Ook het voorkómen van problemen met de klant (door te laat te komen) wordt vaak genoemd. Overige redenen zijn aansluiting op ferry's, treinen, vliegtuigen, 'opdracht van de baas' en niet te laat thuis willen zijn.

Registratie

Op dit gebied hebben we geen ernstige knelpunten geconstateerd. De meeste vervoerders registreren zowel de werk- als de rijtijden. Wel doet zich hier een handhavingsprobleem voor. Bij de voertuigen die niet zijn voorzien van een tachograaf (de taxi's, de kleine bussen en de lichtere vrachtwagens) is de controle van de rijtijden niet goed mogelijk. Het is nauwelijks na te gaan of de geregistreerde rijtijden kloppen.

Getuigschrift van vakbekwaamheid

De bepalingen over het chauffeursdiploma lijken evenmin een probleem te vormen. Het merendeel van de chauffeurs is in het bezit van de benodigde papieren en degenen die deze niet hebben, hebben daarvoor een legitieme reden, zoals leeftijd. Op dit gebied zijn permanente en tijdelijke vrijstellingen verleend. Voor de tijdelijke loopt de termijn af op 1 december 2001. Hiermee worden in het algemeen geen problemen voorzien.

De handhaving van de wet

De handhavende instanties blijken *in principe* in staat zijn om de wet te handhaven. De instrumenten waarover men beschikt zijn kennelijk adequaat. De mogelijkheid om bestuurlijke boetes te kunnen opleggen wordt nog wel wenselijk gevonden. Toch kan de handhaving aanzienlijk beter. Er zou meer aandacht moeten worden besteed aan een goede afstemming op het uitvoerend niveau tussen de handhavende instanties onderling en tussen deze instanties en het

OM. Daarnaast zou er meer deskundige capaciteit beschikbaar moeten komen voor de handhaving. Dat houdt voor de ene instantie in dat er een uitbreiding van de mankracht nodig is, voor de andere dat er zorg dient te worden besteed aan de deskundigheidsbevordering van het zittend personeel. De huidige situatie stelt ondernemers en chauffeurs teveel in staat om calculerend gedrag te vertonen; de pakkans is niet zo groot.

Verder hebben we nog geconcludeerd dat er op korte termijn duidelijkheid moet komen over de regeling van de bewijslast en het daaruit voortvloeiende beleid van het OM en dat dit beleid meer ondersteunend dient te worden voor de handhavers. De regeling van de aansprakelijkheid in het besluit heeft namelijk tot grote onzekerheid geleid in de handhaving. In eerste instantie achtte het OM de strafbaarstelling onbewijsbaar, vervolgens werd, na wijziging van het besluit, de nieuwe regeling door een (lagere) rechter nietig verklaard.

Aansprakelijkheid

De aansprakelijkheid voor de naleving van de wet ligt –in eerste instantie– bij de werkgever. Gezien de positie van de werknemer is dat terecht. Hij moet ervoor zorgdragen dat door de werknemer de normen in het ATB-V kunnen worden nageleefd.

Aan de goederenvervoerders is gevraagd of *de klant* aansprakelijk gesteld zou moeten worden voor overtreding van de wet. Van hen beantwoordt driekwart deze vraag bevestigend. Ook de vertegenwoordigers van de handhavende instanties zijn over het algemeen van mening dat het wenselijk zou zijn de klant aansprakelijk te stellen. Zij voorzien echter problemen met de handhaving, die erg lastig zal zijn.

Afstemming op de Europese regelgeving

Volgens zowel de werkgevers als de werknemers bestaan er geen al te grote verschillen in de handhaving tussen de EU-lidstaten. (De vraag is overigens niet voorgelegd aan de handhavers.) Gelijkstelling van de regels (lees: normen) zal er dan ook vermoedelijk toe leiden dat nu nog bestaande ongelijkheden tussen landen op het terrein van werk-, rust- en rijtijden daadwerkelijk zullen verminderen hetgeen de concurrentieverhoudingen ten goede zal komen.

Binnen afzienbare tijd zullen de regels op twee gebieden veranderen. Uiterlijk per 1 augustus 2003 zal er een maximale gemiddelde arbeidsduur per week van 48 uur worden ingevoerd. Dit zal vérgaande consequenties hebben voor de Nederlandse vervoerders, met name voor busbedrijven en goederenvervoerders. We hebben gezien dat vooral in deze laatste twee sectoren grote groepen werknemers *gemiddeld* veel meer uren per week werken dan 48 uur. Invoering van deze strakke norm en het daarop handhaven betekent dan een sterke reductie van de werkweek. Dit zal grote gevolgen hebben voor veel werknemers, die zich –als zij de wet naleven– geconfronteerd zullen zien met een forse teruggang in inkomen. Gezien de krapte op de arbeidsmarkt zullen ook de werkgevers problemen ondervinden; het zal niet eenvoudig zijn om te voorzien in de benodigde capaciteit.

De tweede maatregel betreft de invoering van de digitale tachograaf. Wanneer deze precies verplicht zal worden gesteld is nog niet met zekerheid te zeggen. Dit zal voor de bedrijven (afgezien van de aanschafkosten) weinig gevolgen hebben. Voor de handhavers zullen de consequenties vermoedelijk groter zijn indien er niet heel hoge eisen worden gesteld aan de fraude-ongevoeligheid van de apparatuur.

Slotconclusies en aanbevelingen

Zowel kijkend naar:

- de gevolgen voor de werknemers (en daarmee naar de expliciet vastgelegde doelstellingen van de ATW);
 - de gevolgen voor de bedrijfsvoering (en daarmee naar de bij de wet genoemde 'aandachtspunten');
 - de verkeersveiligheid (als extra doelstelling van het ATB-V)
- is er geen aanleiding om andere normen in het ATB-V vast te leggen dan de huidige.

Het lijkt erop dat met de huidige normen een redelijke balans is gevonden tussen de belangen van de werknemer en van de werkgever. Dat wil niet zeggen dat er zich ten aanzien van de werk-, rust- en rijtijden in de praktijk geen problemen voordoen. Het vermoeden is gerechtvaardigd dat verschillende normen relatief vaak worden overtreden. We noemen dan in het bijzonder de normen voor de wekelijkse en tweewekelijkse rijtijden en de ononderbroken rijtijd. Het overtreden wordt in de hand gewerkt doordat de handhaving met name als gevolg van capaciteitsproblemen bij de handhavende instanties, te wensen overlaat. De 'pakkans' is daardoor (te) klein.

Als belangrijkste probleem voor het goederenvervoer zien we de lengte van de werkdag en van de werkweek. Gezien de belasting die dat met zich meebrengt, is het een goede zaak dat er een norm gesteld gaat worden voor de gemiddelde wekelijkse arbeidsduur (deze is nu nog niet gemaximeerd). Bedrijven en werknemers dienen hierop te worden voorbereid.

Het onderzoek wordt afgerond met een drietal aanbevelingen:

- Het voeren van een arbeidstijdenbeleid (c.q. het invoeren van arbeidstijdmanagement) door bedrijven dient te worden bevorderd. Het geformaliseerd overleg (OR en PVT) zou hierbij een belangrijke rol moeten spelen; in ieder geval meer dan nu het geval is. Dit mag echter niet ten koste gaan van de directe medezeggenschap van chauffeurs over hun werktijden.
- Er is nader onderzoek nodig naar de samenhang tussen de lengte van werkdagen, werkweken en rijtijden enerzijds en (het veroorzaken van) ongevallen anderzijds. Daarnaast is nader onderzoek wenselijk naar het verband tussen nachtarbeid en verkeersveiligheid.
- De handhaving van het ATB-V moet worden verbeterd, zodat er minder mogelijkheden zijn voor 'calculerend gedrag' door bedrijven en chauffeurs.

1

• Inleiding

Het ATB-V

Als vervolg op de Arbeidstijdenwet (ATW) is in december 1998 het Arbeidstijdenbesluit Vervoer (ATB-V) ingevoerd. Het ATB-V geeft voor diverse vervoerssectoren afwijkende voor-

Rijtijdenbesluit

schriften van de ATW. Het ATB-V heeft het Rijtijdenbesluit vervangen, met als doel de regels voor de rij- en rusttijden te vereenvoudigen en de flexibiliteit in het (weg)vervoer te vergroten voor zowel werkgevers als werknemers. Tevens is

Europese regelgeving

met het ATB-V een betere afstemming op Europese regelgeving beoogd. Dat heeft niet alleen te maken met Europese integratie, maar ook met het internationale karakter van de sector met het grensoverschrijdende verkeer. Dat maakt het des te meer noodzakelijk om verschillen in concurrentiepositie tussen EU-landen te voorkomen.

Evaluatie

Tijdens de bespreking in de Tweede Kamer (januari '98) heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat (V en W) toegezegd, dat het hoofdstuk Wegvervoer in het ATB-V twee jaar na inwerkingtreding zou worden geëvalueerd. Daarbij is gesteld dat bijzondere aandacht besteed moet worden aan:

- het normenstelsel;
- de systematiek daarvan;
- de regeling controleapparaat;
- de regeling dienstrooster;
- de regeling getuigschrift vakbekwaamheid;
- de regeling werkmap;
- de regeling vrijstelling nachtarbeid;
- de aanwijzing toezichthoudende ambtenaren ATB-V.

Twee jaar na de invoering van het ATB-V is het IVA gestart met het evaluatieonderzoek. In dit rapport doen we verslag van de bevindingen van deze evaluatie.

1.1 Regeling en begrippenkader

Doelstellingen ATW

Evenals het andere besluit op het terrein van werk- en rusttijden moet het ATB-V worden gezien in relatie tot de Arbeids tijdenwet (ATW). De doelen van het ATW gelden dan ook voor het ATB-V. De ATW heeft primair tot doel de veiligheid, gezondheid en welzijn van werknemers te beschermen en de mogelijkheden om arbeid met zorgtaken te combineren te verruimen. Naast de algemene doelstellingen van de ATW heeft het

Doelstellingen ATB-V

ATB-V als doel de verkeersveiligheid te verbeteren.

Toepasselijkheid ATB-V *Kader 1: definities* *wegvervoer*

Het ATB-V is zowel van toepassing op werknemers als op zelfstandigen die in het wegvervoer (zie ook kader 1) werken. Voor de zelfstandigen, ook wel 'eigen rijders' genaamd, is de overlegregeling van toepassing. Een werknemer kan een chauffeur in vaste dienst zijn, maar ook iemand die is ingehuurd via een uitzendbureau of een stagiaire. Het besluit heeft betrekking op de chauffeurswerkzaamheden (op openbare wegen, met of zonder belading), maar ook op laad- en losactiviteiten en administratieve handelingen.

Wat betreft het type vervoersmiddel geldt dat het ATB-V van toepassing is op:

- vrachtauto's (met en zonder aanhangwagen) met een totaal laadvermogen van meer dan 500 kilogram;
- vrachtauto's en bestelauto's met een aanhanger met een maximaal toelaatbaar gewicht van meer dan 3500 kilogram;
- losse trekker of trekker met oplegger;
- bussen geschikt voor vervoer van meer dan negen personen (inclusief bestuurder): inclusief stads- en streekvervoer, besloten vervoer, (internationale) pendel- en lijndiensten;
- taxi's, met uitzondering van ambulances.

Samenloopregeling

De mogelijkheid bestaat dat een werknemer verschillende werkzaamheden verricht, waarvan sommige onder de ATW vallen en

sommige onder het ATB-V. Om onduidelijkheid te voorkómen is in het ATW een zogeheten samenloopregeling opgenomen. Het kan gebeuren dat een werknemer binnen een dienst verschillende werkzaamheden verricht waarop verschillende regels van toepassing zijn. In deze situatie is vastgesteld dat de arbeids- en rusttijdenregeling die voor driekwart van de dienst van toepassing is, geldt voor de gehele dienst. Wanneer een werknemer in opeenvolgende diensten verschillende werkzaamheden verricht waarop verschillende regels van toepassing zijn, dan zijn de werkzaamheden binnen elke dienst doorslaggevend voor het bepalende regime. Bijvoorbeeld: als een medewerker op maandag een stadsbus bestuurt en op dinsdag een ambulance, dan geldt op maandag het ATB-V en op dinsdag de ATW. Tussen deze twee diensten moet wel 11 uur rust worden genoten.

Afwijkende voorschriften ATB-V Het ATB-V geeft afwijkende voorschriften van de ATW. Deze afwijkingen liggen op het gebied van arbeids- en rusttijd (tweewekelijkse, wekelijkse en dagelijkse rust), de pauzeregeling en onderbreking van de arbeid, alsmede de nachtarbeid. Wat betreft de zondagsarbeid en consignatie zijn de regels in de ATW onverkort van toepassing. Daarnaast bevat het ATB-V regels en normen voor de rijtijden (maximale dagelijkse, wekelijkse en tweewekelijkse rijtijd en ononderbroken rijtijd), de registratie van rij- en rusttijden en het chauffeursdiploma. De exacte normen en regels die van toepassing zijn op het wegvervoer zijn weergegeven in bijlage 1.

Standaard- en overlegregeling Kenmerkend voor de ATW, en daarmee ook voor het ATB-V, is het dubbele normenstelsel voor arbeids-, rust- en rijtijden. Enerzijds is er een standaardregeling waarin de minimale werk-, rust- en rijtijden zijn opgenomen. Bedrijven en werknemers waarvoor in collectief overleg geen afspraken zijn gemaakt, dienen zich aan deze standaardnormen te houden. Anderzijds is er de overlegregeling¹ met ruimere normen voor bedrijven en werknemers die in collectief overleg extra afspraken hebben gemaakt. Collectief overleg is het CAO-overleg tussen sociale partners, maar kan ook tussen werkgever en OR of personeelsvertegenwoordiging plaatsvinden. Met de nachtarbeid is iets bijzonders aan de hand. Niet alleen is er een standaard- en overlegregeling, ook is er een bijzondere

¹ In het beroepsgoederenvervoer geldt de overlegregeling (in beide CAO's binnen het beroepsgoederenvervoer zijn hierover afspraken gemaakt).

overlegregeling en de mogelijkheid tot vrijstelling. De bijzondere overlegregeling kan gebruikt worden om arbeid in nachtdienst te reguleren voor een beperkt aantal sectoren waar toepassing van de ATW een onevenredige inbreuk op de bedrijfsvoering zou betekenen. Voorbeelden van deze sectoren zijn taxivervoer en vervoer van brood- en banket/bakkerijproducten. Voor vijf sectoren, zoals vervoer van ochtendkranten en vervoer van levende dieren, geldt een vrijstelling van de normen voor nachtarbeid.

Kader 1: De gebruikte definities van het wegvervoer in de rapportage.

| |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Personenvervoer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Busvervoer met daarbij het onderscheid: <ul style="list-style-type: none"> - Openbaar busvervoer; - Besloten busvervoer met onbeperkte vergunning (soort restvergunning; nationaal en internationaal vervoer, pendels); - Besloten busvervoer met beperkte vergunning (vergunning voor een bepaald doel, bijv. vervoer van een voetbalvereniging). • Taxi's met daarbij het onderscheid: <ul style="list-style-type: none"> - Contractenwerk (vaste contracten voor bijv. ziekenvervoer en schoolkinderen); - Opstapwerk/straattaxi's (vanaf standplaatsen); - Belwerk (op telefonische bestelling). <p>Goederenvervoer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beroepsgoederenvervoer (transport is hoofdactiviteit) <ul style="list-style-type: none"> - eigen rijders (binnen het beroepsgoederenvervoer de groep die als <i>zelfstandige</i> ondernemer werkt; eenmansbedrijven) • eigen vervoer (transport is een nevenactiviteit, bijv. het vervoer van eigen producten) |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

1.2 Doelstelling, onderzoeksvragen en probleemstelling

In deze paragraaf bespreken we het doel van de evaluatie, waarna we de onderzoeksvragen uiteenzetten. De doelstelling en onderzoeksvragen maken het vervolgens mogelijk om een probleemstelling te formuleren.

1.2.1 Doelstelling onderzoek

Het onderzoek heeft tot doel:

- te toetsen of de doelen van de ATW en het ATB-V in de praktijk zijn gehaald en welke knelpunten zich mogelijk voordoen.
- een bijdrage te leveren aan de beleidsontwikkeling binnen de verschillende departementen.

1.2.2 Onderzoeksvragen

In de doelstelling van het evaluatie-onderzoek zien we twee trefwoorden, namelijk doelen en knelpunten. In het verlengde daarvan zijn naleving en handhaving belangrijke sleutelbegrippen. Deze trefwoorden zijn richtinggevend voor een belangrijk deel van de onderzoeksvragen. Tevens is aandacht besteed aan vraagstukken omtrent internationalisatie en aansprakelijkheidsverdeling.

De doelstellingen van de wet

In het onderzoek is, zoals gezegd, nagegaan of de doelstellingen van de wet zijn gerealiseerd. Hier liggen de volgende onderzoeksvragen aan ten grondslag:

*Bescherming
werknemers*

1. Bieden de normen van de ATW en het ATB-V en de overige verplichtingen die hieruit voortvloeien² voldoende bescherming aan werknemers, gegeven de doelstellingen (en aandachtspunten³) van de ATW:
 - het bevorderen van de veiligheid, de gezondheid en het welzijn van de werknemers (onder andere in relatie tot werkdruk);
 - de combineerbaarheid van arbeid en zorgtaken, alsmede andere verantwoordelijkheden buiten de arbeid;
 - het sporen met het emancipatiebeleid van de overheid?

² Denk hierbij bijvoorbeeld aan de regeling getuigschrift vakbekwaamheid.

³ In de ATW wordt niet alleen gesproken over doelstellingen, maar ook over 'aandachtspunten'; deze hebben echter het karakter van doelstellingen.

- | | | |
|---------------------------------------------------|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Flexibilisering en economisch functioneren</i> | 2. | Bieden de normen van de ATW en het ATB-V en de overige verplichtingen die hieruit voortvloeien voldoende mogelijkheden aan organisaties (c.q. werken deze niet te zeer belemmerend), gegeven de bij de wet genoemde aandachtspunten: <ul style="list-style-type: none"> - de wens tot flexibilisering (c.q. wordt de flexibiliteit in het wegvervoer vergroot)?; - het economisch functioneren van de onderneming? |
| <i>Verkeersveiligheid</i> | 3. | Dragen de normen en de overige verplichtingen (in voldoende mate) bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid? |
| <i>Arbeidstijdmanagement</i> | 4. | Kijkend naar de systematiek van de wet: <ul style="list-style-type: none"> - Geven ATW en ATB-V daadwerkelijk meer ruimte voor een eigen invulling door de sociale partners? - Voldoet de wet, gezien de wijze waarop daarmee in de praktijk wordt omgegaan, aan moderne noties van medezeggenschap? - In hoeverre gebeurt dat op het niveau van ondernemingen, met de ondernemingsraad (OR) of personeelsvertegenwoordiging (PVT)? Welke rol spelen OR-en en PVT-en in dit verband in het wegvervoer? |
| <i>Vereenvoudiging</i> | 5. | Gezien de doelstellingen van het ATB-V verder nog: <ul style="list-style-type: none"> - zijn de regels voor de rij- en rusttijden vereenvoudigd? |
| <i>Internationale regelgeving</i> | | <ul style="list-style-type: none"> - hoe is de verhouding tussen de nationale en de internationale regelgeving? |

Knelpunten

De onderzoeksvragen met betrekking tot de doelstellingen van de wet verwijzen voor een belangrijk deel al naar knelpunten bij de uitvoering van de wet. De knelpunten voor werknemers komen met de bovenstaande vragen al voldoende aan de orde. Voor de werkgeverskant is onderzoeksvraag 2 verder aangescherpt, omdat termen als flexibiliteit en economisch functioneren wat erg algemeen zijn. Hiermee komen we tot de volgende vraag:

- | | | |
|------------------------|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Bedrijfsvoering</i> | 6. | Komt een effectieve en efficiënte bedrijfsvoering in gevaar als gevolg van de normen van de ATW en het ATB-V en de overige verplichtingen die hieruit voortvloeien? Is de beoogde lastenverlichting voor ondernemers gerealiseerd? |
|------------------------|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Naleving en aansprakelijkheidsverdeling

Wat betreft de naleving van de wet zijn de volgende vragen geformuleerd.

Naleving

7. Worden de ATW en het ATB-V -in het algemeen- nageleefd? Hoe is de bereidheid tot naleving in de praktijk?

Pakkans

8. Hoe wordt de kans op ontdekking van overtredingen ingeschat? Hoe wordt hiermee omgegaan?

Aansprakelijkheidsverdeling

De aansprakelijkheid voor de naleving van de ATW ligt hoofdzakelijk bij de werkgever. Niet dat er in het geheel geen rol voor de werknemer is weggelegd, maar in vergelijking met die van de werkgever is deze gering. In de Tweede Kamer is gevraagd of een andere verdeling van de aansprakelijkheid niet wenselijk zou zijn; of de werknemers niet in hogere mate aansprakelijk zouden moeten worden voor de naleving van de wet. Vandaar de vraag:

9. Wat zijn voor en nadelen van een andere aansprakelijkheidsverdeling (in vergelijking met de huidige situatie)? Is het, gezien de voor- en nadelen, wenselijk dat er een andere aansprakelijkheidsverdeling komt tussen ondernemer en werknemer?

Handhaving

Handhavende instanties

Bij aanvang van het onderzoek is gesteld dat nagegaan moet worden of de instanties die zijn belast met de handhaving van het ATB-V, de Arbeidsinspectie (AI), de Inspectie Verkeer en Waterstaat/Divisie Vervoer (voorheen de Rijksverkeersinspectie RVI, hierna te noemen IVW) en het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD), daadwerkelijk in staat zijn om de wet adequaat te handhaven. Het gaat hierbij niet om de vraag of deze instanties kwalitatief en/of kwantitatief voldoende zijn toegerust, maar met name om de vraag of de wet hen daartoe voldoende in staat stelt; beschikt men over voldoende instrumenten voor daadwerkelijke handhaving? Een van de aandachtspunten hierbij is de verhouding tussen de civielrechtelijke en de strafrechtelijke handhaving. Voor wat betreft de strafrechtelijke handhaving is ook de rol van het Openbaar Ministerie relevant. Het gaat dan onder meer om het sanctiebeleid dat tot nog toe wordt gevoerd. Wordt hierdoor het handhavingsbeleid van de betrokken inspecties (voldoende) ondersteund?

Openbaar Ministerie

Wat betreft de handhaving gelden de volgende onderzoeksvragen:

10 Zijn de uitvoerende instanties in staat om op een adequate wijze de wet te handhaven?

11. Indien adequate handhaving niet of niet voldoende mogelijk is, wat is daarvan dan de oorzaak?
12. Zijn de sancties waarover de uitvoerende instanties beschikken voldoende om naleving af te dwingen?
13. Hoe ziet het handhavingsbeleid van de uitvoerende instanties er in de praktijk uit? Welk sanctiebeleid wordt gevoerd door het Openbaar Ministerie?

Internationalisatie

Een van de lastigste vraagstukken waarmee de overheid zich geconfronteerd zag bij de voorbereiding van het ATB-V was de pluriforme en complexe context waarmee rekening diende te worden gehouden. Op de eerste plaats waren dat de belangen van de meest betrokken partijen (werkgevers en werknemers). Maar daarnaast zou er zoveel mogelijk aansluiting gezocht moeten worden bij de 'gewone' ATW. Er diende echter ook rekening te worden gehouden met de specifieke situatie van het wegvervoer. Wat de zaak extra complex maakte was de noodzaak van aansluiting bij de EU-regelgeving. Uitgangspunt was

Harmonisatie

namelijk dat voorkómen moest worden dat verschillen in regelgeving zouden leiden tot verschillen in concurrentiepositie tussen de diverse lidstaten van de EU.

De Europese regelgeving is volop in ontwikkeling. Het gaat dus niet alleen om vigerend beleid en reeds bestaande regelgeving, maar ook om wat vanuit 'Brussel' op korte termijn nog te verwachten is. We vragen ons dus ook af:

14. Wat is de invloed van de vigerende EU-verordeningen en richtlijnen op de werk-, rust- en rijtijden?
15. Wat zal de invloed zijn van op korte termijn te verwachten EU-verordeningen en richtlijnen, zoals de digitale tachograaf en veranderingen in normen voor werk- en rusttijden?

1.2.3 Probleemstelling

Vanuit de doelstelling en onderzoeksvragen is als probleemstelling van het onderzoek geformuleerd:

- *worden de doelstellingen van de ATW en het ATB-V bij het wegvervoer in de praktijk gerealiseerd,*
- *zo nee, wat is daarvan de oorzaak*
- *en op welke wijze zou kunnen worden gerealiseerd dat de doelstellingen wel worden gehaald?*

We zien hierin drie centrale dimensies van het onderzoek:

- de doelstellingen van de wet als richtinggevend voor de inhoud van de evaluatie;
- het opsporen van mogelijke knelpunten (analyse);
- het project moet leiden tot aangrijpingspunten voor beleidsontwikkeling (beleidsaanbevelingen).

1.3 De opzet van het onderzoek

Fasen onderzoek

Het onderzoek is in drie fasen uitgevoerd:

1. oriëntatie;
2. veldwerk;
3. afronding.

We werken deze onderdelen hieronder nader uit.

Begeleidingscommissie

Het onderzoek is begeleid door een begeleidingscommissie waarin deskundigen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W) en van het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW) zitting hadden. Met de begeleidingscommissie is de opzet van het onderzoek nader uitgewerkt en zijn conceptstukken besproken.

Klankbordgroepen

Tevens zijn ten behoeve van het onderzoek twee klankbordgroepen ingesteld; één voor het ‘maatschappelijk veld’ met daarin vertegenwoordigers van werkgevers, eigen rijders en bonden (en een extern deskundige) en één met vertegenwoordigers van de handhavende instanties. Deze klankbordgroepen hebben een tweeledig doel gehad: het beschikbaar maken van expertise en informatie en het creëren van draagvlak. De namen van de leden van de begeleidingscommissie en de klankbordgroepen zijn opgenomen in bijlage 4

1.3.1 Fase 1: oriëntatie

De oriënterende fase heeft tot doel gehad meer bekend te raken met de specifieke problematiek in de vervoerssector en de diverse vervolgstappen in het onderzoek nader te specificeren.

Oriëntatie

De oriëntatiefase heeft uit drie onderdelen bestaan. In de eerste plaats heeft een documentenonderzoek plaatsgevonden. Onder meer de volgende stukken zijn bestudeerd: de Europese regelgeving (in verhouding tot het ATB-V), de standpunten die door partijen (met name brancheorganisaties en bonden) voorafgaand aan de invoering van het besluit zijn ingenomen in het overleg met de betrokken departementen, actuele documentatie van belangenorganisaties in het wegvervoer, het jaarverslag, driemaandelijke rapportages en andere onderzoeksrapportages van de IVW over de naleving van de rijtijdenwetgeving, de monitor van de AI (met een selectie voor het wegvervoer), verslagen van het Steunpunt Regelgeving van het Ministerie van Justitie.

De bevindingen van het documentenonderzoek zijn verwerkt in een startnotitie. De startnotitie is vervolgens besproken in een tweetal conferenties met de klankbordgroepen. Aan de aanwezigen is gevraagd of zij zich herkennen in de startnotitie en daarnaast zijn meningen geïnventariseerd over wederzijdse standpunten. Tevens is met hen de onderzoeksopzet besproken.

1.3.2 Fase 2: veldwerk

Tijdens fase twee heeft de dataverzameling bij het personen- en goederenvervoer (zie gebruikte definities kader 1, blz. 7) plaatsgevonden. De antwoorden op de onderzoeksvragen zijn verzameld door middel van drie deelonderzoeken: een bedrijvenonderzoek, een werknemersonderzoek en een onderzoek onder handhavinginstanties. Hieronder werken we elk deelonderzoek verder uit.

Bedrijvenonderzoek

Telefonische interviews De ervaringen en meningen van de werkgevers in de vervoerssector zijn verzameld door middel van telefonische interviews met een groot aantal bedrijven. Het zwaartepunt in de interviews heeft gelegen op de *effecten* van de regelingen, de *knelpunten* en (mogelijke) *oplossingen*. Hierbij zijn onderzoeksvragen 2 tot en met 6 en 14 en 15 (geheel of gedeeltelijk) aan de orde gekomen.

Voorafgaand aan de telefonische interviews hebben we eerst, in overleg met de begeleidingscommissie en de klankbordgroepen, bepaald welke sectoren van belang zijn voor het onderzoek en hoeveel bedrijven binnen elke sector aan het onderzoek zouden moeten deelnemen. Daarbij is rekening gehouden met de omvang van bepaalde sectoren. Bijvoorbeeld, omdat het goederenvervoer veel pluriformer is dan het personenvervoer zijn van deze sector tweemaal zoveel bedrijven in het onderzoek betrokken als van het personenvervoer.

Op basis van een a-selecte steekproef zijn de bedrijven (met uitzondering van het eigen vervoer bij het beroepsgoederenvervoer) getrokken uit bestanden van de IVW (afdeling Marktordening) en de NIWO (Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie). De IVW beschikt over bestanden met adresgegevens van busbedrijven (besloten busvervoer) en taxi-ondernemingen. De NIWO beschikt over bestanden met adresgegevens van het beroepsgoederenvervoer. Van de eigen vervoerders is een bestand beschikbaar gesteld door de Stichting Inschrijving Eigen Vervoer te Zoetermeer.

Vervolgens zijn de bedrijven benaderd voor een telefonisch interview. De bedrijfsleider, of de persoon die het best op de hoogte is van ATW en ATB-V, is verzocht mee te werken aan het onderzoek. Indien hij daartoe bereid was, is een afspraak gemaakt voor het gesprek. Voorafgaand aan het interview hebben de bedrijven schriftelijke informatie over het onderzoek ontvangen, inclusief vragen die we wilden gaan stellen in het telefonisch interview. Hierdoor heeft de betrokkene de mogelijkheid gekregen om zich voor te bereiden en eventueel van tevoren enkele zaken na te gaan

Werknemersonderzoek

Schriftelijke enquêtes In het verlengde van het bedrijvenonderzoek hebben we een onderzoek verricht onder (een deel van) de werknemers van deze

bedrijven. Centraal in het werknemersonderzoek stonden de thema's veiligheid, gezondheid en welzijn (c.q. belasting) van werknemers en de combineerbaarheid van arbeid en zorg. Het gaat dan met name om onderzoeksvraag 1, 3, 4 en 7 tot en met 9.

De bedrijven waar een telefonisch interview is afgenomen, is gevraagd of zij bereid waren om mee te werken aan het werknemersonderzoek. Indien het bedrijf daartoe bereid was, hebben we aan de contactpersoon gevraagd om ongeveer acht vragenlijsten te verspreiden onder (een deel van) hun medewerkers. Bij de enquête is een begeleidende brief, onder meer ondertekend door de bonden, meegezonden. De enquête kon door middel van een IVA-antwoordenvelop rechtstreeks aan het IVA geretourneerd worden; de werkgever van de medewerker had hiermee geen bemoeienis. Na twee weken heeft de contactpersoon een set met reminders ontvangen, met het verzoek deze uit te delen aan dezelfde medewerkers.

Representativiteit

Door het beperkte aantal vragenlijsten per bedrijf en per deelsector is de kans op een hoge(re) respons groter, maar is het niet mogelijk om per bedrijf of per deelsector representatieve uitspraken te doen. De omvang van de totale responsgroep, uitgesplitst naar taxi-, bus- en goederenvervoer, is echter wel groot genoeg om uitspraken te doen over de belasting en de belastbaarheid van de medewerkers met allerlei typen arbeidstijdpatronen. Het is niet mogelijk om de gegevens van de werknemers en bedrijven op bedrijfsniveau aan elkaar te koppelen. In verband met de anonimiteit van de werknemers hebben we ervoor gekozen om geen respondentnummers toe te kennen en een dergelijke koppeling mogelijk te maken.

Handhavingonderzoek

De ervaringen van de met toezicht en handhaving belaste instanties staan in dit deelonderzoek centraal. We zijn nagegaan of de IVW, de AI en het KLPD, die zijn belast met de handhaving van de ATW en het ATB-V, daadwerkelijk in staat zijn om de wet adequaat te handhaven. Ook de rol van het OM is in de evaluatie meegenomen. Daarbij is nagegaan welk sanctiebeleid tot nog toe wordt gevoerd. Het handhavingonderzoek heeft betrekking op de onderzoeksvragen 7 tot en met 12.

*Elektronische
vergaderruimte*

Officier van Justitie

De kern van dit deelonderzoek is gevormd door een drietal zogeheten EVR-sessies⁴ met inspecteurs uit 'het veld'. Daarnaast is een interview afgenomen van de verantwoordelijke Officier van Justitie (zie verder hoofdstuk 4).

1.3.3 Fase 3: afronding

Slotconferenties

Met de leden van de klankbordgroepen hebben ten slotte 'slotconferenties' plaatsgevonden; één voor het maatschappelijk veld en één voor de handhavende instanties. Voorafgaand aan de slotconferenties is een concepteindrapport verspreid. Dit concept is tijdens de slotconferentie met hen besproken. Doel van de bijeenkomst is het toetsen van de bevindingen en het creëren van draagvlak voor de uitkomsten.

Op basis van de slotconferenties is het rapport aangescherpt en aangevuld.

1.4 Opzet rapportage

In dit eindrapport worden alle bevindingen van het onderzoek bijeengebracht. Hiermee beogen we inzicht te geven in:

- de effecten van de ATW en het ATB-V voor het wegvervoer en de werknemers die daarin werkzaam zijn;
- en daarmee in de mate waarin de doelstellingen van de ATW en het ATB-V zijn gerealiseerd, voor zowel werknemers als voor bedrijven;
- de mate waarin de normen bijdragen aan de verkeersveiligheid;
- de naleving van de ATW en het ATB-V in het wegvervoer;
- de handhaving, het handhavingsbeleid en de handhaafbaarheid van de wet;
- de invloed van de vigerende en op korte termijn te verwachten Europese regelgeving;
- de aansprakelijkheidsverdeling tussen werknemer en werkgever.

⁴ De EVR houdt in het kort in dat deelnemers door middel van een laptop de gevraagde informatie gelijktijdig kunnen invoeren. De verkregen informatie wordt daarna door middel van een scherm zichtbaar gemaakt. Vervolgens kan er over deze uitkomsten doorgepraat worden.

De bevindingen van de deelonderzoeken zijn verwerkt in aparte hoofdstukken. Aansluitend op de hoofdstukken over het bedrijvenonderzoek (hoofdstuk 2), het werknemersonderzoek (hoofdstuk 3) en het handhavingonderzoek (hoofdstuk 4) worden de resultaten van die drie hoofdstukken met elkaar geconfronteerd. Dit doen we in hoofdstuk 5. Daarmee wordt zicht verkregen op de *belangenbalans*. Hiermee bedoelen we de mate waarin de doelstellingen van de ATW en het ATB-V worden gerealiseerd, waarmee wordt verwezen naar de belangen van de werknemers enerzijds, en die van het bedrijfsleven anderzijds (zie de onderzoeksvragen in par. 2.2). Daaraan toegevoegd kan hier nog worden het maatschappelijk belang van de verkeersveiligheid. Tevens zullen conclusies worden getrokken waarbij het accent zal worden gelegd op gesignaleerde knelpunten. Van hieruit zullen beleidsaanbevelingen worden geformuleerd.

2 Uitkomsten bedrijvenonderzoek

In dit hoofdstuk gaan we in op de uitkomsten van het onderzoek onder bedrijven in de vervoerssector. Met het bedrijvenonderzoek hebben we een beeld gekregen van de wijze waarop vervoerders de werk-, rust- en rijtijden van de chauffeurs 'managen' en welke rol de ATW en het ATB-V hierin spelen. Zo verkrijgen we inzicht in de effecten van de ATW en het ATB-V voor (de bedrijfsvoering van) de bedrijven in de vervoerssector.

Opzet van het hoofdstuk We beginnen met een algemene oriëntatie. Allereerst geven we een beschrijving van de vervoerders die hebben meegewerkt aan het onderzoek (§2.1). Daarna gaan we in op hun algemene oordeel over het ATB-V en de ATW (§2.2) en op de rol van medezeggenschap bij de totstandkoming van de werk- en rusttijden (§2.3). Vervolgens bespreken we de normen in de wet: de werk- en rusttijden (§2.4), de rijtijden (§2.5), de pauze (§2.6), zondagsarbeid (§2.7) en nachtarbeid (§2.8). De registratie van de rust- en rijtijden staat centraal in paragraaf 2.9. In paragraaf 2.10 komt het chauffeursdiploma aan de orde. Na een paragraaf over de naleving en de handhaving (§2.11) sluiten we het hoofdstuk af met een korte conclusie.

In de paragrafen presenteren we de uitkomsten voor de vervoerssector in zijn geheel en, indien statistisch significant, ook de uitkomsten voor de taxi's, busmaatschappijen en goederenvervoerders afzonderlijk. Bij de taxi's en het goederenvervoer hebben de uitkomsten betrekking op bedrijven met werknemers in loondienst én eigen rijders samen (tenzij anders aangegeven). Behalve verschillen naar branche, hebben we ook voor andere kenmerken van de geïnterviewde vervoerders gekeken of er verschillen in beoordelingen en ervaringen zijn, zoals naar omvang

van de organisatie, eigen rijders versus vervoerders met medewerkers in loondienst (alleen in het goederenvervoer), type vervoer (bijvoorbeeld openbaar vervoer of besloten busvervoer) en nationaal versus internationaal vervoer (voor de busmaatschappijen en het goederenvervoer). Indien deze verschillen statistisch significant zijn, worden ze besproken in de tekst. Hier moet echter wel worden opgemerkt dat als de groepen kleiner worden (door de uitsplitsingen naar omvang organisatie, eigen rijders versus vervoerders met medewerkers in loondienst, et cetera) de kans op significante verschillen tussen deze groepen afneemt.

Verwijzingen

In de marges staan tabelnummers weergegeven. Deze nummers verwijzen voor een deel naar tabellen en figuren in de tekst. Tevens wordt verwezen naar de tabellen in bijlage 2 waarin de vragen en de antwoorden per sector (d.w.z. taxi, bus, goederenvervoer en totaal) zijn weergegeven. Ook kunnen deze nummers verwijzen naar de normen uit de ATW en het ATB-V; deze normen zijn opgenomen in bijlage 1. De nummering van de tabellen in bijlage 2 komt overeen met de paragraafnummering.

2.1 Respons en kenmerken responsgroep

Tabel Bijlage 2.1a

In totaal zijn 584 bedrijven benaderd voor deelname aan het onderzoek. Hiervan waren 32 bedrijven in het geheel niet bereikbaar: telefoonnummer afgesloten, verkeerd adres/telefoonnummer, organisatie bestaat niet meer, etc. Van de overige 552 organisaties wilden 294 bedrijven om verschillende redenen niet aan het onderzoek meewerken.

Aantal bedrijven

Het argument 'geen tijd' is het meest gebruikt (namelijk door 91 organisaties). Andere redenen zijn: geen interesse, principieel tegen enquêtes, geen belang bij onderzoek, juiste persoon is lange tijd niet aanwezig, et cetera. In totaal hebben 258 van de 552 te bereiken vervoersbedrijven wel hun medewerking verleend aan het onderzoek. Dit komt neer op een netto-respons van 47%. Dit is een goede respons voor een telefonische enquête.

Tabel Bijlage 2.1b

In totaal hebben 28 taxi-ondernemingen meegewerkt. Dit betreft bijna alleen taxi-ondernemingen met werknemers in loondienst; maar twee deelnemers in de 'taxigroep' zijn eigen

| | |
|----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Taxibedrijven</i> | rijders ⁵ . De meeste taxi-ondernemingen doen alleen contractenwerk ⁶ of contractenwerk in combinatie met andere werkzaamheden. Slechts drie van de 28 taxibedrijven verrichten louter opstapwerk ⁷ . |
| <i>Busbedrijven</i> | Tevens is bij veertig vertegenwoordigers van busondernemingen het interview afgenomen ⁸ . Daarvan zijn er acht werkzaam in het openbaar vervoer. Sommigen van hen verzorgen ook besloten busvervoer, maar in de rest van het gesprek zijn hun ervaringen als openbaar vervoerder besproken en uitgewerkt. De besloten busvervoerders hebben allemaal een internationaal werkterrein (al dan niet gecombineerd met ritten in Nederland). Ongeveer de helft van hen verzorgt pendeldiensten. |
| <i>Goederenvervoerders</i> | Ten slotte hebben 190 goederenvervoerders meegewerkt aan het onderzoek. Ditmaal is het aantal eigen rijders groter, namelijk 28 deelnemers. Tevens bevat de groep goederenvervoerders 24 eigen vervoerders en zijn 78 van de bedrijven in het goederenvervoer werkzaam in een van de specifieke deelsectoren, zoals containertransport, vervoer gevaarlijke stoffen of transport naar distributiecentra, terminals en luchthavens. Een kleinere groep vervoert specifieke goederen, zoals levende dieren, kranten of groente en fruit. Deze informatie is onder meer van belang wat betreft de normen voor nachtarbeid. |
| <i>Omvang</i> | De meeste onderzochte organisaties (de eigen rijders buiten beschouwing latend, want dat zijn altijd kleine bedrijven) hebben een beperkte omvang. Dat geldt vooral voor het goederenvervoer: 55% van de goederenvervoerders heeft negen of minder medewerkers in loondienst ⁹ . Bij de taxi's en de busmaatschappijen heeft ruim 45% twintig tot 49 medewerkers in dienst (zie figuur 2.1). |

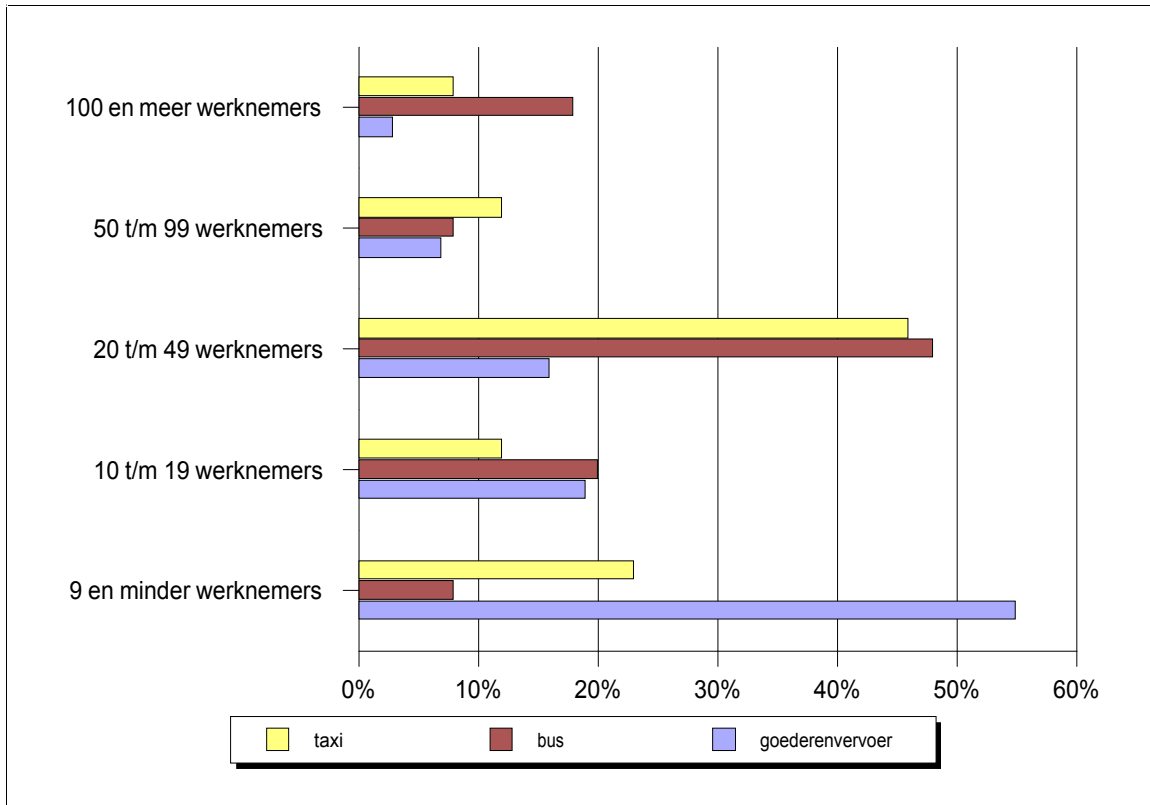
⁵ Gezien het geringe aantal eigen rijders binnen de taxibranche hebben we alleen voor het goederenvervoer gekeken naar verschillen tussen eigen rijders en bedrijven met werknemers in loondienst. In die sector is het aantal eigen rijders beduidend groter.

⁶ Het grote aandeel van taxibedrijven dat contractenwerk verricht, komt overeen met landelijke cijfers. In Nederland doet zo'n 64% van de taxibedrijven contractenwerk (bron: Monitoring deregulering taxivervoer, bedrijvenonderzoek 1999/2000, KPMG/BEA en NIPO Consult, mei 2000). De taxi-ondernemingen in de responsgroep zijn voornamelijk werkzaam op het platteland of in de kleinere steden.

⁷ Vanwege het geringe aantal geïnterviewde taxibedrijven dat géén contractenwerk doet, is het niet mogelijk om voor de taxi's betrouwbare uitspraken te doen over verschillen in oordeel en ervaringen naar type werkzaamheden. Om die reden hebben we deze analyse achterwege gelaten.

⁸ Van twee busmaatschappijen is niet bekend of zij tot het openbaar of het besloten busvervoer horen

⁹ Dit komt overeen met gegevens van het NIWO: in 2000 heeft 58% van de bedrijven in het goederenvervoer één tot en met vier werknemers in dienst en 25% vijf tot en met veertien werknemers.



Figuur 2.1: Omvang vervoersbedrijven naar sector (exclusief eigen rijders).

2.2 ATB-V en Rijtijdenbesluit vergeleken

In deze paragraaf gaan we in op de bekendheid van vervoerders met de ATW en het ATB-V en op het algemene oordeel van de vervoerders over de nieuwe regelgeving, onder andere in vergelijking met de oude wetgeving.

Tabel Bijlage 2.2

Bekendheid met de wet

De meeste vervoerders zeggen bekend te zijn met zowel de ATW als het ATB-V. Een enkeling is alleen bekend met de ATW of alleen met het ATB-V, of kent beide wetten in het ge-

heel niet. Acht op de tien vervoerders vindt dat hij voldoende is geïnformeerd over de wet en het besluit.

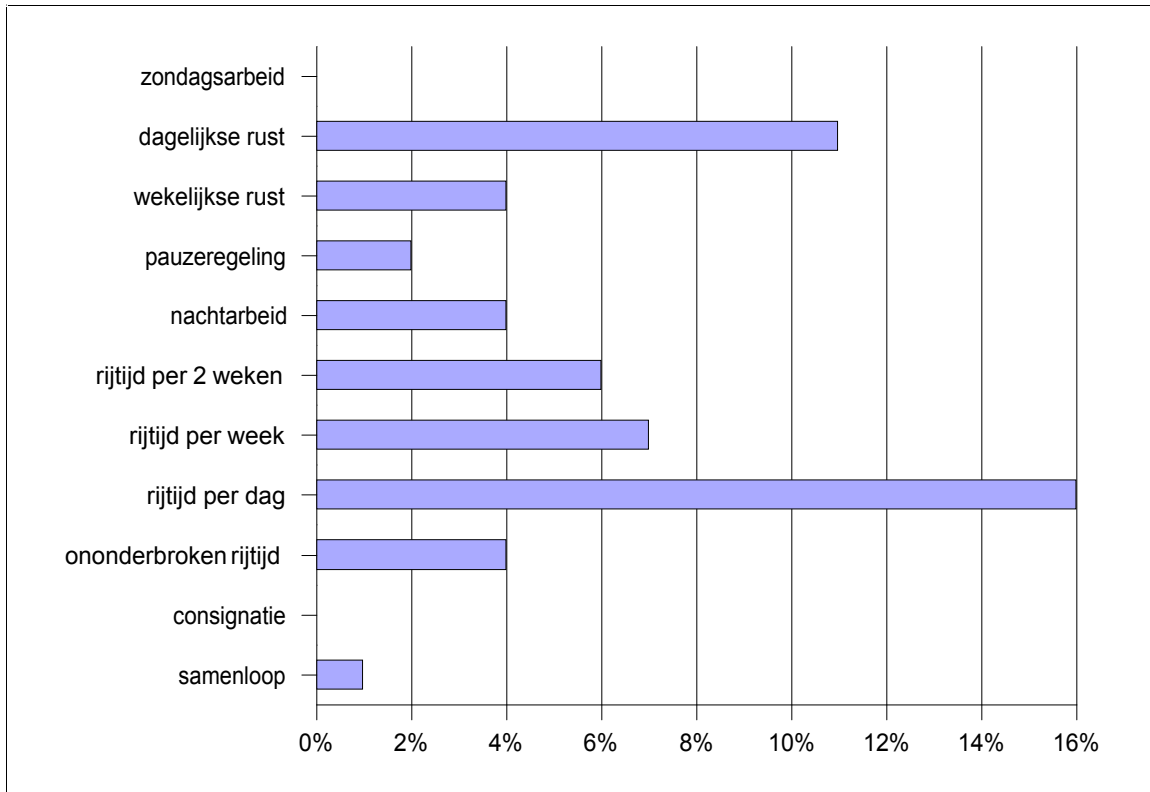
Ook zeggen veel vervoerders bekend te zijn met de inhoud van de ATW en het ATB-V: 86% van de vervoerders is in meer of mindere mate bekend met de inhoud van de wet. Tweederde vindt de regels duidelijk; 15% deelt deze mening niet.

Wanneer de respondenten het ATB-V vergelijken met het oude Rijtijdenbesluit dan constateert een grote groep geen veranderingen: de helft van de vervoerders is van mening dat het ATB-

| | |
|----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Uitvoerbaarheid</i> | V niet beter of slechter uitvoerbaar is dan het Rijtijdenbesluit. De andere helft merkt wel verschil: 27% vindt het ATB-V beter uitvoerbaar, terwijl 22% zegt dat het ATB-V juist slechter uitvoerbaar is dan het Rijtijdenbesluit. |
| <i>Gevolgen voor het bedrijf</i> | Doorgaans hebben de nieuwe regels geen consequenties voor het bedrijf gehad. Slechts een kleine groep zegt - op een open vraag van onze kant - dat de nieuwe regels positieve gevolgen hebben gehad. Het gaat dan voornamelijk om meer flexibiliteit en minder planningsproblemen. Het aantal bedrijven dat negatieve consequenties heeft ervaren is groter, namelijk 14% van de totale groep respondenten ¹⁰ . De drie meest genoemde negatieve gevolgen zijn: hogere kosten, minder flexibiliteit en meer planningsproblemen. |
| <i>Problematische normen</i> | Ten slotte hebben we gevraagd of er normen zijn waardoor men problemen ondervindt ¹¹ . Het merendeel van de vervoerders, namelijk 70%, ervaart met geen enkele norm problemen. We constateren dat naarmate de organisatie groter is (qua aantal medewerkers), het aantal vervoerders toeneemt dat problemen met één of meerdere normen ervaart. Binnen het goederenvervoer zien we verder dat goederenvervoerders die alleen in Nederland rijden minder problemen ervaren dan vervoerders die (ook) in het buitenland hun werkterrein hebben; respectievelijk 90% en 66% ervaart met geen enkele norm problemen. |
| <i>Figuur 2.2</i> | De vervoerders die wel knelpunten ervaren, verwijzen met name naar de rijtijd per dag en naar de dagelijkse rust. Overigens zien we in figuur 2.2 dat de normen voor de rijtijden in zijn totaliteit de meeste problemen veroorzaken: naast de rijtijd per dag noemt nog eens 6% de rijtijd per twee weken, 7% de rijtijd per week en 4% de ononderbroken rijtijd. Daarentegen ervaart geen enkele vervoerder problemen met de normen voor zondagsarbeid en voor consignatie. Ook het aantal vervoers-ondernemingen dat knelpunten ervaart door de pauzeregeling of samenloop is gering. |

¹⁰ Hoewel er geen verschillen zijn tussen de drie sectoren, zijn er voor deze vraag wel verschillen binnen de branche van busmaatschappijen. Acht op de tien busmaatschappijen die internationaal rijden maar géén pendels verzorgen zegt geen negatieve of positieve consequenties te hebben ervaren, tegen 62% van de busmaatschappijen die wel pendels verzorgt en 38% van de busmaatschappijen in het openbaar vervoer (drie organisaties).

¹¹ Dit hebben we gedaan door de normen stuk voor stuk door te lopen.



Figuur 2.2: Normen waardoor men problemen ondervindt (totaal).

Het type problemen dat men door de normen ervaart, loopt uiteen. Planningsproblemen, te krappe normen en inefficiency worden het meest genoemd. Ook noemt men het te laat leveren van de goederen.

Conclusie

Al met al kunnen we concluderen dat de bekendheid van de ATW en het ATB-V goed is. Echter, uit het onderzoek is gebleken dat bekend zijn met het bestaan van de wet nog niet wil zeggen dat iedereen ook goed bekend is met de inhoud van de wet en het besluit en dat men deze duidelijk vindt. De invoering van het ATB-V heeft voor de meeste respondenten geen positieve of negatieve effecten gehad voor de bedrijfsvoering. Tevens hebben we gezien dat een ruime meerderheid van de vervoerders geen problemen ervaart met de normen in de ATW en het ATB-V. De vervoerders die wel problemen ervaren, noemen vooral de rijtijd per dag.

2.3 Het tot stand komen van de werk- en rusttijden

In deze paragraaf bespreken we hoe de werk- en rusttijden tot stand komen en wie of wat daarop van invloed is. Hierbij doelen we op de rol van het management, de klant, de chauffeurs en het medezeggenschapsorgaan. De vragen over dit onderwerp zijn niet aan de eigen rijders voorgelegd. De uitkomsten in deze paragraaf hebben dan ook alleen betrekking op de vervoerders met medewerkers in loondienst.

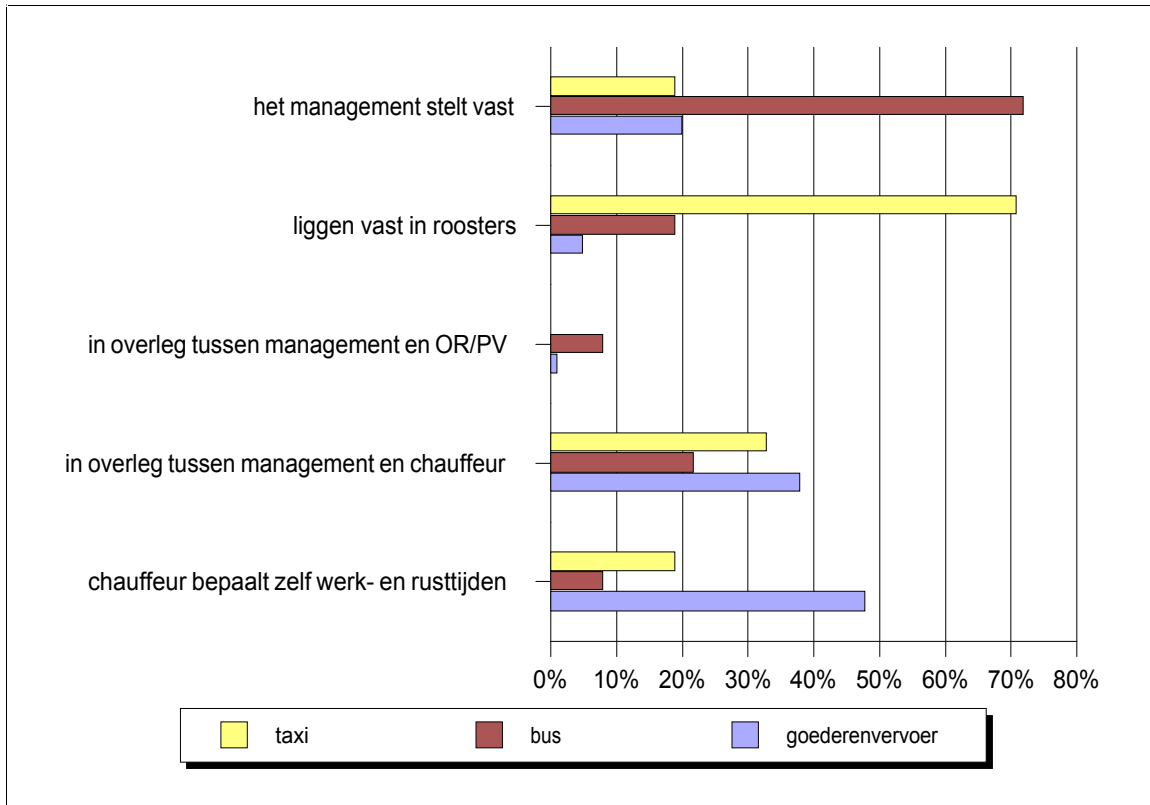
Tabel Bijlage 2.3

*Invloed van
de chauffeurs*

Wie bepaalt werk- en rusttijden?

Uit de antwoorden op de vraag 'Wie bepaalt de werk- en rusttijden van de chauffeurs?' blijkt dat deze doorgaans door de chauffeurs zelf of in overleg met het management worden vastgesteld. Volgens 28% worden de werk- en rusttijden door het management bepaald.

Deze uitkomsten verhullen verschillen tussen de drie sectoren. In figuur 2.3 zien we namelijk dat bij de taxi-ondernemingen de werk- en rusttijden veelal in roosters vastliggen, terwijl bij de busmaatschappijen de tijden voornamelijk worden bepaald door het management. Het is vooral in het goederenvervoer dat de chauffeurs invloed hebben op dit gebied. Vooral bij deze bedrijven worden de werk- en rusttijden door de chauffeurs zelf bepaald of in overleg met het management.



Figuur 2.3: Vaststellen werk- en rusttijden naar sector¹².

Tabel Bijlage 2.3

Rol van de medezeggenschapsorganen

We zien dat de Ondernemingraad (OR) en/of de Personeelsvertegenwoordiging (PVT) een geringe rol speelt bij het vaststellen van de werk- en rusttijden. Dit resultaat kan voor een deel verklaard worden door het gegeven dat maar bij een relatief kleine groep vervoersbedrijven een OR/PVT aanwezig is: 16% van de bedrijven heeft een OR, 9% een personeelsvertegenwoordiging en 28% een personeelsvergadering. Het geringe aantal bedrijven dat de OR/PVT noemt bij het vaststellen van de werk- en rusttijden hoeft dan ook niet te betekenen dat deze organen in het geheel geen rol spelen. Aan de bedrijven met een medezeggenschapsorgaan is dan ook de vraag voorgelegd of zij met de OR/PVT afspraken hebben gemaakt over de werk- en rusttijden van de chauffeurs. Ruim vier op de tien vervoerders heeft dit gedaan¹³; 56% zegt dat dit niet gebeurd is. Daarvoor hebben zij verschillende redenen. De meeste bedrijven zeggen dat het niet nodig

¹² NB: Deze vraag is *niet* aan de eigen rijders gesteld. Tevens waren meerdere antwoorden mogelijk, waardoor het totaal > 100% is.

¹³ Uit tabel B2.3 komt naar voren dat met name de taxi-ondernemingen dergelijke afspraken hebben gemaakt, maar dit verschil is niet statistisch significant.

is, omdat de CAO voldoende ruimte biedt. Ook merkt men op dat het gezien de werktijden van de chauffeurs niet nodig is.

Indien er wel afspraken zijn gemaakt, gaan deze veelal over de werktijden in het algemeen: dit is door 22 bedrijven genoemd. Een wat kleinere groep heeft een regeling gemaakt over het werken op zondag en over de pauzes. Geen enkel bedrijf heeft afspraken gemaakt over overwerk en over consignatie.

In navolging op de vraag wíe de werk- en rusttijden vaststellen, is gevraagd wát bepalend is bij het vaststellen van de werk- en rusttijden. Volgens 20% zijn de contracten met klanten¹⁴ het meest bepalend en volgens 13% zijn de wensen en behoeften van de chauffeurs het meest van belang.

Bepalende factoren

Eenderde zegt dat een evenwicht tussen de belangen van de klant en van de chauffeurs het meest bepalend is voor de werk- en rusttijden¹⁵.

Ook bij deze vraag zien we verschillen tussen de sectoren. Bij de taxi-ondernemingen ligt het accent op de klanten en bij de busmaatschappijen op het evenwicht tussen klanten en chauffeurs. Bij de goederenvervoerders is er een spreiding aan antwoorden te zien, maar wordt het evenwicht tussen klanten en chauffeurs het meest genoemd. Binnen het goederenvervoer is er een verschil tussen nationaal en internationaal vervoerders: bij de vervoerders die alleen in Nederland rijden, is een ruime spreiding aan antwoorden geconstateerd, geen enkel antwoord springt er uit. Daarentegen is bij de vervoerders die louter internationaal rijden het evenwicht tussen klanten en chauffeurs het meest zwaarwegend.

Bekend maken van het rooster

Verder komt uit het onderzoek naar voren dat bij de meeste taxi-ondernemingen het rooster voor langere tijd vastligt. Bij de bus-ondernemingen en de goederenvervoerders zien we daarentegen dat de chauffeurs veelal een aantal dagen van te voren geïnformeerd worden over hun werktijden. Bij 62% van deze bedrijven is dat maar één dag van te voren. Het zijn met name goederenvervoerders waar dit gebeurt; bij de busbedrijven is het veelal gewoonte om chauffeurs

¹⁴ Tijdens de slotconferentie met het maatschappelijk veld kwam naar voren dat deze uitkomst niet geheel in overeenstemming is met de informatie waarover de deelnemers beschikken. Zij krijgen van leden te horen dat de klant/opdrachtgever nog steeds een belangrijke bepaler is voor de werk- en rusttijden en zelfs een belangrijke oorzaak is van het overtreden van de normen van het ATB-vervoer.

¹⁵ Een even grote groep vervoerders gebruikt de antwoordcategorie 'anders'; Hierbij wordt door 45 vervoerders, ofwel een kwart van de totale groep, verwezen naar de regels en normen in de wet.

Art. 4:2 ATW

een week voorafgaand aan hun nieuwe werktijden hierover te informeren. Dit is niet conform de standaardregeling. Volgens de regels moeten werknemers namelijk minimaal 28 dagen voorafgaand aan de nieuwe werktijden hierover geïnformeerd worden. Opgemerkt moet worden dat bij collectieve regeling of met instemming van de betrokken werknemer van deze 28 dagen-norm afgeweken kan worden¹⁶.

Het Rijtijdenbesluit

De wijze waarop de werk- en rusttijden worden vastgesteld, is volgens een meerderheid van de ondervraagde bedrijven niet veranderd door de overgang van het Rijtijdenbesluit naar het ATB-V. Indien dit wel het geval is, namelijk bij 15% van de vervoerders¹⁷, betekent dit veelal dat de werktijden zelf zijn veranderd of dat men meer met roosters is gaan werken. Ook zijn er dertien bedrijven die iets anders hebben ingevuld, namelijk dat men beter op de werk- en rusttijden is gaan letten, meer chauffeurs ingepland worden op verritten, de werk- en rusttijden beter registreren, et cetera.

Conclusie

Samenvattend: bij het vaststellen van de werk- en rusttijden spelen de chauffeurs een belangrijke rol. Vooral in het goederenvervoer stellen zij vaak zelf of in overleg met het management de werk- en rusttijden vast. Er wordt in deze sector dus veel rekening gehouden met de wensen en behoeften van de chauffeurs (veelal in evenwicht met de belangen van de klant).

Het formele medezeggenschapsorgaan speelt een geringe rol bij het vaststellen van de werk- en rusttijden. Meer dan de helft van de bedrijven met een medezeggenschapsorgaan heeft in het geheel geen (aanvullende) afspraken met dit orgaan gemaakt over de werk- en rusttijden.

In het algemeen worden de werk- en rusttijden van de chauffeurs erg laat bekend gemaakt. Dit is mogelijk, mits men gebruik mag maken van de overlegregeling.

¹⁶ In het algemeen is in de transportsector bij CAO overeengekomen dat de overlegregeling van de ATW van toepassing is.

¹⁷ Naarmate de omvang van de organisatie toeneemt, neemt het percentage vervoerders toe dat zegt dat er veranderingen zijn opgetreden in manier waarop de werk- en rusttijden worden vastgesteld. Er zijn echter geen significante verschillen naar omvang wat betreft de aard van de verandering.

2.4 Werk- en rusttijden

In deze paragraaf bespreken we de dagelijkse en wekelijkse werk- en rusttijden van chauffeurs. We gaan in op de regelmaat in de werktijden, het begin en het einde van de werkdag en de werkweek, werken op zaterdag, alsmede op de totale diensttijd per dag en per week, exclusief en inclusief overwerk.

De antwoorden hebben betrekking op zowel de vervoers-ondernemingen met chauffeurs in loondienst als op de eigen rijders.

Tabel Bijlage 2.4

Regelmatige werktijden

Zes op de tien chauffeurs heeft (tamelijk) regelmatige werktijden, ofwel weinig verschillen in werktijden van dag tot dag. 38% heeft dat niet.

Het arbeidstijdpatroon

Taxichauffeurs hebben doorgaans een regelmatig arbeidstijdpatroon, terwijl de meeste buschauffeurs juist veel wisselingen in werktijden kennen. Echter, binnen de groep van busmaatschappijen zijn weer verschillen: alle busbedrijven die pendels in het buitenland verzorgen zeggen dat de chauffeurs wisselende werktijden hebben; in het openbaar vervoer en bij de busmaatschappen die wel internationaal rijden maar géén pendels verzorgen bestaat iets meer regelmaat in de werktijden van de chauffeurs.

In het goederenvervoer zegt 65% dat de werktijden van de chauffeurs (tamelijk) regelmatig zijn. Met name chauffeurs die alleen goederen in Nederland vervoeren, hebben een regelmatig arbeidspatroon: 86% van hen heeft (tamelijk) regelmatige werktijden, tegen 60% van de internationaal vervoerders.

Begin en einde van de werkweek

Tabel Bijlage 2.4

We hebben aan de respondenten gevraagd op welk moment de werkweek van chauffeurs (met een fulltime aanstelling) meestal begint en wanneer deze doorgaans eindigt.

Tabel 2.4

In tabel 2.4 hebben we de antwoorden op deze twee vragen gecombineerd. Hiermee verkrijgen we een beeld van de lengte van de werkweek van chauffeurs in het goederenvervoer. Voor het (kolom- en rij)totaal van het tijdstip waarop de werkweek van de chauffeurs begint en eindigt verwijzen wij naar tabel B2.4 in bijlage 2. Uit de tabel komt een grote spreiding naar voren. Toch heeft een groot aantal chauffeurs een redelijk 'standaard werkweek': 24%

begint maandagmorgen na 6.00 uur en eindigt vrijdag voor 18.00 uur. Met name bij de taxi's komt deze reguliere werkweek veel voor. Een bijna even grote groep chauffeurs, namelijk 22%, heeft onregelmatige begin- én eindtijden. Bij de busondernemingen komt deze onregelmatigheid het meest voor.

Bij het goederenvervoer nemen we de grootste spreiding in werktijden waar.

Art. 2.5:1 ATB-V

Wekelijkse rusttijd

Volgens het ATB-V dienen medewerkers wekelijks 45 uur aaneengesloten rust te hebben. Slechts bij een kleine groep lijkt deze norm in het gedrang te komen, omdat de lengte van hun dienst per week het toegestane maximum overschrijdt¹⁸. Dit is met grijs aangegeven in de tabel. In totaal is dit het geval bij acht vervoerders. Zeven van deze vervoerders zijn werkzaam in het goederenvervoer. De andere is een busmaatschappij.

¹⁸ Volgens het ATB-V bedraagt de wekelijkse aaneengesloten rust op standplaats 36 uur, met compensatie. Buiten de standplaats geldt een wekelijkse aaneengesloten rust van 24 uur, met compensatie.

Tabel 2.4: Overzicht begin en einde van de werkweek van chauffeurs.

| einde werk week | arbeids- tijden | begin werkweek | | | | | | | |
|-----------------------|---------------------------------------------|-------------------|----------------------------------------|-------------------------------------------|---------------------------------------|----------------------------------------------------|----------------------------------------------------|-------------------------------------------|--------|
| | | onregel- matig | Zondag- middag voor 18.00 uur | zondag tussen 18.00 en 24.00 uur | maandag morgen voor 4.00 uur | Maandag morgen tussen 4.00 en 5.00 uur | maandag morgen tussen 5.00 en 6.00 uur | Maan- dag- morgen na 6.00 uur | anders |
| | onregel- matig | 22% | <1% | 1% | | <1% | 1% | 6% | 2% |
| | donderdag | | | <1% | | <1% | | | |
| | vrijdag voor 18.00 uur | 1% | <1% | 2% | <1% | 1% | 5% | 24% | 1% |
| | vrijdag tussen 18.00 en 24 uur | 2% | <1% | <1% | | 1% | 6% | 9% | 2% |
| | zaterdag voor 6.00 uur | | | | | | | | |
| | zaterdag tussen 6.00 en 12.00 uur | | | 1% | 1% | | 1% | 2% | <1% |
| | zaterdag tussen 12.00 en 18.00 uur | | <1% | | <1% | <1% | | <1% | 1% |
| | zaterdag tussen 18.00 en 24 uur | | | | | | <1% | | |
| | anders | <1% | | | | <1% | | 1% | 3% |

Eigen rijders

Wat betreft de begin- en de eindtijden van de werkweek zijn er verschillen geconstateerd tussen goederenvervoerders met werknemers in loondienst en de eigen rijders binnen het goederenvervoer. Bij de eigen rijders is er een grotere spreiding wat betreft de start van de werkweek, maar zij beginnen doorgaans de werkweek op een vroeger tijdstip dan de chauffeurs in loondienst. De eigen rijders beginnen veelal al op zondagavond of maandagmorgen vroeg, terwijl de grootste groep chauffeurs in loondienst op maandagmorgen na 6.00 uur begint. De chauffeurs in loondienst stoppen doorgaans op vrijdag, terwijl we bij de eigen rijders veel meer spreiding zien in het einde van de werkweek.

Kortom: binnen het goederenvervoer hebben chauffeurs in loondienst een regelmatigere arbeidspatroon dan eigen rijders.

Dat geldt ook, zoals we reeds eerder opgemerkt hebben, voor de goederenvervoerders die alleen in Nederland rijden. Zij beginnen doorgaans op maandag tussen 6.00 en 8.00 uur en stoppen op vrijdag voor 18.00 uur. Bij de internationaal goederenvervoerders hebben we een grote spreiding aan start- en eindtijden geconstateerd.

Voor de andere sectoren binnen het vervoer zien we geen verschillen.

Tabel Bijlage 2.4

Het begin en de gemiddelde lengte van de werkdag

De grote variëteit in werktijden komt, behalve voor het begin en einde van de werkweek, ook naar voren bij de dagelijkse werktijden. We hebben onder meer gevraagd naar het begintijdstip van de werkdag. Gezien de grote verschillen tussen de sectoren laten we een bespreking van het totaal achterwege en gaan we direct in op de drie sectoren.

Van de taxichauffeurs begint bijna driekwart na 6.00 uur 's morgens, waarvan 59% tussen 6.00 en 8.00 uur; 26% begint de werkdag op wisselende tijdstippen.

Ook bij de chauffeurs in het goederenvervoer is een start van de werkdag tussen 6.00 en 8.00 het meest gangbaar. Drietiende zegt dat de dagelijkse begintijden onregelmatig zijn. We zien binnen deze groep een grote spreiding aan begintijden. Met name eigen rijders en vervoerders die in het buitenland rijden kunnen niet goed aangeven hoe laat zij op een werkdag beginnen vanwege de wisseling in werktijden.

Bij de buschauffeurs is de onregelmatigheid eveneens groot: volgens een groot deel van de busondernemingen is het vanwege de wisseling in werktijden niet goed te zeggen hoe laat een werkdag normaal gesproken begint.

Vervolgens is gevraagd naar de gemiddelde lengte van een werkdag, overwerk en pauzes niet meegerekend. Gemiddeld genomen werken de taxichauffeurs dagelijks 7,5 uur.

Art. 2.5:1 ATB-V

De lengte van de werkdag exclusief

Bij de bussen en goederenvervoerders is de gemiddelde werkdag beduidend langer. Buschauffeurs werken gemiddeld 8,8 uur per dag en chauffeurs in het goederenvervoer 9,0 uur. Echter, in alle drie de sectoren werkt ongeveer de helft van de chauffeurs

overwerk

acht uur per dag.

Wat betreft de gemiddelde werkdag bestaan er binnen het goederenvervoer verschillen tussen eigen rijders en chauffeurs in loondienst, alsmede tussen nationaal en internationaal vervoerders. Chauffeurs in loondienst en chauffeurs die alleen in Nederland rijden beginnen veelal tussen 6.00 en 8.00 uur. Chauffeurs in loondienst werken gemiddeld 8,6 uur per dag (zonder overwerk) en chauffeurs die alleen in Nederland rijden 8,4 uur per dag. Eigen rijders zeggen daarentegen een gemiddelde werkdag van 10,9 uur te hebben (overwerk en pauzes niet meegerekend) en internationaal vervoerders 9,2 uur. Hier is de 'normale' werkweek dus aanzienlijk langer.

Tabel 2.5

Overwerk

De zojuist genoemde gemiddelde werkdag is, zoals gezegd, zonder overwerk en pauzes. Juist in de sectoren waar de gemiddelde werkdag al relatief lang is, bij de bussen en het goederenvervoer, wordt ook frequent door (veel) chauffeurs over-

Aantal uren overwerk

gewerkt. Overwerk komt vooral voor in het goederenvervoer. Bij goederenvervoerders die hun werkgebied alleen in Nederland hebben, komt het in mindere mate voor dan bij de internationaal vervoerders. Maar bij beide groepen is het een zeer veel voorkomend verschijnsel.

Vrijwel alle chauffeurs hebben wel eens met overwerk te maken. Gemiddeld genomen werken de chauffeurs (die hiermee te maken hebben¹⁹) van busmaatschappijen wekelijks 10,9 uur over en de chauffeurs in het goederenvervoer 11,6 uur. Bij de taxi's is het aantal overwerkuren per week beduidend lager, namelijk 4,1 uur per week.

¹⁹ De (kleine) groep bedrijven die zegt dat overwerk niet voorkomt, heeft dus geen antwoord gegeven op deze vraag en is buiten beschouwing gebleven.

Tabel 2.5: Overwerk (excl. eigen rijders).

| | Taxi's | Bus | Goederenvervoer | Totaal |
|-------------------------------------------------------------------|--------|------|-----------------|--------|
| Vóórkomen overwerk | | | | |
| - Nee | 46% | 31% | 11% | 18% |
| - Ja | 54% | 69% | 89% | 82% |
| Aantal chauffeurs dat wel eens overwerkt | 14% | 58% | 80% | 72% |
| - (bijna) allemaal | 14% | 17% | 9% | 10% |
| - de meerderheid | 21% | 17% | 5% | 8% |
| - ongeveer de helft | 50% | 8% | 6% | 10% |
| - een minderheid | | | | |
| Gemiddeld aantal uur dat per week wordt overgewerkt per chauffeur | | | | |
| - vier uur en minder | 54% | 18% | 9% | 14% |
| - 4,5 tot en met 9 uur | 46% | 18% | 24% | 25% |
| - 10 uur | | 24% | 20% | 18% |
| - 11 tot en met 14 uur | | 12% | 14% | 13% |
| - 15 tot en met 19 uur | | 6% | 21% | 18% |
| - 20 uur en meer | | 24% | 12% | 12% |
| gemiddelde | 4,1 | 10,9 | 11,6 | 10,9 |

Tabel 2.6

Totale dagelijkse en wekelijkse arbeidstijd

Op basis van bovenstaande gegevens kunnen we nu uitspraken doen over de totale dagelijkse en wekelijkse werktijd (exclusief pauzes):

- de dagelijkse werktijd voor ondernemingen is als volgt berekend: (gemiddeld aantal overuren per week/ 5) + gemiddelde lengte van de werkdag. Bij de eigen rijders geldt de volgende berekening voor de dagelijkse werktijd: gemiddeld aantal werkuren per week/5;
- de wekelijkse werktijd voor ondernemingen is als volgt berekend: (gemiddelde lengte werkdag * 5) + overwerk per week. Bij de eigen rijders is expliciet gevraagd naar de totaal gemiddelde lengte van de werkweek.

Hiermee krijgen we een beeld van de netto-arbeidstijd van de werknemers in de vervoerssector²⁰.

²⁰

In het ATB-V gelden normen voor de wekelijkse en dagelijkse dienstdag, die begrensd worden door de wekelijkse en dagelijkse rust. Deze normen hebben betrekking op arbeidstijd en pauzes samen en gelden dus als 'bruto-arbeidstijd'.

Als we de overuren meerekenen, dan werken de chauffeurs in de taxibranche (exclusief eigen rijders) gemiddeld ongeveer 8,9 uur per dag en, uitgaande van een vijfdaagse werkweek, 44,5 uur per week.

*Overschrijding
van de norm*

Bij de andere twee sectoren is het aantal uren dat per dag en per week wordt gewerkt beduidend hoger dan in de taxibranche.

De gemiddelde werkdag van chauffeurs bij busmaatschappijen duurt inclusief overwerk gemiddeld 10,8 uur. Wekelijks werkt men gemiddeld 53,9 uur.

Bij de goederenvervoerders zijn de dagen en werkweken nog langer. De gemiddelde werkdag van chauffeurs in loondienst bedraagt daar inclusief overwerk 11,1 uur. De gemiddelde wekelijkse arbeidstijd is 55,4 uur. Opvallend is binnen het goederenvervoer het grote verschil tussen de werktijden van chauffeurs in loondienst bij een onderneming en van de eigen rij-

Eigen rijders

ders. Uit tabel 2.6 komt naar voren dat de gemiddelde werktijd van de eigen rijders aanzienlijk hoger is. Al met al werkt de helft van de eigen rijders dagelijks meer dan dertien uur. Hiermee komen zij in onvoldoende mate toe aan de dagelijkse rust van 11 uur. Wekelijks werken zij meer dan zestig uur.

Tabel 2.6: *Dagelijkse en wekelijkse werktijd per sector.*

| | Taxi | Bus | Goederenvervoer | Totaal |
|-----------------------------------|----------|----------|-----------------|----------|
| <i>Totale dagelijkse werktijd</i> | | | | |
| <i>Ondernemingen</i> | n=13 | n=17 | n=128 | n=158 |
| 8 uur en minder | 8% | 6% | 2% | 3% |
| 9 uur | 62% | 18% | 9% | 14% |
| 10 uur | 31% | 24% | 28% | 28% |
| 11 t/m 12 uur | | 36% | 45% | 40% |
| 13 t/m 15 uur | | 12% | 15% | 13% |
| 16 uur en meer | | 6% | 2% | 2% |
| gemiddelde | 8,9 uur | 10,8 uur | 11,1 uur | 10,9 uur |
| <i>eigen rijders</i> | | | | |
| | | | n=24 | |
| 8 uur en minder | | | - | |
| 9 uur | | | 4% | |
| 10 uur | | | 17% | |
| 11 t/m 12 uur | | | 29% | |
| 13 t/m 15 uur | | | 46% | |
| 16 uur en meer | | | 4% | |
| gemiddelde | | | 12,4 uur | |
| <i>Totale wekelijkse werktijd</i> | | | | |
| <i>Ondernemingen</i> | n=13 | n=17 | n=128 | n=158 |
| 40 uur en minder | 8% | 6% | 2% | 3% |
| 41 t/m 45 uur | 62% | 18% | 9% | 14% |
| 46 t/m 50 uur | 31% | 24% | 27% | 27% |
| 51 t/m 55 uur | - | 18% | 18% | 17% |
| 56 t/m 60 uur | - | 18% | 26% | 23% |
| 61 t/m 70 uur | - | 12% | 12% | 11% |
| 71 uur en meer | - | 6% | 6% | 6% |
| gemiddelde | 44,5 uur | 53,9 uur | 55,4 uur | 54,3 uur |
| <i>eigen rijders</i> | | | | |
| | | | n=24 | |
| 40 uur en minder | | | - | |
| 41 t/m 45 uur | | | 4% | |
| 46 t/m 50 uur | | | 16% | |
| 51 t/m 55 uur | | | 8% | |
| 56 t/m 60 uur | | | 21% | |
| 61 t/m 70 uur | | | 42% | |
| 71 uur en meer | | | 8% | |
| gemiddelde | | | 61,8 uur | |

*Tabel Bijlage 2.4
EU/2000/34*

*Problemen met
de norm*

Tabel bijlage 2.4

Richtlijn Europese Unie m.b.t. 48-urige werkweek

Als gevolg van nieuwe regels van de Europese Unie zal de gemiddelde arbeidstijd per week vanaf uiterlijk augustus 2003 maximaal 48 uur mogen zijn. In het bovenstaande hebben we gezien dat de gemiddelde werkweek van met name buschauffeurs en van chauffeurs in het goederenvervoer aanmerkelijk langer is dan 48 uur. Deze norm zal naar verwachting veel problemen opleveren. Een dergelijke vraag hebben we ook voorgelegd aan de vervoersbedrijven zelf (met uitzondering van de eigen rijders).

Volgens 73% van de taxi's levert de norm geen problemen op voor het bedrijf. Bij de busmaatschappijen en in het goederenvervoer kijkt men, zoals te verwachten was, daar anders tegenaan. Bijna 60% van de vervoerders in die sectoren voorziet wel problemen, zoals inefficiency en planningsproblemen. Deze mening wordt voornamelijk uitgedragen door internationaal vervoerders in het goederenvervoer en de busmaatschappijen met internationale pendels.

Werken op zaterdag

Uit het onderzoek komt verder naar voren dat 15% van de vervoerders zegt dat er niet op zaterdag wordt gewerkt. Volgens 45% gebeurt dit soms en volgens 40% zelfs vaak tot altijd. Met name de taxichauffeurs werken geregeld op zaterdag. Bij de busmaatschappijen komt het vaak voor en bij de goederenvervoerders soms.

Verder zien we dat bij de grotere vervoersbedrijven het werken op zaterdag vaker voorkomt dan in de kleinere bedrijven.

De wekelijkse en tweewekelijkse rusttijd

De normen voor de rusttijd per week en per twee weken zijn bijzonder ruim. Op grond van art. 8 van EG-verordening 3820/85 moet de wekelijkse ononderbroken rusttijd 45 uur bedragen. Deze kan worden teruggebracht tot 36 uur op de standplaats (met andere woorden, als de wagen of de chauffeur thuis is) of tot 24 uur buiten de standplaats. Dit komt erop neer, dat vooral wanneer de chauffeur langdurig in het buitenland is, mag worden volstaan met een beperkte wekelijkse rust. Echter, als de wekelijkse rust wordt ingekort, moet dat wel worden gecompenseerd. Gemiddeld moet men dan toch weer op 45 uur uitkomen. Dat betekent bijvoorbeeld dat de chauffeur, voor wie de normale werkweek begint op maandagmorgen om

6 uur, normaal gesproken op zaterdag na 9 uur niet meer mag werken.

Hiervoor, in tabel 2.4 en de daaraan gekoppelde beschrijving, hebben we gezien dat slechts bij een kleine groep bedrijven de norm wordt overschreden. Maar dan gaat het over de vraag 'wanneer de werkweek van de chauffeurs doorgaans begint en eindigt'. Met andere woorden: de normale werkweek.

We voegen hier echter de volgende gegevens aan toe. Dat:

- er bij veel bedrijven (82%) wordt overgewerkt;
- het een overgrote meerderheid is van de chauffeurs die overwerkt;
- het aantal uren per week dat wordt overgewerkt hoog is;
- er bij 40% van de bedrijven vaak tot altijd op zaterdag wordt gewerkt.

Dit alles bijeen genomen wettigt de veronderstelling, dat de norm van 45 uur ononderbroken rust in zeer veel gevallen niet zal worden gehaald.

*Art. 2.5:1, lid 2c
ATB-V*

In het ATB-V is aan de norm voor de wekelijkse rust nog een (standaard)norm voor de rust per twee weken toegevoegd: ten minste 228 uren. Dit is het totaal van de dagelijkse en ononderbroken wekelijkse rusttijd. Per twee weken resteert voor arbeidstijd *inclusief* pauzes (we noemen dit de bruto-arbeidsduur) $2 \times 168 - 228 = 108$ uur, dus 54 uur per week. In tabel 2.6 hebben we gezien dat de netto-arbeidsduur, dus *exclusief* pauzes (maar inclusief overwerk) gemiddeld rond de 54 uur ligt. In veel bedrijven is de tweewekelijkse rust dus minder dan 228 uur. Doordat men echter in het algemeen valt onder de overlegregeling heeft men geen 'last' van deze norm.

Conclusie

Al met al kunnen we concluderen dat de dagelijkse en wekelijkse werk- en rusttijden van de taxichauffeurs het meest 'gangbaar' zijn: zij hebben weinig wisselingen in hun werktijden, beginnen doorgaans de werkweek op maandagmorgen na 6.00 uur en eindigen op vrijdag voor 18.00 uur. Overwerk komt hier van de drie sectoren het minst voor. Gemiddeld genomen werken zij, inclusief overwerk, dagelijks 8,9 uur en wekelijks 44,5 uur. We willen er hier nogmaals op wijzen dat de meeste van de door ons ondervraagde taxibedrijven contractenwerk verrichten. Waarschijnlijk verklaart dit de 'regelmatigheid'.

Bij de busondernemingen en de goederenvervoerders zien we daarentegen een ander patroon. De chauffeurs van busmaat-

schappijen kennen doorgaans veel wisselingen in de werk- en rusttijden: voor velen geldt dat het hierdoor niet goed mogelijk is om aan te geven wanneer hun werkweek begint en eindigt en op welk tijdstip de werkdag normaliter begint. Bij de busmaatschappijen komt overwerk veelvuldig voor. Onder meer hierdoor is de totale lengte van de gemiddelde werkdag en gemiddelde werkweek van buschauffeurs aanmerkelijk langer dan bij de taxi's: inclusief overwerk bedraagt de gemiddelde werkdag voor buschauffeurs bijna elf uur en de gemiddelde werkweek 54 uur.

Ook binnen het goederenvervoer bestaat een grote variëteit in werk- en rusttijden. Er is veelal geen duidelijk patroon aan te wijzen: de spreiding in begin en eindtijden van de werkweek en de werkdag is binnen het goederenvervoer groot. Eigen rijders hebben (nog) meer wisselingen in werktijden dan chauffeurs in loondienst. Binnen het goederenvervoer worden lange dagen gemaakt, zelfs wanneer overwerk niet meegerekend wordt. Mét overwerk is dat helemaal het geval. Gemiddeld genomen werkt een chauffeur in loondienst ruim elf uur per dag en meer dan 55 uur per week. Bij de eigen rijders in het goederenvervoer liggen deze gemiddelden nog hoger.

Gezien deze cijfers is het te verwachten dat de invoering van een (Europese) norm van een gemiddelde maximale arbeidsduur van 48 uur per week de sector voor grote problemen zal stellen.

2.5 Rijtijden

In paragraaf 2.2 is reeds opgemerkt dat de vervoerders de meeste problemen hebben met de rijtijden. We gaan daar nu dieper op in.

De rijtijd per week

Art. 2.5:3 ATB-V

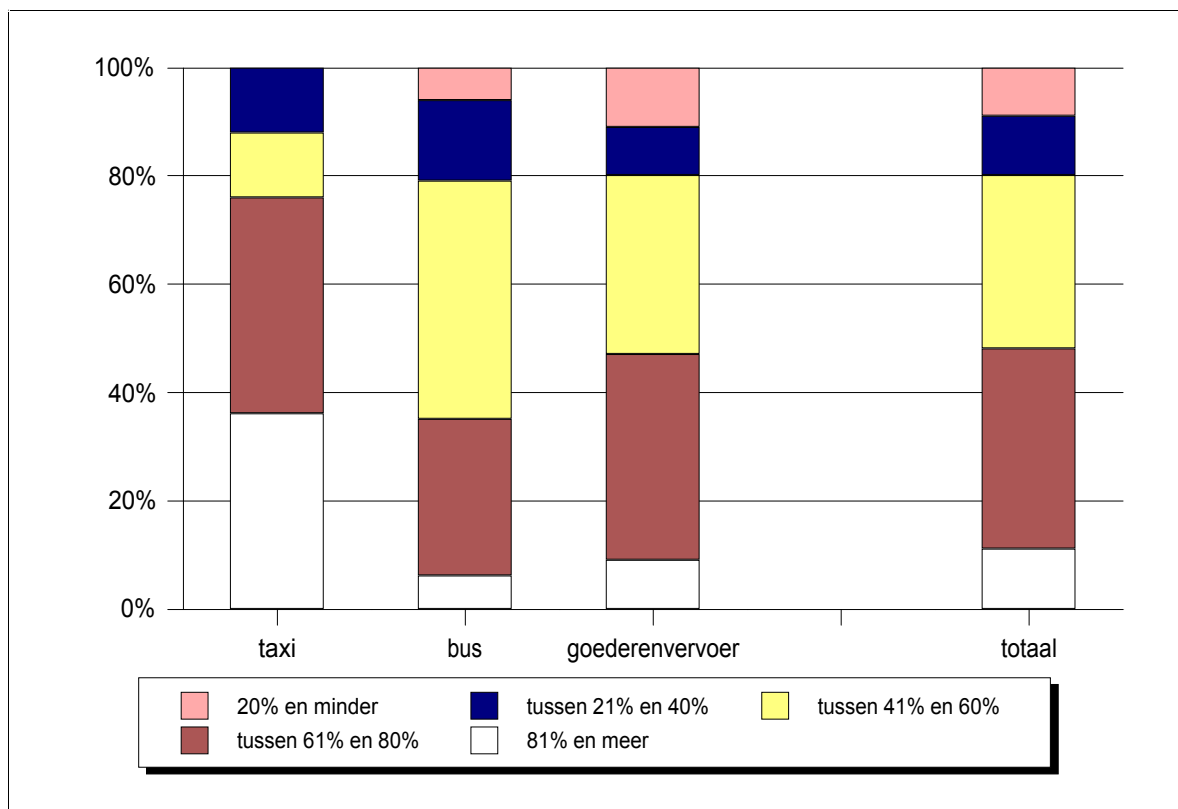
Informatie over de rijtijd is verzameld door middel van de volgende vraag: 'Als we kijken naar de verhouding tussen de totale werktijd en de rijtijd, kunt u dan aangeven hoeveel procent van de werktijd er door de chauffeur (c.q. uzelf) gemiddeld wordt gereden?'

Voordat we de antwoorden van de vervoerders bespreken willen we benadrukken dat het gaat om schattingen die respondenten gemaakt hebben in een telefonisch interview.

De respondenten schatten in dat de chauffeurs gemiddeld 60% van hun werktijd rijdend doorbrengen. De verschillen tussen de drie

sectoren zijn echter groot. De taxichauffeurs brengen de meeste tijd rijdend door. Gemiddeld genomen rijden zij 73% van hun werktijd. Dit lijkt hoog voor een branche waar we veel chauffeurs op standplaatsen zien wachten op hun passagiers. Echter, maar weinig van de door ons ondervraagde taxibedrijven doen opstapwerk; de meesten verrichten, zoals gezegd, contractenwerk. De buschauffeurs en de chauffeurs in het goederenvervoer rijden respectievelijk gemiddeld 56% en 59% van hun werktijd. Er is echter een grote spreiding.

Binnen het goederenvervoer zijn er verschillen tussen nationaal en internationaal vervoerders. Chauffeurs die alleen in Nederland goederen vervoeren, rijden gemiddeld 53% van hun werktijd. Chauffeurs die alleen in het buitenland rijden brengen daarentegen 66% van hun werktijd rijdend door.



Figuur 2.7: Rijtijd in percentage van werktijd.

*Aantal uren rijtijd
per week*

We hebben uitgerekend hoeveel uur chauffeurs per dag en per week rijden. Dit hebben we gedaan door het gemiddeld aantal arbeidsuren per dag en per week (inclusief overwerk) zoals besproken in de vorige paragraaf, te vermenigvuldigen met het rijtijdpercentage. Wat betreft de dagelijkse rijtijd overschrijden zestien vervoersbedrijven (11%) en zeven eigen rijders (35%) de norm van maximaal negen uur per dag. Voor de wekelijkse rijtijd zien we dat de chauffeurs van vier vervoersbedrijven (3%) en één eigen rijder (5%) wekelijks meer rijden dan de wettelijk toegestane rijtijd van 56 uur per week. We willen nogmaals benadrukken dat dit gebaseerd is op schattingen die respondenten gemaakt hebben in een telefonisch interview. Hieraan mogen dan ook geen 'harde' conclusies worden verbonden.

Tabel Bijlage 2.5

Controle op naleving normen rijtijden

Eigen toezicht

Een ruime meerderheid van de vervoersbedrijven en van de eigen rijders²¹ let er nauwkeurig op dat de regels van de rijtijden niet worden overschreden. Met name bij de busmaatschappijen wordt daar intensief op toegezien. Iets minder dan een kwart van de vervoerders (ondernemingen én eigen rijders) let 'soms' of 'steekproefsgewijs' op het overtreden van de regels. Van de ondernemingen ziet 13% er nooit op toe dat de regels overtreden wordt; bij de eigen rijders is deze groep iets groter, namelijk 17%. Bij de ondernemingen geldt overigens dat de bedrijven met negen en minder werknemers in dienst minder intensief controleren (of in het geheel niet) dan de grotere vervoerders. Zes op de tien vervoersbedrijven vindt het overtreden van de werk- en rusttijden een eigen verantwoordelijkheid van de chauffeurs.

Controlemiddelen

De meeste vervoerders houden de naleving van de rij- en rusttijden in het oog door de tachograafschijven te controleren. Met name bij de busmaatschappijen en de bedrijven in het goederenvervoer is dit de meest gangbare manier om de naleving te controleren. Dit geldt binnen het goederenvervoer voor zowel de bedrijven met werknemers in loondienst, als voor de eigen rijders (48% gebruikt de tachograaf).

Bij de taxi's wordt er vooral gecontroleerd door middel van de werkbriefjes en de werkmap. Bij de busmaatschappijen en het goederenvervoer komt dit minder voor. Ook controle door middel

²¹ Dit maal zijn de eigen rijders binnen taxibranche en goederenvervoer samengevoegd.

van het rooster komt van alle sectoren het meest voor in de taxibranche, zij het beduidend minder dan door de werk-briefjes. Controle door middel van de planning van de ritten komt bij de busmaatschappijen op een tweede plek. Binnen het goederenvervoer zegt vier van de tien eigen rijders op een andere manier de naleving te controleren. Men zegt het zelf in de gaten te houden en op de klok te kijken. In paragraaf 2.9 gaan we verder in op de registratie van de rij- en rusttijden.

Conclusie

De ondervraagde taxi-ondernemingen brengen procentueel gezien de meeste uren van hun dienst rijdend door. Het type werk dat de meeste ondervraagde taxibedrijven verrichten, het contractenwerk, is waarschijnlijk een verklaring voor dit hoge percentage. Bij de buschauffeurs en de vrachtwagenchauffeurs is de procentuele rijtijd lager. Slechts een enkeling van de vervoerders lijkt de norm van de dagelijkse en wekelijkse rijtijd te overschrijden.

Een meerderheid van de vervoerders controleert de naleving van de rijtijden zelf. De eigen rijders zijn daarbij minder oplettend dan de bedrijven met chauffeurs in loondienst. De tachograafschijven worden door de busmaatschappijen en de goederenvervoerders het meest gebruikt als controlemiddel. Taxibedrijven maken vooral gebruik van werkbriefjes en de werkmap.

2.6 Pauze

*Tabel Bijlage 2.6
Art. 2.5:6 ATB-V*

Het ATB-V kent ook normen met betrekking tot het pauzeren. Deze normen lijken weinig problemen met zich mee te brengen. Ongeveer negentig procent van de chauffeurs neemt, volgens de respondenten, in de praktijk voldoende pauzes in acht. Ongeveer eentiende doet dat niet altijd en een enkeling (2%) maar zelden.

*Het dichtrijden
van pauzes*

Aan de acht busmaatschappijen in het openbaar vervoer is gevraagd of het wel eens voorkomt dat pauzes worden dichtgereden. Volgens vijf van de acht openbaar vervoerders gebeurt dit zelden of nooit, één bedrijf zegt dat dit soms voorkomt en twee vermelden dat pauzes vaak worden dichtgereden door de chauffeurs.

2.7 Zondagsarbeid

Tabel Bijlage 2.7

Ongeveer de helft van de vervoerders zegt dat rijden op zondag wel eens voorkomt. Het zijn met name de taxi's en de busmaatschappijen die deze vraag bevestigend beantwoorden. Het werken op zondag komt vaker voor naarmate de omvang van de organisatie toeneemt. Verder zien we dat binnen het goederenvervoer het werken op zondag vaker voorkomt bij de internationaal vervoerders.

Art. 5:4 ATW

Volgens de standaardregeling van de ATW mogen chauffeurs maximaal 36 zondagen per jaar werken; volgens de overlegregeling zijn dat er 39.

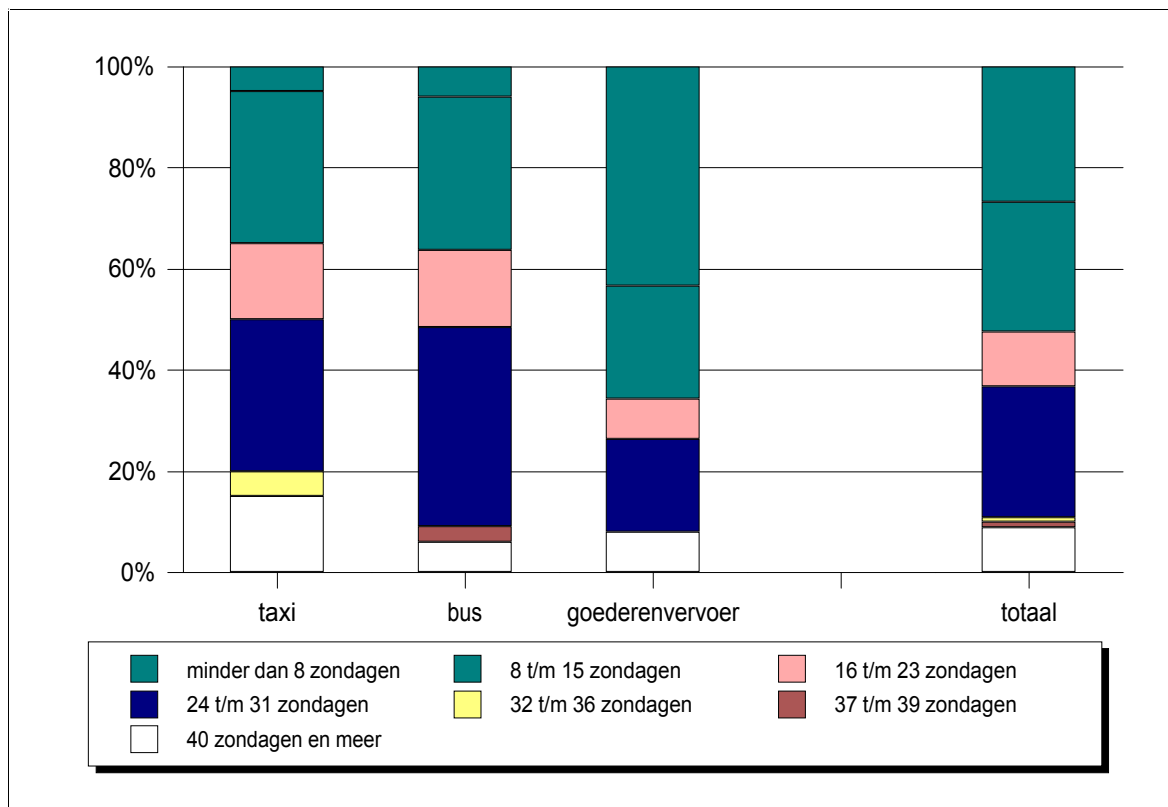
Gemiddeld aantal zondagen per jaar

Gemiddeld genomen werken de chauffeurs zeventien zondagen per jaar. Er zijn echter grote verschillen tussen de drie sectoren. In de taxibranche (gemiddeld 23 zondagen per jaar) en bij de busmaatschappijen (gemiddeld 21 zondagen) werken de chauffeurs aanzienlijk vaker op zondag dan bij de goederen-vervoerders (gemiddeld veertien zondagen per jaar).

Het gemiddelde aantal gewerkte zondagen blijft dus onder de wettelijke normen. Dit betekent echter niet dat de norm voor geen enkele vervoerder knelpunten oplevert. In figuur 2.8 staat voor de drie sectoren het gemiddeld aantal gewerkte zondagen in een aantal categorieën weergegeven.

Overschrijdingen

Binnen de taxibranche zegt 15% dat chauffeurs meer dan 39 zondagen per jaar moeten werken. Deze groep overschrijdt dus de norm in de overlegregeling. Bij de andere twee sectoren is het percentage 'overschrijders' aanzienlijk kleiner: bij de busmaatschappijen zegt 6% dat chauffeurs gemiddeld per jaar meer dan 39 zondagen werken en bij de goederenvervoerders geldt dat voor 8%.



Figuur 2.8: Gemiddeld aantal keer dat chauffeurs op zondag werken naar sector.

Tabel Bijlage 2.7

Indien de ATW geen normen zou stellen aan zondagarbeid zegt 94% van de vervoersbedrijven (exclusief de eigen rijders) dat zij de chauffeurs meer zondagen zouden laten rijden. Het aantal zondagen dat men noemt, is echter minimaal. Omdat maar weinig bedrijven aan de huidige overlegnorm toekomen, is de genoemde 94% opmerkelijk hoog. Het lijkt erop dat men meer het gevoel heeft dat de norm te krap is, dan dat dit ook daadwerkelijk het geval is.

Art. 2.5:2 ATB-V

Taxibedrijven

Ten slotte is aan de taxi-ondernemingen gevraagd een oordeel te geven voor de specifieke bepaling voor taxi's, namelijk dat voor hen het werken voor 6.00 uur op zondag niet als zondagsarbeid geldt. De meningen hierover zijn verdeeld. Al met al vindt 46% het een goede bepaling; 20% vindt de bepaling niet goed. Men heeft dit verder niet beargumenteerd.

Samenvattend kunnen we opmerken dat het werken op zondag binnen het goederenvervoer geregeld voorkomt, maar tot weinig problemen leidt. Hiermee bedoelen we dat voor de meeste vervoerders het aantal keer dat op zondag gewerkt mag worden

geen probleem is. De meeste overschrijdingen van de normen in de overlegregeling hebben we in de taxibranche geconstateerd.

2.8 Nachtarbeid

Art. 2.5:4 ATB-V

Het ATB-V kent verscheidene normen voor nachtarbeid. Voor een aantal deelsectoren geldt een bijzondere overlegre-

Art. 2.5:5/2.6:1 ATB-V

geling en voor enige andere zelfs een vrijstelling. Voordat we hier dieper op ingaan, bespreken we eerst in welke mate nachtarbeid voorkomt.

Tabel Bijlage 2.8

In totaal zegt 40% van de ondervraagde vervoerders dat nachtarbeid regelmatig tot vaak voorkomt. Bij eenderde is dat af en toe het geval en bij 28% komt nachtarbeid naar eigen zeggen nooit voor. Nachtarbeid treffen we vooral aan bij busondernemingen (en dan vooral bij de ondernemingen die pendels verzorgen) en bij de taxi's.

Verschillen

tussen sectoren

In het goederenvervoer komt nachtarbeid minder vaak voor. Uitzondering hierop is het internationaal vervoer: 47% van de vervoerders die louter internationale ritten rijden kent regelmatig tot vaak nachtarbeid.

Tevens zien we dat er een verband is tussen vóórkomen van nachtarbeid en de omvang van de organisatie: naarmate de bedrijven groter zijn, komt nachtarbeid steeds vaker voor.

Het aantal nachtdiensten per week en de gemiddelde lengte van de nachtdienst verschillen tussen de drie sectoren²². Bij de taxi's hebben chauffeurs gemiddeld 3,2 nachtdiensten per week. Zij werken gemiddeld 4,2 uur per nacht. Bij de bussen ligt het aantal nachtdiensten per week aanzienlijk lager, namelijk 1,9 nachtdiensten per week. Per nacht werken buschauffeurs gemiddeld 3,1 uur. Alhoewel in het goederenvervoer nachtarbeid naar verhouding het minst vaak voorkomt, doet deze sector wat betreft het aantal nachtdiensten per week niet onder voor de andere sectoren. Volgens de respondenten in het goederenvervoer werken chauffeurs wekelijks 3,1 keren in de nacht. Het gemiddeld aantal werkuren per nacht bedraagt in het goederenvervoer 3,6 uur.

Art. 2.5:4/2.5:5 ATB-V

Voor de nachtdiensten geldt, zoals reeds eerder opgemerkt, voor bepaalde deelsectoren een afwijkende overlegregeling en een aantal

²² De cijfers hebben alleen betrekking op bedrijven waar nachtdiensten voorkomen.

Bijzondere bepalingen voor deelsectoren

deelsectoren heeft zelfs een vrijstelling voor deze regels. Zo vallen taxibedrijven en de vervoerders van brood- en banket-bakkerijproducten onder de afwijkende overlegregeling en de vervoerders van ochtendkranten hebben een vrijstelling. Volgens de bijzondere overlegregeling mogen medewerkers ofwel per 13 weken 42 keer in de nacht werken en 140 keer over een periode van 52 weken, ofwel per twee weken 38 uur tussen 0.00 en 6.00 uur werken. De algemene overlegregeling stelt dat een medewerker ofwel 35 nachtdiensten per 13 weken mag draaien, ofwel per twee weken 20 uur tussen 0.00 en 6.00 uur mag werken (zie ook bijlage 1).

Van de vervoerders in het onderzoek vallen er 75 onder de afwijkende overlegregeling en negentien vallen onder de vrijstelling. Voor de andere vervoerders gelden geen bijzonderheden.

Tabel 2.9

We zien in tabel 2.9 dat de vervoerders die vallen onder de afwijkende overlegregeling of die een vrijstelling hebben, vaker zeggen dat nachtarbeid voorkomt dan de vervoerders die onder de reguliere overlegregeling vallen. Ook het gemiddeld aantal nachtdiensten per week en het aantal gewerkte uren per nacht ligt bij deze 'afwijkende sectoren' hoger²³. Dat geldt vooral voor de vervoerders met een vrijstelling.

Overschrijdingen

Van de bedrijven die vallen onder de bijzondere overlegregeling zeggen acht vervoerders dat hun medewerkers of zichzelf gemiddeld vier tot zes nachtdiensten per week hebben, ofwel gemiddeld 52 tot 78 nachtdiensten in een periode van dertien weken (en dus meer dan 42 keer per dertien weken)²⁴. Van de bedrijven die vallen onder de gewone overlegregeling noemen vijftien vervoerders een gemiddeld aantal nachtdiensten van drie, vier of vijf per week, ofwel 39 tot 65 nachtdiensten per drie weken (en dus meer dan 35 nachtdiensten per dertien weken)²⁵.

²³ Het aantal bedrijven binnen deze categorie is te gering om na te gaan of er verschillen zijn tussen subsectoren, zoals containertransport, vervoer van gevaarlijke stoffen, etc.

²⁴ Dit zijn voornamelijk taxi-ondernemingen. In tabel B2.8 komt namelijk naar voren dat bij zes van de vijftien taxibedrijven met nachtdiensten (40%, ofwel 21% van alle ondervraagde taxi-ondernemingen) de chauffeurs gemiddeld vier of vijf nachtdiensten per week draaien, terwijl wettelijk gemiddeld 3,2 nachtdiensten per week zijn toegestaan.

²⁵ Busmaatschappijen vallen onder de gewone overlegregeling. Bij twee van de zestien maatschappijen met nachtdiensten (dat is 12%, ofwel 5% van alle busmaatschappijen in het onderzoek) werken de chauffeurs gemiddeld drie of meer nachtdiensten, terwijl de standaard overlegregeling gemiddeld 2,6 nachtdiensten per week toestaat.

Tabel 2.9: *Nachtarbeid voor bijzondere sectoren.*

| | Vervoerders onder afwijkende overlegregeling | Vervoerders met vrijstelling | Geen van beide |
|--------------------------------------------|----------------------------------------------------|---------------------------------|----------------|
| Vóórkomen nachtarbeid | n=75 | N=18 | n=140 |
| - Nooit | 25% | 17% | 27% |
| - incidenteel /af en toe | 29% | 11% | 39% |
| - regelmatig/ vaak/ altijd | 45% | 72% | 34% |
| Gemiddeld aantal nachtdiensten per week | 3,2 | 3,4 | 2,6 |
| Gemiddeld aantal werkuren per nacht | 3,9 | 4,6 | 3,2 |

Tabel Bijlage 2.8

In paragraaf 2.1 is reeds opgemerkt dat maar een zeer kleine groep vervoerders problemen ondervindt van de normen met betrekking tot nachtdiensten. Wanneer we een soortgelijke vraag nogmaals voorleggen aan vervoerders die te maken hebben met nachtarbeid komt eenzelfde patroon naar voren: 72%

*Beoordeling
van de normen*

van de vervoerders vindt de normen ruim genoeg en ondervindt daarom geen problemen; 3% verwijst naar een vrijstelling. Toch zegt 20% van de vervoerders die met nachtarbeid te maken hebben dat er sprake is van een knelpunt. Anders dan bij zondagarbeid, waar we te maken hebben met een norm op jaarbasis, is de referentieperiode bij nachtarbeid korter. Het kan zijn dat men gedurende een deel van het jaar behoefte heeft aan meer ruimte. Kijken we naar de problemen die door de respondenten worden genoemd, dan zijn dat op de eerste plaats planningsproblemen. Dit argument is door twaalf van de 31 bedrijven met problemen genoemd. Een iets kleinere groep verwijst naar inefficiency, hogere kosten en het inzetten van extra chauffeurs. Ondanks de problemen zouden veel van deze bedrijven bij het loslaten van een beperking aan het aantal nachtdiensten hun chauffeurs niet vaker in de nacht laten werken.

Conclusie

Nachtarbeid komt, zoals te verwachten was, in ruimere mate voor bij de deelsectoren die vallen onder de bijzondere overlegregeling en de vrijstellingsregeling. De meeste vervoerders ervaren geen problemen of knelpunten met de normen voor nachtarbeid.

2.9 Registratie

Art. 4:3 ATW

Op grond van de ATW moet de werkgever, evenals de zelfstandige, een deugdelijke registratie bijhouden. De registratie moet het voor de inspectiediensten mogelijk maken om achteraf te controleren of de ATW en het ATB-V zijn nageleefd. In de registratie dienen de begin- en eindtijden van de dienst opgenomen te worden, alsmede de genoten pauzes en het aantal uren dat een medewerker heeft gereden.

Tabel Bijlage 2.9

Naleving

Van de vervoerders registreert 89% zowel de werk- als de rijtijden. Verder registreert 4% alleen de werktijden en 1% alleen de rijtijden. 6% registreert geen van beide. In totaal voldoet dus meer dan 10% op dit gebied niet aan de wet. Deze groep bestaat voornamelijk uit eigen rijders: een kwart van hen zegt namelijk geen werk- en rijtijden te registreren, tegen 4% van de (goederen)vervoerders met chauffeurs in loondienst. Als dat zo is voldoen ze niet aan het ATB-V. Vermoedelijk is door de respondenten bedoeld dat men geen afzonderlijke registratie bijhoudt naast de tachograaf. Het is niet aannemelijk dat er eigen rijders rondrijden zonder dit registratiemiddel, terwijl dat gezien het vervoermiddel wel zou moeten.

De vervoerders geven als reden voor het niet registreren dat (men denkt dat) het niet hoeft of dat men toch wel binnen de normen blijft.

Art. 2.4:2/2.4:3 ATB-V

Registratiemiddelen

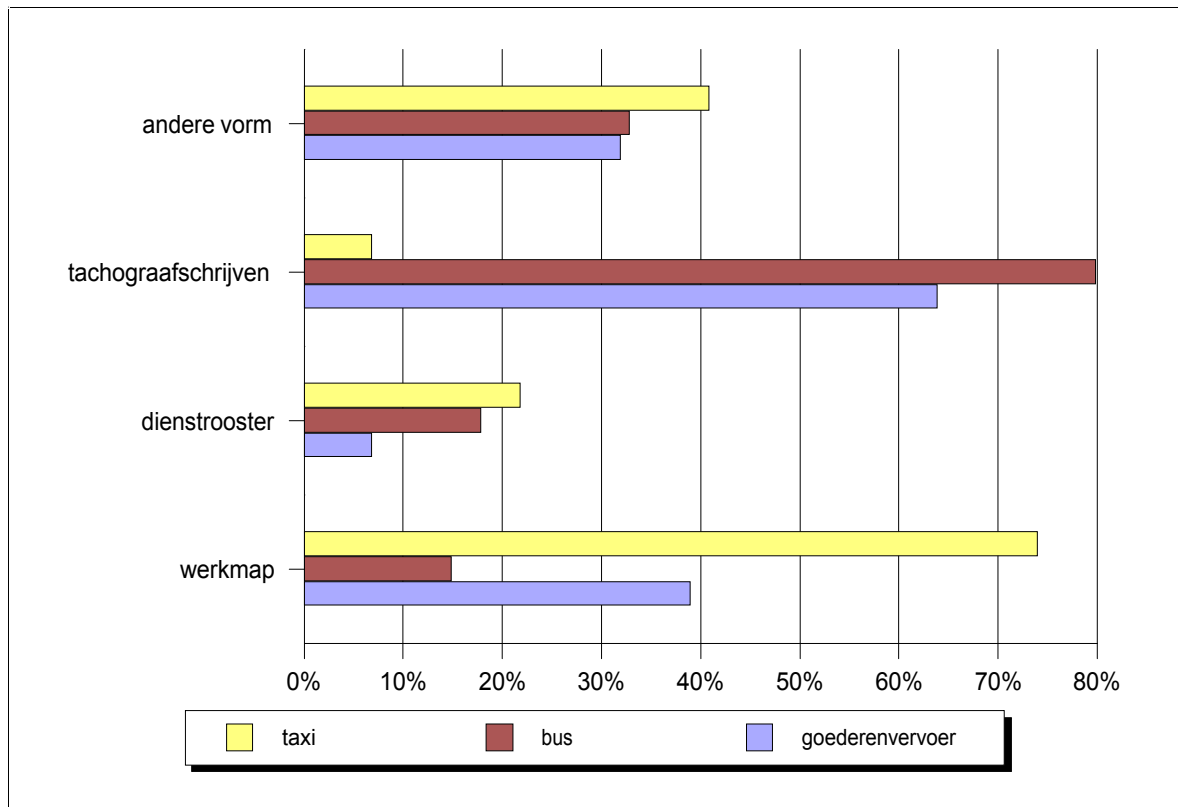
Voor een aantal vervoersmiddelen is een specifiek registratiemiddel voorgeschreven. Voor taxi's is het verplicht via een werkmap te registreren. Bijna driekwart van de taxi-ondernemingen zegt dit middel ook te gebruiken, zo blijkt uit figuur 2.10. Daarnaast registreren zij, al dan niet aanvullend op de werkmap, ook nog door middel van dienstroosters en andere vormen van registratie.

Art. 2.4:3 ATB-V

Bij de busmaatschappijen wordt het meest gebruik gemaakt van tachograafschijven. Dit middel wordt voornamelijk gehanteerd door de bedrijven in het besloten busvervoer (vier van de acht openbaar vervoerders gebruiken eveneens dit middel). In het ATB-V wordt voor het openbaar vervoer in het bijzonder gewezen op de registratie door middel van een dienstrooster. Drie van de acht

bedrijven in het openbaar vervoer doet dit ook. Daarnaast noemen de openbaar vervoerders de werkmap en de tachograaf als registratiemiddel.

In het goederenvervoer gebruiken de meeste vervoerders een tachograaf. Ook de registratie door middel van een werkmap/rittenregistratie wordt door een aanzienlijke groep genoemd.



Figuur 2.10: Wijze van registreren naar sector.

Conclusie

We constateren dat de registratie voor de vervoerssector geen ernstige knelpunten oplevert: de meeste vervoerders registreren zowel de werk- als de rijtijden. Voornamelijk eigen rijders registreren geen van beide en voldoen daarmee niet aan de normen van de wet. Het middel dat gebruikt wordt om te registreren verschilt per sector.

2.10 Getuigschrift van vakbekwaamheid

Art. 2.7:2 ATB-V

Bestuurders van bussen (die meer dan negen personen vervoeren) en van vrachtauto's met een toegestaan maximumgewicht van meer dan 7500 kilogram en die na 30 juni 1955 zijn geboren

Verplichting

dienen, afgezien van enige uitzonderingen, volgens het ATB-V te beschikken over een vakdiploma. Deze bepaling is in dit onderzoek op 171 goederenvervoerders en 39 busmaatschappijen van toepassing. Aan deze groep hebben we vragen gesteld over het chauffeursdiploma.

Tabel Bijlage 2.10

Bij 41% van alle busmaatschappijen hebben alle chauffeurs een vereist chauffeursdiploma. Ruim de helft van de maatschappijen zegt dat niet alle chauffeurs een dergelijk diploma hebben.

Vrijstellingen

Volgens alle busbedrijven geldt voor deze chauffeurs een vrijstelling: 86% zegt dat het om een 'permanente' vrijstelling²⁶ gaat; bij 14% heeft een deel van het personeel een tijdelijke vrijstelling en een deel een 'permanente' vrijstelling (alle in het openbaar vervoer). Voor de chauffeurs met tijdelijke vrijstelling voorziet men na 1 december 2001, als de termijn afloopt, geen problemen.

Bij het goederenvervoer zien we iets andere uitkomsten.

Het aantal bedrijven waarbij niet alle chauffeurs een diploma hebben, is binnen het goederenvervoer beduidend lager: 25% van zowel de bedrijven als de eigen rijders zegt niet over een chauffeursdiploma te beschikken. In 95% van de gevallen is hier sprake van een vrijstelling. Bijna altijd betreft het een permanente vrijstelling. Voor de 2% met een tijdelijke vrijstelling voorziet men geen problemen na 1 december 2001.

Wenselijkheid

Ruim tweederde van alle vervoerders (dus zowel busmaatschappijen als goederenvervoerders) vindt een chauffeursdiploma wenselijk. Met name de responderende busondernemingen zijn deze mening toegedaan. Bij de goederenvervoerders is nog een aanzienlijke groep, te weten 30%, die een chauffeursdiploma niet nodig vindt.

²⁶

Hiermee doelen we op de vrijstelling van de vakbekwaamheidseis van chauffeurs die geboren zijn voor 30 juni 1955.

Op basis van de onderzoeksgegevens kunnen we concluderen dat de betrokken vervoerders geen knelpunten ervaren met het chauffeursdiploma, ondanks het gegeven dat bij bijna eenderde van de vervoerders nog niet alle chauffeurs over een chauffeursdiploma beschikken.

2.11 Naleving en handhaving

In deze laatste paragraaf gaan we in op de naleving en op de controle daarop, ofwel de handhaving.

Zelfbeoordeling

Allereerst is de vervoerders gevraagd om naar zichzelf te kijken. De helft van de vervoerders vindt dat zij van de ATW en het ATB-V in het algemeen goed tot redelijk naleven. Twee op de tien zegt dat de naleving door hen niet zo goed of ronduit slecht is. De respondenten denken dat de normen met betrekking tot de rijtijden over het algemeen het minst goed worden nageleefd. Dan noemt men vooral de rijtijd per dag. Ook de dagelijkse rust vormt een probleem, evenals (zij het in mindere mate) de pauze. Dit komt goed overeen met hiervoor genoemde knelpunten in de normen.

Redenen voor niet naleven

De respondenten hebben diverse redenen voor het overtreden van de regels. De chauffeur die op tijd thuis wil zijn en de venstertijden van de steden worden naar verhouding het meest genoemd. Opmerkelijk is dat de venstertijden van de steden vooral door de busmaatschappijen naar voren wordt gebracht terwijl men dat juist in het goederenvervoer zou verwachten. Taxi's verwijzen, behalve naar de chauffeur die op tijd thuis wil zijn, ook naar de files als oorzaak van problemen. Bij de andere sectoren wordt dit minder vaak genoemd. De aansluiting met ferry's, treinen en vliegtijden speelt met name de goederenvervoerders parten, en dan uiteraard vooral de vervoerders die te maken hebben met internationaal transport. Dit argument wordt door 19% van de goederenvervoerders genoemd.

Bewust overtreden

Ruim een kwart neemt wel eens een gok op geen controle terwijl de normen worden overtreden. De overige 72% van de vervoerders zegt nooit een dergelijk risico te nemen.

Een ruime meerderheid heeft nog nooit schade ondervonden door de controle op naleving. Eenderde daarentegen heeft wel eens schade geleden. Deze groep bestaat voor een belangrijk deel uit grotere vervoersbedrijven. Ook wordt dit antwoord vaker gegeven door de internationaal vervoerders binnen het goederenvervoer. De schade die men dan ondervindt, betreft vooral hoge kosten.

De wens en/of de noodzaak om te voldoen aan de eisen van de klant kunnen een reden zijn om de wet te overtreden.

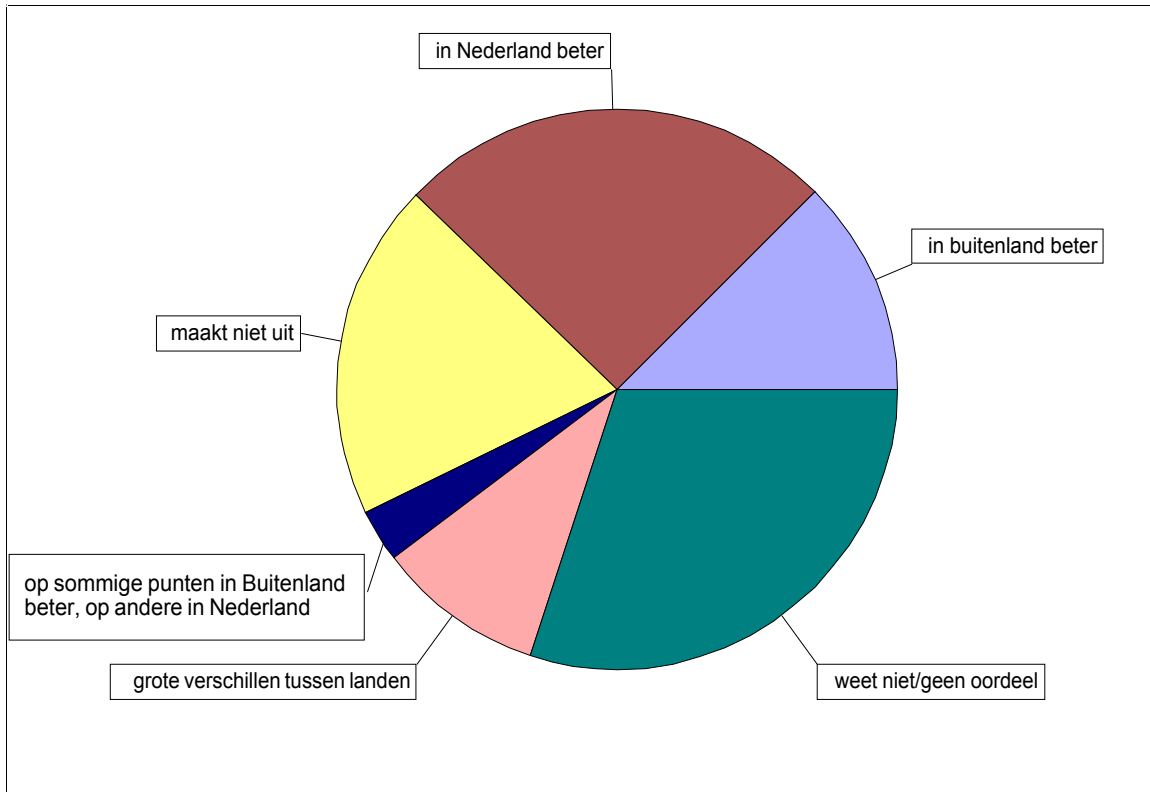
*Aansprakelijkheid
van de klant*

Aan de goederenvervoerders is de vraag voorgelegd of de klant aansprakelijk gesteld zou moeten worden voor overtreding van de wet. Van hen beantwoordt driekwart deze vraag bevestigend.

*Vergelijking met
het buitenland*

Niet alleen in Nederland zijn de werk- en rijtijden in de wet geregeld, ook de ons omringende landen hebben dit gedaan. Aan de vervoerders die ook internationaal opereren is gevraagd een oordeel te geven over controle op de naleving van de normen in het buitenland in vergelijking met Nederland.

De meningen hierover zijn verdeeld, zo blijkt ook uit figuur 2.11. Een kwart vindt de controle op naleving in Nederland beter, terwijl een kleinere groep de controle op naleving in het buitenland beter vindt. Degene die positief zijn over de controle op naleving in het buitenland prijzen met name de soepelheid of vinden de controle consequenter/ duidelijker/ rechtvaardiger. Opvallend genoeg noemen de vervoerders die juist de controle op de naleving in Nederland positiever beoordelen dezelfde argumenten.



Figuur 2.11: Oordeel over controle op naleving in Nederland en in buitenland (totaal).

Figuur Bijlage 2.11

Beoordeling handhaving in Nederland

Conclusie

Aan vervoerders die alleen nationaal rijden is eveneens gevraagd een oordeel te geven over de controle op de naleving. Dit zijn alleen respondenten in het goederenvervoer. Van hen is 42% positief over de controle op naleving. Zij zeggen vooral dat het beleid consequent en duidelijk is. Een beduidend kleinere groep (15%) is negatief over de handhaving in Nederland. Zij vinden de controle te star en inconsequent (beide vier keer genoemd).

Al met al zijn de vervoerders tamelijk positief over de controle op de naleving. Tevens is men positief gestemd over de naleving van de wet door henzelf en de collega's in de vervoerssector. Ruim een kwart zegt wel eens de gok op geen controle te nemen terwijl de normen worden overtreden.

2.12 Conclusies

De onderstaande conclusies zijn uitsluitend gebaseerd op de enquête onder de werkgevers. Het zijn dus nog geen eindconclusies van het onderzoek.

We werken eerst de conclusies voor de totale vervoerssector uit. Daarna bespreken we enige opvallende uitkomsten per sector, namelijk voor de taxi's, de busmaatschappijen en de goederenvervoerders.

Algemeen

Bekendheid

Over het algemeen is de bekendheid van vervoersbedrijven met het bestaan van het ATB-V en de ATW goed. Dit wil niet zeggen dat ook iedereen bekend is met de inhoud van de wet en de wet duidelijk vindt.

Gevolgen in het algemeen

De invoering van het ATB-V heeft slechts beperkte gevolgen gehad voor de bedrijfsvoering. De meeste vervoerders zeggen geen problemen te ervaren met de normen in de ATW en het ATB-V. Degenen die wel problemen ondervinden, ervaren met name knelpunten met de normen voor de rijtijd per dag en de dagelijkse rust.

Medezeggenschap

De chauffeurs spelen een belangrijke rol bij het vaststellen van de werk- en rusttijden, zo blijkt uit het bedrijvenonderzoek. Veelal bepalen zij zelf of in overleg met het management de werk- en rusttijden en wordt er bij de vaststelling rekening gehouden met hun wensen en behoeften (veelal in evenwicht met de belangen van de klant). De (geïnstitutionaliseerde) medezeggenschap met betrekking tot werk- en rusttijden is be-

Arbeidstijdmanagement

perkt. Waar wel een OR of PVT aanwezig is, worden lang niet altijd afspraken gemaakt over de werk- en rusttijden. Bij veel bedrijven kan nauwelijks worden gesproken van een echt beleid op dit gebied.

Arbeidstijdpatronen

We hebben een grote variëteit aan werk- en rusttijden waargenomen. Van alle bedrijven zegt 62% dat chauffeurs (tamelijk) regelmatige werktijden hebben, ofwel weinig wisselingen in werktijden van dag tot dag. Ongeveer een kwart van alle bedrijven zegt dat chauffeurs op maandagmorgen na 6.00 uur beginnen en vrijdagmiddag voor 18.00 uur stoppen met werken. Een iets kleinere groep, namelijk 22%, heeft zulke onregelmatige begin- en eindtijden dat een patroon

| | |
|--------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | niet aan te wijzen is. Van een gering aantal vervoerders hebben we geconstateerd dat de aaneengesloten rusttijd van 45 uur per week een knelpunt vormt. |
| <i>Overwerk</i> | Er wordt veel overgewerkt: 82% van de bedrijven zegt dat overwerk voorkomt. Vervolgens geeft bijna driekwart van hen aan dat (bijna) alle chauffeurs wel eens te maken hebben met |
| <i>Arbeidstijd</i> | overwerk. Wanneer we dit meerekenen in de totale arbeidstijd, zien we dat er lange gemiddelde werkdagen en werkweken ontstaan. Vooral chauffeurs van busmaatschappijen en in het goederenvervoer, met name bij de eigen rijders en de internationaal vervoerders hebben lange werktijden. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de EU-norm voor een gemiddeld 48-urige werkweek die per 1 augustus 2003 zal worden ingevoerd, vooral door de busmaatschappijen en de goederenvervoerders als problematisch wordt gezien. |
| <i>Zondagarbeid</i> | Zondagsarbeid komt bij veel bedrijven voor. Het gemiddeld aantal zondagen dat per jaar gewerkt wordt blijft echter meestal onder de norm. Uitzondering hierop is de taxibranche: bij 15% worden jaarlijks gemiddeld meer dan 39 zondagen gewerkt. Dit terwijl deze sector al ruimere normen heeft. |
| <i>Nachtarbeid</i> | Vier op de tien vervoerders heeft te maken met nachtarbeid. Met name bij de deelsectoren die vallen onder de bijzondere overlegregeling of onder de vrijstellingsregeling wordt frequent in de nacht gewerkt. Het gemiddeld aantal nachtdiensten blijft doorgaans echter onder de wettelijke norm. |
| <i>Rijtijden</i> | Gemiddeld genomen brengen chauffeurs 60% van hun werktijd rijdend door. Dit percentage ligt hoger bij de taxichauffeurs. In tegenstelling tot wat de respondenten zelf vinden (zie eerder), zijn de rijtijden geen groot probleem: vijf van alle geënquêteerde vervoerders lijken de norm voor de wekelijkse rijtijd te overschrijden. |
| <i>Toezicht</i> | Een ruime meerderheid van de werkgevers ziet toe op de naleving van de normen met betrekking tot de rijtijden. De eigen rijders controleren minder dan de bedrijven met medewerkers in loondienst. Veel vervoerders vinden het overtreden van de normen een verantwoordelijkheid van de chauffeurs zelf. |
| <i>Registratieplicht</i> | Aan de registratieverplichting wordt redelijk voldaan. Een beperkt aantal vervoerders registreert niets symbol 92 \f "WP MultinationalA Roman" \s 1 2 }f alleen de werktijden symbol 92 \f "WP |

MultinationalA Roman" \s 12}f alleen de rijtijden. Voornamelijk eigen rijders zeggen geen werk- en rusttijden te registreren.

Getuigschrift van vakbekwaamheid

Hoewel niet alle chauffeurs in het bus- en goederenvervoer een chauffeursdiploma hebben voorziet geen enkele vervoerder problemen na 1 december 2001, de datum waarop de tijdelijke vrijstellingen vervallen.

Naleving

De vervoerders zijn tamelijk positief over de controle op de naleving. Ook is men positief over de naleving zelf. De normen met betrekking tot de rijtijden zouden het minst goed nageleefd worden.

Verschillen tussen taxi's, busmaatschappijen en goederenvervoer

De bovenstaande conclusies gelden voor de totale onderzoeksgroep. Er zijn echter verschillen in ervaringen en beoordelingen tussen de drie sectoren. De meest belangrijke werken we hieronder uit.

Taxi's

De dagelijkse en wekelijkse werk- en rusttijden van de taxichauffeurs zijn het meest regelmatig. Zij hebben weinig wisselingen in hun werktijden, beginnen doorgaans de werk-week op maandagmorgen na 6.00 uur en eindigen vrijdag voor 18.00 uur. Overwerk komt hier van de drie sectoren het minst voor. Gemiddeld genomen werken zij, inclusief overwerk, dagelijks 8,9 uur en wekelijks 44,5 uur. De antwoorden van de taxibedrijven wijzen erop dat bij de taxi-ondernemingen de rusttijd niet in het gedrang komt.

Zondagsarbeid komt volgens 75% van deze bedrijven voor. Voor 15% van de taxibedrijven zijn de normen omtrent zondagsarbeid een knelpunt; deze taxi-ondernemingen zeggen dat hun chauffeurs meer dan de wettelijk toegestane 39 zondagen per jaar werken.

Ook nachtarbeid komt geregeld voor in de taxibranche. Gemiddeld genomen werken de chauffeurs in deze sector 3,2 nachten per week. Echter, 40% van de taxibedrijven met nachtdiensten zegt dat de chauffeurs gemiddeld vier tot vijf nachtdiensten per week hebben, ofwel gemiddeld 52 tot 65 nachtdiensten per dertien weken. Dit is meer dan de bijzondere overlegregeling, waaronder de taxi's vallen, toestaat.

Van de drie sectoren brengen de taxichauffeurs procentueel gezien de meeste tijd rijdend door, namelijk gemiddeld 73% van hun werktijd.

Men moet hierbij wel voor ogen houden dat de meeste van de door ons ondervraagde taxibedrijven contractenwerk verrichten. Waarschijnlijk verklaart dit enkele uitkomsten, zoals de 'regelmatigheid' in de arbeidstijden.

Busondernemingen

De chauffeurs van busmaatschappijen kennen doorgaans veel wisselingen in de werk- en rusttijden: voor velen geldt dat het hierdoor niet goed mogelijk is om aan te geven wanneer hun werkweek begint en eindigt en op welk tijdstip de werkdag normaliter begint. Met name de busmaatschappijen die pendels in het buitenland verzorgen zeggen dat hun chauffeurs wisselende werktijden hebben.

Bij de busmaatschappijen komt overwerk veelvuldig voor. Onder meer hierdoor is de totale lengte van de gemiddelde werkdag en gemiddelde werkweek van buschauffeurs aanmerkelijk hoger dan bij de taxi's: inclusief overwerk bedraagt de gemiddelde werkdag voor buschauffeurs 10,8 uur en de gemiddelde werkweek 53,9 uur. Dit gemiddelde ligt ver boven de EU-norm van een gemiddeld 48-urige werkweek.

Zondagsarbeid komt geregeld voor bij de busmaatschappijen. Bij bijna 10% van de bedrijven waar zondagsarbeid voorkomt, werken de chauffeurs jaarlijks meer zondagen dan wettelijk is toegestaan.

Ook nachtarbeid komt regelmatig tot vaak voor bij de busmaatschappijen, en dan met name bij de ondernemingen die internationale pendeldiensten verzorgen. Het gemiddeld aantal nachtdiensten per week is beduidend lager dan bij de taxi's, namelijk 1,9 keer per week. Bij 12% van de busmaatschappijen met nachtdiensten (ofwel 5% van alle busmaatschappijen) werken chauffeurs wekelijks meer nachtdiensten dan wettelijk is toegestaan.

Goederenvervoer

Binnen het goederenvervoer bestaat een grote variëteit in werk- en rusttijden. Echter, in tegenstelling tot de taxi- en buschauffeurs is er niet een duidelijk patroon aan te wijzen: de spreiding in begin en eindtijden van de werkweek en werkdag is binnen het goederenvervoer groot. Eigen rijders hebben meer wisselingen in

werktijden dan chauffeurs in loondienst. Dat geldt ook voor de internationaal vervoerders. Anders gezegd: chauffeurs in loondienst en chauffeurs die alleen in Nederland rijden hebben een regelmatigere arbeidspatroon.

Binnen het goederenvervoer worden lange dagen gemaakt, met name wanneer overwerk meegerekend wordt. Gemiddeld genomen werkt een chauffeur in loondienst 11,1 uur per dag en 55,4 uur per week. Bij de eigen rijders in het goederenvervoer liggen deze gemiddelden nog hoger. Door deze lange werkdagen en werkweken kan de rusttijd van chauffeurs, en met name die van eigen rijders, in het gedrang komen, wat nadelige consequenties zou kunnen hebben voor de verkeersveiligheid. Tevens komt uit het onderzoek naar voren dat de gemiddelde werkdag van de internationaal vervoerders langer is dan die van de bedrijven die alleen in Nederland goederen vervoeren.

Zondagsarbeid en nachtarbeid komen in het goederenvervoer minder vaak voor dan bij de taxi's en de busmaatschappijen. Uitzondering hierop zijn de internationaal vervoerders. Bij 8% van de goederenvervoerders vormt de norm voor zondagsarbeid een knelpunt; dit is minder dan bij de andere sectoren. Wat betreft nachtarbeid is geen eenduidig antwoord te geven, gezien de verschillende regelingen die voor het goederenvervoer van toepassing zijn.

3 Uitkomsten werknemersonderzoek

Naast de telefonische enquête bij bedrijven in de vervoersector zijn ook de werknemers uit diezelfde bedrijven bevestigd. De bedrijven die hebben meegewerkt aan het bedrijvenonderzoek is aan het einde van het telefonische interview gevraagd of zij ook mee wilden werken aan het schriftelijke deel van het onderzoek onder werknemers. Bij de bedrijven die deze vraag bevestigend hebben beantwoord, zijn ongeveer tien medewerkers per bedrijf door middel van een schriftelijke enquête benaderd. Bij de bedrijven met minder dan tien chauffeurs zijn uiteraard minder vragenlijsten uitgezet. In dit hoofdstuk nemen we de uitkomsten van deze schriftelijke enquête onder de loep.

Dit werknemersonderzoek heeft als doel meer inzicht te krijgen in thema's als veiligheid, gezondheid en welzijn (c.q. belasting) van chauffeurs en de combineerbaarheid van arbeid en zorg. Gegeven de doelstellingen van de ATW zouden de huidige normen van de ATW en het ATB-V de veiligheid, de gezondheid en het welzijn van werknemers c.q. chauffeurs (onder andere in relatie tot werkdruk) moeten bevorderen. We gaan in dit hoofdstuk onder andere na hoe de rij-, werk- en rusttijden van de chauffeurs eruit zien en hoe belastend de chauffeurs hun huidige werkrooster vinden en of zij in staat zijn dit werk te combineren met bijvoorbeeld zorgtaken thuis. Ook proberen we antwoord te geven op de vraag of de verkeersveiligheid met het huidige ATB-V in de ogen van werknemers inderdaad verbeterd is.

Alvorens we antwoord gaan geven op deze onderzoeksvragen, beginnen we met een omschrijving van wat algemene achtergrondkenmerken van de werknemersgroep die heeft

deelgenomen aan het onderzoek. Daarna gaan we achtereenvolgens in op: de bekendheid met ATW en ATB-V en de medezeggenschap (§ 3.2), de werk- en rusttijden (§ 3.3), de rijtijden en de registratie van de rij- en werktijden (§ 3.4), de belasting van de werktijden (§ 3.5), het chauffeursdiploma (§ 3.6), en de naleving en handhaving van ATW en ATB-V (§ 3.7). We sluiten hoofdstuk 3 af met een conclusie.

In alle paragrafen presenteren we de uitkomsten van de totale werknemersgroep en, indien statistisch significant, ook de afzonderlijke uitkomsten van de buschauffeurs, de taxichauffeurs en de chauffeurs die werkzaam zijn in het beroepsgoederenvervoer. Alle ondervraagde werknemers zijn in loondienst. Immers, alleen de bedrijven die werknemers in dienst hebben, zijn benaderd voor dit deel van het onderzoek. Behalve verschillen naar type vervoermiddel, hebben we ook voor andere kenmerken van de chauffeurs en het bedrijf waar ze werkzaam zijn gekeken of er verschillen in beoordeling en ervaring zijn. Relevante kenmerken zijn onder meer omvang van de organisatie, nationaal versus internationaal transport en het al dan niet hebben van een partner en/of kinderen en de leeftijd van de respondent. Indien we significante verschillen hebben geconstateerd, worden ze besproken.

Verwijzingen

Net als in hoofdstuk 2 staan in de marges tabelnummers weergegeven. Deze nummers verwijzen deels naar tabellen en figuren in de tekst. Tevens wordt verwezen naar de tabellen in bijlage 3 waarin de vragen en de antwoorden per sector (d.w.z. taxi, bus, goederenvervoer en totaal) zijn weergegeven. Ook kunnen deze nummers verwijzen naar de normen uit de ATW en het ATB-V; deze normen zijn opgenomen in bijlage 1. De nummering van de tabellen in bijlage 3 komt overeen met de paragraafnummering.

3.1 Respons en kenmerken werknemersgroep

3.1.1 Respons en kenmerken van het bedrijf, het werk en de privésituatie

Netto-respons werknemersonderzoek

In totaal hebben 258 vervoersbedrijven hun medewerking verleend aan het evaluatie-onderzoek (zie paragraaf 2.1). Daarvan hebben 208 bedrijven ingestemd met een onderzoek onder hun werknemers. Naar deze bedrijven hebben we een aantal vragenlijsten toegestuurd met de vraag om deze te verspreiden onder een willekeurige groep chauffeurs. Deze werkwijze heeft voor- en nadelen. Het grote voordeel is, dat de chauffeurs werkzaam zijn bij dezelfde bedrijven die in het bedrijvenonderzoek hebben geparticipeerd. Daardoor kunnen de antwoorden goed naast elkaar worden gelegd. Een nadeel is echter dat er geen exact zicht is te krijgen op de netto-respons. We weten immers wel hoeveel vragenlijsten er door ons naar de bedrijven zijn toegestuurd, maar niet hoeveel er daadwerkelijk zijn uitgezet onder de chauffeurs. In de distributie van de vragenlijsten kan het een en ander mis gaan, doordat we ons afhankelijk maken van de contactpersoon in het bedrijf. Hetgeen in een aantal gevallen ook daadwerkelijk is gebeurd. Zo hebben we telefoontjes gekregen van chauffeurs die geen antwoordvelop hebben ontvangen en telefoontjes van bedrijven die de enquête hadden laten liggen (en na drie weken vroegen of verspreiding nog zin had). Ook het verspreiden van de reminders hebben we (uiteeraard) laten lopen via de bedrijven en ook daarin kan iets mis gaan. Wij waren ons bij voorbaat bewust van deze nadelen, maar hebben deze 'voor lief' genomen, omdat wij veel waarde hechten aan het genoemde belangrijkste voordeel.

In totaal hebben 461 chauffeurs een ingevulde en bruikbare vragenlijst geretourneerd. Als we kijken naar het aantal vragenlijsten dat door ons is verstuurd naar de bedrijven (ca. 1500), dan is de netto-respons 31%. Voor een schriftelijk onderzoek is dit laag, maar we moeten daarbij dus bedenken dat de feitelijke netto-respons hoger is om de hiervoor vermelde redenen.

De groep is groot genoeg om statistisch betrouwbare uitspraken te doen over de chauffeurs en hun ervaringen met de ATW en het ATB-V.

Kenmerken van het bedrijf, het werk en de privésituatie

Als we kijken naar de totale groep dan blijkt dat het merendeel van de werknemers rijdt op de vrachtwagen. Deze vrachtwagen heeft in de meeste gevallen een maximaal toelaatbaar gewicht van meer dan 7500 kg. De vrachtwagen met een maximaal toelaatbaar gewicht van minder dan 500 kg komt slechts één keer voor. Dit betekent dat bijna alle vrachtwagenchauffeurs in deze responsgroep te maken hebben met het ATB-V.

Art. 2.3:1 ATB-V

*Tabel Bijlage 3.1.1b,
Bijlage 3.1.1c*

*Tabel Bijlage 3.1.1a,
Bijlage 3.1.1d*

Daarnaast zijn de buschauffeurs met 39% ook nog redelijk vertegenwoordigd. De buschauffeurs rijden bijna allemaal op een bus met meer dan negen personen. Ook hier is dus het ATB-V toepasselijk. De taxichauffeurs vormen met 5% de minderheid in de responsgroep. De meeste vervoermiddelen (90%) zijn voorzien van een tachograaf.

De helft van de werknemers zijn in loondienst bij bedrijven die elf tot vijftig werknemers in dienst hebben. Een kwart van de werknemers werkt bij kleinere ondernemingen met maximaal tien werknemers. De rest is werkzaam bij grotere ondernemingen (meer dan 50 werknemers). Binnen de sector goederenvervoer zien we dat 81% van de eigen vervoerders één tot vijftig werknemers in dienst heeft. Bij het beroepsgoederenvervoer heeft 82% van de bedrijven één tot vijftig werknemers in dienst. De categorie meer dan 100 werknemers komen we niet meer tegen bij het eigen vervoer; 4% van de beroepsgoederenvervoerders heeft meer dan 100 werknemers in dienst.

Tabel Bijlage 3.1.1e

Aan het begin van de vragenlijst hebben we alle werknemers enkele persoonlijke vragen gesteld. Een aantal van de gegevens is bijeengebracht in tabel 3.1. Eenderde van de werknemers is jonger dan 35 jaar; een derde deel is tussen de 36 en 45 jaar en een derde tussen de 46 en 55 jaar. Bij de buschauffeurs zien we relatief veel oudere werknemers (tussen de 46 t/m 55 jaar)²⁷. Dit in tegenstelling tot de taxi- en vrachtwagenchauffeurs. Bij de taxi's komt de leeftijdscategorie van 36 t/m 45 jaar het meeste voor en bij de vrachtwagenchauffeurs zijn dat de leeftijdscategorieën 26 t/m 35 jaar

en 36 t/m 45 jaar. Daarnaast is een grote meerderheid getrouwd en heeft een partner met een baan buitenshuis. Iets meer dan de helft heeft nog thuiswonende kinderen. De meeste werknemers hebben een vast dienstverband en werken fulltime. De taxichauffeurs werken het meest parttime. Uitzend- of oproepkrachten komen in het onderzoek bijna niet voor. Dit is ook niet verwonderlijk, aangezien deze groep in de meeste gevallen geen enquête heeft gekregen. Van de zes oproepkrachten werken er vijf in het besloten busvervoer. Een tweede baan, naast de hoofdbetrekking, komen we niet zoveel tegen bij de chauffeurs; een op de tien geeft aan dat dat wel het geval is. Zij werken meestal minder dan twintig uur bij een andere werkgever of voor zichzelf. In de onderstaande tabel is de privésituatie van de werknemers weergegeven, evenals de uitsplitsing naar taxi, bus en vrachtwagen.

Tabel 3.1: Privésituatie chauffeurs.

| | Taxi | | Bus | | Vrachtwagen | | N totaal=460 | |
|---------------------|------|-----|-----|-----|-------------|-----|--------------|-----|
| Gehuwd/ | | | | | | | | |
| Samenwonend | N | % | N | % | N | % | N | % |
| Ja | 20 | 80% | 150 | 84% | 201 | 79% | 373 | 81% |
| Nee | 5 | 20% | 28 | 16% | 54 | 21% | 87 | 19% |
| Onbekend | | | | | | | 1 | |
| | Taxi | | Bus | | Vrachtwagen | | N totaal=364 | |
| Partner baan | | | | | | | | |
| buitenshuis | N | % | N | % | N | % | N | % |
| Ja | 13 | 65% | 95 | 64% | 118 | 61% | 228 | 63% |
| Nee | 7 | 35% | 53 | 36% | 76 | 39% | 136 | 37% |
| Onbekend | | | | | | | 10 | |
| | Taxi | | Bus | | Vrachtwagen | | N totaal=460 | |
| Thuiswonende | | | | | | | | |
| kinderen | N | % | N | % | N | % | N | % |
| Ja | 11 | 44% | 92 | 52% | 156 | 61% | 261 | 57% |
| Nee | 14 | 56% | 85 | 48% | 100 | 39% | 199 | 43% |
| Onbekend | | | | | | | 1 | |
| | Taxi | | Bus | | Vrachtwagen | | N totaal=451 | |
| Fulltime of | | | | | | | | |
| Parttime | N | % | N | % | N | % | N | % |
| Fulltime | 14 | 56% | 149 | 86% | 244 | 97% | 409 | 91% |
| Parttime | 11 | 44% | 24 | 14% | 7 | 3% | 42 | 9% |

²⁷ Bron KNV: Bij de buschauffeurs is de leeftijdsgroep 45-55 groot. Mogelijk gaan veel chauffeurs na vrachtwagenchauffeur geweest te zijn op de bus. Het feit dat in onze responsgroep relatief veel oudere buschauffeurs voorkomen, komt overeen met de gegevens van de KNV.

taxichauffeurs
Tabel Bijlage 3.1.2a

Profielschets van de respondenten naar type vervoer

Bij het soort taxiwerk konden de chauffeurs meerdere mogelijkheden aankruisen. Zo blijken de meeste chauffeurs contractenwerk te doen, dat betekent dat zij werken met vaste contracten voor bijvoorbeeld ziekenvervoer en schoolkinderen. Ook het belwerk (op telefonische 'bestelling') wordt door een groot aantal chauffeurs gedaan. Op de derde plaats wordt door ongeveer de helft het opstapwerk genoemd (vanaf standplaats). Bovendien komen ook combinaties van soorten taxiwerk regelmatig voor.

De taxichauffeurs werken voor het merendeel bij kleine bedrijven (minder dan vijftig werknemers, hoewel een kwart werkt bij een bedrijf dat 50 – 100 werknemers telt). Zij zijn gemiddeld 41 jaar, hebben voor het merendeel een partner die eveneens buitenshuis werkt, en ongeveer de helft heeft thuiswonende kinderen. Bijna alle taxichauffeurs hebben een vast dienstverband. De meesten werken fulltime, maar een vrij groot deel (11 van de 25) werkt parttime. Een enkeling heeft er een tweede baan bij.

Buschauffeurs
Tabel Bijlage 3.1.2b
en Bijlage 3.1.2c

Een ruime meerderheid (71%) van de buschauffeurs werkt in het besloten busvervoer met onbeperkte vergunning. Een kwart is werkzaam in het openbaar vervoer. Ongeveer zeven op de tien buschauffeurs rijdt zowel nationaal als internationaal (merendeel werkzaam in het besloten busvervoer, een enkeling in het openbaar vervoer). Een kwart rijdt alleen in Nederland (merendeel openbaar vervoer). Van de chauffeurs die internationaal rijden zegt een kleine meerderheid dat zij ook pendeldiensten verzorgen. Tweederde deel werkt bij een bedrijf met minder dan 50 werknemers. 19% heeft een werkgever waar meer dan 100 werknemers werkzaam zijn.

Op een aantal punten ziet het persoonlijk profiel er hetzelfde uit als dat van de taxichauffeur: het merendeel is gehuwd en heeft een (buitenshuis werkende) partner. De meesten hebben een vast dienstverband en werken fulltime. Iets meer dan de helft heeft nog kinderen thuis. Opvallend is de hoge gemiddelde leeftijd van deze groep: 45 jaar. Dit laatste zou wel eens van invloed kunnen zijn op de beantwoording van een aantal vragen in de enquête. We zullen hiermee rekening trachten te houden.

Vrachtwagenchauffeurs
Tabel Bijlage 3.1.2d
t/m g

De meeste vrachtwagenchauffeurs (77%) zijn werkzaam in het beroepsgoederenvervoer. Bijna een kwart werkt in het eigen vervoer. Er is een grote diversiteit in transporttypen en soorten goederen. Zo springen het containertransport en het transport van en naar distributiecentra, terminals en luchthavens er licht uit. Vaak gaat het om gespecialiseerde goederen zoals ochtendkranten of ander drukwerk zoals tijdschriften of folders. Ook noemen chauffeurs goederen als kunststof, leidingsystemen, spaanplaat, machines en meststoffen. Een enkeling vervoert levende dieren, bloembollen en brood/banket-bakkerijproducten.

Art. 2.5:5 ATB-V

Een kleine groep vrachtwagenchauffeurs -onder andere die van ochtendkranten, levende dieren en bloembollen- heeft te maken met de bijzondere normen van het ATB-V voor de nachtdienst of de vrijstelling voor de nachtarbeid. Iets meer dan de helft van alle vrachtwagenchauffeurs rijdt internationaal of heeft een combinatie van nationaal-internationaal. Minder dan de helft rijdt alleen in Nederland. Door een kwart van de chauffeurs wordt gebruik gemaakt van ferry's.

Ook van de vrachtwagenchauffeurs zijn de meesten werkzaam in het MKB. Slechts 3% wekt bij een bedrijf met meer dan 100 werknemers.

De gemiddelde leeftijd ligt onder dat van de taxichauffeurs: 39 jaar. De overige profielkenmerken komen overeen met dat van de taxichauffeur: merendeel gehuwd, een partner die buitenshuis werkt en een vast dienstverband. De meesten hebben nog kinderen thuis en bijna iedereen werkt full time. Daarom heeft ook bijna niemand een tweede baan.

3.2 Bekendheid met ATW en ATB-V en de medezeggenschap over werktijden

In deze paragraaf gaan we in op de vraag of chauffeurs bekend zijn met de regels van de ATW en het ATB-V en of ze de inhoud daarvan kennen. Daarnaast komt de totstandkoming van werk- en rusttijden aan bod. Tevens besteden we hier aandacht aan de medezeggenschap met betrekking tot werktijden.

De bekendheid met ATW en ATB-V

Tabel Bijlage 3.2a.

Aan de chauffeurs is enerzijds gevraagd of zij bekend zijn met de ATW en het ATB-V als zodanig en anderzijds of ze bekend zijn met de inhoud daarvan. Het blijkt dat een overgrote meerderheid van de chauffeurs op de hoogte is van het bestaan van de ATW. Van die 97% is de helft ook bekend met de inhoud en iets minder dan de helft is daarmee enigszins bekend. Daarnaast is ook een grote meerderheid bekend met het ATB-V (83%); hier is iets minder dan de helft inhoudelijk op de hoogte van de regels (44%) en bijna de helft is dat enigszins (48%). Naar eigen zeggen zijn de chauffeurs in het beroepsgoederenvervoer beter bekend met de inhoud van de ATW en het ATB dan de chauffeurs in het eigen vervoer.

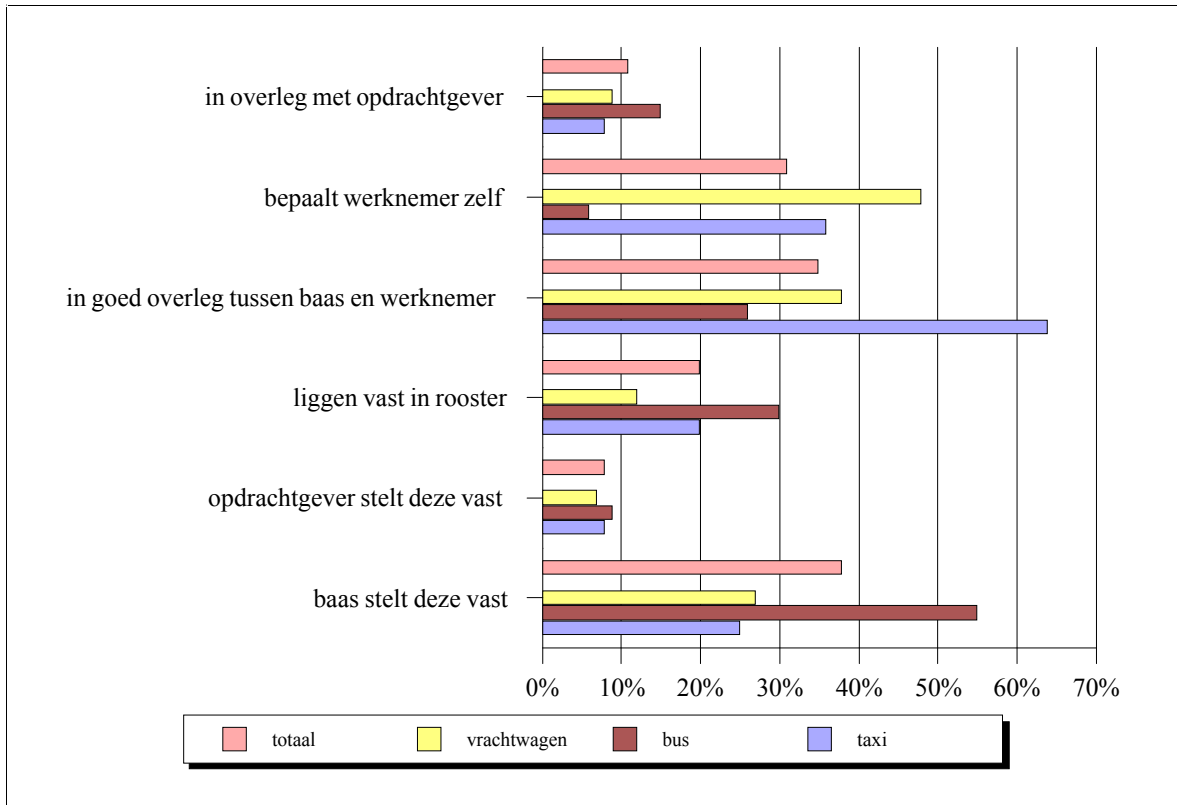
Tabel Bijlage 3.2b

De totstandkoming van werk- en rusttijden

Er zijn verschillende manieren waarop de werk- en rusttijden binnen een bedrijf tot stand kunnen komen voorgelegd aan de chauffeurs. Zij geven aan dat deze met name worden vastgesteld door de werkgever of in goed overleg tussen de werkgever en de werknemer. Eenderde deel geeft aan deze zelf te bepalen. Hierbij is het belangen-evenwicht tussen de klant, de werkgever en de chauffeurs het meest bepalend, aldus 64%. Net als bij het bedrijvenonderzoek lijkt ook hier de opdrachtgever minder bepalend te zijn bij het vaststellen van de werk- en rusttijden dan op grond van bestaande informatie verwacht zou worden (zie voetnoot 14). Er zijn grote verschillen tussen

Figuur 3.2

de typen vervoermiddelen. In figuur 3.2 zien we namelijk dat bij de taxichauffeurs de werk- en rusttijden met name tot stand komen in goed overleg met de werkgever, terwijl bij de buschauffeurs deze vooral door de werkgever worden bepaald. Bij de vrachtwagenchauffeurs worden de werk- en rusttijden juist door de chauffeur zelf bepaald of in goed overleg met de werkgever.



Figuur 3.2: Totstandkoming werk- en rusttijden naar vervoermiddel.

Volgens de standaardnorm van de ATW moet de werkgever het nieuwe rooster minstens 28 dagen van te voren aan de werknemers bekend maken. Het gaat hierbij dan om reguliere roosters, en dus niet om incidentele afwijkingen zoals overwerk

Art.4:2 ATW

Bij een kwart van de chauffeurs wordt het rooster 28 dagen van te voren bekend gemaakt. Opgemerkt moet worden dat er van deze 28 dagen-norm wel kan worden afgeweken, hetzij bij collectieve regeling of met instemming van de betrokken werknemer. Uit de resultaten komt naar voren dat bij een meerderheid van de chauffeurs het rooster nul tot vijf dagen van te voren bekend is. Het merendeel van deze groep weet het rooster maximaal twee dagen van te voren. Bij het bekend-maken van het rooster zien we dat naarmate de onderneming groter is, het rooster langer van te voren vastligt en eerder bekend is bij de chauffeurs. Deze constatering geldt eveneens voor het rooster in het eigen vervoer. Chauffeurs in het internationale beroepsgoederenvervoer weten het rooster meestal een paar dagen van te voren. Bij het busvervoer zien we dat de chauffeurs in het openbaar vervoer het werkrooster langer van te voren weten dan de chauffeurs in het besloten busvervoer. Bij het besloten busvervoer

weten de chauffeurs, die internationaal rijden en pendels verzorgen, het roosters slechts een paar dagen tot een week van te voren.

Ter afsluiting van dit onderwerp is ook nog gevraagd naar de tevredenheid over het vaststellen van de werktijden en of er voldoende inspraakmogelijkheden zijn binnen het bedrijf. Een meerderheid (63%) van de chauffeurs geeft aan tevreden te zijn over de manier waarop de roosters worden vastgesteld; bijna een kwart oordeelt neutraal. Tevens is een kleine meerderheid van de chauffeurs (53%) van mening dat er voldoende inspraakmogelijkheden zijn over de werktijden. Een beperkt deel is ontevreden over de inspraak over werktijden.

Medezeggenschap

Volgens de helft van de chauffeurs is in de bedrijven een vorm van medezeggenschap aanwezig. Een derde van de chauffeurs geeft aan dat dit gebeurt in de vorm van een ondernemingsraad en bij één op de vijf in de vorm van een personeelsvertegenwoordiging²⁸. De andere helft heeft geen enkele vorm van collectieve medezeggenschap. Bij de bedrijven die wel een medezeggenschapsorgaan hebben, wordt volgens de werknemers over het algemeen ook overleg gevoerd over de werktijden, d.w.z. de manier waarop het bedrijf de werktijden vaststelt. Bij één op de vijf bedrijven met een medezeggenschapsorgaan, gebeurt dit echter niet. Naast verschillen naar omvang van de onderneming (zie voetnoot 27), zien we hier ook verschillen tussen het beroepsgoederenvervoer en het eigen vervoer. In het eigen vervoer komt een vorm van medezeggenschap vaker voor dan in het beroepsgoederenvervoer (respectievelijk 84% en 35%), aldus de goederenvervoerders. Tevens blijkt dat de vrachtwagenchauffeurs die alleen in Nederland rijden vaker aangeven dat er een ondernemingsraad aanwezig is en dat daarbij ook overleg gevoerd wordt over de werktijden dan de vrachtwagenchauffeurs die alleen of mede internationaal rijden.

Tabel Bijlage 3.2c

²⁸

We constateren hier tevens dat in de grotere ondernemingen (51-100 en meer dan 100 werknemers) vaker een formele vorm van medezeggenschap voorkomt, dan in de kleinere ondernemingen. Dit is niet verwonderlijk (en ook goed om te constateren) in het kader van de Wet op de Onderneminggraden (WOR). Een onderneming waar hetzij tenminste 100 personen werkzaam zijn, hetzij tenminste 35 personen meer dan een derde van de normale arbeidstijd werkzaam zijn, is verplicht een ondernemingsraad in te stellen. De kleine ondernemingen (1-10 werknemers) geven het vaakst aan geen enkele vorm van medezeggenschap te hebben. Gevolgd door de ondernemingen met 11-50 werknemers in dienst.

De zaken die tijdens het overleg met de ondernemingsraad of de personeels-vertegenwoordiging het meest aan bod komen zijn:

- de werktijden in het algemeen;
- het werken op zaterdag;
- het overwerk;
- de rijtijden;
- de nachtarbeid;
- de lengte van de werkdag.

Kijken we, ten slotte, naar de vraag of de chauffeurs al met al tevreden zijn over de manier waarop de ondernemingsraad of de personeelsvertegenwoordiging betrokken wordt bij het werktijdenbeleid van de onderneming, dan zien we dat bijna de helft van de chauffeurs daar tevreden tot zeer tevreden over is. Een derde deel heeft een neutraal oordeel en 12% is ontevreden.

Conclusie

De resultaten laten zien dat de chauffeurs over het algemeen op de hoogte zijn van het bestaan van ATW en ATB-V en tevens de inhoud daarvan goed of enigszins menen te kennen. Volgens de werknemers worden de werktijden in een onderneming met name vastgesteld door de werkgever of in goed overleg tussen de werkgever en de werknemer. Het zoeken naar een evenwicht tussen de wensen van de klant, de werkgever en de werknemer is hierbij richtinggevend.

Wat betreft het werktijdenbeleid bij de verschillende vervoerders blijkt dat een meerderheid van de chauffeurs nul tot vijf dagen van tevoren op de hoogte is van het werk-rooster. Het merendeel van deze groep weet het rooster maximaal twee dagen van tevoren. In principe moeten werkgevers 28 dagen van tevoren het nieuwe rooster bekend maken aan de werknemers; sec genomen lijkt bij een meerderheid van de werknemers de werkgever niet te voldoen aan deze norm. De wet staat afwijkingen van deze norm toe wanneer het medezeggenschapsorgaan of belanghebbenden daarmee instemmen. Slechts de helft van de bedrijven blijkt een medezeggenschapsorgaan te hebben. De medezeggenschap, althans de geformaliseerde vorm, is in deze sector kennelijk slechts in beperkte mate ontwikkeld. Daar waar een geformaliseerde vorm van medezeggenschap is, wordt over het algemeen overleg over de werktijden gevoerd (werktijdenbeleid). Over het algemeen is men tevreden over de betrokkenheid bij het

vaststellen van de werktijden. Slechts een klein deel van de chauffeurs is hierover ontevreden.

3.3 De werk- en rusttijden

In deze paragraaf staan de werk –en rusttijden centraal. We gaan achtereenvolgens in op:

- de regelmaat in werktijden;
- de doorsnee werkdag;
- de pauze;
- het overwerk;
- de doorsnee werkweek;
- de wekelijkse en tweewekelijkse rust ;
- het werken in het weekend;
- nachtarbeid.

Regelmatige werktijden

De eerste vraag die over de werk- en rusttijden aan de werknemers in de vervoerssector is voorgelegd, luidt: ‘Heeft u regelmatige werktijden?’ De helft van alle werknemers zegt hierop dat dit niet het geval is, 35% heeft tamelijk regelmatige werktijden en slechts 14% altijd regelmatige werktijden. Er zijn echter grote verschillen tussen de drie sectoren. De taxichauffeurs hebben namelijk de meest regelmatige werktijden (92% altijd tot tamelijk regelmatig)²⁹ en de buschauffeurs de minst regelmatige (72% zegt geen regelmatige werktijden te hebben). De vrachtwagenchauffeurs zitten tussen deze twee uitersten in, met de nadruk op onregelmatige werktijden. Binnen deze groep zijn het vooral de chauffeurs in het beroepsgoederenvervoer die vaker op onregelmatige werktijden rijden dan de chauffeurs in het eigen vervoer. Ook zien we dat naarmate de organisatie groter wordt de werktijden onregelmatiger worden.

Doorsnee werkdag

Aan de werknemers is gevraagd aan te geven op welk tijdstip hun doorsnee werkdag doorgaans begint en eindigt. De antwoorden op deze twee vragen zijn weergegeven in tabel 3.3.

²⁹ De meeste taxichauffeurs doen in ieder geval contractenwerk. Dit betekent dat zij wat betreft deze werkzaamheden veelal op regelmatige werktijden rijden.

Tweetiende van de werknemers begint met zijn werkdag tussen 6.00 en 8.00 uur én stopt tussen 16.00 en 18.00 uur. We zien echter ook een aanzienlijke groep (31%) die tussen 6.00 en 8.00 begint, en de werkdag pas na 18.00 uur beëindigt.

Tabel 3.3: *Begin en eindtijden doorsnee werkdag.*

| | | Begin werkdag | | | | | totaal |
|---------------|-------------|---------------|-----------|-------------------|-----------|---------|--------|
| | | 0.00-3.59 | 4.00-4.59 | 5.00-5.59 | 6.00-7.59 | Na 8.00 | |
| Einde werkdag | Voor 15.59 | 1% | <1% | <1% | 6% | 4% | 12% |
| | 16.00-17.59 | <1% | <1% | 5% | 22% | 11% | 39% |
| | 18.00-18.59 | <1% | <1% | 6% | 12% | 3% | 22% |
| | 19.00-24.00 | - | 1% | 4% | 19% | 3% | 28% |
| | totaal | 2% | 3% | 16% ³⁰ | 59% | 21% | |

De taxichauffeurs beginnen de werkdag allemaal na 6.00 uur 's morgens en eindigen veelal voor 18.00 uur. Ook de meeste buschauffeurs beginnen na 6.00 uur. Het tijdstip waarop de werkdag voor deze groep eindigt is echter minder eenduidig; er is een grote spreiding. De begintijden zijn voor de groep vrachtwagenchauffeurs zeer wisselend. Dat geldt ook voor het einde van de werkdag, doch de grootste groep stopt met werken tussen 16.00 en 18.00 uur.

Pauses

Art. 2.5:6 ATB-V met verwijzing naar Art. 7 EU/nr.3820/85

Het ATB-V bepaalt onder meer dat chauffeurs 45 minuten moeten pauzeren na elke 4,5 uur die zij rijden of werken. Over de gehele werkdag bekeken, moeten zij minimaal 45 minuten pauzeren. Deze pauses kunnen de gehele dag opgenomen worden, mits minimaal 15 minuten aaneengesloten. Bij het openbaar vervoer is de pauseregeling uit het ATB-V niet van

Art. 5:10 ATW

toepassing, maar gelden de normen uit het ATW³¹. Aan de werknemers is gevraagd om aan te geven hoe vaak (maximaal 3

³⁰ Het structureel beginnen van de werkdag vóór 6.00 uur 's ochtends betekent permanente nachtarbeid, waardoor de wet wordt overschreden.

³¹ In de pauseregeling van het ATB-V wordt verwezen naar de verordening (EU) nr. 3820/85. Kern van deze pauseregeling is dat na 4,5 uur rijtijd een onderbreking in acht wordt genomen van ten minste 45 minuten. Het is daarbij ook mogelijk om binnen die rijtijd kleinere pauses te nemen, waarbij elke

mogelijkheden om in te vullen) en hoe lang zij per werkdag pauzeren. De verschillende pauzemogelijkheden zijn vervolgens bij elkaar opgeteld. De norm lijkt weinig problemen met zich mee te brengen, aangezien 98% van de chauffeurs 50 minuten of meer per dag pauzeert. De overige 2% pauzeert 45 minuten per dag. Er zijn geen verschillen tussen de sectoren. We zien binnen het busvervoer dat de chauffeurs in het openbaar vervoer minder pauzeren per week (7,3 uur) dan de chauffeurs in het besloten busvervoer (10,6). Dit verschil is echter niet significant. De bovenstaande uitkomsten zijn dus conform de pauseregeling. De lengte van de verschillende pauzes laten een regelmatig patroon zien: de eerste pauze is meestal tussen de 15 à 30 minuten, de tweede pauze duurt vaak 30 minuten en de derde pauze is meestal 10 à 15 minuten.

*Art. 2.5:1 ATB-V,
de maximale diensttijd
is te herleiden uit
deze normering*

Doorsnee werkdag (exclusief overwerk)

De dagelijkse begin en eindtijd maken het mogelijk om de gemiddelde lengte van de werkdag te berekenen. We gaan eerst in op de bruto arbeidstijd per dag, ofwel de arbeidsuren samen met de pauzes (diensttijd). De gemiddelde diensttijd per dag bedraagt 11 uur. De dagelijkse diensttijd van de taxichauffeurs is iets korter, namelijk 9,7 uur, dan die van vrachtwagen- (11,3 uur) en buschauffeurs (11,1 uur). Volgens het ATB-V mag de dagelijkse diensttijd maximaal dertien uur bedragen (en maximaal drie keer per week 15 uur, met compensatie). In tabel 3.4 zien we dat 20% van de werknemers deze norm overschrijdt. Deze groep bestaat voornamelijk uit bus- en vrachtwagenchauffeurs. De gemiddelde diensttijd van de chauffeurs in het eigen vervoer bedraagt 9,1 uur per dag. Bij de chauffeurs in het beroepsgoederenvervoer is dat langer, namelijk 12 uur diensttijd.

Binnen deze vervoerssector is de gemiddelde diensttijd van het internationale vervoer hoger dan de gemiddelde diensttijd van het nationale vervoer.

Onderling bij de buschauffeurs zien we eveneens verschillen in de gemiddelde diensttijd per dag. De buschauffeurs in het openbaar

onderbreking tenminste 15 minuten moet duren. Op verzoek van de sector is in plaats van de pauseregeling van het ATB-V de pauseregeling van het ATW van toepassing op het openbaar busvervoer (per 1-01-2001, tot 1 juli 2001 is er een overgangsregeling). Dit houdt in dat in collectief overleg kan worden overeengekomen dat bij een arbeidstijd van meer dan 5,5 uur ten minste 2 keer een pauze van 15 minuten moet worden genoten (bron: Drempelvrees, Verslag Landelijk project Openbaar busvervoer, Arbeidsinspectie Regio Zuid, oktober 2000).

vervoer hebben een gemiddelde dienstdag van 9,8 uur per dag, terwijl de buschauffeurs in het besloten busvervoer (internationaal en pendel en internationaal zonder pendel) een gemiddelde dienstdag van 11,7 uur kennen.

Art. 2.5:3 ATB-V met verwijzing naar art. 6 EU/3820/85

Als we de pauzes niet meerekenen komen we op de netto arbeidstijd per dag. Gemiddeld genomen werken de chauffeurs 9,7 uur per dag. Er zijn wel verschillen tussen de drie sectoren, maar deze zijn niet statistisch significant. Het ATB-V kent echter alleen een *rijtijdenorm*. De gemiddelde *arbeidstijd* van 9,7 uur kunnen we daarmee dus niet toetsen aan het ATB-V.

Tabel 3.4: Doorsnee werkdag.

| | Taxi | Bus | Vrachtwagen | Totaal |
|------------------------------------------------------------|-------------|------------|--------------------|---------------|
| Bruto gemiddelde arbeidstijd per dag (incl. pauzes) | | | | |
| <= 8 uur | 10% | 12% | 8% | 9% |
| 9 uur | 24% | 20% | 18% | 19% |
| 10 uur | 57% | 19% | 23% | 23% |
| 11 t/m 12 uur | 5% | 17% | 16% | 15% |
| 12 t/m 13 uur | - | 14% | 14% | 13% |
| 14 t/m 15 uur | - | 16% | 18% | 16% |
| 16 uur en meer | 5% | 3% | 5% | 4% |
| gemiddelde | 9,7 uur | 11,1 uur | 11,3 uur | 11,1 uur |
| Netto gemiddelde arbeidstijd per dag (excl. pauzes) | | | | |
| <= 8 uur | 60% | 31% | 27% | 30% |
| 9 uur | 40% | 10% | 14% | 14% |
| 10 uur | - | 36% | 33% | 32% |
| 11 t/m 12 uur | - | 5% | 12% | 8% |
| 13 t/m 15 uur | - | 17% | 14% | 15% |
| 16 uur en meer | - | 2% | - | 1% |
| gemiddelde | 8,25 uur | 9,7 uur | 9,9 uur | 9,7 uur |

Overwerk

Tabel Bijlage 3.3d

Meer dan de helft van alle werknemers zegt vaak over te werken (ofwel meer uren dan contractueel is vastgelegd). Eenderde doet dit soms en 13% zegt nooit met overwerk te maken te hebben. Taxichauffeurs hoeven het minst vaak over te werken, de vrachtwagenchauffeurs het meest: 28% van de taxichauffeurs zegt vaak overwerk te verrichten, tegen 48% van de buschauffeurs en

64% van de vrachtwagenchauffeurs. Gemiddeld genomen werken taxichauffeurs 6,5 uur per week langer dan contractueel is vastgelegd. Bij de bus- en vrachtwagenchauffeurs ligt dat aanzienlijk hoger, namelijk respectievelijk gemiddeld 12,4 en 14,2 uur per week. Bij de grotere ondernemingen wordt over het algemeen minder overgewerkt dan bij de kleinere ondernemingen. De beroepsgoederenvervoerders geven aan dat zij meer overwerken dan de eigen vervoerders, waarbij er in het internationale goederenvervoer meer wordt overgewerkt dan in het nationale goederenvervoer.

Overwerk stuit op weinig bezwaren. Zes op de tien chauffeurs zegt overwerk noch prettig, noch vervelend te vinden, 36 % doet het zelfs graag. Vooral taxichauffeurs en vrachtwagenchauffeurs zeggen graag over te werken. Tweetiende zegt het te doen vanwege de verdiensten. Een iets kleinere groep, namelijk 16%, omdat het werk zo leuk is. Naarmate men ouder wordt, daalt het percentage dat zegt graag over te werken. Ook als de chauffeur getrouwd is of samenwoont is hij iets minder enthousiast. Het percentage chauffeurs dat een hekel heeft aan overwerk is gering, namelijk 5%. Dit komt vooral omdat het ten koste gaat van de vrije tijd, aldus de respondenten.

Doorsnee werkweek

De respondenten hebben een beeld geschetst van hun doorsnee werkweek. Daarbij zijn grote verschillen tussen de drie sectoren (zie tabel 3.5). Deze verschillen werken we na tabel 3.5 uit.

Tabel 3.5: doorsnee werkweek³²

| | Taxi's | Bus | Vrachtwagen | Totaal |
|-----------------------------------------------|----------|----------|-------------|----------|
| 'Gewone' werktijd* | | | | |
| < 40 uur | 52% | 35% | 22% | 29% |
| 40 – 48 uur | 40% | 59% | 74% | 67% |
| > 48 uur | 8% | 7% | 4% | 5% |
| gemiddelde | 32,8 uur | 37,7 uur | 39,1 uur | 38,2 uur |
| Overwerk* | | | | |
| < 10 uur | 61% | 33% | 22% | 27% |
| 10-19 uur | 39% | 40% | 46% | 44% |
| > 19 uur | - | 27% | 32% | 29% |
| gemiddelde | 6,5 uur | 12,4 uur | 14,2 uur | 13,4 uur |
| Netto arbeidstijd per week | | | | |
| < 40 uur | 31% | 15% | 7% | 10% |
| 40 – 48 uur | 39% | 16% | 19% | 19% |
| 49 – 60 uur | 31% | 55% | 57% | 56% |
| > 60 uur | - | 14% | 17% | 16% |
| gemiddelde | 40,2 uur | 51,5 uur | 54,0 uur | 52,6 uur |
| Pauze* | | | | |
| < 6 uur | 67% | 36% | 65% | 72% |
| 6-10 uur | 28% | 37% | 30% | 21% |
| > 10 uur | 6% | 27% | 5% | 7% |
| gemiddelde | 6,1 uur | 9,7 uur | 6,7 uur | 7,5 uur |
| Bruto arbeidstijd per week/diensttijd* | | | | |
| < 40 uur | 30% | 8% | 2% | 5% |
| 40- 48 uur | 20% | 13% | 9% | 11% |
| 49-59 uur | 50% | 28% | 46% | 42% |
| 60 – 70 uur | - | 30% | 29% | 28% |
| > 70 uur | - | 21% | 14% | 15% |
| gemiddelde | 45,7 uur | 60,9 uur | 61,1 uur | 60,4 uur |

* Een '*' in de tabel duidt op een statistisch significant verschil tussen de drie sectoren.

Richtlijn 2000/34

Normaliter werken de ondervraagde taxichauffeurs gemiddeld 32,8 uur per week. Tellen we daar nog het overwerk bij op, dan komen we op de netto arbeidstijd per week. Deze is voor de taxichauffeurs gemiddeld 40,2 uur per week. Het gemiddelde ligt nog onder de toekomstige EG-norm van 48 uur per week. Dit gemiddelde verhult echter enige spreiding. Uit tabel 3.5 komt namelijk naar voren dat 31% van de taxichauffeurs wekelijks meer dan 48 uur werkt. Wanneer we de pauzes optellen bij de netto arbeidstijd per week krijgen we inzicht in de bruto arbeidstijd per week, ofwel in de diensttijd per week. Deze bedraagt voor de taxichauffeurs gemiddeld 45,7 uur.

³² Het betreft hier *gemiddelden*: bij het optellen van bijv. de gewone werktijd van de taxichauffeurs (32,8 uur) en het overwerk (6,5 uur) komen we niet uit op 40,2 uur (netto arbeidstijd per week), zoals vermeld in de tabel. Dit komt door de spreiding binnen de gemiddelden.

Voor de bus- en vrachtwagenchauffeurs komt een geheel ander beeld naar voren.

De 'gewone' werkweek voor buschauffeurs bedraagt gemiddeld 37,7 uur. Tellen we daarbij het overwerk op – eerder hebben we al gezien dat dit voor deze groep werknemers veel is – dan komen we *gemiddeld* op een netto-arbeidstijd van 51,5 uur per week. Dit gemiddelde ligt hoger dan de toekomstige EG-norm van 48 uur per week; 69% van de buschauffeurs werkt wekelijks meer dan 48 uur. Deze arbeidstijd per week kan dus in de toekomst voor problemen gaan zorgen.

De buschauffeurs hebben in vergelijking met de werknemers in de andere twee sectoren relatief veel pauze; 9,7 uur per week. De pauze gecombineerd met de netto-arbeidstijd per week leveren een dienstduur per week van 60,9 uur op.

Kijken we, tot slot, naar het type busvervoer dan blijkt dat de buschauffeurs die internationaal rijden en pendels verzorgen de meeste overuren per week maken. Gevolgd door de collega's die wel internationaal rijden, maar geen pendels verzorgen. Het minst wordt er overgewerkt in het openbaar vervoer.

De doorsnee werkweek voor de vrachtwagenchauffeurs is net iets langer dan die van de buschauffeurs. Bij de vrachtwagenchauffeurs bedraagt de netto arbeidstijd per week (dus: gewone werkweek plus overwerk) 54 uur. Ook hier zien we dat de grootste groep, namelijk 74%, wekelijks meer dan 48 uur werkt. De gemiddelde dienst per week duurt voor de vrachtwagenchauffeurs 61,1 uur. Binnen de groep vrachtwagenchauffeurs is de netto arbeidstijd van de beroeps-goederenvervoerders beduidend hoger dan die van de eigen vervoerders (respectievelijk 63 uur en 49 uur). De lange werkweek van de beroepsgoederenvervoerders wordt met name veroorzaakt door het overwerk (15,6 uur voor het beroepsgoederenvervoer tegen 7 uur voor het eigen vervoer). Daarnaast werken de internationaal rijdende chauffeurs meer over en hebben ze langere werkweken dan de nationaal rijdende collega's. Zij pauzeren daarentegen wel iets langer.

Wekelijkse en tweewekelijkse rust

Volgens het ATB-V dienen medewerkers wekelijks een aaneengesloten periode van 45 uur rust te hebben. Of aan deze norm wordt voldaan kunnen we beredeneren analoog aan de werkwijze die we in hoofdstuk 2 hebben gevolgd. We constateren dat:

- door de meerderheid van de chauffeurs vaak wordt overgewerkt;
- het aantal uren per week dat wordt overgewerkt hoog is;
- door ruim 40% van de chauffeurs vaak tot altijd op zaterdag wordt gewerkt.

Op grond van deze bevindingen hebben we een vermoeden dat de norm van 45 uur ononderbroken rust waarschijnlijk regelmatig overschreden wordt.

In het ATB-V is naast de EG-norm nog een extra (standaard)norm opgenomen voor de rusttijd per twee weken, namelijk 228 uur. Die norm leidt ertoe dat de bruto-arbeidsduur per week niet meer mag bedragen dan gemiddeld 54 uur, althans als men gebonden is aan de standaardregeling (zie hoofdstuk 2). We hebben de 54-uur grens niet opgenomen in ons onderzoek; de grenzen liggen in de rapportage tussen 50 en 60 uur. Kijken we naar de ruime grens van 60 uur, dan blijkt uit tabel 3.5 dat zelfs die norm voor meer dan de helft van de buschauffeurs en voor 43% van de vrachtwagenchauffeurs nog niet ver genoeg gaat. Het *gemiddelde* blijkt zelfs de norm te boven te gaan en ligt boven de 60 uur per week. Echter, doordat de meeste bedrijven zijn gebonden aan de overlegregeling en niet aan de standaardregeling, is er geen sprake van een overtreding.

Werken in het weekend

Ruim 40% van de werknemers werkt altijd of vaak op zaterdag, 34% doet dit soms. Werken op zondag komt iets minder vaak voor: de helft zegt op zondag te werken. Met name buschauffeurs werken frequent op zaterdag en zondag. Vervolgens zien we dat taxichauffeurs op hun beurt vaker in het weekend werken dan de vrachtwagenchauffeurs. Chauffeurs werkzaam bij de grotere ondernemingen, geven daarnaast vaker aan op zaterdag of zondag te werken dan de chauffeurs uit de kleinere ondernemingen. Het vaker werken op zaterdag geldt vooral voor de chauffeurs in het eigen vervoer. Het werken op zondag daarentegen komt weer iets meer

Tabel Bijlage 3.3c

voor in het beroepsgoederenvervoer. Bij het internationale goederenvervoer komt het werken op zondag eveneens meer voor.

Art. 5:4 ATW

Tevens is gevraagd hoeveel zondagen men per jaar werkt. Taxi- en buschauffeurs werken de meeste zondagen per jaar: respectievelijk gemiddeld 21 en 25 zondagen. Bij het busvervoer komt eveneens naar voren dat de chauffeurs in het besloten busvervoer die nationaal of internationaal/pendel rijden ook de meeste zondagen werken. Vrachtwagenchauffeurs werken daarentegen jaarlijks gemiddeld dertien zondagen. Volgens de overlegregeling in de ATW mogen werknemers in de vervoerssector jaarlijks 39 zondagen werken. Uit het onderzoek komt naar voren dat voor 8% van de responderende taxichauffeurs en 10% van de buschauffeurs deze norm een knelpunt vormt; zij werken jaarlijks veertig zondagen of meer. Bij de grotere ondernemingen worden er gemiddeld meer zondagen gewerkt dan in de kleinere ondernemingen. Bij de grote ondernemingen gaat het gemiddeld om 21 à 22 zondagen per jaar.

*Art. 2.5:4/2.5:5
en regeling vrijstelling
ATB-V*

Tabel Bijlage 3.3b

Nachtarbeid

Van alle respondenten werkt tweederde deel wel eens in de nacht. Vooral buschauffeurs hebben te maken met nachtarbeid: 77% zegt wel eens in de nacht te werken. Ook in het goederenvervoer heeft menig chauffeur te maken met nachtarbeid, namelijk 59%. Van de ondervraagde taxichauffeurs werkt daarentegen maar eenderde wel eens 's nachts³³. Wat betreft de grootte van de organisatie zien we dat de medewerkers in de grotere organisaties vaker 's nachts werken dan de werknemers in de kleinere organisaties. Binnen het internationale goederenvervoer zijn er meer chauffeurs die 's nachts werken, maar diegene die 's nachts werken, hebben minder nachtdiensten per week en rijden 's nachts over het algemeen minder lang dan hun nationaal rijdende collega's.

In totaal hebben dus slechts acht (van de 25) taxichauffeurs in ons onderzoek wel eens te maken met nachtarbeid. Zij werken gemiddeld per week drie keer 's nachts. Men werkt dan gemiddeld dertien uur per week 's nachts. De taxichauffeurs vallen onder de bijzondere overlegregeling voor de nachtarbeid. Zij blijven met een gemiddelde van 39 nachtdiensten in een periode van 13 weken (3 nachtdiensten x 13 weken) binnen de maximale norm van 42

³³ Naast het contractenwerk doen de taxichauffeurs ook bel- en opstapwerk.

nachtdiensten. De buschauffeurs hebben gemiddeld twee nachtdiensten per week; 79% heeft er twee tot drie per week. Gemiddeld genomen werken zij zes uur per week 's nachts. Er is echter een grote spreiding; 31% werkt gemiddeld vier tot vijf uur per week 's nachts. De internationaal en pendeldiensten rijdende buschauffeurs in het besloten busvervoer werken gemiddeld de meeste uren 's nachts: namelijk 8 uur per week.

De vrachtwagenchauffeurs, tot slot, hebben gemiddeld drie nachtdiensten per week. Gemiddeld genomen werken zij 9 uur per week 's nachts. De chauffeurs in het eigen vervoer werken gemiddeld genomen meer uren 's nachts (13,5 uur per week) dan de beroepsgoederenchauffeurs in het goederenvervoer (7,7 uur per week). Daarnaast zien we ook dat de vrachtwagenchauffeurs die alleen in Nederland rijden vaker 's nachts werken dan de internationaal rijdende collega's (respectievelijke 3,9 en 2,6 nachtdiensten). Dit gegeven zien we ook terug in het aantal uren dat zij per week 's nachts werken (respectievelijk 13,7 uur en 6,1 uur).

Evenals in het bedrijvenonderzoek hebben we in het werknemersonderzoek gekeken welke werknemers wat betreft de nachtarbeid vallen onder een vrijstellingsregeling, een bijzondere overlegregeling en de gewone overlegregeling. Van alle respondenten valt 13% (58 werknemers) onder een bijzondere overlegregeling en 12% onder een vrijstellingsregeling (53 werknemers). Echter, niet al deze personen werken ook daadwerkelijk 's nachts.

De medewerkers die onder een vrijstelling vallen werken gemiddeld per week 3,7 keer in de nacht, daarbij werken zij gemiddeld 17,6 uur per week tussen 0.00 en 6.00 uur. De medewerkers onder de bijzondere overlegregeling werken gemiddeld 3,4 nachtdiensten per week. De gemiddelde lengte van de nachtdienst bedraagt voor deze groep 8,4 uur per week. Volgens de bijzondere overlegregeling mogen medewerkers ofwel per 13 weken 42 keer in de nacht werken en 140 keer over een periode van 52 weken, ofwel per twee weken 38 uur tussen 0.00 en 6.00 uur werken. Bijna de helft van de respondenten (48%) die onder deze regeling vallen, werkt meer dan het aantal toegestane nachtdiensten (d.w.z. wekelijks meer dan drie nachtdiensten).

De medewerkers die onder de gewone overlegregeling vallen werken beduidend minder vaak in de nacht: gemiddeld 2,1 keer per week

(en dan gemiddeld 5,5 uur per nacht). De algemene overlegregeling stelt dat een medewerker ofwel 35 nachtdiensten per 13 weken mag draaien, ofwel per twee weken 20 uur tussen 0.00 en 6.00 uur mag werken. Van alle respondenten die onder deze regeling vallen werkt 29% drie of meer nachtdiensten per week en overschrijdt daarmee deze norm in het ATB-V.

Conclusie

Evenals in het bedrijvenonderzoek zien we dat de taxichauffeurs de meest regelmatige dagelijkse en wekelijkse werktijden hebben. Men begint doorgaans tussen 6.00 en 8.00 uur 's morgens en eindigt voor 18.00 uur 's avonds. Gemiddeld genomen werken zij ongeveer 8,2 uur per dag (exclusief pauzes) en 40,2 uur per week (exclusief pauzes en inclusief overwerk). Taxichauffeurs werken geregeld in het weekend, maar hebben in beperkte mate te maken met nachtarbeid.

Bus- en vrachtwagenchauffeurs hebben daarentegen een minder regelmatig arbeidspatroon. Het eindtijdstip van de werkdag is veelal niet eenduidig aan te geven. Overwerk is niet incidenteel in de werksituatie van de responderende buschauffeurs: ongeveer de helft zegt vaak over te werken. Men werkt wekelijks ongeveer twaalf uur meer dan contractueel is vastgelegd.

Buschauffeurs werken dagelijks 9,7 uur en 51,5 uur per week (exclusief pauzes en inclusief overwerk). We zien tevens dat een aanzienlijke groep buschauffeurs gemiddeld tussen 49 en 60 uur per week werkt. Verder hebben we gezien dat met name buschauffeurs te maken hebben met werken in het weekend en nachtarbeid. Eentiende van de buschauffeurs werkt jaarlijks meer zondagen dan wettelijk is toegestaan.

Het arbeidspatroon van de vrachtwagenchauffeurs lijkt op dat van de buschauffeurs. We zien dat deze groep het vaakst te maken heeft met overwerk; zij werken gemiddeld per week 14,6 uur over. Hierdoor is de dagelijkse en wekelijkse arbeidstijd net iets langer dan die van de buschauffeurs, namelijk 9,9 uur per dag en 54 uur per week. Ruim één op de tien vrachtwagenchauffeurs werkt wekelijks meer dan 60 uur. Vrachtwagenchauffeurs werken wat minder vaak in het weekend en in de nacht dan buschauffeurs, maar vaker dan taxichauffeurs.

Bijna de helft van de respondenten (48%) die onder de bijzondere overlegregeling voor de nachtarbeid vallen, werkt meer dan het aantal toegestane nachtdiensten (d.w.z. wekelijks meer dan drie nachtdiensten). De medewerkers die onder de gewone overlegregeling vallen, werken beduidend minder vaak in de nacht: zo'n 29% werkt drie of meer nachtdiensten per week en overschrijdt daarmee de norm in het ATB-V.

De pauzeregeling, tot slot, lijkt over het algemeen geen probleem te vormen. Zo'n 98% van de chauffeurs pauzeert naar eigen zeggen 50 minuten of meer per dag. De overige 2% pauzeert 45 minuten per dag. Dit is dus conform de bepaling.

3.4 Rijtijden

In deze paragraaf gaan we in op de rijtijden van de chauffeurs. We besteden daarbij aandacht aan de aaneengesloten rijtijd, de gemiddelde rijtijd per week en per twee weken en aan de registratie van de rijtijden.

Tabel Bijlage 3.4a

De chauffeurs rijden gemiddeld 3,6 uur achter elkaar. Volgens het ATB-V mogen chauffeurs maximaal 4,5 uur achter elkaar rijden. In totaal rijdt 6% van de chauffeurs meer dan 4,5 uur achtereen. Dit gebeurt het minst onder de buschauffeurs. De buschauffeurs die internationaal en pendel rijden, rijden in verhouding nog het langst achtereen. In het besloten busvervoer (nationaal) zit men het minst lang achtereen achter het stuur. Bij de chauffeurs in het goederenvervoer zien we eveneens dat de 'internationale chauffeurs' en beroepsgoederenvervoerders (3,9 uur) langer achter elkaar rijden dan de 'nationale chauffeurs' en de eigen vervoerders (2,8 uur). Van de chauffeurs die meer dan 4,5 uur achter elkaar rijden, doet 21% dit vaak, 45% geregeld en 35% soms.

Gemiddeld genomen zit men 33 uur per week achter het stuur. Volgens de taxichauffeurs is dat 75% van hun werktijd, volgens de buschauffeurs 68% en volgens de vrachtwagenchauffeurs 60%. Procentueel gezien maken de chauffeurs uit de grotere ondernemingen een langere rijtijd dan de chauffeurs uit de kleinere ondernemingen, evenals de beroepsgoederenvervoerders ten opzichte van de eigen vervoerders (respectievelijk 35 uur en 25 uur).

De internationale vervoerders zitten daarbij gemiddeld per week langer achter het stuur dan de nationale vervoerders. Bij busvervoer is de rijtijd van de chauffeurs in het openbaar vervoer procentueel langer dan die van hun collega's in het besloten busvervoer.

Art. 2.5:3 ATB met een verwijzing naar art. 6 lid 1 en 2 van EU/3820/85

De normen in het ATB-V stellen dat werknemers per week maximaal 56 uur mogen rijden. Uit het onderzoek komt naar voren dat 69% van de chauffeurs deze norm, naar eigen zeggen, niet overtreedt. Met name taxi- en vrachtwagenchauffeurs zeggen dat zij nooit meer dan 56 uur per week rijden. In totaal rijdt 31% soms tot altijd meer dan 56 uur per week en overschrijdt daarmee de normen in het besluit. Deze groep bestaat voornamelijk uit buschauffeurs.

Aan de buschauffeurs die internationale pendels rijden is gevraagd of het wel eens voorkomt dat zij in een week meer dan 65 uur achter het stuur zitten. Een ruime meerderheid zegt dat dit nooit voorkomt, 19% doet dit soms en 11% vaak.

De maximale twee-wekelijkse rijtijd is 90 uur. Tweederde van de chauffeurs zegt dat zij in twee achtereenvolgende weken nooit meer dan 90 uur achter het stuur zitten. Tweetiende zegt dat dit soms voorkomt, ruim 10% zegt vaak tot altijd. Er zijn geen significante verschillen tussen de drie sectoren. Wel zijn er verschillen waargenomen tussen het eigen vervoer en het beroepsgoederenvervoer. De chauffeurs in het eigen vervoer rijden in twee weken bijna nooit langer dan 90 uur, terwijl dit bij het beroepsgoederenvervoer wel vaker gebeurt. Deze uitkomst zien we ook terug bij de internationale vrachtwagenchauffeurs: zij rijden vaker meer dan 56 uur per week of meer dan 90 uur per twee weken dan de nationale vrachtwagenchauffeurs.

Tabel Bijlage 3.4b

Wat betreft de registratie van de rijtijden zien we dat de taxichauffeurs voornamelijk de *arbeidstijden* (en niet de rijtijden) bijhouden in de werkmap: 92% van hen noemt dit registratiemiddel. Daarnaast registreren zij ook door middel van het dienstrooster (24%) of op een andere, niet nader omschreven, manier (28%). Bus- en vrachtwagenchauffeurs registreren voornamelijk door een tachograaf te gebruiken: circa 80% van de werknemers in deze sectoren noemt dit middel. Het valt op dat de groep die zegt dat zij in het geheel niet de rijtijden bijhouden klein is, namelijk 2%.

Volgens 85% van de werknemers ziet de werkgever erop toe dat de regels voor de rijtijden en voor de werk- en rusttijden niet worden overschreden. Met name buschauffeurs geven dit antwoord. De werkgever gebruikt diverse manieren om de naleving te controleren. De eigen controle van de tachograaf en van de planning van de ritten zijn de meest genoemde methoden. Deze methoden worden met name genoemd door bus- en vrachtwagenchauffeurs. Taxichauffeurs verwijzen vooral naar de controle van de werkmap.

Tweederde van de medewerkers is van mening dat de werkgever voldoende toeziet op de naleving van de regels. Deze mening wordt het minst gedeeld door de vrachtwagenchauffeurs. Al met al zegt 8% dat het toezicht op de naleving door de werkgever onvoldoende is.

Conclusie

Al met al kunnen we concluderen dat menig chauffeur knelpunten ervaart met de normen met betrekking tot de rijtijden. De aaneengesloten rijtijd levert de minste problemen op: 6% van de chauffeurs rijdt meer dan 4,5 uur achter elkaar. De norm voor de wekelijkse rijtijd vormt wel een knelpunt. In totaal rijdt 31% soms tot altijd meer dan 56 uur per week en overschrijdt daarmee de normen in het besluit. Deze groep bestaat voornamelijk uit buschauffeurs.

Taxichauffeurs registreren de arbeidstijden voornamelijk door middel van de werkmap. Bus- en vrachtwagenchauffeurs registreren hoofdzakelijk met behulp van de tachograaf-schijven. Het valt op dat de groep die zegt dat zij in het geheel niet de rijtijden bijhouden klein is, namelijk 2%. De meeste chauffeurs zeggen dat de werkgever erop toeziet dat de normen voor de werk-, rust- en rijtijden niet worden overschreden.

3.5 De belasting van de werktijden

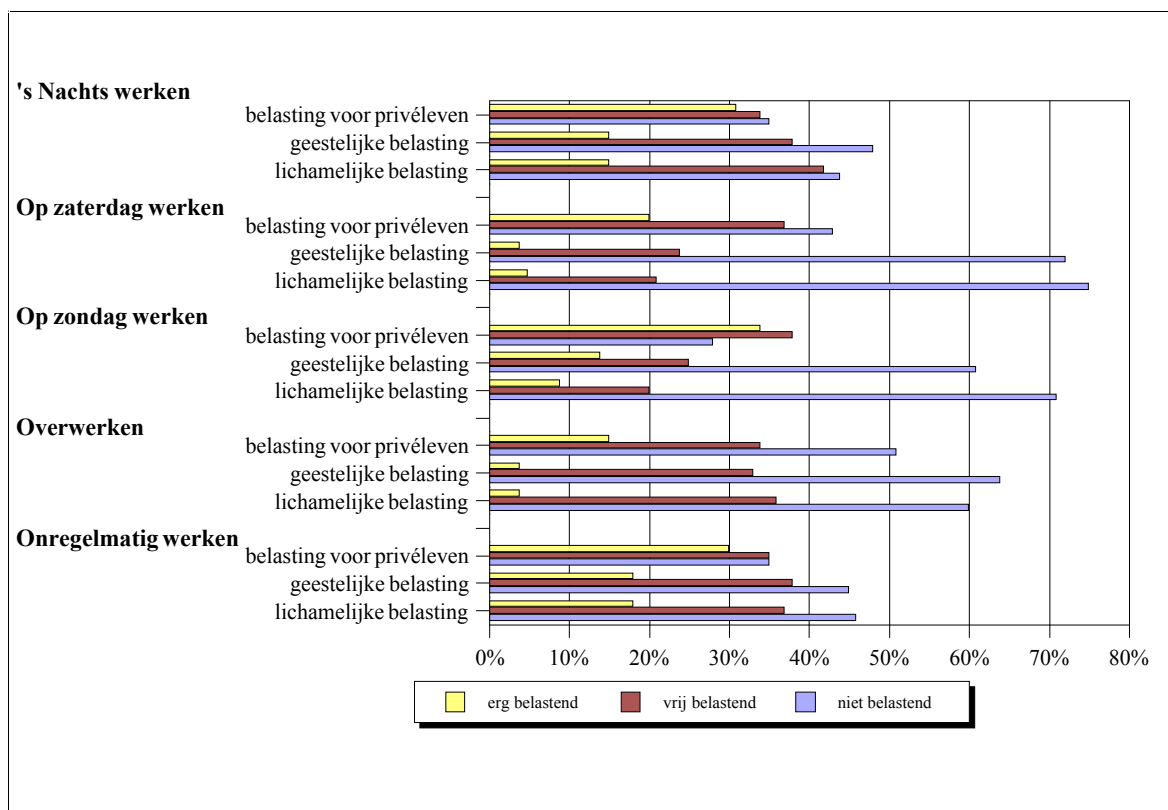
Hoe belastend vinden de chauffeurs hun werkrooster en zijn zij in staat dit werk te combineren met bijvoorbeeld zorgtaken thuis? Deze vragen spelen een belangrijk rol in het werknemersonderzoek, gegeven de doelstelling van de ATW en het ATB-V om de veiligheid, gezondheid en welzijn (c.q. belasting) van werknemers te bevorderen. In deze paragraaf besteden we aandacht aan de lichamelijke, geestelijke en sociale belasting -d.w.z. belasting voor het privéleven- van werktijden. Tevens kijken we naar de algehele tevredenheid van chauffeurs over hun werk- en rijtijden en de verkeersveiligheid.

De lichamelijke, geestelijke en sociale belasting

Dit onderwerp is in de vorm van stellingen voorgelegd aan de chauffeurs. Bij de werktijden hebben we met name gekeken naar belastende factoren zoals 's nachts of in het weekend werken, overwerk en wisselende werktijden.

De chauffeurs hebben hierbij kunnen aangeven of zij deze factoren lichamelijk of geestelijk belastend vinden en of het daarnaast ook belastend is voor hun privéleven.

*Tabel Bijlage 3.5a
t/m Bijlage 3.5d*



Figuur 3.6: Belasting.

's Nachts werken

Meer dan de helft van de chauffeurs vindt 's nachts werken lichamelijk en geestelijk belastend, en tevens een vrij zware belasting voor het privéleven (65%). Ongeveer 45% vindt het lichamelijk en geestelijk niet belastend. Hierbij constateren we verschillen naar type chauffeur. Zo ervaren buschauffeurs in verhouding de meeste belasting. Dit geldt zowel voor de geestelijke als de sociale belasting. Er lijkt een zwak lineair verband te zijn tussen de leeftijd en de mate waarin met lichamelijke belasting ervaart. Zo vinden de oudere chauffeurs het 's nachts werken lichamelijk iets belastender dan de jongere chauffeurs. Dit verschil is echter niet significant.

Op zaterdag of zondag werken

Op zaterdag werken vindt driekwart van de chauffeurs niet belastend voor lichaam en geest, maar in meerdere mate wel een belasting voor het privéleven (57% vindt dit vrij tot erg belastend). Wat betreft de belasting voor het privéleven constateren wij verschillen. Zo ervaart de vrachtwagenchauffeur de grootste belasting voor het privéleven,

op de voet gevolgd door de buschauffeur. De taxichauffeurs ervaren de minste belasting.

Het werken op zondag wordt door een ruime meerderheid als belastend voor het privéleven gezien. Wat betreft het type chauffeur springt de vrachtwagenchauffeur eruit; deze ervaart de meeste sociale belasting (81%). Op een tweede plaats komt de buschauffeur met 61%. De taxichauffeur schijnt de minste moeite te hebben met de combinatie privé en het werken op zondag. Toch is ook 42% nog een aanzienlijk deel. De chauffeurs in de kleinere ondernemingen vinden het werken op zondag belastender dan hun collega's in de grotere ondernemingen. Daarbij zijn het juist de getrouwde of samenwonende chauffeurs die dat vrij tot erg belastend vinden. Het lijkt erop dat de zondag toch nog steeds als 'rustdag' wordt gezien,

Overwerken

Het overwerken wordt door een meerderheid niet als lichamelijk en geestelijk belastend gezien. De helft ervaart wel belasting voor het privéleven. De buschauffeur is hier koploper wat betreft de ervaren belasting voor het privéleven. Ook de geestelijke belasting is aanzienlijk, aldus 46%. Ook hier zien we dat chauffeurs in de kleinere bedrijven meer belasting ervaren dan de chauffeurs in de grotere bedrijven. Het gaat hier met name om de lichamelijke belasting van het overwerken.

Onregelmatig werken

's Nachts werken of op zaterdag of zondag zijn natuurlijk al vormen van onregelmatig werken. De wisselende werktijden als zodanig vindt iets meer dan de helft van de chauffeurs vrij tot erg belastend (lichamelijk en geestelijk). Daarnaast vindt ruim de helft het belastend voor het privéleven, dat geldt in meerdere mate voor de gehuwde of samenwonende chauffeurs dan voor de niet gehuwde of samenwonende chauffeurs. Het blijkt dat de bus- en in iets mindere mate - de vrachtwagenchauffeurs moeite hebben met de onregelmatige werktijden. Dit is met name een aanslag op hun privéleven, aldus een ruime meerderheid van de bus- en vrachtwagenchauffeurs.

De algehele tevredenheid van chauffeurs over hun werk- en rijtijden

In de voorgaande paragraaf is gesproken over de belasting van werktijden voor chauffeurs. Dit had onder meer betrekking op de belasting voor het privéleven. Hierover zijn nog enkele stellingen voorgelegd aan de chauffeurs, zoals de druk die de werktijden op het privéleven legt of het feit dat werktijden in voldoende mate kunnen worden afgestemd op de privésituatie. Gevraagd is of de chauffeurs het al dan niet eens zijn met deze stellingen. Deze stellingen zijn geclusterd in de

Zie Tabel Bijlage 3.5e

schaal 'werktijden'³⁴. Daarnaast zijn er ook nog enkele stellingen over de mogelijkheid om te herstellen na een werkdag voorgelegd. Deze stellingen zijn geclusterd in de schaal 'herstelmogelijkheden'.

Tabel 3.7: Tevredenheid.

| | Taxi | | Bus | | Vrachtwagen | | Totaal | |
|---------------------------------------------------------------------|------------|------|------------|------|-------------|------|------------|------|
| | oneens | Eens | oneens | eens | oneens | eens | oneens | eens |
| Werktijden | | | | | | | | |
| Ik kan mijn werktijden goed afstemmen op mijn privéleven | - | 92% | 40% | 5% | 18% | 51% | 26% | 43% |
| Mijn werktijden leggen een grote druk op mijn privéleven | 88% | 4% | 37% | 8% | 61% | 18% | 53% | 25% |
| Ik ben tevreden over mijn rijtijden | 4% | 88% | 8% | 57% | 3% | 79% | 5% | 71% |
| Ik ben tevreden over mijn werktijden en rusttijden | 8% | 88% | 15% | 55% | 7% | 76% | 10% | 68% |
| <i>Gemiddelde schaalscore:</i> | <i>4,3</i> | | <i>3,2</i> | | <i>3,7</i> | | <i>3,5</i> | |
| Herstelmogelijkheden | | | | | | | | |
| Ik heb voldoende mogelijkheden om tot rust te komen na een werkdag | - | 88% | 16% | 51% | 10% | 69% | 12% | 63% |
| Ik heb voldoende mogelijkheden om tot rust te komen na een werkweek | - | 96% | 25% | 45% | 6% | 75% | 13% | 65% |
| <i>Gemiddelde schaalscore:</i> | <i>4,4</i> | | <i>3,3</i> | | <i>3,8</i> | | <i>3,6</i> | |

³⁴ Een schaal is een cluster van stellingen. De gemiddelde schaalscore kan variëren van één (helemaal oneens) tot en met vijf (helemaal mee eens). Naarmate de gemiddelde schaalscore hoger wordt (dichter bij vijf), scoren respondenten gunstiger op de schaal, dat wil zeggen zij oordelen 'positiever' over een bepaald thema.

Over het algemeen is men positief over de werktijden (gemiddelde schaalscore van 3,5). Zo geeft een grote meerderheid aan tevreden te zijn over de rij-, de werk- en de rusttijden. Tevens zegt een kleine meerderheid dat de werktijden geen grote druk leggen op het privéleven; een kwart van de chauffeurs heeft wel last van die druk. Eenzelfde percentage kan de werktijden onvoldoende afstemmen op de privésituatie.

De meningen over de werktijden lopen onderling -naar type chauffeur- wel uiteen. Zo blijkt de buschauffeur in verhouding het minst tevreden te zijn over de afstemming van de werktijden met de privésituatie en de algehele tevredenheid over de rij-, werk- en rusttijden (gemiddelde schaalscore van 3,2). De taxichauffeurs zijn het meest tevreden met een schaalscore van 4,3, gevolgd door de vrachtwagenchauffeurs (gemiddelde schaalscore van 3,7). Binnen de groep vrachtwagenchauffeurs zijn de eigen vervoerders tevredener met hun werktijden dan de beroepsgoederenvervoerders. Tevens zijn er verschillen in beleving tussen nationaal en internationaal vervoer: de chauffeurs die alleen in Nederland rijden zijn tevredener over hun werktijden dan de chauffeurs die internationaal rijden.

De meeste chauffeurs ervaren voldoende mogelijkheden om uit te rusten na een werkdag (gemiddelde schaalscore van 3,6). Dit geldt zowel voor rusten na een werkdag als na een werkweek. Ook hier zien we dat de buschauffeurs (3,3) in mindere mate herstelmogelijkheden ervaren dan de taxichauffeurs (4,4) en de vrachtwagenchauffeurs (3,8). De chauffeurs in de kleinere bedrijven (1-10 werknemers) ervaren de meeste herstelmogelijkheden na een werkdag. Daar staat tegenover dat zij ook de meeste belasting ervaren wat betreft het werken op zondag en het overwerken lichamelijk belastend vinden. Wat betreft het nationale en internationale beroepsgoederenvervoer zien we dat de internationale vervoerders minder herstelmogelijkheden ervaren dan de nationale vervoerders.

De verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid is eveneens besproken aan de hand van stellingen. Ook hier konden de chauffeurs aangeven of ze het wel of niet eens waren met de geformuleerde stellingen. Een ruime meerderheid (82%) is van mening dat de huidige regels voor rijtijden zeker bijdragen aan een betere verkeersveiligheid. Ook zijn regels

positief van invloed op een betere werksituatie van de chauffeurs. Ongeveer de helft van alle chauffeurs vindt dat de regels voor de rij-, werk-, rusttijden ook niet strenger hoeven te worden. De percentages laten zien dat met name de buschauffeurs zeggen dat de regels nog wel iets stringenter zouden mogen. Daarnaast zien wij ook dat naarmate de chauffeur ouder wordt, het percentage toeneemt dat zegt dat de regels wel iets strenger mogen zijn. Een kwart van de vrachtwagenchauffeurs vindt dat de regels specifiek voor de werk- en rusttijden wel strenger zouden mogen zijn. Een zelfde deel van de taxichauffeurs, vindt dat juist voor de rijtijden.

Conclusies

Onregelmatige werktijden als zodanig worden door de chauffeurs tamelijk belastend gevonden. Deze belasting ervaren zij met name als het gaat om het privéleven. Ook de lichamelijke en geestelijke belasting speelt echter een aanzienlijke rol. Vooral de bus -en iets mindere mate- de vrachtwagenchauffeurs vinden de onregelmatige werktijden belastend.

Vervolgens zien we bij de verschillende vormen van onregelmatigheid dat vooral het werk 's nachts belastend is. Dit betekent dat het werken 's nachts een zware wissel kan trekken op de lichamelijke en geestelijke gesteldheid van de chauffeurs. Daarbij is het ook nog eens belastend voor het privéleven. Verder zien we dat het werken op zondag vooral een belasting betekent voor het privéleven van de chauffeurs. Het zijn met name de bus- en vrachtwagenchauffeurs die het werken 's nachts en in het weekend als een belasting ervaren voor het privéleven.

Niettemin zijn de chauffeurs over het geheel genomen wel tevreden over hun rij-, werk- en rusttijden. De buschauffeurs zijn hierover het minst tevreden. Een kleine meerderheid geeft daarbij aan dat de werktijden geen grote druk leggen op het privéleven. Een kwart van de chauffeurs heeft hier echter wel last van. Over het algemeen ervaart men voldoende herstelmogelijkheden na een werkdag of een werkweek. Ook hier zijn het de buschauffeurs die de minste herstelmogelijkheden ervaren, terwijl zij in verhouding de meeste belasting ervaren. Daarnaast vindt een grote meerderheid dat de huidige regels voor de rijtijden bijdragen aan een betere verkeersveiligheid en een positieve invloed hebben op de werksituatie.

3.6 Het chauffeursdiploma

Art. 2.7 ATB-V
Tabel Bijlage 3.8

Een vakdiploma is nodig voor de bestuurder van een bus (openbaar vervoer en besloten busvervoer) die meer dan negen personen kan vervoeren en de bestuurder van een vrachtauto met een toegestaan maximumgewicht van meer dan 7500 kg en geboren na 30 juni 1955. Het gaat hier om een het CCV-B diploma (chauffeursdiploma) en het diploma van de beroepsbeleidende leerwagen chauffeurs of tourwagenchauffeur/ reisleader. Bestuurders die zijn geboren vóór 30 juni 1955 zijn vrijgesteld van de vakbekwaamheidseis. Ook bestuurders van bijv. een rijdende bibliotheek of circus- en kermismateriaal zijn vrijgesteld van het chauffeursdiploma. De vragen over het chauffeursdiploma zijn alleen voorgelegd aan de bus- en vrachtwagenchauffeurs.

Naleving

Het blijkt dat men over het algemeen in het bezit is van een officieel chauffeursdiploma. Bijna 70% heeft dit getuigschrift en een derde heeft het niet. Er is maar één buschauffeur die zegt dat hij eigenlijk wel in het bezit moet zijn van een chauffeursdiploma en op dit moment bezig is dat te halen. De rest van deze groep is niet verplicht om het diploma te hebben, omdat zij geboren zijn vóór 1 juli 1955. Dit laatste geldt ook voor de vrachtwagenchauffeurs. Andere redenen die genoemd worden, zijn bijvoorbeeld het rijden op een bestelbusje of een vrachtauto die niet meer weegt dan 7500 kg.

Verplichting

De meeste chauffeurs zijn van mening dat een verplicht chauffeursdiploma een goede zaak is. Ongeveer één op de vijf geeft aan dat er uitzonderingen mogelijk moeten zijn en 8% vindt een chauffeurdiploma helemaal geen goede zaak. Op dit laatste punt verschillen de bus- en de vrachtwagenchauffeurs significant van elkaar; bij de buschauffeurs zegt slechts 3% dat een diploma geen goede zaak is, tegen 12% bij de vrachtwagenchauffeurs.

Conclusie

Het chauffeursdiploma lijkt geen probleem te vormen. In deze werknemersgroep is een grote meerderheid in het bezit van een officieel getuigschrift. Diegene die dit niet hebben, hebben daarvoor een legitieme reden, zoals leeftijd. De meeste chauffeurs vinden het ook een goede zaak dat een diploma verplicht is; de buschauffeurs zijn daarin stelliger dan de vrachtwagenchauffeurs.

3.7 De naleving van de wet en het besluit

In deze paragraaf wordt het oordeel van chauffeurs over de controle op de naleving van de rijtijden in Nederland en het buitenland besproken. Verder gaan we hier in op de mate waarin de rijtijden worden overtreden, de redenen voor overtreding en de controle hierop.

*Tabel Bijlage 3.7
Controle in het
buitenland*

Het oordeel over de naleving van de regels voor rijtijden

Aan de internationaal rijdende chauffeurs is gevraagd wat ze vinden van de controle op de naleving van de regels voor rijtijden in het buitenland. Van de buschauffeurs geeft tweederde deel aan over het algemeen positief te zijn over de controle op naleving van de regels. Van de vrachtwagenchauffeurs heeft 38% een positief oordeel. De belangrijkste redenen van de bus- en vrachtwagenchauffeurs voor een positief oordeel zijn het bevorderen van de verkeersveiligheid (18%) en het feit dat de regels consequent, duidelijk en rechtvaardig zijn (12%).

Slechts 13% van de buschauffeurs is over het algemeen negatief en van de vrachtwagenchauffeurs geeft 38% een negatief oordeel.

De redenen voor een negatief oordeel zijn divers. Zo worden genoemd: te strenge regels, te grote verschillen tussen landen, dat vooral Nederlanders en andere buitenlanders worden gepakt, willekeur/onzorgvuldigheid en bureaucratie. Geen van de redenen wordt door meer dan 7% van de respondenten genoemd.

Controle in Nederland

Tweederde van de chauffeurs (deze vraag was voor iedereen bestemd) is over het algemeen positief over de controle op de naleving van de regels voor de rijtijden in Nederland. Er zijn geen

verschillen geconstateerd tussen de sectoren. Wel zien we dat de beroepsgoederenvervoerders positiever zijn over de controle op de naleving dan de eigen vervoerders. Eveneens zien we dat de internationale rijders positiever oordelen dan de nationale rijders. De reden voor een positief oordeel is vooral gelegen in het feit dat de regels consequent, duidelijk en rechtvaardig zijn en de verkeersveiligheid bevorderen. Slechts een klein deel (13%) van de chauffeurs heeft een negatief oordeel. De redenen lopen uiteen; er is er geen die er echt uitspringt.

De naleving van de rijtijden in Nederland

Aan alle chauffeurs is gevraagd naar de mate waarin de regels voor de rijtijden naar hun mening in Nederland worden nageleefd. De helft van de chauffeurs vindt dat deze over het algemeen redelijk tot goed worden nageleefd. Eenvijfde deel van de chauffeurs vindt dat de regels niet zo goed tot slecht worden nageleefd.

Het overtreden van de rijtijden

Van de naleving in het algemeen stappen we over naar de individuele naleving door de chauffeurs zelf. Gevraagd is of ze zelf de regels voor de rijtijden wel eens overtreden. Een kleine meerderheid van de chauffeurs geeft aan de regels af en toe te overtreden. Daarentegen zegt eenderde deel dit nooit te doen. Er zijn ook notoire overtreders: zo'n 6% zegt de regels regelmatig tot vaak te overtreden. De overige chauffeurs (3%) geven te kennen niet van de regels op de hoogte te zijn, waardoor ze niet weten of ze de regels wel eens overtreden.

Een groot deel van de overtredingen is te verklaren door files. Ook het voorkómen van problemen met de klant (door te laat te komen) wordt vaak genoemd. Overige redenen voor de overtredingen -in volgorde van grootte- zijn aansluiting op ferry's, treinen, vliegtuigen, in opdracht van de baas en niet te laat thuis willen zijn.

De controle op rij- en rusttijden

Om de controle op de rij- en rusttijden te inventariseren is naar de inschatting van de pakkans en de mate waarin controles plaatsvinden gevraagd.

Ruim de helft van de chauffeurs schat de kans op de ontdekking van overtredingen kleiner dan 25%. Daarnaast schat een kwart van de chauffeurs de kans op ontdekking tussen de 26-50%. Slechts 10%

Zelfbeoordeling

Pakkans

schat de kans op ontdekking van overtredingen op 51-75% en 5% van de chauffeurs denkt dat de kans nog groter is. Het feit dat de meeste chauffeurs de pakkans vrij laag inschatten, kan te maken hebben met het feit dat 87% aangeeft nooit of slechts een enkele keer gecontroleerd te zijn op de rijtijden. De internationale goederenvervoerders schatten hun pakkans hoger in dan de nationale goederenvervoerders. Dit is ook niet verwonderlijk, aangezien een kwart van deze groep zegt dat zij vaak tot geregeld gecontroleerd wordt, tegen 2% van de nationale goederenvervoerders die dat aangeeft.

Conclusie

Over het algemeen is het oordeel van de chauffeurs over de controle op de naleving van de regels voor de rijtijden zowel in het buitenland als in Nederland positief. De chauffeurs zijn van mening dat de regels consequent, duidelijk en rechtvaardig zijn en de verkeersveiligheid bevorderen. Met andere woorden, het draagvlak voor de werk-, rij- en rusttijden en de naleving daarvan is aanwezig bij de chauffeurs. De regels voor de rijtijden worden redelijk nageleefd vinden zij, maar worden door ruim de helft van de chauffeurs af en toe overtreden. De redenen die hiervoor worden gegeven zijn met name gelegen in de tijdsdruk die de chauffeurs voelen (files en niet te laat bij de klant willen komen). Ruim de helft van de chauffeurs acht de kans op ontdekking van de overtredingen kleiner dan 25% en heeft soms te maken met controles; 87% geeft aan nooit of slechts een enkele keer gecontroleerd te zijn op de rijtijden. Dit kan ertoe leiden dat de chauffeurs meer risico's nemen bij het overtreden van de rij- en rusttijden.

3.8 Conclusies

De onderstaande conclusies zijn uitsluitend gebaseerd op de enquête onder de werknemers. Het zijn dus nog geen eindconclusies van het onderzoek.

We werken eerst de conclusies voor de totale vervoerssector uit. Daarna bespreken we enige opvallende uitkomsten voor de taxichauffeurs, de buschauffeurs en de vrachtwagenchauffeurs afzonderlijk.

Algemeen

Bekendheid

De resultaten laten zien dat de chauffeurs over het algemeen op de hoogte zijn van het bestaan van ATW en ATB-V en tevens de inhoud daarvan goed of tot op zekere hoogte menen te kennen.

Totstandkoming werk- en rusttijden

Daarnaast blijkt dat de werktijden in een onderneming volgens de werknemers met name worden vastgesteld door de werkgever of in goed overleg tussen de werkgever en de werknemer. Het zoeken naar een evenwicht tussen de klant, de werkgever en de werknemer is hierbij richtinggevend.

Medezeggenschap

Volgens de respondenten heeft slechts de helft van de bedrijven een medezeggenschapsorgaan. De medezeggenschap, althans de geformaliseerde vorm, is in deze sector kennelijk slechts in beperkte mate ontwikkeld. Daar waar een geïnstitutionaliseerde vorm van medezeggenschap is, wordt over het algemeen overleg over de werktijden gevoerd (werktijdenbeleid), aldus de werknemers.

Arbeidstijdenpatroon

We zien een grote variëteit aan werk- en rusttijden. Van alle werknemers zegt de helft dat ze geen regelmatige werktijden hebben. De andere helft heeft (tamelijk) regelmatige werktijden, ofwel weinig wisselingen in werktijden. De taxichauffeurs hebben nog de meest regelmatige werktijden en de buschauffeurs de minst regelmatige.

Tweetiende van de chauffeurs begint met hun werkdag tussen 06.00 en 08.00 uur én stopt tussen 16.00 en 18.00 uur. Er is ook een aanzienlijke groep (19%) die tussen 06.00 en 08.00 uur begint, en voor wie de werkdag pas later in de avond eindigt.

Pauze

Tijdens een werkdag wordt door de chauffeurs bijna altijd gepauzeerd. De pauzeregeling lijkt dan ook geen probleem te vormen. Zo'n 98% van de chauffeurs pauzeert naar eigen zeggen 50 minuten of meer per dag. De overige 2% pauzeert 45 minuten per dag. Dit is dus conform de bepaling.

Overwerk

Meer dan de helft van alle werknemers zegt vaak over te werken. Taxichauffeurs hoeven het minst over te werken, de vracht-agenchauffeurs doen dat het meest. Overwerk stuit overigens op weinig bezwaren. Wanneer we dit meerekenen in de totale arbeidstijd, dan zien we dat er zeer lange gemiddelde werkdagen en werkweken ontstaan. Een doorsnee werkdag, inclusief pauzes, blijkt 11 uur te zijn. Met name bij de bus- en vrachtwagenchauffeurs komen lange werkweken voor; *gemiddeld* komen we uit op ruim 52 uur per week. Dit is inclusief overwerk, maar zonder de pauzes. De EUnorm voor een gemiddelde werkweek van 48 uur, die per 1 augustus 2003 wordt ingevoerd, zal zeker voor de bus- en vrachtwagenchauffeurs een probleem vormen.

Werken in het weekend

Ruim 40% van de werknemers werkt altijd of vaak op zaterdag, 34% doet dit soms. Werken op zondag komt iets minder vaak voor: de helft zegt op zondag te werken. Met name buschauffeurs werken frequent op zaterdag en zondag. Vervolgens zien we dat taxichauffeurs op hun beurt vaker in het weekend werken dan de vrachtwagenchauffeurs.

Nachtarbeid

Van alle respondenten werkt tweederde deel wel eens in de nacht. Vooral buschauffeurs hebben te maken met nachtarbeid: driekwart zegt wel eens in de nacht te werken. Ook in het goederenvervoer heeft menig chauffeur te maken met nachtarbeid, namelijk 59%. Bijna de helft van de respondenten die onder de bijzondere overlegregeling voor de nachtarbeid vallen, werkt meer dan het aantal toegestane nachtdiensten (d.w.z. wekelijks meer dan drie nachtdiensten). De medewerkers die onder de gewone overlegregeling vallen, werken beduidend minder vaak in de nacht: zo'n 29% werkt drie of meer nachtdiensten per week en overschrijdt daarmee de desbetreffende norm in het ATB-V.

Rijtijden

Kijken we vervolgens naar de rijtijden dan blijkt dat menig chauffeur knelpunten ervaart met de normen op dit terrein. De aaneengesloten rijtijd levert de minste problemen op: 6% van de chauffeurs rijdt meer dan 4,5 uur achter elkaar. De norm voor de wekelijkse rijtijd levert meer problemen op. In totaal rijdt 31% soms tot altijd meer dan 56 uur per week en overschrijdt daarmee de normen in het besluit. Deze groep bestaat voornamelijk uit buschauffeurs.

Registratie

Wat betreft de registratie van de werk- en rijtijden zien we dat de taxichauffeurs dit hoofdzakelijk doen door middel van de werkmap (het gaat hierbij alleen over de werktijden). Bus- en

| | |
|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | vrachtwagenchauffeurs registreren de rijtijden voornamelijk met behulp van de tachograaf. |
| <i>Belasting werktijden</i> | Onregelmatige werktijden als zodanig worden door de chauffeurs tamelijk belastend gevonden. Deze belasting ervaren zij met name als het gaat om het privéleven. Ook de lichamelijke en geestelijke belasting speelt echter een aanzienlijke rol. Vooral de bus- en, iets mindere mate, de vrachtwagenchauffeurs vinden de onregelmatige werktijden belastend. Bij de verschillende vormen van onregelmatigheid zien we dat nachtarbeid een zware wissel trekt op de lichamelijke en geestelijke gesteldheid van de chauffeurs. Daarbij is het ook nog eens belastend voor het privéleven. |
| <i>Tevredenheid werktijden</i> | Ondanks deze belasting zijn de chauffeurs over het geheel genomen wel tevreden over hun rij-, werk- en rusttijden. De buschauffeurs zijn hierover het minst tevreden. Een kleine meerderheid van de chauffeurs geeft aan dat de werktijden geen grote druk leggen op het privéleven. Een kwart van de chauffeurs heeft hier echter wel last van. Over het algemeen ervaart men voldoende herstelmogelijkheden na een werkdag of een werkweek. |
| <i>Verkeersveiligheid</i> | Daarnaast vindt een grote meerderheid dat de huidige regels voor de rijtijden bijdragen aan een betere verkeersveiligheid en een positieve invloed hebben op de werksituatie. |
| <i>Chauffeursdiploma</i> | Het chauffeursdiploma lijkt geen probleem te vormen. In deze werknemersgroep is een grote meerderheid in het bezit van een officieel chauffeursdiploma. Diegene die dit niet hebben, hebben daarvoor een legitieme reden, zoals leeftijd. De meeste chauffeurs vinden het ook een goed zaak dat een diploma verplicht is; de buschauffeurs zijn daarin stilliger dan de vrachtwagenchauffeurs. |
| <i>Naleving</i> | Over het algemeen is het oordeel van de chauffeurs over de controle op de naleving van de regels voor de rijtijden zowel in het buitenland als in Nederland positief. De chauffeurs zijn in het algemeen van mening dat de regel consequent, duidelijk en rechtvaardig zijn en de verkeersveiligheid bevorderen. Met andere woorden, het draagvlak voor de regelgeving van werk-, rij- en rusttijden en de naleving daarvan is aanwezig bij de chauffeurs. De regels voor de rijtijden worden redelijk nageleefd vinden zij, maar worden door ruim de helft van de chauffeurs af en toe overtreden. Het kan zijn dat chauffeurs het risico op een overtreding durven te nemen, aangezien 87% aangeeft nooit of slechts een enkele keer gecontroleerd te zijn op de rijtijden. |

Verschillen tussen taxichauffeurs, buschauffeurs en vrachtwagenchauffeurs

De bovenstaande conclusies gelden voor de totale onderzoeksgroep. Er zijn echter verschillen in ervaringen en beoordelingen tussen de chauffeurs onderscheiden naar type vervoermiddel. De meest belangrijke werken we hieronder uit.

taxichauffeurs

De dagelijkse en wekelijkse werk- en rusttijden van de taxichauffeurs zijn het meest regelmatig. Zo'n 92% zegt altijd tot tamelijk regelmatige werktijden te hebben. Zij beginnen hun werkdag meestal na 06.00 uur 's morgens en eindigen veelal voor 18.00 uur. Overwerk komt bij de taxichauffeurs het minste voor en als ze het doen, dan doen ze over het algemeen graag. Gemiddeld genomen werken zij ongeveer 8,2 uur per dag (exclusief pauzes) en 40,2 uur per week (exclusief pauzes en inclusief overwerk). Taxichauffeurs werken geregeld in het weekend, maar hebben in beperkte mate met nachtarbeid te maken. Zij werken gemiddeld 21 zondagen per jaar. Voor 8% van de responderende taxichauffeurs vormt de norm van maximaal 39 zondagen per jaar mogen werken een knelpunt; zij werken jaarlijks veertig zondagen of meer. In totaal hebben slechts acht (van de 25) taxichauffeurs in ons onderzoek wel eens te maken met nachtarbeid. Zij blijven met een gemiddelde van 39 nachtdiensten in een periode van 13 weken binnen de maximale norm van 42 nachtdiensten (van de bijzondere overlegregeling). De taxichauffeurs brengen zo'n 75% van de werktijd rijdend door.

De taxichauffeurs ervaren, in tegenstelling tot de bus- en vrachtwagenchauffeurs, de minste belasting van de onregelmatige werktijden. Dit is ook niet verwonderlijk, aangezien zij de meest regelmatige werktijden hebben. Vervolgens zien we ook dat de taxichauffeurs het meest tevreden zijn met de rij-, werk-, en rusttijden in het algemeen. De werktijden zijn goed af te stemmen om het privéleven en er zijn voldoende mogelijkheden om uit te rusten na een werkdag.

Buschauffeurs

De chauffeurs van busmaatschappijen kennen doorgaans veel wisselingen in de werk- en rusttijden: 72% geeft aan geen regelmatige werktijden te hebben. Het tijdstip waarop buschauffeurs over het algemeen beginnen is wel in kaart te brengen; meestal is dat na 06.00 uur 's ochtends. Het tijdstip waarop de werkdag eindigt, is echter moeilijker aan te geven. Er is een grote spreiding. Het overwerken bij de buschauffeurs ligt aanzienlijk hoger dan bij de taxichauffeurs. Onder meer hierdoor is de totale lengte van de gemiddelde werkdag en gemiddelde werkweek van buschauffeurs langer dan bij de taxichauffeurs: inclusief overwerk bedraagt de gemiddelde werkdag voor buschauffeurs 9,7 uur en de gemiddelde werkweek 51,5 uur (exclusief pauzes). Dit gemiddelde ligt ruim boven de toekomstige EG-norm van gemiddeld 48 uur per week en kan dus voor problemen gaan zorgen. In het openbaar vervoer wordt het minste overgewerkt; daarentegen blijken hun collega's die internationaal rijden en pendels verzorgen de meeste overuren te maken. De buschauffeurs hebben in vergelijking met de chauffeurs in de andere twee sectoren relatief veel pauzes: 9,7 uur per week. We merken hier op dat de pauzeregeling, zoals die geldt in het ATB-V, niet meer van toepassing is op het openbaar busvervoer. Voor het openbaar vervoer gelden nu de normen uit het ATW.

Buschauffeurs werken frequent op zaterdag en zondag. Zij werken gemiddeld 25 zondagen per jaar, waarbij naar voren komt dat de chauffeurs in het besloten busvervoer die nationaal of internationaal/pendel rijden de meeste zondagen werken. Voor 10% van de buschauffeurs vormen de normen omtrent zondagsarbeid een knelpunt; zij werken meer dan de wettelijk toegestane 39 zondagen per jaar. Ook nachtarbeid komt veelvuldig voor. Zo'n 77% van de buschauffeurs geeft aan wel eens 's nachts te werken. De buschauffeurs hebben gemiddeld genomen twee nachtdiensten per week. De internationaal en pendeldiensten rijdende chauffeurs in het besloten busvervoer werken de meeste uren 's nachts: namelijk 8 uur per week.

De buschauffeurs hebben de meeste moeite met de onregelmatige werktijden. De nachtarbeid wordt in alle opzichten belastend gevonden. Het werken in het weekend wordt door hen vooral sociaal belastend gevonden. De ervaren belasting van de buschauffeurs uit zich ook in een zekere onvrede over hen rij-, werk-

en rusttijden. Zij zijn namelijk het minst tevreden. Ook ervaren zij de minste herstelmogelijkheden na een werkdag of werkweek, terwijl zij in verhouding wel de meeste belasting ervaren.

Vrachtwagenchauffeurs

Ook de chauffeurs in het goederenvervoer kennen -weliswaar in iets mindere dan de buschauffeurs- wisselingen in de werk- en rusttijden. Binnen deze groep zijn het de beroepsgoederenvervoerders die vaker op onregelmatige werktijden rijden dan de chauffeurs in het eigen vervoer. Zagen we bij de taxi- en buschauffeurs nog een redelijk vast patroon in de aanvangstijden van de werkdag, bij de vrachtwagenchauffeurs is dat zeer wisselend. Dat geldt ook voor het einde van de werkdag, hoewel de grootste groep stopt met werken tussen 16.00 en 18.00 uur. Het verdere arbeidspatroon lijkt op dat van de buschauffeurs. We zien dat hun dagelijkse en wekelijkse arbeidstijd net iets hoger is dan die van de buschauffeurs, namelijk 9,9 uur per dag en 54 uur per week. Ruim één op de tien vrachtwagenchauffeurs werkt wekelijks meer dan 60 uur. De lange werkweek wordt onder meer veroorzaakt door het vele overwerk van de vrachtwagenchauffeur: gemiddeld zo'n 14,6 uur per week. Dit gemiddelde ligt boven dat van de collega's in de taxi- en busbranche. Ook hier zien we dus een knelpunt voor de toekomst als het gaat om de EU-norm van een gemiddelde werkweek van 48 uur. De vrachtwagenchauffeur werkt echter wat minder vaak in het weekend en in de nacht dan de buschauffeurs, maar vaker dan de taxichauffeurs.

Onregelmatige werktijden worden ook door de vrachtwagenchauffeurs tamelijk belastend gevonden. Net als de buschauffeurs vinden zij het werken 's nachts en in het weekend, vooral op zondag, een belasting voor het privéleven. Wat betreft de algehele tevredenheid over de rij-, werk- en rusttijden zitten zij tussen de taxi- en de buschauffeurs in. De eigen vervoerders zijn binnen de groep vrachtwagenchauffeurs tevredener met hun werktijden dan de beroepsgoederenvervoerders. Tevens zien we een verschil in beleving tussen nationaal en internationaal vervoer: de chauffeurs die alleen in Nederland rijden zijn tevredener over hun werktijden dan de chauffeurs die internationaal rijden. Eenzelfde verschil zien we ook bij de mogelijkheid tot herstel na een werkdag of werkweek.

4 De handhavingsinstanties aan het woord

Gedurende een drietal bijeenkomsten is een aantal medewerkers van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW, voorheen de RVI), de Arbeidsinspectie (AI) en het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD) aan het woord geweest. Door middel van de Elektronische Vergaderruimte (EVR)³⁵ hebben de deelnemers hun mening over een aantal onderwerpen kunnen geven, en tijdens een gezamenlijke discussie kunnen toelichten³⁶. Daarnaast is een gesprek gevoerd met de coördinerend Officier van Justitie (OvJ) over het handhavingsbeleid van het Openbaar Ministerie (OM).

Verantwoordelijkheidsverdeling

We beginnen dit hoofdstuk met een korte uiteenzetting over de verantwoordelijkheidsverdeling voor de handhaving van de ATW en het ATB-V. Daarna belichten we de belangrijkste punten uit de discussiebijeenkomsten. Achtereenvolgens gaan we in op de normen en regels in het algemeen (§ 4.2), de naleving (§ 4.3) en het oordeel van de deelnemers over het handhavingsbeleid (§ 4.4). In paragraaf 4.5 wordt verslag gedaan van het gesprek met de verantwoordelijke Officier van Justitie van het Openbaar Ministerie (OM). We sluiten af met een aantal conclusies (§ 4.6).

De bevindingen in paragraaf 4.2 tot en met 4.4 zijn gebaseerd op gesprekken met een aantal medewerkers van de genoemde diensten, die zijn geselecteerd op een relatief grote betrokkenheid bij de

³⁵ De EVR houdt in het kort in dat deelnemers door middel van een laptop de gevraagde informatie gelijktijdig kunnen invoeren. De geaccumuleerde verkregen informatie wordt daarna door middel van een scherm zichtbaar gemaakt. Vervolgens kan er over deze uitkomsten doorgepraat worden.

³⁶ Door een aantal deelnemers vanuit de IVW is separaat een nota gemaakt met daarin juridisch-technische opmerkingen over het ATB-V.

handhaving van het ATB-V. We kunnen hier niet spreken van *de* mening van de AI, de IVW of het KLPD. Maar de deelnemers zijn wel zeer goed op de hoogte van de praktijk, waarmee zij dagelijks zelf worden geconfronteerd³⁷.

4.1 De werkverdeling voor de handhaving van de ATW en het ATB-V

Bedrijfscontroles De AI is verantwoordelijk voor de handhaving en de uitvoering van de ATW, met dien verstande dat voor het ATB-V de IVW de eerst verantwoordelijke is voor een aantal sectoren in het wegvervoer. We maken hierbij onderscheid tussen bedrijfscontroles en wegcontroles. Zo doet de IVW bedrijfscontroles bij het beroepsgoederenvervoer, het openbaar vervoer, het besloten busvervoer van personen en het personenvervoer per taxi. Daarnaast controleert de IVW ook langs de weg, maar het accent ligt bij deze instantie op het bedrijfsonderzoek.

Wegcontroles De AI doet alleen bedrijfscontroles en, wat het wegvervoer betreft, alleen bij de eigen vervoerders. Deze controles kan zij ook uitvoeren na een melding van de IVW die bij een wegcontrole een eigen vervoerder heeft geverbaliseerd. Een dergelijke relatie bestaat ook tussen KLPD en IVW. Het KLPD voert alleen wegcontroles uit en licht bij de constatering van overtredingen de IVW of de AI (voor wat betreft eigen vervoerders) in. IVW of AI voeren dan een vervolgonderzoek bij dat bedrijf uit. Periodiek vindt overleg plaats tussen de coördinerend OvJ en de IVW en worden afspraken gemaakt over de handhaving³⁸.

4.2 Normen en regels in het algemeen

In deze paragraaf bespreken we het oordeel van de vertegenwoordigers van de drie instanties over de normen en regels in het algemeen. We hebben de deelnemers onder meer gevraagd de huidige regels en normen te vergelijken met de vroegere wetgeving.

³⁷ Waar we in dit hoofdstuk spreken over (bijvoorbeeld) 'de mening van de AI' bedoelen we de mening van de vertegenwoordigers van de AI die aan de sessies hebben deelgenomen.

³⁸ Zo worden ook afspraken gemaakt tussen de coördinerend OvJ en de AI, maar dat is een andere OvJ.

Vergelijking met de oude wetgeving

Complexiteit

Vanuit de startvraag of de regels vergeleken met de vroegere wetgeving zijn vereenvoudigd, is doorgepraat over de complexiteit van de huidige wetgeving. De drie handhavingsinstanties leggen verschillende accenten. Vooral de regels omtrent consignatie, samenloop, registratie en nachtarbeid worden ingewikkeld gevonden. Maar er worden ook verbeteringen genoemd. In vergelijking met de oude wetgeving wordt met name een verbetering gezien wat betreft de pauze, de rijtijd per dag, de dagelijkse rust en zondagsarbeid.

De genoemde aspecten geven duidelijk aan waar de diensten zich in hun handhavingspraktijk op (willen) concentreren: het KLPD is vooral gericht op de rijtijden die langs de weg controleerbaar zijn (en heeft bijvoorbeeld niets te maken met de regels voor samenloop) terwijl de AI al het werken door de werknemers, ook als het niet achter het stuur is, in ogenschouw neemt (en daarmee juist wel moet letten op samenloop).

EU-normen

Tijdens alle drie de bijeenkomsten wordt een verwijzing gemaakt naar de afstemming van de Nederlandse wetgeving op de normen binnen de EU. Dat er veel is veranderd, is lastig voor de bedrijven in het vervoer. Maar daar staat tegenover dat de koppeling van het ATB-V met de EU-normen de meeste regels en normen in de Nederlandse wet wel eenvoudiger heeft gemaakt. De wet, zo zegt men, is eenduidiger geworden, ook al doordat men nu nog maar één set van regels te maken heeft.

Invoering digitale tachograaf en 48-urige werkweek

De invloed van EU-regelgeving

In het verlengde hiervan is gevraagd naar het oordeel van de deelnemers over de invloed van op korte termijn te verwachten EU-verordeningen: de invoering van de digitale tachograaf en de invoering van de gemiddelde 48-urige werkweek. Wat betreft dit laatste verwachten de meeste deelnemers dat het aantal overtredingen zal toenemen. Over de tachograaf zijn de meningen verdeeld. De een verwacht dat het nieuwe instrument tot minder fraude zal leiden, terwijl de ander denkt dat de fraude zal toenemen. Benadrukt wordt in de gesprekken dat de digitale tachograaf ongevoelig(er) voor fraude moet zijn voor deze wordt ingevoerd.

Anders zal het naar de inschatting van de deelnemers -vanwege de nieuwe technologie– alleen maar lastiger worden om de fraude vast te stellen.

Verkeersveiligheid

De deelnemers van alle instanties reageren verschillend op de vraag of de nieuwe regelgeving een positieve bijdrage levert aan de verkeersveiligheid. De leden van het KLPD zijn nog het meest positief, maar ook hier zijn er bij die de invloed negatief vinden. Overigens wordt gesteld dat dit niet zozeer ligt aan de normen of de wet, maar aan de wijze waarop daarmee door de betrokkenen wordt omgegaan. De handhavers noemen in dit verband enige voorbeelden uit de praktijk. Zo worden bijvoorbeeld door de vervoerders van veilingproducten erg lange dagen gemaakt. De combinatie met het fysiek zware werk (laden en lossen) maakt het werk zeer belastend. Dat komt de verkeersveiligheid niet ten goede. Vooral bij de eigen rijders en in het internationaal transport ziet men problemen. In de tijd die staat voor de dagelijkse rust verzorgen die vaak hun administratie, zo wordt door de deelnemers gesteld.

Al met al zijn de vertegenwoordigers van de handhavende instanties redelijk positief over de normen in het ATB-V. Volgens hen dragen de normen bij aan de verkeersveiligheid. Maar dan moeten de vervoerders zich daar wel aan houden..... Dat brengt ons bij de naleving.

4.3 Naleving

Naleving volgens AI

Naleving in het algemeen

Ten aanzien van de dagelijkse rust zijn de deelnemers van de AI het er unaniem over eens dat de norm in het algemeen slecht wordt nageleefd. Ook het niet nemen van pauzes is volgens de inspecteurs een probleem. Men is van mening dat de normen voor de rijtijd per twee weken en per week over het algemeen wel goed worden nageleefd. Op de andere gebieden komt geen duidelijk beeld naar voren; daarover zijn de meningen verdeeld.

Naleving volgens IVW

Volgens de vertegenwoordigers van de IVW worden de regels en normen omtrent de zondagsarbeid en het chauffeursdiploma goed

nageleefd. Voor de rijtijd per twee weken, de registratie en de ononderbroken rijtijd geldt dat volgens een meerderheid niet: "De ononderbroken rijtijd is een crime. In 90% van de gevallen wordt de norm niet nageleefd." De deelnemers geven aan dat wat zij in registraties van werk- en rijtijden zien, vaak in tegenstrijd is met andere registraties (met name van de loonuitbetaling). Een ander probleem is dat bij taxi's de ononderbroken rijtijd en de pauze moeilijk te meten zijn. Overtredingen kunnen niet goed worden vastgesteld.

Naleving volgens KLPD De vertegenwoordigers van het KLPD zijn over het algemeen positief over de naleving van de ATW en het ATB-V. Het oordeel over de naleving van de regels met betrekking tot het chauffeursdiploma is unaniem positief. De pauzeregeling en de ononderbroken rijtijd worden in iets mindere mate nageleefd. Er wordt opgemerkt dat de pauzeregeling en/of de ononderbroken rijtijd soms 'creatief' wordt ingevuld door de transportondernemingen en daarom moeilijk handhaafbaar zijn. Het KLPD merkt op dat overtreders niet altijd bewust de regels overtreden. Bij de meeste vervoerders treedt er verandering op als ze keer op keer bekeurd worden. Dan is wel de vraag hoe groot de kans daarop is.

Pakkans

Inschatting pakkans Alle drie de instanties zijn van mening dat de ondernemers en chauffeurs een inschatting maken van de pakkans. Die kans is 's avonds en 's nachts kleiner, omdat er dan minder wordt gecontroleerd. Gedurende die tijden neemt men meer risico. Ook komt het voor dat boetes worden ingecalculeerd als bedrijfsrisico. Er zijn echter verschillen tussen vervoerders. De deelnemers hebben de indruk dat degene die versproducten vervoeren, zoals bloemen en groente, meer risico's nemen dan ondernemers die gevaarlijke stoffen vervoeren.

Er zijn diverse manieren om de regels te ontduiken. De deelnemers noemen:

- fraude met de tachograaf;
- meerdere tachograafschijven gebruiken;
- valsheid in geschrifte (verlofbriefjes geven voor dagen dat een medewerker te veel uren heeft gewerkt);
- valse naam opgeven bij controle;

- valse naam gebruiken bij de registratie;
- werken met kilometeronderbrekers bij taxi's: dat gebeurt vooral bij de eigen rijders (zo kan men ook inkomstenbelasting ontlopen);
- in het buitenland bedrijven vestigen omdat daar minder bedrijfscontroles zijn.

Het overzicht geeft aan dat het handhaven van de wet niet zo eenvoudig is.

Bereidheid tot naleving

De bereidheid tot naleving in de praktijk is, naar het oordeel van vrijwel alle deelnemers 'redelijk'. Dat wil niet zeggen zoals we hebben gezien, dat men ook daadwerkelijk alle regels naleeft. De IVW en het KLPD merken op dat de concurrentie

Oorzaken

tussen de vervoerders groot is. Soms betekent dit dat een vervoerder niet anders kan én wil dan kiezen voor de klant, met als gevolg dat de chauffeur moet rijden ook al mag dat niet volgens de wet.

Ook komt het soms voor dat een chauffeur door de werkgever onder druk wordt gezet om de regels te overtreden.

Daarnaast verwijst men nog naar wachttijden bij boot, bij trein of bij de klant en het drukke verkeer als redenen waardoor de wet wordt overtreden.

Volgens de meeste deelnemers liggen de knelpunten wat betreft de naleving vooral bij de werkgevers en de verladers en niet zozeer bij de chauffeurs. Sommigen merken echter op dat er ook chauffeurs zijn die graag veel willen verdienen en dus veel uren willen maken. Als de werkgever zich houdt aan het aantal uren volgens de wet, gaan zij op zoek naar een andere werkgever.

Het zijn dus ook de werknemers en klanten die soms de oorzaak zijn van het niet naleven van de wet. Zouden zij dan ook niet aansprakelijk gesteld moeten kunnen worden, zoals dat bijvoorbeeld in Duitsland het geval is?

Aansprakelijkheidsverdeling

Aansprakelijkheid

Bijna alle deelnemers van de bijeenkomsten zijn het er over eens dat er geen andere aansprakelijkheidsverdeling moet komen tussen werkgever en chauffeur. De chauffeur heeft een zwakkere positie; door de huidige aansprakelijkheidsverdeling wordt hij beter beschermd.

In dit verband is ook de vraag aan de orde gekomen of er een mogelijkheid tot aansprakelijkheidsstelling van de opdrachtgever (de klant) moet komen. De meeste deelnemers zijn van mening dat dit wel wenselijk zou zijn, maar zij voorzien grote problemen bij de handhaving.

4.4 Handhavingsbeleid

We hebben aan de deelnemers gevraagd een oordeel te geven over het handhavingsbeleid van de eigen instantie en dat van de andere twee handhavinginstanties, alsmede over de handhavinginstrumenten. Tevens is hun mening en ervaring gevraagd over het beleid van het Openbaar Ministerie. In deze paragraaf geven we hun reacties weer. We willen hierbij nogmaals opmerken dat het gaat om de percepties en ervaringen van de (beperkte aantallen) deelnemers aan de bijeenkomsten. Andere medewerkers van de drie handhavinginstanties kunnen een ander beeld hebben.

Beleid en uitvoering

Verscheidene deelnemers hebben kritiek op de uitvoering van het handhavingsbeleid.

Dat betreft dan met name de beschikbare capaciteit voor de handhaving. Zij betreuren het dat er te weinig medewerkers zijn met kennis van de wet en vinden dan ook dat die groep specialisten uitgebreid dient te worden, zodat er meer (deskundige) controles kunnen plaatsvinden.

Afstemming

Uit de gesprekken is naar voren gekomen dat men niet goed op de hoogte is van de uitvoeringspraktijk van elkaars werkzaamheden. Dan hebben we het over het 'werkvloer-niveau'; we kunnen geen oordeel geven over samenwerking en afstemming op managementniveau, omdat wij op dat niveau geen onderzoek hebben gedaan. Aan de basis wordt echter onvoldoende samenwerking en

afstemming beleefd. Dat komt de handhaving niet ten goede. Zo wordt, zoals gezegd, door de vertegenwoordigers van de drie instanties opgemerkt dat de 'pakkans' vooral 's avonds en 's nachts niet groot is, omdat –normaal gesproken– alleen het KLPD op die tijden controles uitvoert. De controle op de naleving van het ATB-V heeft dan geen hoge prioriteit. Dat leidt ertoe dat het overtreeders te gemakkelijk wordt gemaakt.

Instrumenten

De handhavinginstanties hebben de beschikking over diverse instrumenten en sancties om de wet te handhaven.

- Het geven van een waarschuwing.
- Het opmaken van proces verbaal.
- Het geven van een bevel tot het staken van de arbeid.
- Het verstrekken van informatie over de ATW en het ATB-V.
- Het opleggen van de eis tot het voeren van beleid op het terrein van werk- en rusttijden.
- Het geven van voorlichting.

Vooral het stilleggen van de arbeid en het opmaken van een proces verbaal vinden de vertegenwoordigers van alle drie de instanties adequate instrumenten. Het minst effectief vindt men het geven van voorlichting en het waarschuwen van overtreeders.

Bestuurlijke boete

Op dit moment wordt gedacht over de mogelijkheid om bestuurlijke boetes op te leggen op grond van de Wet algemeen bestuursrecht. Dit wordt door de deelnemers aan de sessies zeer wenselijk geacht; men vindt het een zeer geschikt instrument.

Rechtsongelijkheid

Nederland - Buitenland

Daarnaast zou men –net als bijvoorbeeld in België en Frankrijk al het geval is– de mogelijkheid willen hebben om een wagen of bus 'aan de ketting te leggen'. Er wordt namelijk een rechtsongelijkheid geconstateerd tussen Nederlanders en buitenlanders. Wanneer een overtreding wordt vastgesteld krijgt men een boete opgelegd. Indien men niet meteen betaalt, wordt proces verbaal opgemaakt en wordt de kwestie (als het goed is) door het OM afgehandeld met het bedrijf. Als dat bedrijf zich in het buitenland bevindt en er wordt niet betaald (wat veelvuldig gebeurt), dan is het alsnog innen praktisch onmogelijk. Dat is bij Nederlandse bedrijven niet het geval; die moeten wel betalen, want justitie heeft genoeg middelen om hen daartoe te dwingen. Het zou dan ook veel gemakkelijker en rechtvaardiger zijn als betaling door buitenlandse

bedrijven kon worden afgedwongen door de wagen vast te houden totdat er is betaald.

4.5 Het handhavingsbeleid van het Openbaar Ministerie

In het kader van het onderzoek is ook de coördinerend OvJ voor de IVW geïnterviewd.

Bewijslast

Daaruit bleek dat het OM de afgelopen tijd een weinig actief vervolgingsbeleid heeft gevoerd, omdat men het ATB-V in zijn oorspronkelijke vorm niet handhaafbaar vond. De werkgever kon bijna niet met succes worden vervolgd; de bewijslast was door het OM moeilijk rond te krijgen. Het OM heeft daarom aangedrongen op wijziging van het ATB-V. Het OM achtte het

zeer lastig om de bewijslast voor de strafrechtelijke aansprakelijkheid van de werkgever rond te krijgen vanwege het volgende zinsdeel bij enkele rij-, arbeids- en rusttijdnormen uit het besluit³⁹: "de werkgever organiseert de arbeid zodanig dat de werknemer ...". De verplichting om de normen na te leven was direct gericht tot de werkgever. Volgens het OM is het bij een wegcontrole niet vast te stellen of de werkgever aan zijn nalevingsverplichting heeft voldaan. Hiervoor is een bedrijfscontrole nodig. Bedrijfscontroles zijn echter alleen mogelijk indien de onderneming in Nederland is gevestigd.

Wijziging ATB-V

Met de recente wijziging van het ATB-V⁴⁰ zijn de normen voor arbeids-, rij- en rusttijden direct gericht op de bestuurder (en dus ook op de werknemer). In de desbetreffende artikelen staat sinds de wijziging⁴¹: "de bestuurder handelt overeenkomstig ...".

Echter net als onder de Rijtijdenwet is het onder het ATB-V de bedoeling dat wanneer er sprake is van een werkgever-werknemer relatie, de werkgever als eerste verantwoordelijk wordt gesteld voor het begaan van een overtreding door de werknemer.

Vandaar dat in artikel 8:1 lid 2 van het besluit de strafrechtelijke aansprakelijkheid van de werkgever zo is vastgelegd dat indien de werknemer bepaalde normen overtreedt, de werkgever wordt aangemerkt als degene die de bepaling niet

³⁹ Art. 2.5:1 lid 4, 2.5:3, 2.5:5 lid 3 en 2.5:6 lid 2 van het ATB-V van 14 februari 1998.

⁴⁰ Staatsblad 2001/5, Besluit van 27 november 2000, houdende wijziging van het Arbeidstijdenbesluit.

⁴¹ Art 2.5:1 lid 4, 2.5:3, 2.5:5 lid 3 en 2.5:6 lid 2 van het ATB-V van 27 november 2000.

| | |
|------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Fictief daderschap</i> | heeft nageleefd. Dit wordt ook wel "fictief daderschap" (=aansprakelijkheid) genoemd, omdat degene tot wie de norm is gericht een andere is dan diegene die aansprakelijk wordt |
| <i>Disculpatie werkgever</i> | gesteld. De werkgever kan zich hiervan disculperen door aan te tonen dat hij al het mogelijke heeft gedaan om overtreding te voorkomen. De Amsterdamse economische politierechter heeft op 21 maart jl. echter de gewijzigde aansprakelijkheid nietig verklaard, omdat een formeel wettelijke basis voor deze fictieve aansprakelijkheid ontbreekt. Het OM heeft hoger beroep aangetekend tegen deze uitspraak. |
| <i>Vervolgingsbeleid OM</i> | Het is duidelijk dat het vraagstuk van de aansprakelijkstelling -zeker in het jaar 2000- er toe heeft geleid dat het OM geen actief vervolgingsbeleid heeft gevoerd. De betrokken OvJ sprak in het interview het voornemen uit dat dit zou veranderen zodra de besluitwijziging zou zijn doorgevoerd. (Het interview vond plaats op 21 maart 2001.) Door de uitspraak van de Amsterdamse politierechter (toevallig op diezelfde datum) valt de bodem onder dit voornemen weg. Het is onduidelijk of er nu actiever zal worden vervolgd. Dit alles komt de gehele handhaving niet ten goede. Immers, wanneer een handhavende instantie proces verbaal opmaakt en daar wordt vervolgens door het OM niets mee gedaan, dan ontbreekt het 'sluitstuk' van de handhaving. Dat zal dan bovendien een demotiverende werking hebben op de betrokken dienst en haar medewerkers. Dat bleek ook in de bijeenkomst met de IVW. Daarin werd gesteld dat het voorkomt dat de IVW al weer met een nieuw onderzoek begint, terwijl nog niets met de uitkomsten van het voorgaande onderzoek is gedaan. Het verrichten van onderzoek wordt hierdoor beslist niet gestimuleerd. |
| <i>Bestuurlijke boete</i> | Dit probleem zou (ten dele) kunnen worden opgelost door de invoering van de bestuurlijke boete voor de handhaving van het ATB-V. De afhankelijkheid van het OM neemt dan immers af. De OvJ is het daarmee eens. Hij is voorstander van het verschuiven van strafrechtelijke handhaving naar bestuursrechtelijke. Hij ziet het strafrecht als 'ultimum remedium', bijvoorbeeld in te zetten als gevaar dreigt voor (het schenden van de normen van) de samenleving. Indien mogelijk moet het strafrecht dus niet worden ingezet. Het |

bestuursrecht geeft ordeningsregels waarin het economisch verkeer wordt geregeld. Daarmee moet het strafrecht niet worden belast. De bestuurlijke boete kan nu nog niet worden opgelegd, maar dit staat wel ter discussie. Op dit punt zijn de vertegenwoordigers van de handhavende diensten en de OvJ het dus met elkaar eens.

Complexiteit

De aansprakelijkstelling is niet het enige punt van kritiek van de OvJ op het ATB-V.

Hij is van mening dat het besluit erg complex en onoverzichtelijk is, met name voor wat betreft de vele uitzonderingen bij nachtarbeid en het chauffeursdiploma. Daardoor wordt de handhaving belemmerd.

Buitenlanders

Een ander probleem dat door de handhavingsinstanties naar voren is gebracht betreft de buitenlandse overtreeders. Er kan nu weliswaar ter plekke een boete worden opgelegd die gelijk moet worden betaald, maar indien dat wordt geweigerd moet, zoals gezegd, proces verbaal worden opgemaakt tegen de werkgever. Bij Nederlandse bedrijven (overtreders) is dat geen probleem, omdat het niet moeilijk is om betaling af te dwingen. Echter, bij een bedrijf dat in het buitenland gevestigd is, is dat heel wat moeilijker. Als dat weigert te betalen, dan heeft het OM weinig machtsmiddelen. De hiervoor genoemde mogelijkheid om de auto 'aan de ketting' te leggen totdat de boete is betaald vindt ook de OvJ wenselijk.

In principe is dat volgens hem ook mogelijk; het kan immers ook bij zgn. 'Mulderfeiten'⁴². Daarvoor is echter wel een wetswijziging noodzakelijk.

Tot slot is nog de vraag aan de orde geweest of opdrachtgevers aansprakelijk gesteld zouden moeten kunnen worden voor het overtreden van de normen door de vervoerders. De OvJ is daar een voorstander van, omdat de oorzaak voor niet naleven van de wet soms inderdaad bij de opdrachtgever ligt. Door de bewijslast bij de opdrachtgever te leggen –die kan zich disculperen– is handhaving mogelijk.

4.6 Conclusies

⁴² Gedoeld wordt op de Wet administratieve handhaving verkeersvoorschriften (de 'Wet Mulder'). De auto van de buitenlander die bijvoorbeeld door rood licht is gereden, kan worden vastgehouden totdat de boete is betaald.

We zetten tot slot van dit hoofdstuk de belangrijkste conclusies nog even op een rij. De uitspraken zijn volledig gebaseerd op de EVR-sessies met de vertegenwoordigers van de handhavende instanties en de interviews. Het betreft hier dus geen eindconclusies voor het onderzoek. Er kan ook niet worden gesproken over *de* mening van de AI, de IVW, het KLPD of het OM. Het onderzoek strekt zich immers uit over een beperkt aantal medewerkers. Dezen bleken echter uitstekend op de hoogte van de problematiek; zij hebben daar in hun dagelijkse praktijk binnen hun dienst het meest mee te maken.

Regelgeving

Normen en regels

Wat betreft de normen en regels wordt de meeste kritiek –vanwege de complexiteit- geuit op de bepalingen over samenloop. Vanwege de vele uitzonderingen wordt ook de regelgeving over nachtarbeid ingewikkeld gevonden. Men is het meest positief over de nieuwe regeling met betrekking tot de dagelijkse rust.

Koppeling Europese wetgeving

De koppeling met de Europese wetgeving is van groot belang. Het grote voordeel is dat men nog maar met één enkele regelgeving te maken heeft. De invloed van de EU hierop wordt steeds groter. Afstemming is dan ook noodzakelijk.

Invoering digitale tachograaf en 48-urige werkweek

De meningen over de nieuwe tachograaf zijn eveneens verdeeld. Men is er in ieder geval niet van overtuigd dat deze tot een vermindering van de fraude zal leiden. Er zullen garanties moeten komen dat de nieuwe apparatuur (maximaal) fraude-ongevoelig is. De invoering van de gemiddelde 48-urige werkweek (EU-norm) zal tot een toename van het aantal overtredingen leiden, zo verwacht men. Volgens de handhavinginstanties dragen de normen bij aan de verkeersveiligheid, maar dan moeten de vervoerders zich daar wel aan houden.

Naleving

(De bereidheid tot naleving)

Men is over het algemeen positief over de naleving van normen. De meeste problemen doen zich volgens de handhavers voor bij de pauze/ononderbroken rijtijd, de dagelijkse rust, de twee-wekelijkse rijtijd en de naleving van de registratieplicht. De bereidheid tot naleving vindt men redelijk tot matig. Dit is enigszins paradoxaal. Men is positiever over *de naleving* zelf, dan over *de bereidheid tot naleving*. Het is niet duidelijk waardoor dit verschil in opvatting

wordt verklaard. Een mogelijke verklaring is dat de normen dermate ruim zijn, dat er geen noodzaak is voor overtreding.

Oorzaken

Het niet naleven van het ATB-V wordt onder andere veroorzaakt door de eisen die de klant stelt, de concurrentie, de verkeerscongestie en de wachttijden. De werkgever wordt voornamelijk gezien als degene die, om welke reden dan ook, de wet niet (helemaal) naleeft. Echter, er zijn ook chauffeurs die veel uren willen maken, met name vanuit financiële overwegingen. De huidige situatie op de arbeidsmarkt draagt eraan bij dat chauffeurs zich zo kunnen opstellen. De werkgever wordt dan voor het blok gezet.

Calculerend gedrag

De ondernemers en de chauffeurs vertonen calculerend gedrag en maken een inschatting van de 'pakkans', aldus de vertegenwoordigers van de handhavende instanties. Ook zijn er bedrijven die de mogelijke boetes incalculeren. De mate van 'calculerend gedrag' verschilt per sector.

Aansprakelijkheidsverdeling

Een andere aansprakelijkheidsverdeling tussen werkgever en chauffeur wordt niet wenselijk gevonden. In het algemeen is men wel voorstander van een mogelijke aansprakelijkstelling van de opdrachtgever. Er worden echter wel problemen gezien met de handhaafbaarheid.

Handhaving

De handhaving door de betrokken instanties is –naar de mening van de vertegenwoordigers van deze diensten zelf– voor verbetering vatbaar. Dat betreft dan met name de (deskundige) capaciteit die voor de handhaving beschikbaar is en de samenwerking en afstemming tussen de diensten.

Ongelijke behandeling

Er is in tweeërlei opzicht sprake van een ongelijke behandeling tussen Nederlanders en buitenlanders. Enerzijds betreft het een ongelijke behandeling (althans de mogelijkheid daartoe) tussen Nederlanders en buitenlanders in Nederland, anderzijds zijn er verschillen tussen de handhaving door Nederland en die in een aantal andere landen. Dit heeft dan met name betrekking op de mogelijkheid om naleving (c.q. de betaling van boetes) af te dwingen.

Bestuurlijke boete

Instrumenten

De instrumenten waarover de instanties op dit moment beschikken voor de handhaving worden doorgaans als adequaat beoordeeld. De mogelijkheid om daarnaast bestuurlijke boetes te kunnen opleggen en om onmiddellijke betaling van boetes te kunnen afdwingen door de mogelijkheid om auto's 'aan de ketting te leggen' (wat het laatste middel betreft met name voor chauffeurs van buitenlandse bedrijven) wordt wenselijk geacht. Zowel de handhavende instanties als de betrokken OvJ zijn deze mening toegedaan.

Het Openbaar Ministerie

Het OM heeft in 2000 geen actief handhavingsbeleid gevoerd. Het idee was dat dit zou verbeteren als gevolg van een recente wijziging in het ATB-V. Door een uitspraak van de Amsterdamse politierechter (waartegen het OM in beroep is gegaan) is dit op losse schroeven komen te staan. Het is dus nog niet duidelijk of het vervolgingsbeleid nu veel actiever is geworden. Dat komt de handhaving van het ATB-V niet ten goede. Indien het opmaken van een proces verbaal niet wordt gevolgd door een adequate actie van het OM, wordt het werk van de handhavende instanties gefrustreerd. Dit maakt het invoeren van de bestuurlijke boete als instrument voor de handhaving van het ATB-V des te meer opportuun.

5 Samenvatting en conclusies

Probleemstelling onderzoek

De probleemstelling van het onderzoek luidde:
*worden de doelstellingen van de ATW en het ATB-V bij het wegvervoer in de praktijk gerealiseerd?
Zo nee, wat is daarvan de oorzaak
en op welke wijze zou kunnen worden gerealiseerd dat de doelstellingen wel worden gehaald?*

Hieruit blijkt dat:

- de doelstellingen van de wet richtinggevend dienden te zijn voor de inhoud van de evaluatie;
- in de analyse het opsporen van mogelijke knelpunten centraal diende te staan;
- het project zou moeten leiden tot voorstellen voor beleidsontwikkeling (beleidsaanbevelingen).

De probleemstelling is uitgewerkt in een aantal onderzoeksvragen. We laten deze vragen in dit hoofdstuk de revue passeren en zullen hierop, vanuit de bevindingen die we hebben beschreven in de voorgaande hoofdstukken, een antwoord trachten te geven.

5.1 De doelstellingen van de ATW en het ATB-V

Doelstellingen ATW

In de ATW worden de volgende doelstellingen genoemd (Van Drongelen en Vos, 1996):

- het bevorderen van de veiligheid, de gezondheid en het welzijn van de werknemers in relatie tot hun arbeids- en rusttijden;

- het bevorderen van de combineerbaarheid van arbeid en zorgtaken, alsmede andere verantwoordelijkheden buiten de arbeid.

Daarnaast wordt een aantal 'aandachtspunten' genoemd, die eveneens het karakter hebben van doelstellingen:

- het bieden van meer ruimte voor sociale partners;
- voldoen aan moderne noties van medezeggenschap;
- het bevorderen van het emancipatiebeleid van de overheid;
- faciliteren van meer flexibiliteit voor bedrijven;
- het bevorderen van het economisch functioneren van bedrijven;
- het minimaliseren van administratieve verplichtingen voor bedrijven en voor de overheid.

*Toegevoegde
doelstelling ATB-V*

Voor het ATB-V gelden dezelfde doelstellingen als voor de ATW.

Er is er echter één aan toegevoegd:

- het bevorderen van de verkeersveiligheid.

We zien dat de doelstellingen gericht zijn op verschillende belangen: die van werknemers, die van werkgevers en maatschappelijke belangen. Langs deze lijn is deze paragraaf opgezet.

Het werknemersbelang

De eerste onderzoeksvraag is afgeleid uit de op de werknemers gerichte doelstellingen:

Onderzoeksvraag 1

Bieden de normen van de ATW en het ATB-V en de overige verplichtingen die hieruit voortvloeien voldoende bescherming aan werknemers, gegeven de doelstellingen (en aandachtspunten) van de ATW:

- *het bevorderen van de veiligheid, de gezondheid en het welzijn van de werknemers (onder andere in relatie tot werkdruk);*
- *de combineerbaarheid van arbeid en zorgtaken, alsmede andere verantwoordelijkheden buiten de arbeid;*
- *het sporen met het emancipatiebeleid van de overheid?*

Belasting

In § 3.5 hebben we uitvoerig stilgestaan bij de belasting voor de chauffeurs als gevolg van een aantal kenmerken van werk-, rust- en rijtijden. We hebben daar de volgende conclusies getrokken.

- Voor grote groepen chauffeurs is nachtarbeid in alle opzichten belastend: zowel geestelijk als lichamelijk als sociaal.

- Onregelmatig werken laat vergelijkbare scores zien als nachtarbeid.
- Zondagsarbeid is met name belastend voor het sociale leven.
- Op zaterdag werken legt wel een claim op het privéleven, maar de belasting is al met al niet groot.
- Hetzelfde geldt voor overwerk: sociaal gezien 'hinderlijk', maar slechts voor een kleine groep 'erg belastend'. Er is wel een grote groep die overwerk 'vrij belastend' vindt.

*Tevredenheid/
herstelmogelijkheden*

Naast vragen over de belasting die chauffeurs ervaren hebben we de werknemers vragen gesteld over de tevredenheid met de werk- en rijtijden en over herstelmogelijkheden. Daar komt, in weerwil van de voorgaande uitkomsten, toch een redelijk positief beeld uit naar voren. Dat wil zeggen dat de respondenten die een positieve mening geven, de respondenten met een negatief oordeel ver overtreffen. De meesten zijn tevreden over hun rij- en werktijden en vinden de herstelmogelijkheden voldoende. En dat terwijl, zoals we hieronder nog zullen zien, men over het algemeen wel zeer lange werkweken maakt.

Wij komen dan ook tot de conclusie, dat vanuit het oogpunt van veiligheid, gezondheid en welzijn van de werknemers er geen aanleiding is om tot andere normen te komen dan die momenteel in de het ATB-V zijn vastgelegd. Wij merken hierbij wel op dat ons onderzoek natuurlijk een beperkte reikwijdte heeft. Wij zijn niet nagegaan hoeveel mensen er bijvoorbeeld uitstromen als gevolg van de lange werkweken die worden gemaakt. Een dergelijk onderzoek zou het beeld kunnen veranderen. Uit onze enquêtes zijn echter geen signalen naar voren gekomen.

*Combineerbaarheid
arbeid en zorg*

Op het vlak van de combineerbaarheid van arbeid en zorgtaken (en andere verantwoordelijkheden buiten de arbeid) en emancipatie doen zich wel enige problemen voor. Een deel van de chauffeurs (een kwart, om precies te zijn) zegt dat men zijn werktijden niet goed kan afstemmen op zijn privéleven. In § 5.5 komen wij hier nog op terug.

Meer in het algemeen merken we op dat de regelgeving uiteraard slechts ten dele bepalend is. Het gaat veel meer om de vraag hoe werkgevers (en werknemers) ermee omgaan in de praktijk.

Onderzoeksvraag 4

Zeggenschap

Dit brengt ons bij de volgende onderzoeksvragen.

- *Geven ATW en ATB-V daadwerkelijk meer ruimte voor een eigen invulling door de sociale partners?*
- *Voldoet de wet, gezien de wijze waarop daarmee in de praktijk wordt omgegaan, aan moderne noties van medezeggenschap?*
- *In hoeverre wordt door ondernemingen gebruik gemaakt van de overlegregeling? Welke rol spelen ondernemingsraden en personeelsvertegenwoordigingen in het wegvervoer in dit verband?*

Geformaliseerde medezeggenschap

In beide delen van het onderzoek, zowel onder werkgevers als onder werknemers, zijn deze vragen aan de orde geweest. Daaruit blijkt dat de geformaliseerde medezeggenschap – in de vorm van een Ondernemingsraad (OR) of Personeelsvertegenwoordiging (PVT) in de sector niet sterk ontwikkeld is. In de meeste van de door ons onderzochte bedrijven zijn deze organen niet aanwezig. Dat hangt onder meer samen met de schaalgrootte; de overgrote meerderheid van de bedrijven heeft minder dan vijftig werknemers; bijna de helft zelfs minder dan tien. Waar wel een OR of PVT aanwezig is, worden lang niet altijd afspraken gemaakt over de werk- en rusttijden. Bij veel bedrijven kan nauwelijks worden gesproken van een echt beleid op dit gebied; dan kan dat ook geen onderwerp zijn van overleg. Daarbij moet niet worden vergeten dat – ook naar de mening van de bedrijven zelf – er in CAO's al veel geregeld is. Dat wordt dan door de bedrijven gevolgd en men heeft geen behoefte aan eigen regelingen. Er is echter niets wat een eigen bedrijfsregeling in de weg staat, mits men binnen de grenzen van de CAO (en uiteraard de regelgeving) blijft. Ook als er in de CAO waaronder een bedrijf valt al veel is geregeld ten aanzien van de werk- en rusttijden, dan nog kunnen bedrijven een eigen regeling maken. Dat gebeurt echter kennelijk zelden.

Zeggenschap op de werkvloer

Een andere belangrijke reden is dat er veel wordt geregeld op de werkvloer. In veel bedrijven hebben de chauffeurs invloed op hun werktijden. Dat blijkt vooral in het goederenvervoer het geval te zijn. Bij taxibedrijven wordt relatief veel gewerkt met roosters. De (mede)zeggenschap van chauffeurs is nog het minst ontwikkeld in het busvervoer. In deze deelsector is het nog voornamelijk het

management dat (eenzijdig) de werktijden vaststelt.

Belangrijk is de constatering dat alles bijeen genomen slechts een klein deel van de werknemers ontevreden is over de betrokkenheid bij het vaststellen van de werktijden.

Ten aanzien van de werk- en rusttijden hebben we in het onderzoek geconstateerd dat de gemiddelde arbeidsduur per dag en per week (zeer) lang is en, mutatis mutandis, de rust per dag en per week/twee weken relatief kort. (We komen hier later nog op terug.) Daarnaast blijkt dat er in de praktijk veel onregelmatige werktijden voorkomen. Dat duidt op een hoge mate van flexibiliteit. We kunnen hieruit concluderen dat er nogal wat ruimte is voor een 'eigen' invulling, zeker op het niveau van bedrijven.

Kijken we nu nog eens terug op de onderzoeksvragen, dan komen we tot de volgende conclusies.

- Indien we directe (mede)zeggenschap beschouwen als voldoen aan 'moderne noties van medezeggenschap', dan is dat doel in veel bedrijven bereikt.
- Als we echter zien hoe weinig bedrijven met een (formeel) overlegorgaan gezamenlijk het werk- en rusttijdenbeleid bepalen, dan is daar nog veel winst te behalen. Op dit moment spelen OR en PVT nauwelijks een rol van betekenis.
- De wet laat veel ruimte voor een eigen invulling. Die ruimte wordt kennelijk goed benut door de partijen binnen de organisatie.

Het werkgeversbelang

Kijken we vervolgens naar de doelstellingen ('aandachtspunten') die werkgevers-georiënteerd zijn. Daarover is de volgende onderzoeksvraag geformuleerd.

Onderzoeksvraag 2

Bieden de normen van de ATW en het ATB-V en de overige verplichtingen die hieruit voortvloeien voldoende mogelijkheden aan organisaties (c.q. werken deze niet te zeer belemmerend), gegeven de bij de wet genoemde aandachtspunten:

- *de wens tot flexibilisering (c.q. wordt de flexibiliteit in het (weg)vervoer vergroot?);*
- *het economisch functioneren van de onderneming?*

Onderzoeksvraag 6

In het verlengde daarvan:

- *Komt een effectieve en efficiënte bedrijfsvoering in gevaar als gevolg van de normen van de ATW en het ATB-V en de overige verplichtingen die hieruit voortvloeien?*

Voor de beantwoording van deze vragen richten we ons op hoofdstuk 2.

Op onze (open) vraag in de enquête voor bedrijven of het ATB-V positieve of negatieve gevolgen heeft gehad, antwoordt driekwart van de bedrijven dat daarvan geen sprake is geweest. 14% zegt dat er sprake is van negatieve gevolgen, 4% noemt positieve gevolgen. Negatief zijn vooral hogere kosten, minder flexibiliteit en meer planningsproblemen. Positief is met name meer flexibiliteit. Afgezien van het gegeven dat de overgrote meerderheid kennelijk weinig consequenties heeft ervaren van de nieuwe regelgeving, zijn de meningen dus verdeeld. Als we ons echter afvragen of de regelgeving ertoe heeft geleid dat de flexibiliteit wordt vergroot en het economisch functioneren van de onderneming bevordert, dan moet het antwoord enigszins negatief luiden. De effectiviteit en efficiency van de bedrijfsvoering zijn door het ATB-V niet in gevaar gebracht, maar er is ook geen sprake van een lastenverlichting. Zo is althans de beleving van de ondernemers.

We willen echter nogmaals benadrukken dat men in meerderheid dus een neutraal oordeel geeft over de gevolgen. Dan hebben we het over het nieuwe besluit in vergelijking met het oude Rijtijdenbesluit. Dat wil nog niet zeggen dat de huidige regelgeving tot inflexibiliteit leidt en/of het economisch functioneren belemmert.

Problematische normen

Om dat te beoordelen zijn we onder meer nagegaan of er normen zijn die als problematisch worden ervaren. We hebben geconstateerd dat het merendeel van de vervoerders (70%) met geen enkele norm problemen heeft. Echter, naarmate de organisatie groter is, neemt het aantal vervoerders toe dat problemen ervaart met één of meerdere normen. Bij het goederenvervoer zien we verder dat vooral het internationaal vrachtverkeer hinder ondervindt van de normen. Genoemd worden met name de rijtijd per dag en de dagelijkse rust. Echter, over het geheel genomen zijn de normen vanuit het oogpunt van bedrijfsvoering voldoende ruim.

Verkeersveiligheid

Zoals gezegd in de inleiding van dit hoofdstuk is er specifiek in het ATB-V één doelstelling opgenomen naast de algemeen geldende

doelstellingen van de ATW: het bevorderen van de verkeersveiligheid. De onderzoeksvraag die daarmee verbonden is luidt:

Onderzoeksvraag 3

Dragen de normen en de overige verplichtingen (in voldoende mate) bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid?

Verkeersveiligheid

De werkgevers is niet rechtstreeks gevraagd of het ATB-V de verkeersveiligheid bevordert. Die vraag is aan de werknemers, die dagelijks op de weg zitten, wel voorgelegd. Slechts enkele chauffeurs menen dat de huidige regels niet bijdragen aan de veiligheid op de weg. Een overgrote meerderheid, meer dan 80%, vindt dat dit wel het geval is. Niettemin vindt een deel van de chauffeurs (ongeveer een op de drie) dat de regels – zowel voor de rijtijden als voor de werk- en rusttijden - best wat strenger mogen worden. Een grotere groep (bijna de helft) is het daar echter niet mee eens.

Met deze constatering zijn we er niet. We kunnen niet volstaan met te kijken naar de regels. De vraag is hoe daar in de praktijk mee wordt omgegaan. Dan gaat het vooral om de lengte van de werkdag en de werkweek, de belasting die dat met zich meebrengt en wat daar de mogelijke gevolgen van zijn. In het deelonderzoek met de handhavende instanties is dit spanningsveld duidelijk genoemd. Als men zich aan de normen zou houden, dan zou de verkeersveiligheid duidelijk worden bevorderd, zo menen de meesten. Het in gevaar brengen van de verkeersveiligheid ligt niet aan (de normstelling in) het ATB-V, maar aan de handelwijze van bedrijven en chauffeurs.

Vooraf bij de eigen rijders en het internationaal vervoer worden grote risico's gezien voor de veiligheid op de weg. Dat heeft vooral te maken met de lengte van de werkdag en van de werkweek. Bepaalde normen zijn erg ruim, zoals bijvoorbeeld die voor de dagelijkse rust. We komen daar later nog op terug.

Bekendheid met en complexiteit van de regelgeving

Tot slot van dit 'doelstellingendeel' stellen we nog de volgende vraag:
Zijn de regels voor de rij-, werk- en rusttijden vereenvoudigd?

Vereenvoudiging was (uiteraard) weliswaar niet in de wet opgenomen als doelstelling, maar werd wel door de wetgever beoogd. De oude regelgeving op het terrein van werk- en rusttijden en het oude Rijtijdenbesluit werden namelijk (te) complex gevonden.

| | |
|-------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | Heeft de nieuwe regelgeving de zaak inzichtelijker gemaakt? We kijken hierbij tegelijk naar de bekendheid met de regelgeving. |
| <i>Bekendheid regelgeving</i> | Gebleken is dat zowel de werkgevers als de werknemers redelijk tot goed op de hoogte zijn met de nieuwe wetgeving. (Althans, naar eigen zeggen; we hebben hen niet 'geëxamineerd'.) Er zijn maar weinig vervoerders die de ATW en/of het ATB-V niet kennen. Bovendien zeggen de meesten goed geïnformeerd te zijn en ook de inhoud te kennen. Tweederde deel vindt de regels ook duidelijk. |
| <i>Complexiteit & uitvoerbaarheid</i> | In vergelijking met het Rijtijdenbesluit ziet de helft van de werkgevers geen verschil in uitvoerbaarheid. Bij de groep die wel van mening is dat er verschil is, houden degenen die spreken van een verbetering en degenen die spreken van een verslechtering elkaar in evenwicht. Als we, kortom, kritisch kijken of op het punt van complexiteit en uitvoerbaarheid er sprake is van een verbetering, dan moeten we constateren dat die doelstelling niet is gerealiseerd. Per saldo lijkt de situatie ongeveer gelijk te zijn gebleven. |

5.2 De naleving van het ATB-V

| | |
|------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Onderzoeksvragen 7 en 8</i> | Met betrekking tot de naleving zijn onder meer de volgende onderzoeksvragen gesteld. <ul style="list-style-type: none"> • <i>Worden de ATW en het ATB-V -in het algemeen- nageleefd?</i> • <i>Hoe is de bereidheid tot naleving in de praktijk?</i> • <i>Hoe wordt de kans op ontdekking van overtredingen ingeschat? Hoe wordt hiermee omgegaan?</i> |
|------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

De naleving volgens de handhavende instanties

We kijken eerst naar wat de handhavende instanties –Arbeidsinspectie (AI), de Inspectiedienst Verkeer en Waterstaat (IVW, voorheen de RVI) en het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD)- hierover hebben opgemerkt. Het oordeel over de naleving in het algemeen is positief. De normen die naar hun mening het meeste worden overschreden zijn die voor de dagelijkse rust en de pauzes c.q. de ononderbroken rijtijd.

| | |
|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Bereidheid tot naleving</i> | De bereidheid tot naleving wordt door de meeste vertegenwoordigers van de drie instanties 'redelijk' gevonden. De verantwoordelijkheid (bedoeld wordt niet de formele maar de |
|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

feitelijke) voor het overtreden van de regels wordt door hen meestal neergelegd bij de werkgever die, onder meer als gevolg van de grote concurrentie, te hoge eisen stelt aan de chauffeur. Verder wordt gewezen op wachttijden (bij klanten en ferry's bijvoorbeeld), de eisen van de klant en files. Soms ligt de oorzaak echter bij de chauffeur, die er een financieel belang bij heeft om (te) veel te rijden. De werkgever gaat daar dan in mee, omdat hij er zelf ook belang bij heeft. De situatie op de arbeidsmarkt draagt daaraan bij. Die geeft de chauffeur -meer dan de werkgever- de mogelijkheid om bepaalde eisen te stellen.

Pakkans

Ondanks de positieve beoordeling van de bereidheid tot naleving wordt er ook gezegd dat de ondernemers en chauffeurs wel degelijk een inschatting maken van de 'pakkans'. Die is 's avonds en 's nachts kleiner, omdat er dan minder controles plaatsvinden. Normaliter wordt er dan alleen door het KLPD gecontroleerd. Gedurende die tijden neemt men meer risico. De chauffeurs achten de kans op het ontdekken van overtredingen (niet alleen 's nachts maar over het geheel genomen) niet zo groot. Meer dan de helft schat deze op minder dan 25%.

Calculerend gedrag

Ook komt het voor dat boetes worden ingecalculeerd als bedrijfsrisico. De deelnemers hebben de indruk dat sommige categorieën vervoerders eruit springen in het nemen van risico's.

Het onderzoek onder bedrijven en werknemers

Zowel in ons onderzoek onder bedrijven als onder werknemers zijn wij uitvoerig nagegaan hoe in de praktijk het beleid ten aanzien van werk-, rust- en rijtijden eruit ziet. Daar kan uit worden afgeleid in hoeverre de bedrijven en de chauffeurs zich aan de normen van de ATW en het ATB-V houden alsmede aan de andere verplichtingen die uit de regelgeving voortvloeien. Wij bespreken deze nu per thema.

Werk- en rusttijden

In dit deel gaan we in op de lengte van werkdagen en werkweken en de lengte van de rusttijd. Later zullen we specifiek aandacht besteden aan zondags- en nachtarbeid.

Lengte werkdag en werkweek

Zoals al opgemerkt bij de bespreking van de belasting van chauffeurs zijn de werkdagen en werkweken van chauffeurs -als we dit bijvoorbeeld vergelijken met de 'Europese norm' en 'ATW-norm'

van 48 uur per week- (vooral bij busbedrijven en goederenvervoerders) bijzonder lang. Bekijken we deze problematiek vanuit de optiek van normoverschrijding, dan constateren we verscheidene problemen. Hierbij baseren wij ons zowel op het bedrijven- als het werknemersonderzoek. Die twee delen van het onderzoek laten geen grote verschillen zien. Dat maakt het beeld betrouwbaar. En dat beeld is in verscheidene opzichten opmerkelijk te noemen.

Gebleken is – zoals hiervoor al opgemerkt - dat veel chauffeurs (zeer) lange werkdagen en werkweken maken. Sommige chauffeurs, zo liet het werknemersonderzoek zien, maken werkdagen, inclusief pauzes, van 16 uur. De gemiddelde doorsnee-werkdag, inclusief pauzes, blijkt 11 uur te zijn. Trekken we daar de pauzes vanaf dan komen we nog op 9,7 uur gemiddeld uit. Ook de doorsnee werkweek is – naar onze mening – extreem lang. Overwerk meegerekend, maar pauzes niet, blijkt de *gemiddelde* werkweek uit te komen op ruim 52 uur per week. Een aanzienlijk deel van de chauffeurs komt op een gemiddelde netto-werkweek van meer dan 52 uur uit! Er is hierbij nog wel een nuancering op zijn plaats. We moeten ons realiseren dat er ook wachttijden bijzitten met een lage belasting.

Bij de taxichauffeurs doen zich –naar het zich laat aanzien– nog de minste problemen voor. Hier werkt ‘slechts’ eenderde gemiddeld meer dan 48 uur per week. (We moeten hierbij bedenken dat juist in deze groep relatief veel parttimers voorkomen.) Van de bus- en vrachtwagenchauffeurs werkt echter bijna driekwart gemiddeld meer dan 48 uur per week. Rond de 15% van de bus- en vrachtwagenchauffeurs maakt werkweken van gemiddeld meer dan 60 uur.

Ononderbroken wekelijkse rusttijd

De normen voor de ononderbroken wekelijkse rusttijd worden ontleend aan de EU-verordening (3820/85). Men moet gemiddeld uitkomen op 45 uur per week. Inkorten van de wekelijkse ononderbroken rust tot 24 uur (buiten de standplaats) of tot 36 uur (op de standplaats) is mogelijk, maar dat moet worden gecompenseerd. In de hoofdstukken 2 en 3 hebben we, door te kijken naar de mate waarin wordt overgewerkt en waarin op zaterdag wordt gewerkt, het vermoeden geuit dat de norm voor de

wekelijkse rust waarschijnlijk in nogal wat gevallen niet wordt aangehouden. Dat hebben we echter niet 'hard' kunnen maken, doordat er veel kan worden geschoven. Het gaat immers om gemiddelden.

Rusttijd per 2 weken

In het ATB-V is naast de EU-norm nog een extra (standaard)norm opgenomen voor de rusttijd per twee weken, namelijk 228 uur. Die norm leidt ertoe dat de bruto-arbeidsduur per week niet meer mag bedragen dan gemiddeld 54 uur, althans als men gebonden is aan de standaardregeling (zie hoofdstuk 2). Zowel op grond van de gegevens van de bedrijven, als op die van de werknemers hebben we kunnen vaststellen dat met name in het busvervoer en in het goederenvervoer de rust minder bedraagt dan deze 228 uur. Zelfs *gemiddeld* komt men op een doorsnee arbeidsduur van boven de 60 uur per week, zo bleek uit het onderzoek onder de chauffeurs. Echter, doordat de meeste bedrijven zijn gebonden aan de overlegregeling en niet aan de standaardregeling, is er geen sprake van een overtreding.

Hieruit kunnen we het volgende concluderen.

- Er wordt zeer veel overgewerkt. Het overwerk krijgt daarmee een structureel karakter.
- De dagelijkse dienstdag (zijnde 24 uur min de dagelijkse onafgebroken rusttijd) is bij een grote groep chauffeurs (ongeveer 20%) – zowel in het busbedrijf als in het goederenvervoer – structureel te lang. En dan hebben we het over *het gemiddelde*. Deze groep overschrijdt dus *structureel* de norm. Het aantal overschrijdingen is, kunnen we hieruit afleiden, vermoedelijk hoog.
- Ook de wekelijkse arbeidsduur is bij velen erg lang. Binnen afzienbare tijd zal hiervoor een (EU-)norm gaan gelden van 48 uur per week gemiddeld over een periode van vier maanden. Op dit moment werkt 70% van de chauffeurs gemiddeld meer dan 48 uur per week. Daarbij merken we wel op dat dit cijfer is gebaseerd op (ruwe) schattingen van de werknemers en niet op objectieve metingen. Het is echter aannemelijk dat velen meer werken dan in de toekomst zal zijn toegestaan.

Conclusie dagelijkse en wekelijkse werktijden en rusttijden

De genoemde problemen komen met name voor bij bus- en vrachtwagenchauffeurs. Bij taxichauffeurs hebben wij minder extreme

werktijden en overschrijdingen van normen geconstateerd. Wel wordt door deze groep te lang gewerkt in een nachtdienst. Verder merken we nog op dat we hebben gevraagd naar een doorsnee-werkdag en –werkweek. Voor de meeste normen uit ATW en ATB-V geldt echter, dat zij geen betrekking hebben op gemiddelden, maar dat daar voortdurend aan moet worden voldaan. Iedere keer dat men, bijvoorbeeld, de dagelijkse rusttijd niet in acht neemt, is een overschrijding van de norm en daarmee, voor zover het de overlegnorm betreft, een strafbaar feit.

Tot slot merken we nog op dat de situatie bij de eigen rijders nog ernstiger is dan bij bedrijven met werknemers in dienst. De eigen rijders maken nog langere werkdagen en –weken dan de werknemers in loondienst en hun arbeidstijdpatroon is nog onregelmatiger.

Veiligheid

Dit alles roept de vraag op of de verkeersveiligheid echt niet in gevaar is. Hiervoor hebben we al opgemerkt, dat het niet de normen in het ATB-V zijn waardoor de verkeersveiligheid in gevaar wordt gebracht, maar de wijze waarop daarmee in de praktijk wordt omgegaan. Wat dit laatste betreft moeten we constateren dat de situatie enigszins zorgwekkend is. We hebben in dit project slechts in beperkte mate kunnen onderzoeken of de verkeersveiligheid als gevolg van de zware belasting van chauffeurs (mede door de lange werkdagen) in gevaar wordt gebracht. De signalen rechtvaardigen alleszins een verdergaand onderzoek. Daarin zou kunnen worden nagegaan of er ook daadwerkelijk ongelukken gebeuren als gevolg van (over)vermoeidheid.

Rijtijden en pauzes

Registratie

De meeste werkgevers zien erop toe dat de normen voor de rijtijden niet worden overschreden. Zij doen dat door middel van de tachograaf, in het rooster/de werkplanning, de weekstaat of de werkmap. De werknemers zijn hierover positief. Zij vinden dat de werkgevers voldoende controleren. Dat wil echter niet zeggen dat men zich op dit punt aan de wet houdt. Uit het onderzoek onder werknemers komt naar voren dat een grote groep chauffeurs –30% van de bus- en vrachtwagenchauffeurs– de normen voor de wekelijkse en twee-

Overschrijding

wekelijkse rijtijden wel eens overschrijdt. De normen voor de aaneengesloten rijtijd (maximaal 4,5 uur) en het hebben van pauzes

leveren, zo bleek in het werknemersonderzoek, weinig problemen op. Slechts 6% rijdt (maximaal) meer dan 4,5 uur achtereen zonder te pauzeren en, meer in het algemeen, wordt er voldoende gepauzeerd.

De regelingen in het ATB-V op dit terrein worden in het algemeen ook door de werkgevers niet problematisch gevonden.

De opinies van de handhavende instanties geven een heel ander beeld. Vooral de vertegenwoordigers van de IVW zijn van mening dat de norm voor de ononderbroken rijtijd zeer frequent wordt overschreden; dat de chauffeurs te lang doorrijden en onvoldoende pauzeren.

De normen voor de rijtijden per week en per twee weken lijken meer te worden overschreden dan door de handhavende instanties wordt gedacht (zie boven). Wellicht kan dit worden verklaard uit de controleerbaarheid. Het is veel moeilijker om vast te stellen of iemand zich aan de bepalingen voor de rijtijden per week en per twee weken houdt (wat dus vaak niet het geval lijkt te zijn) dan het overschrijden van de norm voor de ononderbroken rijtijd.

Bij de buschauffeurs hebben we nog apart aandacht besteed aan het zogenaamde 'dichrijden' van de pauze. Hieronder wordt verstaan, dat een achterstand op de dienstregeling (het betreft hier het openbaar vervoer) ten koste gaat van de pauze van de chauffeur. Twee van de acht openbaar-vervoerbedrijven in ons onderzoek zeggen dat dit vaak voorkomt.

Zondagsarbeid

Het werken op zondag komt bij busmaatschappijen vrij veel voor en binnen het goederenvervoer geregeld, maar leidt tot weinig problemen. Hiermee bedoelen we dat voor de meeste vervoerders het aantal keren per jaar dat op zondag gewerkt mag worden geen probleem vormt. Bij taxibedrijven ligt dat anders. De meeste overschrijdingen van de norm voor zondagsarbeid hebben we –in het bedrijvenonderzoek- in deze branche geconstateerd. Nu bestaat er al een specifieke bepaling voor taxichauffeurs, namelijk dat voor hen het werken voor 6.00 uur op zondag niet als zondagsarbeid geldt. De meningen over deze bepaling zijn verdeeld. Al met al vindt bijna de helft van de taxibedrijven het een goede bepaling, maar een aanzienlijke groep vindt de bepaling niet goed. Wel is duidelijk dat hiermee in een behoefte wordt voorzien. Zonder deze uitzondering zou het aantal overschrijdingen waarschijnlijk nog veel groter zijn.

We hebben wel een verschil geconstateerd tussen de uitkomsten van het bedrijvenonderzoek en het werknemersonderzoek. Uit dit laatste onderzoek komt naar voren dat ook veel buschauffeurs teveel zondagen per jaar werken. Naar hun eigen inschatting werkt 10% jaarlijks meer dan 40 zondagen.

Nachtarbeid

Een flink deel van de chauffeurs (circa 20%) begint iedere dag of in ieder geval zeer frequent vóór 6.00 uur te werken. Volgens de normen van het ATW is hier sprake van nachtarbeid. Frequente nachtarbeid komt niet alleen voor in die sectoren waar de normen zijn verruimd of waar een vrijstelling is verleend, maar ook daarbuiten. In die gevallen is het risico dat de normen voor nachtarbeid worden overschreden groot. Van degenen die onder de gewone overlegregeling vallen heeft bijna 30% te veel nachtdiensten. Dat is het beeld dat naar voren komt uit het werknemersonderzoek. Dat stemt overeen met het nu volgende beeld uit het bedrijvenonderzoek, waarin wij wat dieper op de problematiek zijn ingegaan.

Nachtarbeid treffen we veel aan bij busondernemingen (en dan vooral bij de ondernemingen die pendels verzorgen) en bij taxibedrijven. In het goederenvervoer komt nachtarbeid minder vaak voor. Uitzondering hierop is het internationaal vervoer: bij de helft

van de vervoerders die louter internationale ritten rijden komt veel nachtarbeid voor. Tevens zien we dat er een verband is tussen vóórkomen van nachtarbeid en de omvang van de organisatie: naarmate de bedrijven groter zijn, komt nachtarbeid vaker voor.

Afwijkende bepalingen

Voor de nachtdiensten geldt voor bepaalde deelsectoren een afwijkende overlegregeling en een aantal deelsectoren heeft zelfs een vrijstelling voor deze regels. Zo vallen taxibedrijven en de vervoerders van brood- en banketbakkerijproducten onder de afwijkende overlegregeling en hebben de vervoerders van ochtendkranten een vrijstelling. (Voor de bepalingen, zie par. 2.8 en het overzicht van de regelgeving in bijlage 1.)

De bedrijven die in ons onderzoek zitten en die onder deze afwijkende bepalingen vallen, maken daar ook daadwerkelijk gebruik van. Bij vervoerders met een 'afwijkende overlegregeling' komt meer nachtarbeid voor dan bij vervoerders die te maken hebben met de 'gewone overlegregeling', vervoerders met een vrijstelling kennen nog meer nachtarbeid. Er zijn bedrijven in de groep met een afwijkende overlegregeling waar

Overschrijding

de (verruimde) norm nog wordt overschreden. Daaruit kan worden afgeleid dat men ook echt behoefte heeft aan een ruime norm. We zouden daar echter niet aan willen verbinden dat die norm nog verder zou moeten worden verruimd. De normen zijn nu al ruim. De belasting hiervan is groot; het is niet wenselijk dat deze nog groter wordt.

Ook bij bedrijven met de gewone overlegregeling komen overschrijdingen voor. Ruim 10% zit *gemiddeld* boven de norm van 35 nachtdiensten per 13 weken. Het aantal overschrijdingen is dan ook ongetwijfeld groot; dat blijkt vooral bij taxi- en busbedrijven het geval te zijn. Het is dan ook niet verwonderlijk dat 20% van de vervoerders de normen voor nachtarbeid te krap vindt.

Registratie

Hiervoor zijn al enige opmerkingen gemaakt over de controle van de rijtijden door de werkgever en welke hulpmiddelen hierbij worden gehanteerd. We gaan daar hier op door.

Voor een aantal vervoersmiddelen is een specifiek registratiemiddel voorgeschreven, zoals de werkmap voor taxi's en de tachograaf voor de grotere bussen en vrachtwagens.

Knelpunten registratie

Op dit gebied hebben we geen ernstige knelpunten geconstateerd. De meeste vervoerders registreren zowel de werk- als de rijtijden.

Voornamelijk eigen rijders zeggen niets te registreren. Het gaat om een kwart van de eigen rijders. Als dat zo is voldoen ze niet aan het ATB-V. Vermoedelijk is door de respondenten bedoeld dat men geen afzonderlijke registratie bijhoudt naast de tachograaf. Het is niet aannemelijk dat er eigen rijders rondrijden zonder dit registratiemiddel, terwijl dat gezien het vervoermiddel wel zou moeten.

Van de handhavers is het KLPD zeer positief over de registratie, terwijl er bij de IVW en de AI enige negatieve geluiden te horen zijn. Dat duidt erop dat de verplichting tot het hebben van een tachograaf goed wordt nageleefd, maar dat er bij de andere registratiemiddelen (hetgeen met name bij bedrijfscontroles wordt geconstateerd) inderdaad tekortkomingen zijn.

Dat brengt ons bij een breder probleem. Bij de voertuigen die niet zijn voorzien van een tachograaf (de taxi's, de kleine bussen en de lichtere vrachtwagens) is de controle van de rijtijden niet goed mogelijk. Het is nauwelijks na te gaan of de geregistreerde rijtijden kloppen. De inspectiediensten kunnen er moeilijk achteraan gaan rijden.

Knelpunten chauffeursdiploma

Getuigschrift van vakbekwaamheid

De bepalingen over het chauffeursdiploma lijken evenmin een probleem te vormen. Het merendeel van de chauffeurs is in het bezit van de benodigde papieren en degenen die deze niet hebben, hebben daarvoor een legitieme reden, zoals leeftijd. De meeste chauffeurs vinden het ook een goede zaak dat een diploma verplicht is.

Op dit gebied zijn permanente en tijdelijke vrijstellingen verleend. Voor de tijdelijke loopt de termijn af op 1 december 2001. Hiermee worden geen problemen voorzien.

Naleving ATW & ATB-V en volgens bedrijven

(Visies op) naleving

Na in het begin van deze paragraaf de handhavers aan het woord te hebben gelaten over de naleving, is het nu de beurt aan de bedrijven en de werknemers. We beginnen met de bedrijven.

De helft van de vervoerders vindt dat de ATW en het ATB-V in het algemeen redelijk tot goed worden nageleefd, maar 20% vindt de naleving niet goed. Het meest verwijst men dan naar de normen met betrekking tot de rijtijden, de dagelijkse rusttijd en (zij het in

mindere mate) de pauze. Dit komt goed overeen met hiervoor beschreven uitkomsten.

Als redenen worden de venstertijden van de steden en files vaak genoemd. Bedrijven leggen de 'schuld', evenals de handhavingsinstanties, mede bij de chauffeur (die wil op tijd thuis zijn). In het goederenvervoer wordt nog vaak gewezen op de aansluiting met ferry's, treinen en vliegtuigen.

Een kwart van de bedrijven zegt er wel eens op te gokken dat er geen controle plaatsvindt terwijl de normen worden overtreden. De overige bedrijven zeggen nooit een dergelijk risico te nemen.

Op de vraag naar de naleving aan de chauffeurs is door ruim de helft van deze groep geantwoord dat men de normen wel eens overschrijdt, terwijl 6% zegt de regels regelmatig tot vaak te overtreden. Daarentegen zegt eenderde deel dit nooit te doen. Als reden voor de overtreding noemen de chauffeurs op de eerste plaats verkeerscongestie. Ook het voorkómen van problemen met de klant (door te laat te komen) wordt vaak genoemd. Overige redenen zijn aansluiting op ferry's, treinen, vliegtuigen, 'opdracht van de baas' en niet te laat thuis willen zijn.

*Naleving ATW en
ATB-V volgens
werknemers*

Aan de werknemers is eveneens gevraagd naar de mate waarin de regels voor de rijtijden naar hun mening in Nederland worden nageleefd. De helft van de chauffeurs vindt dat deze over het algemeen redelijk tot goed worden nageleefd. Eenvijfde deel van de chauffeurs vindt dat de regels niet zo goed of zelfs slecht worden nageleefd. Dit percentage komt goed overeen met het werkgeversonderzoek.

5.3 Aansprakelijkheid en handhaving

Aansprakelijkheid

De regeling van de aansprakelijkheid in het ATB-V heeft de afgelopen tijd veel stof doen opwaaien. In het ATB-V was vastgelegd dat de werkgever 'de arbeid zodanig organiseert' dat door de werknemer wordt voldaan aan de bepalingen van de rusttijden, de rijtijden en de pauzes. Het Openbaar Ministerie (OM) was van mening dat met deze formulering het ATB-V niet te handhaven was omdat de bewijslast bij hem lag. Daarom is –op

aandringen van het OM- sinds 11 januari 2001 de aansprakelijkheid als volgt geregeld. Als de werknemer bepaalde normen overtreedt, wordt de werkgever aangemerkt als degene die de bepaling niet heeft nageleefd (fictieve aansprakelijkheid). De werkgever kan zich disculperen door aan te tonen dat hij al het mogelijke heeft gedaan om overtreding te voorkomen. De bewijslast is dus verschoven naar de werkgever. De Amsterdamse economische politierechter heeft echter onlangs de gewijzigde aansprakelijkheid nietig verklaard, zodat nu onduidelijk is hoe de aansprakelijkheid zal worden geregeld in de toekomst.

Maar of nu de bewijslast bij het OM of bij de werkgever ligt, de aansprakelijkheid ligt –in eerste instantie– bij de werkgever. De vragen die in ons onderzoek op dit terrein aan de orde zijn gekomen blijven dan ook onverkort actueel. Zij luiden:

Onderzoeksvraag 9

- *Wat zijn voor en nadelen van een andere aansprakelijkheidsverdeling (in vergelijking met de huidige situatie)?*
- *Is het, gezien de voor- en nadelen, wenselijk dat er een andere aansprakelijkheidsverdeling komt tussen ondernemer en werknemer?*

Aansprakelijkheidsverdeling

Deze vragen zijn voorgelegd aan de handhavende instanties. Bijna alle respondenten waren het er over eens dat er geen andere aansprakelijkheidsverdeling moet komen tussen werkgever en chauffeur. De chauffeur heeft een zwakkere positie; door de huidige aansprakelijkheidsverdeling wordt hij beter beschermd.

We hebben de vraag of de aansprakelijkheidsverdeling tussen werkgever en werknemer zou moeten veranderen niet voorgelegd aan de bedrijven en de werknemers.

Aansprakelijkheid van de klant

Aan de goederenvervoerders is wel gevraagd of *de klant* aansprakelijk gesteld zou moeten worden voor overtreding van de wet. Van hen beantwoordt driekwart deze vraag bevestigend.

Ook de vertegenwoordigers van de handhavende instanties zijn over het algemeen van mening dat het wenselijk zou zijn de klant aansprakelijk te stellen. Zij voorzien echter problemen met de handhaving, die erg lastig zal zijn.

De handhaving

Nagegaan moest worden of de instanties die zijn belast met de handhaving van het ATB-V daadwerkelijk in staat zijn om dit

Onderzoeksvragen
10 t/m 13

adequaat te doen. Een van de aandachtspunten hierbij is de verhouding tussen de civielrechtelijke en de strafrechtelijke handhaving. Voor wat betreft de strafrechtelijke handhaving is ook de rol van het OM relevant. Het gaat dan onder meer om het sanctiebeleid dat tot nog toe wordt gevoerd. Wordt hierdoor het handhavingsbeleid van de betrokken inspecties (voldoende) ondersteund?

We hebben hierbij de volgende onderzoeksvragen gesteld.

- *Zijn de uitvoerende instanties in staat om op een adequate wijze de wet te handhaven?*
- *Indien adequate handhaving niet of niet voldoende mogelijk is, wat is daarvan dan de oorzaak?*
- *Zijn de sancties waarover de uitvoerende instanties beschikken voldoende om naleving af te dwingen?*
- *Hoe ziet het handhavingsbeleid van de uitvoerende instanties er in de praktijk uit? Welk sanctiebeleid wordt gevoerd door het Openbaar Ministerie?*

Handhavingsinstanties

De belangrijkste bevindingen van ons onderzoek laten zich kort als volgt samenvatten.

- De vertegenwoordigers van de handhavende instanties, IVW, AI en KLPD, waarmee in het onderzoek gesproken is zijn van mening dat zij over onvoldoende (deskundige) capaciteit beschikken voor een adequate handhaving van het ATB-V. Zij vinden dan ook dat die groep specialisten uitgebreid dient te worden, zodat er meer (deskundige) controles kunnen plaatsvinden.
- De afstemming tussen de instanties laat te wensen over. Men is, in ieder geval op het niveau van de uitvoering, onvoldoende op de hoogte van elkaars werkzaamheden.
- De instrumenten waarover de handhavende instanties beschikken voor de handhaving worden doorgaans als adequaat beoordeeld. De mogelijkheid om daarnaast bestuurlijke boetes te kunnen opleggen wordt wenselijk geacht, evenals de mogelijkheid -zeker bij buitenlandse bestuurders- om onmiddellijke betaling van boetes te kunnen afdwingen door het 'aan de ketting leggen' van auto's.

Instrumenten

Handhaving door OM

Het OM heeft de afgelopen periode, zeker in 2000, geen actief vervolgingsbeleid gevoerd. Daar is dan ook kritiek op gekomen van

de handhavers. Dat heeft belemmerend gewerkt voor de handhaving. De betrokken Officier van Justitie bevestigt het beeld over het vervolgingsbeleid, waarbij hij verwijst naar de hierboven beschreven discussie over de bewijslast.

Conclusie

Keren we nu terug naar de onderzoeksvragen. We concluderen allereerst dat er geen aanleiding is om de aansprakelijkheidsverdeling tussen werkgever en werknemer te wijzigen. Gezien de positie van de werknemer is het terecht dat in eerste aanleg de werkgever aansprakelijk is. Hij moet ervoor zorgdragen dat door de werknemer de normen in het ATB-V kunnen worden nageleefd.

We kunnen vervolgens concluderen dat de handhavende instanties *in principe* in staat zijn om de wet te handhaven. De instrumenten waarover men beschikt zijn kennelijk adequaat. De mogelijkheid om bestuurlijke boetes te kunnen opleggen wordt nog wel wenselijk gevonden. Toch kan de handhaving aanzienlijk beter. Er zou meer aandacht moeten worden besteed aan een goede afstemming op het uitvoerend niveau tussen de handhavende instanties onderling en tussen deze instanties en het OM. Daarnaast zouden de instanties meer zorg moeten besteden aan deskundigheidsbevordering. Er zijn kennelijk relatief weinig medewerkers bij de handhavende instanties met voldoende kennis van de regelgeving. Dat stelt ondernemers en chauffeurs in staat om calculerend gedrag te vertonen; de pakkans is niet zo groot.

Tot slot concluderen we dat er op korte termijn duidelijkheid moet komen over de regeling van de bewijslast en het daaruit voortvloeiende beleid van het OM en dat dit beleid meer ondersteunend dient te worden voor de handhavers.

5.4 Internationalisatie

Een van de lastigste vraagstukken waarmee de overheid zich geconfronteerd zag bij de voorbereiding van het ATB-V was de pluriforme en complexe context waarmee rekening diende te worden gehouden. Op de eerste plaats waren dat de belangen van de meest betrokken partijen (werkgevers en werknemers), maar daarnaast zou er zoveel mogelijk aansluiting gezocht moeten worden bij de

'gewone' ATW. Er diende echter ook wel weer rekening te worden gehouden met de specifieke situatie van het wegvervoer. Wat de zaak extra complex maakte was de noodzaak van aansluiting bij de EU-regelgeving. Uitgangspunt was namelijk dat verschillen in concurrentiepositie tussen de verschillende lidstaten van de EU moesten worden vermeden. We hebben ons daarom afgevraagd in hoeverre en op welke wijze de internationalisatie zijn invloed doet gelden in relatie tot het ATB-V. De onderzoeksvraag luidde:

Onderzoeksvraag 14

Wat is de invloed van de vigerende EU-verordeningen en richtlijnen op de werk-, rust- en rijtijden?

De Europese regelgeving is volop in ontwikkeling. Het gaat dus niet alleen om vigerend beleid en reeds bestaande regelgeving, maar ook om wat vanuit 'Brussel' op korte termijn nog te verwachten is. We vragen ons dus ook af:

Onderzoeksvraag 15

Wat zal de invloed zijn van op korte termijn te verwachten EU-verordeningen en richtlijnen, zoals de digitale tachograaf en veranderingen in normen voor werk- en rusttijden?

In het algemeen kan worden gesteld dat als gevolg van de EU-regelgeving de concurrentieverhoudingen in Europa –althans tussen de lidstaten van de EU– zullen verbeteren. In grote lijnen zullen de normen voor werk-, rust- en rijtijden, of in ieder geval een aantal belangrijke, worden gelijk getrokken. Dan is echter wel van belang dat de handhaving overal ook vergelijkbaar is. Als het ene land veel strenger controleert dan het andere, krijgt men alsnog scheve verhoudingen. Op de vraag in het bedrijvenonderzoek (aan internationaal werkende vervoerders) hoe men de controle op naleving in Nederland beoordeelt ten opzichte van die in het buitenland komen geen grote verschillen in de handhaving naar voren. Sommigen

*Controle op naleving
in buitenland*

vinden de controle hier beter, anderen de controle over de grens. Het oordeel wordt vooral bepaald door de mate waarin men soepelheid betracht in het controleren en of het beleid consequent en rechtvaardig is. Ook in deze argumenten worden geen grote verschillen genoemd tussen Nederland en het buitenland.

In het werknemersonderzoek is eveneens gevraagd naar een oordeel over de controle op naleving in het buitenland. Ook hier zien we geen al te grote verschillen, zij het dat de vrachtwagenchauffeurs de

beoordeling hier beter vinden. Er zijn maar weinig respondenten die vinden dat er op dit vlak grote verschillen bestaan tussen landen.

We kunnen concluderen dat er in de beleving van de werkgevers en werknemers kennelijk geen al te grote verschillen bestaan in de handhaving tussen de EU-lidstaten. Gelijkstelling van de regels (lees: normen) zal er dan ook vermoedelijk toe leiden dat nu nog bestaande ongelijkheden tussen landen op het terrein van werk-, rust- en rijtijden daadwerkelijk zullen verminderen hetgeen de concurrentieverhoudingen ten goede zal komen.

Nieuwe EU-richtlijnen

Binnen afzienbare tijd zullen de regels op twee gebieden veranderen.

- Een maximale gemiddelde arbeidsduur per week van 48 uur. Deze norm zal uiterlijk per 1 augustus 2003 worden ingevoerd.
- De invoering van de digitale tachograaf. Wanneer deze precies verplicht zal worden gesteld is nog niet met zekerheid te zeggen.

48-urige werkweek

Vooraf de eerste maatregel zal vérgaande consequenties hebben voor de Nederlandse vervoerders, met name voor busbedrijven en goederenvervoerders. We hebben gezien dat vooral in deze laatste twee sectoren grote groepen werknemers *gemiddeld* veel meer uren per week werken dan 48 uur. Invoering van deze strakke norm en het daarop handhaven betekent dan een sterke reductie van de werkweek. Dit zal grote gevolgen hebben voor de werknemers, die zich –als zij de wet naleven– geconfronteerd zullen zien met een forse teruggang in inkomen. Gezien de krapte op de arbeidsmarkt zullen ook de werkgevers problemen ondervinden; het zal niet eenvoudig zijn om te voorzien in de benodigde capaciteit. Het is dan ook niet verwonderlijk dat meer dan de helft van de bedrijven (en inderdaad, vooral busondernemingen en goederenvervoerders) verwacht dat deze norm moeilijkheden met zich zal meebrengen voor het bedrijf. De handhavende instanties verwachten, in lijn met deze uitkomsten, eveneens problemen. Zij gaan ervan uit dat het aantal overtredingen op dit gebied zal toenemen.

Tachograaf

De invoering van de digitale tachograaf zal voor de bedrijven (afgezien van de aanschafkosten) weinig gevolgen hebben. Voor de handhavers zullen de consequenties vermoedelijk groter zijn indien er niet heel hoge eisen worden gesteld aan de fraude-ongevoeligheid van de apparatuur.

5.5 Slotconclusie en aanbevelingen

Tot slot van dit rapport keren we terug naar de kernvraag van dit onderzoek: zijn de doelstellingen van de ATW en van het ATB-V bij het wegvervoer in de praktijk gerealiseerd?

Normen

Kijken we eerst naar de normen in het ATB-V (en de ATW voor zover die van toepassing zijn). Gezien de doelstellingen van de regelgeving beginnen we met het belang van de werknemers.

De *normen* zijn zodanig dat –voor zover wij dat hebben kunnen beoordelen– de veiligheid, de gezondheid en het welzijn van chauffeurs redelijk worden beschermd. Wel hebben we geconstateerd –en dat is gezien veel ander onderzoek op dit gebied weinig verrassend⁴³– dat met name nachtarbeid zwaar gevonden wordt; belastend in zowel fysiek als psychisch opzicht als ook voor het sociaal leven. Maar nachtarbeid is nu eenmaal onvermijdelijk en moet in bepaalde deelsectoren nu eenmaal (in hoge mate) plaatsvinden. We hebben niet de indruk dat de uitzonderingen op de gewone overlegregeling voor specifieke sectoren te lichtvaardig zijn gemaakt; het ministerie gaat hier kennelijk kritisch mee om. En dat, is gezien de belasting, ook nodig.

Vanuit het oogpunt van de werkgevers kan worden geconcludeerd dat de wet –wat de normatiek betreft– in grote lijnen voldoet. Er zijn in de normen geen bijzondere knelpunten gesignaleerd die grote problemen geven in de bedrijfsvoering en tot aanpassing aanleiding geven. Hoewel de meeste werkgevers zeggen dat de wet geen invloed heeft gehad op de bedrijfsvoering, is er toch onmiskenbaar sprake geweest van (het geven van ruimte voor) flexibilisering. Vooral de regels voor de dagelijkse en wekelijkse rust zijn zeer soepel. Weliswaar is het noodzakelijk om te compenseren en daarmee tot een bepaald gemiddelde te komen voor de wekelijkse rust, maar juist die systematiek laat de werkgever veel ruimte.

Conclusie: er is geen aanleiding om de normen die nu zijn opgenomen in het ATB-V te veranderen. Er lijkt een redelijke balans te zijn

⁴³ Zie bijvoorbeeld Colquhoun e.a., 1996 en Costa e.a., 1989.

gevonden tussen de belangen van de werknemer en die van de werkgever.

Naleving in de praktijk

Maar wil dat ook zeggen dat de doelstellingen van de wet *in de praktijk* zijn gerealiseerd? Hierop moet het antwoord negatief luiden. Een van de meest opvallende bevindingen van ons onderzoek is dat de werkdagen en de werkweken in de vervoerssector extreem lang zijn. Veel chauffeurs maken werkweken van *gemiddeld* meer dan 60 uur. Nu is er op dit moment voor het wegvervoer geen norm vastgelegd voor de maximaal toegestane arbeidsduur (en evenmin voor overwerk), zodat er op dit vlak ook geen norm *kan* worden overschreden. Maar dat ligt anders als we kijken naar de rusttijden, want er zijn wel normen voor de dagelijkse en wekelijkse (ononderbroken) of tweewekelijkse (totale) rusttijden. Echter, de norm voor de wekelijkse rust is zeer flexibel, en die voor de tweewekelijkse rust is een norm uit de standaardregeling en daardoor niet van toepassing op het merendeel van de bedrijven, die immers gebruik kunnen maken van de overlegregeling.

De vraag is waarom de werkdagen en de werkweken zo lang zijn en de rusttijden zo kort. Waarom willen werkgevers én werknemers dat? Men zou kunnen zeggen dat ook de praktijk zijn eigen belangenbalans heeft. Met de lange werkdagen en -weken voorziet de werkgever in (nijpende) capaciteitstekorten, en aangezien hij daarvoor (naar we mogen aannemen) netjes betaalt, heeft de werknemer hiermee (gezien de mate waarin wordt overgewerkt) een substantieel extra inkomen.

Gezien de lengte van de werkdagen en werkweken achten wij het een goede zaak dat er een norm gesteld gaat worden voor de wekelijkse arbeidsduur, waardoor de sector meer in de pas komt te lopen met de rest van de maatschappij. Uiterlijk 1 augustus 2003 zal in een EU-richtlijn een maximum worden gesteld van 48 uur per week gemiddeld. Dat komt overeen met de ruimste norm in de ATW (per 13 weken kan men daarin eveneens –inclusief overwerk– maximaal uitkomen op een gemiddelde van 48 uur); dat is dus een ruime norm.

Als we echter kijken naar de huidige praktijk, zal deze norm– bij naleving– vérgaande consequenties hebben voor het wegvervoer. De gemiddelde wekelijkse arbeidsduur zal drastisch moeten worden

bekort. Dat zal tot capaciteitsproblemen leiden bij vervoersbedrijven en tot inkomensachteruitgang bij de werknemers. Het is dan ook noodzakelijk dat de sector –werkgevers en werknemers- hierop ruim van tevoren wordt voorbereid. Extra aandacht vragen we hierbij voor het internationaal vervoer (zowel busvervoer als het goederenvervoer) omdat daar de meeste problemen zijn te verwachten.⁴⁴

Combineerbaarheid arbeid en zorg

Een andere doelstelling van de wet –het bevorderen van de combineerbaarheid van arbeid en zorgtaken– lijkt in mindere mate te worden gerealiseerd. Als we naar de normen kijken wordt het combineren van werk en zorgtaken door de wet niet bevorderd. De grote flexibiliteit die mogelijk is, maakt het combineren moeilijk. Het is dan de vraag hoe daar in de praktijk mee wordt omgegaan. Die praktijk laat een ambivalent beeld zien. Enerzijds zal door de lange werkdagen en werkweken het combineren in de praktijk vaak niet eenvoudig zijn. Anderzijds geeft de invloed van chauffeurs op hun eigen werktijden –die vrij groot blijkt te zijn- daar wel weer mogelijkheden voor. In het onderzoek is gebleken dat een substantieel deel van de chauffeurs problemen heeft met de afstemming van hun werk op hun privéleven.

Invloed OR en PVT

Dat de werknemers –op individueel niveau- veel invloed hebben op hun werktijden is, gegeven de doelstellingen van de wet, een goede zaak. Minder goed is het echter gesteld met de invloed van ondernemingsraden (OR-en) en personeelsvertegenwoordigingen (PVT-en). In veel bedrijven is geen sprake van een 'bewust' gevoerd beleid op het terrein van werk-, rust- en rijtijden; laat staan dat dit onderwerp van gesprek is met het personeel (op collectief niveau). Wij pleiten er nadrukkelijk voor dat dit wordt bevorderd, dus zowel:

- het meer beleidsmatig benaderen van de problematiek binnen bedrijven, als
- het maken van afspraken hieromtrent van het management met OR of PVT, hetgeen dan gestalte zou moeten krijgen in
- (bedrijfseigen) werktijdenregelingen.

⁴⁴ Ook de eigen rijders zouden in dit verband extra aandacht verdienen, maar naar het zich nu laat aanzien zal deze groep niet onder het besluit vallen.

Op deze wijze kan door bedrijven *arbeidstijdmanagement* worden (in)gevoerd; een beleidsterrein dat nu door nog maar weinig bedrijven wordt betreden.

We willen dit verbinden met het voorgaande vraagstuk. Hiermee kan namelijk de basis worden gelegd voor het terugdringen van de exceptioneel lange werkweken. Met het personeel kan worden overeengekomen op welke wijze dat kan worden gerealiseerd, zodanig dat zowel het bedrijf als de werknemers zo weinig mogelijk hinder ondervinden van de verkorting van de feitelijke arbeidsduur. Er moet wel voor worden gewaakt dat het collectief regelen van de werktijden ten koste gaat van de directe invloed die werknemers nu hebben.

Verkeersveiligheid

We hebben niet kunnen constateren dat door de omvang van de arbeidsduur de verkeersveiligheid in gevaar wordt gebracht. Daartoe liet het onderzoek de ruimte niet. Gezien echter de lengte van de werkdagen en werkweken achten wij het gevaar daarvoor wel aanwezig. Nader onderzoek lijkt ons noodzakelijk waarin onder meer zou moeten worden nagegaan of er een verband bestaat tussen de lengte van werkdagen, werkweken en rijtijden enerzijds en het veroorzaken van ongevallen anderzijds. Daaraan gekoppeld achten wij ook nader onderzoek wenselijk naar het verband tussen nachtarbeid en verkeersveiligheid. De vraag is dan of er sprake is van een toename van het aantal ongevallen naarmate (in een bepaalde sector) meer nachtarbeid voorkomt. Dat kan dan mede richtinggevend zijn voor het departementaal beleid voor het al dan niet toekennen van ruimere normen of vrijstellingen voor bepaalde deelsectoren.

Handhaving

Een andere belangrijke bevinding van het onderzoek is dat de *handhaving* van het ATB-V te wensen overlaat. Dat betreft dan zowel de handhavende instanties als het OM. De huidige situatie geeft teveel ruimte voor 'calculerend gedrag'; de 'pakkans' is te klein. En als men al wordt gepakt, is het nog maar de vraag of het OM (indien men niet vrijwillig betaalt) tot vervolging overgaat. Daardoor wordt het maken van overtredingen -en dus het vertonen van risicovol gedrag- bevorderd. We komen dan ook tot de volgende aanbevelingen.

- Bij de handhavende instanties dient de deskundigheid op het terrein van het ATB-V bij een grote(re) groep medewerkers te worden bevorderd.
- De menskracht voor het handhaven van het besluit dient te worden uitgebreid.
- Er is op korte termijn duidelijkheid noodzakelijk over waar de bewijslast moet liggen, bij het OM of bij de werkgever.
- Het huidige instrumentarium moet worden uitgebreid met de mogelijkheid tot het opleggen van bestuurlijke boetes en het aan de ketting leggen van auto's.

Literatuur

- Arbeidsinspectie Regio Zuid, samensteller: Ing. M. de Bruin-Vestjens
Drempelvrees, verslag Landelijk project Openbaar busvervoer, oktober 2000, Roermond.
- Collectieve Arbeidsovereenkomst voor het Beroepsgoederenvervoer over de weg en de verhuur van mobiele kranen*, januari 1999 - 1 april 2001.
- Collectieve Arbeidsovereenkomst voor het Besloten Busvervoer*, 1 april 1999 - 31 maart 2001.
- Collectieve Arbeidsovereenkomst voor het Openbaar Vervoer, 1998/1999.
- Colquhoun, W., G. Costa, S. Folkard, P. Knauth (1996),
Shiftwork; Problems and Solutions. Peter Lang, Frankfurt am Main.
- Costa, G., G. Cesana, K. Kogi, A. Wedderburn (1989),
Shiftwork: Health, sleep and performance. Proceedings of the IX International Symposium on Night and Shift Work, Verona, Italië.
- Drongelen, Mr. dr. J. van, P.H. Vos (1996),
Arbeidstijdenwetgeving, arbeidstijdenwet, W.E.J. Jeenk Willink, Zwolle.
- Europese Parlement en de Raad van de Europese Unie
Richtlijn 2000/34 van het Europees Parlement en de Raad, 22 juni 2000, Brussel.
- Jacobs, Prof. Dr. A.T.J.M., Herk, E.J.M. van (1996),
Teksten Europees Sociaal Recht, Kluwer, Deventer.
- KMPG, Bureau voor Economische Argumentatie B.V. (1995),
De economische effecten van het Rijttijdenbesluit: een quick scan, eindrapportage, KMPG, Hoofddorp.
- Lange, W.A.M. de, M. Thunnissen en J. Rebel (1999),
Werken bij nacht en ontij, De consignatieregeling in de ATW en het Nachtarbeid door zwangere werkneemsters, IVA/Elsevier, Den Haag.
- Mevissen, J.W.M., R. Knecht en W.S. Zwinkels e.a. (2001),
Arbeidstijden in overleg? Evaluatie van de Arbeidstijdenwet, Regioplan Onderzoek Advies en Informatie B.V./Elsevier, Den Haag.

- Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1998),
Arbeids- en rusttijden Wegvervoer, brochure van Directie Voorlichting, Bibliotheek en Documentatie, Den Haag.
- Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (1999)
Arbeidstijdenwet, Arbeidstijdenbesluit, Arbeidstijdenbesluit Vervoer en overige regelgeving, Directie Voorlichting, Bibliotheek en Documentatie, 3e herziene tekstuitgave, Den Haag.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat ,
Vrijstellingen Arbeidstijdenbesluit vervoer, infoblad ATB1 10/00, Den Haag.
- Rijksverkeersinspectie (1999)
De mens achter de Rijksverkeersinspectie, jaarbericht 1999, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Goederenvervoer, Den Haag.
- Rijksverkeersinspectie (1999),
Kwartaalrapportage Rijksverkeersinspectie, Vervoer Informatiecentrum en Sector Handhaving 1999, Den Haag.
- Rijksverkeersinspectie (januari t/m juni 2000),
Kwartaalrapportage Rijksverkeersinspectie, Vervoer Informatiecentrum en Sector Handhaving januari t/m juni 2000, Den Haag.
- Rijksverkeersinspectie (1998),
Samen werken aan gezond transport, de verkeersinspectie in 1998, jaarbericht, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Goederenvervoer, Den Haag.
- Traffic Test (1997),
Naleving rij- en rusttijdenwetgeving, de onderzoeksresultaten in kort bestek, september 1997.
- Transport en Logistiek (2000),
Evaluatie Arbeidstijdenbesluit: uw inbreng is van belang!, Artikel uit *Transport en Logistiek*, nummer 39, 28 september 2000.
- Transportraad (2000),
Verslag van Transportraad van 2 oktober 2000.

Bijlagen

Bijlage 1

OVERZICHT REGELGEVING ATB-VERVOER (NATIONAAL EN INTERNATIONAAL)

Overzicht regelgeving ATB-Vervoer (nationaal en internationaal).

| Artikel ATW | Arbeidstijdenwet(ATW) | Artikel ATB | Arbeidstijdenbesluit(ATB) | Artikel EU-verordening | Europese regelgeving |
|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1:1 t/m 1:7 | <i>Algemene bepalingen:</i> regelt begrippen als werkgever en werknemer, kinderarbeid, collectieve regeling, medezeggenschap etc. | 2.1:1 2.3:1 | <i>Algemene bepalingen en definities:</i> Verordening nr. 3820/85 en nr. 3821/85 van toepassing (ter harmonisatie voorschriften wegvervoer) en van taxi, bus, vrachtauto en rijder. <i>Toepasselijkheid van ATB:</i> ATB-vervoer is van toepassing op verplaatsingen over openbare wegen in lege of beladen toestand, alsmede op direct daarmee samenhangende werkzaamheden van: - vrachtauto's: laadvermogen > 500 kg - vrachtauto's met aanhangwagen met laadvermogen van > 500 kg - losse trekker of trekker met oplegger - bussen (> 9 personen, incl. bestuurder) - taxi's uitgezonderd ambulances | Nr.3820/85 afdeling I, artikel 1 afdeling II, artikel 2 | Definities wegvervoer Werkings sfeer Verordening: wegvervoer binnen de EU AETR is van toepassing: wanneer vervoer plaatsvindt naar of uit derde landen die partij zijn bij AETR |
| 2:7 | Zelfstandigen (mogelijkheid om bij AMVB toepasselijkheid ATW voor zelfstandigen uit te breiden) | | | | |

| Artikel ATW | Arbeidstijdenwet(ATW) | Artikel ATB | Arbeidstijdenbesluit(ATB) | Artikel EU-verordening | Europese regelgeving |
|-------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 5:7 | <p><i>Maximum arbeidstijden: (standaardnorm)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - arbeidstijd per dienst: 9 uur - arbeidstijd per week: 45 uur - arbeidstijd per 4 weken: - - arbeidstijd per 13 weken: gemiddeld 40 uur per week (520 uur) <p><i>(overlegregeling)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - arbeidstijd per dienst: 10 uur - arbeidstijd per week: - - arbeidstijd per 4 weken: gemiddeld 50 uur per week (200 uur) - arbeidstijd per 13 weken: gemiddeld 45 uur per week (585 uur) | <p>2.2:1</p> <p>2.3:2</p> | <p>artikel 5:7 (ATW, arbeidstijd per dag/per week) is niet van toepassing op verplaatsing over voor openbaar gebruik toegankelijke wegen van vrachtauto, bus of taxi in lege of beladen toestand</p> <p><i>ATB niet van toepassing op voertuigen (en dus onder ATW):</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - max. snelheid niet meer dan 30 km per uur - van strijdkrachten, brandweer en politie (handhaving) - noodsituaties/ reddingsoperaties - speciaal voor medische doeleinden (ambulances) - reparaties/wegslepen - proef in kader van technische ontwikkeling of onderhoud (testauto's) - niet-commercieel goederenvervoer (privé-doeleinden) | artikel 4 | <p><i>Verordening niet van toepassing op voertuigen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - bestemd voor goederenvervoer (incl. aanhanger/oplegger) niet meer bedraagt dan 3,5 ton - die ten hoogste 9 personen kunnen vervoeren - bestemd voor geregeld personenvervoer, traject niet groter dan 50 km - max. snelheid niet meer dan 30 km per uur - van strijdkrachten, brandweer en politie (handhaving) - van rioleringsdiensten, water/gas en elektriciteit, radio/TV, postzendingen, vuilnisophaling - noodsituaties/ reddingsoperaties - speciaal voor medische doeleinden (ambulances) - circus- of kermismateriaal - reparaties/wegslepen - proef in kader van technische ontwikkeling of onderhoud (testauto's) - niet-commercieel goederenvervoer (privédoeleinden) - ophalen melk boerderij |

| Artikel ATW | Arbeidstijdenwet(ATW) | Artikel ATB | Arbeidstijdenbesluit(ATB) | Artikel EU-verordening | Europese regelgeving |
|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|----------------------|
| 4:2 | nieuw rooster minstens 28 dagen van tevoren bekend maken aan werknemers | | | | |
| | | 2.4:1 | Bewaren van gegevens: ten minste 52 weken | | |
| 4:3 | deugdelijke registratie arbeids- en rusttijden | 2.4:2 2.4:3 | werkmap voor taxi's uitzondering: tenzij op dienstrooster dienstrooster bij bussen voor openbaar vervoer uitzondering: bussen in het openbaar vervoer waarbij tachograaf vrijwillig wordt gebruikt | | |
| 5:4 | <i>Zondagsarbeid (standaardnorm)</i> 4 vrije zondagen per 13 weken <i>(overlegregeling)</i> 13 vrije zondagen per 52 weken | 2.5:2 | <i>Arbeid op zondag taxivervoer:</i> Voor de toepassing van artikel 5:4 van de wet wordt aangemerkt als zondag de periode tussen zondag 06.00 uur en 24.00 uur | | |

| Artikel ATW | Arbeidstijdenwet(ATW) | Artikel ATB | Arbeidstijdenbesluit(ATB) | Artikel EU-verordening | Europese regelgeving |
|-------------|-----------------------|-------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| | | 2.5:1 | <p><i>Wekelijkse rust:</i> 45 uur 36 uur op standplaats⁴⁵ (met compensatie) of 24 uur buiten standplaats (met compensatie) Hier wordt verwezen naar art. 8, lid 3, EU/3820/85.</p> <p><i>Dagelijkse rust (overlegregeling):</i> 11 uur en maximaal 3x per week 9 uur (met compensatie) 8 uur + 4 uur bij meerdere chauffeurs: 8 uur rust per 30 uur</p> <p><i>minimale 2-wekelijkse rust (standaard- norm):</i> 228 uur</p> | <p>Nr.3820/85 afdeling IV, artikel 8, lid 3</p> <p>artikel 8, lid 1 en 2</p> | <p>Zie bepalingen ATB</p> <p>Zie bepalingen ATB</p> |

⁴⁵ Gebruikelijke standplaats van het voertuig, dan wel in de standplaats van de bestuurder. Verkortingen worden gecompenseerd door een even grote rusttijd die aaneengesloten wordt opgenomen vóór het einde van de derde week die volgt op de betrokken week.

| Artikel ATW | Arbeidstijdenwet(ATW) | Artikel ATB | Arbeidstijdenbesluit(ATB) | Artikel EU-verordening | Europese regelgeving |
|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 5:12 | <p>bijzondere voorschriften: Bij Algemeen Maatregel van Bestuur kan afgeweken worden van aantal bepalingen (o.a. rusttijd, arbeid op zondag, arbeidstijd)</p> <p>Bij Algemeen Maatregel van Bestuur kan afgeweken worden van bepalingen t.a.v. personen werkzaam in of op motorrijtuigen</p> | | | | |
| | | 2.5:3 | <p><i>Rijtijd:</i> Hier wordt verwezen naar artikel 6, EU/3820/85.</p> | <p>Artikel 6, lid 1</p> <p>lid 2</p> | <p>max. dagelijkse rijtijd: 9 uur, 2x per week 10 uur max. wekelijkse rijtijd: 56 uur max. wekelijkse rijtijd inter-nationaal personenvervoer: 65 uur max. 2-wekelijkse rijtijd: 90 uur</p> |
| | | 2.5:4 | <p><i>Arbeid in nachtdienst (standaardnorm)</i> hetzij 26 nachtdiensten per periode van 13 weken hetzij 12 uur per 2 weken tussen 0.00 en 06.00 uur <i>(overlegregeling):</i> hetzij 35 nachtdiensten per periode van 13 weken hetzij 20 uur per 2 weken tussen 0.00 en 06.00 uur</p> | | |

| Artikel ATW | Arbeidstijdenwet(ATW) | Artikel ATB | Arbeidstijdenbesluit (ATB) | Artikel EU-verordening | Europese regelgeving |
|-------------|-------------------------------------------|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | 2.5:5 | <p><i>arbeid in nachtdienst:</i> (bijzondere overlegregeling)</p> <ul style="list-style-type: none"> a. vervoer van brood- en banketbakkerij-producten b. vervoer van goederen van en naar distributiecentra, terminals of luchthavens c. grensoverschrijdend vervoer van bloembollen, bloemen, planten en boomkwekerij-producten, groente en fruit d. vervoer per taxi e. vervoer ten behoeve van het onderhoud en de aanleg van wegen en railverbindingen <p>hetzij 42 nachtdiensten per periode van 13 weken én 140 x per periode van 52 weken hetzij 38 uur per 2 weken tussen 0.00 en 06.00 uur</p> | | |
| | | 2.5:6 | <p><i>Pauze:</i> De werkgever organiseert de arbeid zodanig, dat de werknemer niet in strijd handelt met artikel 7, 1,2 van EU-nr. 3820/85</p> <p>Voor geregeld personenvervoer met traject van minder dan 50 km geldt art. 5:10 ATW</p> | Nr.3820/85 afdeling V, artikel 7 | 45 minuten na maximaal 4,5 uur rijtijd onderbrekingen van ten minste 15 minuten elk op 4,5 uur rijtijd (tezamen min. 45 min.) geregeld nationaal personenvervoer: 30 minuten op 4 uur |
| 5:13 | Vrijstelling of ontheffing van bepalingen | 2.6:1 | <p><i>Vrijstellingen:</i> nachtarbeid (zie vrijstelling nachtarbeid) chauffeursvakbekwaamheid tachograaf</p> | | |

| Artikel ATW | Arbeidstijdenwet(ATW) | Artikel ATB | Arbeidstijdenbesluit(ATB) | Artikel EU-verordening | Europese regelgeving |
|-------------|-----------------------|-----------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | regeling vrijstelling nacht-arbeid, artikel 1 | Vrijstelling voor de volgende deelsectoren: a. vervoer van ochtendkranten b. vervoer van levende dieren c. vervoer van postzendingen en pakketten d. binnenlands collectief vervoer van bloembollen, bloemen, planten en boomkwekerijproducten | | |
| | | Regeling chauffeurs-diploma (artikel 5) | <i>Uitzonderingen</i> ⁴⁶ : - personen geboren voor 30 juni 1955 - vrijstelling van personen van 21 jaar of ouder die o.g.v. het oude Rijtijdenbesluit een ontheffing in hun bezit hadden (vrijstelling tot 1-12-2001) En bestuurders van: - voertuigen met producten van landbouw-bedrijven - voertuigen in kleinhandel en uitsluitend voor ambulante handel - rijdende bibliotheek, rijdend bureau, rijdende medische dienst etc. - voertuigen die uitsluitend worden gebruikt voor uitvoeren en controleren van reparaties - voertuigen ophalen melk (bij boerderijen) - voertuigen circus- en kermismateriaal (vrijstelling) | Nr.3820/85 afdeling VII, Afwijkingen artikel 13 | mogelijkheid van een lidstaat om af te wijken van de bepalingen van deze verordening Dit kan voor de volgende categorieën voertuigen: -bestemd voor personenvervoer en geschikt voor ten hoogste 17 personen -gebruikt door overheid voor taken van openbare dienst -goederenvervoer van landbouw-, tuinbouw-, visserij- of bosbouwproducten, binnen straal van 50 km - vervoer van geslachte dieren - vervoer van levende dieren - voor gebruik als winkel, uitlenen van boeken etc. - vervoer van materiaal binnen straal van 50 km en vervoer niet hoofdactiviteit van bestuurder |

⁴⁶ Deze vrijstellingen gelden voor zover de bestuurder de leeftijd van 21 jaar heeft bereikt en voor zover het door hem bestuurde voertuig, met uitzondering van voertuigen voor het vervoer circus- of kermismateriaal, wordt gebruikt binnen de straal van 50 km rondom de standplaats.
N.B.: Niet alle uitzonderingen zijn in dit schema opgenomen.

| Artikel ATW | Arbeidstijdenwet(ATW) | Artikel ATB | Arbeidstijdenbesluit(ATB) | Artikel EU-verordening | Europese regelgeving |
|-------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | artikel 6 | <p><i>Andere uitzonderingen zijn:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - personen die max. 12 uur per week rijden (vrijstelling) - chauffeurs met een niet-Nederlands groot rijbewijs (EU) dat omwisselbaar is voor Nederlands groot rijbewijs C, D of E (vrijstelling) - chauffeurs die bezig zijn met het behalen van diploma: 6 weken voor het laatste onderdeel of 20 weken (binnen beroepsop-leiding) met verklaring Stichting LOB Transport en Logistiek <p>En bestuurders van:</p> <ul style="list-style-type: none"> - voertuigen van de rioleringsdiensten, diensten ter bescherming tegen overstroming, of van de diensten van de water-, gas- en elektriciteitsvoorziening, de gemeentereiniging, vuilnisophaling telegraaf, telefoon, postzendingen, de radio-omroep, de televisie en opsporing zend- en ontvangstoestellen (vrijstelling tot 1-12-2001) | | <ul style="list-style-type: none"> - bestemd voor autorijlessen - trekkers uitsluitend bestemd voor landbouw en bosbouw - uitsluitend rijden op eilanden - aangedreven door met in voertuig geproduceerd gas/-elektriciteit |
| 5:15 | <p><i>Samenloop (per voorgeschreven wettelijk regime minimaal 1 uur arbeid):</i></p> <p>3/4-bepaling van toepassing: indien 3/4 van de arbeid onder één wettelijk regime valt, geldt dat regime voor de hele dienst</p> <p>3/4-bepaling niet van toepassing: max. 10 uur arbeid per dienst, na dienst min. 11 uur rust</p> | | | | |

| Artikel ATW | Arbeidstijdenwet(ATW) | Artikel ATB | Arbeidstijdenbesluit(ATB) | Artikel EU-verordening | Europese regelgeving |
|-------------|-----------------------|-----------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | 2.7:2 | <i>Verplicht chauffeursdiploma:</i> vrachtauto, inclusief aanhangwagen met een max. toelaatbaar gewicht van meer dan 7500 kg bus (geschikt voor vervoer van meer dan 9 personen incl. de bestuurder) de bestuurder is geboren na 30 juni 1955 | | |
| | | regeling controle apparaat (artikel 39) | <i>Uitzondering tachograaf:</i> Zie uitzonderingen artikel 4 en 13 van EU/Nr.3820/85 | Nr.3821/85 artikel 3 | controle-apparaat moet geïnstalleerd en gebruikt worden in voertuigen bestemd voor vervoer over de weg van personen of goederen, met uitzondering van in artikel 4 en 14 (Nr.3820/85) bedoelde voertuigen |

| Nr. | Europese richtlijnen |
|--------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2000/34 (ter vervanging van 93/104) | Ter wijziging van Richtlijn 93/104 van het Europees Parlement Richtlijn 2000/34 is ook van toepassing op het wegvervoer. Belangrijkste toevoeging t.o.v. ATW/ATB en EU-verordeningen is artikel 6: de gemiddelde arbeidstijd in elk tijdvak van zeven dagen, inclusief overwerk, mag niet meer dan 48 uur bedragen. Deze richtlijn is overigens niet van toepassing op zelfstandigen |
| | Invoering van de digitale tachograaf |

Bijlage 2

UITKOMSTEN BEDRIJVENONDERZOEK

Tabel B2.1a: Overzicht respons.

| | Aantal |
|---------------------------------------------------------------------------|--------|
| Totaal aantal benaderde bedrijven | 584 |
| In het geheel niet bereikbaar (telefoon afgesloten, verkeerd adres, etc.) | - 32 |
| | ----- |
| Totaal bereikbaar | 552 |
| Niet bereid mee te werken | - 294 |
| | ----- |
| Totaal aantal volledig geïnterviewde vervoersbedrijven | 258 |

Tabel B2.1b: Kenmerken vervoerders (absolute aantallen).

| | |
|----------------------------------------------|-----------------|
| Taxi's | 28 deelnemers |
| Type werkzaamheden: | |
| - Alleen contractenwerk | 14 |
| - Alleen opstapwerk | 3 |
| - Alleen belwerk | 0 |
| - Combinatie van 2 werkzaamheden | 3 |
| - Alle drie de werkzaamheden | 8 |
| Eigen Rijders/ onderneming | |
| - Eigen rijders | 2 |
| - taxi-onderneming met werknemers | 26 |
| Bus | 40 deelnemers |
| Type busonderneming | |
| - Openbaar vervoer | 8 ⁴⁷ |
| - Besloten vervoer met beperkte vergunning | - |
| - Besloten vervoer met onbeperkte vergunning | 30 |
| - Onbekend | 2 |
| Internationaal/ nationaal | |
| - Alleen Nederland | - |
| - Alleen internationaal | 3 |
| - Beide | 30 |
| Internationaal pendel | |
| - Verzorgt pendeldiensten | 15 |
| - Verzorgt geen pendeldiensten | 17 |
| - Onbekend | 1 |

⁴⁷ Waarvan 1 in combinatie met besloten vervoer met beperkte vergunning en 4 in combinatie met besloten vervoer met onbeperkte vergunning.

| Goederenvervoer | 190 deelnemers |
|---------------------------------------------------------------------|----------------|
| Type vervoer: | |
| - Eigen vervoer | 24 |
| - Eigen rijder | 28 |
| - Beroepsgoederenvervoer | 137 |
| - Onbekend | 1 |
| - Alleen Nederland | 43 |
| - Alleen internationaal | 33 |
| - Nationaal en internationaal | 114 |
| Vervoer bijzondere goederen | |
| - Containertransport | 17 |
| - Tanktransport | 2 |
| - Vervoer gevaarlijke stoffen | 2 |
| - Exceptioneel vervoer | 5 |
| - Koeriersbedrijf | 5 |
| - Verhuisbedrijf | 9 |
| - Transport van en naar distributiecentra, terminals en luchthavens | 31 |
| - Transport t.b.v. aanleg en onderhoud van wegen en spoorwegen | 7 |
| - Geen van deze | 112 |
| Bijzondere sectoren: (meerdere antwoorden mogelijk) | |
| - Levende dieren | 7 |
| - Bloembollen, etc. | 8 |
| - Groente en fruit | 9 |
| - Brood en banketbakkerijproducten | 3 |
| - Ochtendkranten | 7 |
| - Post | 0 |

Tabel B2.1c: Omvang bedrijven naar sector (exclusief eigen rijders).

| | Taxi | | Bus | | Goederenvervoer | | Totaal |
|-------------------|------|----|-----|----|-----------------|-----|--------|
| | % | n | % | n | % | n | % |
| Aantal werknemers | | | | | | | |
| - 9 en minder | 23% | 6 | 8% | 3 | 55% | 89 | 43% |
| - 10 t/m 19 | 12% | 3 | 20% | 8 | 19% | 31 | 19% |
| - 20 t/m 49 | 46% | 12 | 48% | 19 | 16% | 26 | 25% |
| - 50 t/m 99 | 12% | 3 | 8% | 3 | 7% | 11 | 8% |
| - 100 en meer | 8% | 2 | 18% | 7 | 3% | 4 | 6% |
| Totaal | | 26 | | 40 | | 161 | |

Tabel B2.2: ATB-V en rijtijdenwet vergeleken.

| | Taxi | Bus | Goederen- vervoer | Totaal |
|---------------------------------------------------|------|------|----------------------|--------|
| Bekendheid ATW en ATB-V | n=27 | n=40 | n=190 | n=257 |
| - Alleen ATW bekend | - | - | 2% | 1% |
| - Alleen ATB bekend | - | - | 1% | 1% |
| - ATW en ATB bekend | 100% | 98% | 92% | 94% |
| - Geen van beide bekend | - | 2% | 5% | 4% |
| Voldoende geïnformeerd over de wet | n=28 | n=39 | n=175 | n=242 |
| - Nee | 29% | 13% | 22% | 21% |
| - Ja | 71% | 87% | 78% | 79% |
| Bekend met de inhoud van ATW en ATB | n=28 | n=39 | n=178 | n=245 |
| - Nee | 14% | 8% | 16% | 14% |
| - Er tussenin | 29% | 31% | 43% | 40% |
| - Ja | 57% | 62% | 41% | 46% |
| Duidelijke regels | n=23 | n=36 | n=148 | n=207 |
| - Nee | 13% | 14% | 15% | 15% |
| - Ertussen in | 13% | 31% | 18% | 19% |
| - Ja | 74% | 56% | 68% | 66% |
| ATB-V duidelijker dan Rijtijdenbesluit? | n=21 | n=33 | n=131 | n=185 |
| - ja, duidelijker | 38% | 24% | 32% | 31% |
| - maakt niet uit | 43% | 49% | 52% | 50% |
| - nee, minder duidelijk | 19% | 27% | 16% | 18% |
| ATB-V beter uitvoerbaar dan Rijtijdenbesluit | n=22 | n=32 | n=135 | n=189 |
| - ja, beter uitvoerbaar | 36% | 31% | 23% | 26% |
| - maakt niet uit | 32% | 53% | 56% | 52% |
| - nee, slechter uitvoerbaar | 32% | 16% | 22% | 22% |
| Positieve en negatieve gevolgen nieuwe regels | n=23 | n=35 | n=148 | n=206 |
| - geen | 74% | 66% | 75% | 73% |
| - positieve gevolgen | - | 14% | 3% | 4% |
| - negatieve gevolgen | 17% | 14% | 14% | 14% |
| - negatieve en positieve gevolgen | - | 3% | 1% | 1% |
| - weet niet | 9% | 3% | 8% | 7% |
| Positieve gevolgen (meerdere antwoorden mogelijk) | n=0 | n=6 | n=5 | n=11 |
| - lagere kosten | - | - | - | - |
| - betere concurrentiepositie | - | - | - | - |
| - minder problemen met klanten | - | - | - | - |
| - minder administratieve rompslomp | - | - | - | - |
| - meer flexibiliteit | - | 4 | 1 | 5 |
| - minder planningsproblemen | - | 2 | 1 | 3 |
| - anders | - | 1 | 3 | 4 |

| | Taxi | Bus | Goederen- vervoer | Totaal |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|----------------------|--------|
| Negatieve gevolgen (meerdere antwoorden mogelijk) | N=4 | n=6 | n=21 | n=31 |
| - hogere kosten | 2 | 4 | 9 | 15 |
| - meer problemen met klanten | 1 | 1 | 3 | 5 |
| - minder flexibiliteit | 2 | 2 | 6 | 10 |
| - meer administratieve rompslomp | - | 2 | 1 | 3 |
| - meer planningsproblemen | 1 | 2 | 7 | 10 |
| - slechte concurrentiepositie | - | 1 | - | 1 |
| - anders | 1 | 3 | 5 | 9 |
| Normen waardoor men problemen ondervindt ⁴⁸ (meerdere antwoorden mogelijk) | n=24 | n=36 | n=147 | n=207 |
| - zondagsarbeid | - | - | 1% | - |
| - dagelijkse rust | 13% | 19% | 9% | 11% |
| - wekelijkse rust | 13% | 8% | 2% | 4% |
| - pauzeregeling | 8% | - | 2% | 2% |
| - nachtarbeid | 4% | 8% | 3% | 4% |
| - rijtijd per 2 weken | - | 8% | 6% | 6% |
| - rijtijd per week | - | 8% | 8% | 7% |
| - rijtijd per dag | 4% | 17% | 18% | 16% |
| - ononderbroken rijtijd | 4% | 3% | 4% | 4% |
| - consignatie | - | - | - | - |
| - samenloop | - | 3% | 1% | 1% |
| Aard van de problemen (meerdere antwoorden mogelijk) | n=7 | n=13 | n=42 | n=62 |
| - planningsproblemen/onvoldoende flexibiliteit | 2 | 5 | 17 | 24 |
| - te krappe normen | 3 | 1 | 13 | 17 |
| - inefficiency/ hoge kosten/ extra chauffeurs nodig | 3 | 7 | 6 | 16 |
| - te laat leveren | - | - | 11 | 11 |
| - knelpunten dienstregeling | - | - | 4 | 4 |
| - ontevreden klanten | - | 2 | 1 | 3 |
| - bedroven lading | - | - | - | - |
| - anders | 2 | 2 | 12 | 16 |

⁴⁸ 71% van de taxi's, 64% van de busmaatschappijen, 71% van de goederenvervoerders ervaart met geen enkele norm problemen.

Tabel B2.3: Tot stand komen werk- en rusttijden.

| | Taxi | Bus | Goederen- vervoer | Totaal |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|----------------------|--------|
| Heeft nieuwe regelgeving geleid tot andere manier waarop werk- en rusttijden worden vastgesteld | n=21 | n=35 | n=123 | n=179 |
| - ja | 19% | 26% | 11% | 15% |
| - nee | 81% | 75% | 89% | 85% |
| Deze vraag is <u>niet</u> aan de eigen rijders gesteld | | | | |
| Verandering vaststelling werk- en rusttijden (meerdere antwoorden mogelijk) | n=4 | n=9 | n=14 | n=27 |
| - werktijden zijn veranderd | 3 | 2 | 3 | 8 |
| - meer met roosters gaan werken | 1 | 1 | 3 | 5 |
| - minder met roosters gaan werken | - | - | - | - |
| - meer overleg met de chauffeurs | - | - | 2 | 2 |
| - minder overleg met chauffeurs | - | - | - | - |
| - meer overleg met OR/PVT | - | - | - | - |
| - op een andere manier gaan werken | 1 | - | 1 | 2 |
| - anders | - | 6 | 7 | 13 |
| Deze vraag is <u>niet</u> aan de eigen rijders gesteld | | | | |
| Wijze waarop werk- en rusttijden van chauffeurs tot stand komen (meerdere antwoorden mogelijk) | n=21 | n=36 | n=128 | n=185 |
| - het management stelt vast* ⁴⁹ | 19% | 72% | 20% | 30% |
| - liggen vast in roosters* | 71% | 19% | 5% | 15% |
| - in overleg tussen management en OR | - | 8% | 1% | 2% |
| - in overleg tussen management en chauffeurs | 33% | 22% | 38% | 35% |
| - chauffeur bepaalt zelf werk- en rusttijden* | 19% | 8% | 48% | 37% |
| Deze vraag is <u>niet</u> aan de eigen rijders gesteld | | | | |
| Bepalend voor vaststellen werk- en rusttijden* | n=21 | n=36 | n=124 | n=181 |
| - contracten/klanten | 38% | 17% | 18% | 20% |
| - chauffeurs | 29% | - | 15% | 13% |
| - evenwicht klanten en chauffeurs | 24% | 42% | 34% | 34% |
| - anders | 10% | 42% | 34% | 33% |
| Deze vraag is <u>niet</u> aan de eigenrijders gesteld | | | | |
| Bekendheid werktijden bij chauffeurs* | n=22 | n=35 | n=120 | n=177 |
| - rooster/ werktijden liggen voor lange tijd vast | 77% | 23% | 14% | 24% |
| - een aantal dagen van te voren | 23% | 77% | 86% | 76% |
| Deze vraag is <u>niet</u> aan de eigen rijders gesteld | | | | |

⁴⁹ Een '*' in de tabel duidt op een statistisch significant verschil tussen de drie sectoren.

| | Taxi | Bus | Goederen- Vervoer | Totaal |
|-----------------------------------------------------------------|------|------|----------------------|--------|
| Aanwezigheid medezeggenschapsorgaan (MzO) | n=26 | n=40 | n=159 | n=225 |
| - OR | 12% | 25% | 15% | 16% |
| - Personeelsvertegenwoordiging | 4% | 15% | 9% | 9% |
| - Personeelsvergadering | 31% | 30% | 28% | 28% |
| - geen medezeggenschapsorgaan | 54% | 30% | 49% | 46% |
| Deze vraag is <u>niet</u> aan de eigen rijders gesteld | | | | |
| Schriftelijke afspraken met MzO over arbeids- en rusttijden | n=12 | n=19 | n=42 | n=116 |
| - nee | 33% | 68% | 55% | 56% |
| - ja | 67% | 32% | 45% | 44% |
| Deze vraag is <u>niet</u> aan de eigen rijders gesteld | | | | |
| Reden ontbreken afspraken: (meerdere antwoorden mogelijk) | n=4 | n=19 | n=42 | n=6 |
| - niet nodig, gezien werktijden | 2 | 2 | 8 | 12 |
| - niet nodig, CAO biedt voldoende ruimte | 1 | 8 | 12 | 21 |
| - CAO biedt daar geen ruimte voor | - | 1 | - | 1 |
| - onbekend met de mogelijkheden | - | - | - | - |
| - niet aan gedacht | - | 7 | - | - |
| - anders | 1 | - | 21 | 29 |
| Deze vraag is <u>niet</u> aan de eigen rijders gesteld | | | | |
| Schriftelijke afspraken over: (meerdere antwoorden mogelijk) | n=8 | n=9 | n= | n=51 |
| - werktijden algemeen | 5 | 3 | 14 | 22 |
| - lengte van de werkdag | - | 1 | 2 | 3 |
| - overwerk | - | - | - | - |
| - nachtarbeid | 1 | - | 1 | 2 |
| - werken op zaterdag | 1 | - | 1 | 2 |
| - werken op zondag | 1 | - | - | 1 |
| - pauzes | 2 | 4 | 10 | 16 |
| - rijtijden | 2 | 3 | 10 | 15 |
| - consignatie | - | - | - | - |
| - anders | 3 | 2 | 16 | 21 |
| Deze vraag is <u>niet</u> aan de eigen rijders gesteld | | | | |

Tabel B2.4: Werk- en rusttijden.

| | Taxi | Bus | Goederen- Vervoer | Totaal |
|-------------------------------------------------------|------|------|----------------------|--------|
| Regelmaat werktijden chauffeurs* | n=28 | n=39 | n=189 | n=256 |
| - regelmatige werktijden | 71% | 18% | 44% | 43% |
| - tamelijk regelmatige werktijden | 7% | 13% | 21% | 18% |
| - onregelmatige werktijden | 21% | 69% | 34% | 38% |
| Tijdstip begin werkweek chauffeurs* | n=28 | n=40 | n=189 | n=257 |
| - zeer onregelmatig/niet te zeggen | 25% | 60% | 18% | 25% |
| - zondagmiddag | - | 3% | 2% | 2% |
| - zondagavond voor 24.00 uur | - | - | 6% | 5% |
| - maandagmorgen tussen 0.00-4.00 uur | - | - | 2% | 2% |
| - maandagmorgen tussen 4.00-5.00 uur | - | - | 5% | 4% |
| - maandagmorgen tussen 5.00-6.00 uur | 4% | 3% | 15% | 12% |
| - maandagmorgen na 6.00 uur | 54% | 33% | 43% | 42% |
| - anders | 18% | 3% | 9% | 9% |
| Tijdstip eindigen werkweek chauffeurs* | N=27 | n=40 | N=188 | n=255 |
| - zeer onregelmatig/ niet te zeggen | 41% | 66% | 22% | 31% |
| - donderdag | - | - | 1% | 1% |
| - vrijdag voor 18.00 uur | 37% | 15% | 39% | 35% |
| - vrijdag tussen 18.00 en 24.00 uur | 7% | 8% | 25% | 20% |
| - zaterdag tussen 0.00-6.00 uur | - | - | - | - |
| - zaterdag tussen 6.00-12.00 uur | - | 3% | 6% | 5% |
| - zaterdag tussen 12.00-18.00 uur | - | - | 3% | 2% |
| - zaterdag tussen 18.00-24.00 uur | - | 3% | - | 1% |
| - anders | 15% | 5% | 3% | 5% |
| Mate waarin op zaterdag wordt gewerkt* | N=28 | n=40 | N=189 | N=257 |
| - nooit | 7% | - | 20% | 15% |
| - soms | 25% | 15% | 54% | 45% |
| - vaak | 21% | 53% | 15% | 22% |
| - altijd | 46% | 33% | 11% | 18% |
| Begintijdstip werkdag | n=27 | n=40 | n=188 | n=255 |
| - zeer onregelmatig/ niet te zeggen | 26% | 43% | 30% | 32% |
| - voor 4.00 uur | - | - | 1% | 1% |
| - tussen 4.00-4.59 uur | - | 3% | 4% | 4% |
| - tussen 5.00-5.59 uur | - | 5% | 11% | 9% |
| - tussen 6.00 en 7.59 | 59% | 38% | 42% | 43% |
| - vanaf 8.00 uur | 15% | 13% | 12% | 13% |
| Gemiddelde lengte werkdag (zonder overwerk en pauze)* | n=27 | n=35 | n=179 | N=241 |
| - minder dan 8 uur | 33% | 11% | 7% | 10% |
| - 8 uur | 48% | 49% | 46% | 47% |
| - 9 uur (8.15 t/m 9.00 uur) | 15% | 14% | 13% | 13% |
| - 10 uur (9.15 t/m 10.00 uur) | 4% | 11% | 18% | 15% |
| - meer dan 10 uur | - | 14% | 16% | 14% |
| - gemiddelde | 7,5 | 8,8 | 9,0 | 8,8 |
| Voorkomen overwerk* | N=26 | n=36 | n=160 | n=222 |
| - nee | 46% | 31% | 11% | 18% |
| - ja | 54% | 69% | 89% | 82% |
| (Vraag <i>niet</i> gesteld aan eigen rijders) | | | | |
| Aantal chauffeurs dat wel eens overwerkt* | N=14 | n=24 | n=142 | n=180 |
| - (bijna) allemaal | 14% | 58% | 80% | 72% |
| - de meerderheid | 14% | 17% | 9% | 10% |
| - ongeveer de helft | 21% | 17% | 5% | 8% |
| - een minderheid | 50% | 8% | 6% | 10% |
| (Vraag <i>niet</i> gesteld aan eigen rijders) | | | | |

| | Taxi | Bus | Goederen- Vervoer | Totaal |
|--------------------------------------------------------------------|------------|-------------|----------------------|-------------|
| Gemiddeld aantal uur dat per week wordt overgewerkt per chauffeur* | N=13 | n=17 | n=33 | n=163 |
| - vier uur en minder | 54% | 18% | 9% | 14% |
| - 4,5 tot en met 9 uur | 46% | 18% | 24% | 25% |
| - 10 uur | | 24% | 20% | 18% |
| - 11 tot en met 14 uur | | 12% | 14% | 13% |
| - 15 tot en met 19 uur | | 6% | 21% | 18% |
| - 20 uur en meer | | 24% | 12% | 12% |
| - gemiddelde (minimum; maximum) | 4,1 | 10,9 | 11,6 | 10,9 |
| (Vraag <i>niet</i> gesteld aan eigen rijders) | (1.0; 7.0) | (1.0; 20.0) | (1.0; 30.0) | (1.0; 30.0) |
| Oordeel over EU-norm van gemiddelde arbeidstijd van 48 uur* | n=26 | n=40 | n=161 | n=227 |
| - levert geen problemen op voor bedrijf | 73% | 43% | 38% | 43% |
| - levert wel problemen op voor bedrijf | 23% | 57% | 58% | 54% |
| - weet niet | 4% | - | 4% | 4% |
| (vraag is <u>niet</u> gesteld aan eigen rijders) | | | | |
| Type problemen (meerdere antwoorden mogelijk) | n=6 | n=23 | n=92 | n=121 |
| - planningsproblemen/onvoldoende flexibiliteit | 67% (4) | 48% | 44% | 46% |
| - inefficiency | 33% (2) | 61% | 62% | 60% |
| - te laat leveren | - | - | 9% | 7% |
| - knelpunten dienstregeling | - | 9% | 8% | 7% |
| - ontevreden klanten | 17% (1) | - | 5% | 5% |
| - bedorven lading | - | - | 1% | 1% |
| - chauffeurs te zwaar belast | - | 4% | 8% | 7% |
| - problemen i.v.m. files | - | - | 7% | 5% |
| - problemen bij ferry's | - | - | - | - |
| - problemen i.v.m. venstertijden | - | - | - | - |
| - anders | 33% (2) | 35% | 41% | 40% |

Tabel B2.5: Rijtijden.

| | Taxi | Bus | Goederen- Vervoer | Totaal |
|------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|----------------------|--------|
| Rijtijd in % van totale werktijd* | N=25 | n=34 | n=160 | n=219 |
| - 20% en minder | - | 6% | 11% | 9% |
| - tussen 21% en 40% | 12% | 15% | 9% | 11% |
| - tussen 41% en 60% | 12% | 44% | 33% | 32% |
| - tussen 61% en 80% | 40% | 29% | 38% | 37% |
| - 81% en meer | 36% | 6% | 9% | 11% |
| - gemiddelde % | 73% | 56% | 59% | 60% |
| Overschrijding regels werk- en rijtijden eigen verantwoordelijkheid van chauffeurs | N=23 | n=40 | n=154 | n=217 |
| - nee | 52% | 35% | 40% | 40% |
| - ja | 48% | 65% | 60% | 60% |
| (vraag is <u>niet</u> gesteld aan eigen rijders) | | | | |
| Aandacht voor overschrijding rijtijden Ondernemingen:* | N=26 | n=38 | n=159 | n=223 |
| - intensief | 62% | 92% | 57% | 64% |
| - incidenteel/soms/steeksproefs- gewijze | 27% | 8% | 27% | 24% |
| - niet | 12% | - | 16% | 13% |
| Eigen rijders: | | | n=28 | |
| - nauwkeurig | | | 61% | |
| - enigszins | | | 25% | |
| - nee | | | 14% | |
| Controle op naleving (meerdere antwoorden mogelijk) Ondernemingen: | N=23 | n=38 | n=134 | n=195 |
| - eigen controle tachograaf* | 4% | 63% | 68% | 60% |
| - controle werkbriefjes/werkmap* | 61% | 13% | 34% | 33% |
| - d.m.v. rooster* | 35% | 13% | 7% | 11% |
| - d.m.v. planning van ritten* | 17% | 42% | 15% | 21% |
| - d.m.v. instructies aan chauffeurs | - | 13% | 12% | 11% |
| - anders | 17% | 8% | 21% | 18% |
| Eigen rijders: (meerdere antwoorden mogelijk) | | | n=25 | |
| - eigen controle tachograaf | | | 48% | |
| - werkbriefjes/werkmap | | | 20% | |
| - d.m.v. planning van ritten | | | 20% | |
| - anders | | | 44% | |

Tabel B2.6: Pauze.

| | Taxi | Bus | Goederen- vervoer | Totaal |
|-----------------------------------------------------------|--------|------|----------------------|--------|
| Nemen chauffeurs voldoende pauze in acht? | n=26 | n=32 | n=185 | n=211 |
| - altijd/ meestal | 89% | 84% | 87% | 87% |
| - niet altijd | 11% | 16% | 11% | 12% |
| - zelden of nooit | - | - | 2% | 2% |
| Vóórkomen dichtrijden pauzes | n.v.t. | n=8 | n.v.t. | n.v.t. |
| - vaak | | 2 | | |
| - soms | | 1 | | |
| - zelden of nooit | | 5 | | |
| Deze vraag is alleen beantwoord door het openbaar vervoer | | | | |

Tabel B2.7: Zondagsarbeid.

| | Taxi | Bus | Goederen- vervoer | Totaal |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|--------|----------------------|--------|
| Vóórkomen rijden op zondag* | n=28 | n=40 | n=110 | n=229 |
| - nee | 25% | 8% | 58% | 47% |
| - ja | 75% | 9% | 42% | 53% |
| Gemiddeld aantal zondagen per jaar* | n=20 | n=33 | n=72 | n=125 |
| - minder dan 8 zondagen | 5% | 6% | 43% | 27% |
| - 8 t/m 15 zondagen | 30% | 30% | 22% | 26% |
| - 16 t/m 23 zondagen | 15% | 15% | 8% | 11% |
| - 24 t/m 31 zondagen | 30% | 39% | 18% | 26% |
| - 32 t/m 36 zondagen | 5% | - | - | 1% |
| - 37 t/m 39 zondagen | - | 3% | - | 1% |
| - 40 zondagen en meer | 15% | 6% | 8% | 9% |
| - gemiddelde | 23 | 21 | 14 | 17 |
| Indien ATW geen beperkingen zou stellen aan zondagsarbeid, zouden chauffeurs dan meer zondagen moeten werken? | n=20 | n=36 | n=63 | n=112 |
| - Nee | 85% | 100% | 94% | 94% |
| - ja | 15% | | 6% | 6% |
| Vraag <u>niet</u> gesteld aan eigen rijders) | | | | |
| Oordeel taxi's over bepaling zondagsarbeid | n=28 | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |
| - goed, biedt voldoende ruimte | | | | |
| - goed, om andere reden | 25% | | | |
| - niet goed, biedt onvoldoende ruimte | 21% | | | |
| - niet goed, om andere reden | - | | | |
| - weet niet/ geen mening | 21% | | | |
| | 32% | | | |

Tabel B2.8: Nachtarbeid.

| | Taxi | Bus | Goederen- vervoer | Totaal |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------|----------------------|----------|
| Vóórkomen nachtarbeid* | n=28 | n=40 | n=185 | n=253 |
| - nooit | 14% | 5% | 35% | 28% |
| - incidenteel /af en toe | 29% | 48% | 30% | 32% |
| - regelmatig/ vaak | 57% | 48% | 35% | 40% |
| Gemiddeld aantal nachtdiensten per week* | n=15 | n=16 | n=56 | n=87 |
| - 1 nachtdienst | | | | |
| - 2 nachtdiensten | 1 (7%) | 6 (38%) | 9 (16%) | 16 (18%) |
| - 3 nachtdiensten | 6 (40%) | 8 (50%) | 14 (25%) | 28 (32%) |
| - 4 nachtdiensten | 2 (13%) | - | 14 (25%) | 16 (18%) |
| - 5 nachtdiensten | 1 (7%) | 1 (6%) | 6 (11%) | 8 (9%) |
| - 6 nachtdiensten | 5 (33%) | 1 (6%) | 10 (18%) | 16 (18%) |
| - gemiddelde | - | - | 3 (5%) | 3 (3%) |
| | 3,2 | 1,9 | 3,1 | 2,9 |
| Gemiddeld aantal werkuren per nacht | n=24 | n=33 | n=104 | n=161 |
| - minder dan 2 uur | - | 9% | 16% | 12% |
| - 2 uur | 13% | 42% | 20% | 24% |
| - 3 uur (incl. 2,5 uur) | 21% | 15% | 16% | 17% |
| - 4 uur (incl. 3,5 uur) | 29% | 12% | 11% | 14% |
| - meer dan 4 uur | 63% | 21% | 37% | 34% |
| Problemen met normen nachtarbeid | n=22 | n=38 | n=97 | n=157 |
| - nee, normen zijn ruim genoeg/ er is weinig nachtarbeid | 59% | 79% | 72% | 72% |
| - nee, vallen onder vrijstelling | - | - | 4% | 3% |
| - ja | 36% | 16% | 18% | 20% |
| - weet niet | 5% | 5% | 6% | 6% |
| Vraag is <u>niet</u> gesteld aan eigen rijders | | | | |
| Type problemen (meerdere antwoorden mogelijk) | n=8 | n=6 | n=17 | n=31 |
| - planningsproblemen/ onvoldoende flexibiliteit | 5 | 1 | 6 | 12 |
| - inefficiency | 3 | 1 | 5 | 9 |
| - te laat leveren | - | - | 1 | 1 |
| - knelpunten dienstregeling | 1 | - | 1 | 2 |
| - ontevreden klanten | - | 1 | 2 | 3 |
| - bedorven lading | - | - | - | - |
| - chauffeurs te zwaar belast | - | 1 | 1 | 2 |
| - problemen i.v.m. files | - | - | 2 | 2 |
| - problemen bij ferry's | - | - | - | - |
| - problemen i.v.m. venstertijden | - | - | - | - |
| - anders | 3 | 3 | 3 | 9 |
| Vraag is <u>niet</u> gesteld aan eigen rijders | | | | |
| Indien ATW geen beperkingen zou stellen aan nachtarbeid, zouden chauffeurs dan meer nachten moeten werken? | n=8 | n=6 | n=17 | n=31 |
| - Nee | 7 | 5 | 15 | 27 |
| - ja | 1 | 1 | 2 | 4 |
| Vraag is <u>niet</u> gesteld aan eigen rijders | | | | |

Tabel B2.9: Registratie.

| | Taxi | Bus | Goederen- vervoer | Totaal |
|---------------------------------------------------------|------|------|----------------------|--------|
| Registratie werk- en rusttijden | n=28 | n=40 | n=187 | n=255 |
| - nee | 4% | 3% | 8% | 6% |
| - alleen werktijden | 4% | - | 4% | 4% |
| - alleen rijtijden | - | - | 1% | 1% |
| - werk- en rijtijden | 93% | 98% | 87% | 89% |
| Reden geheel niet registreren | n=1 | n=1 | n=14 | n=16 |
| - hoeft niet | | 1 | 6 | 7 |
| - blijven binnen de normen | | | 5 | 5 |
| - te veel werk/ rompslomp | | | - | - |
| - onzin | | | 1 | 1 |
| - anders | 1 | | 2 | 3 |
| Reden niet registreren rijtijden | n=1 | n=0 | n=8 | n=9 |
| - hoeft niet | 1 | | - | 1 |
| - blijven binnen de normen | | | 5 | 5 |
| - te veel werk/ rompslomp | | | 1 | 1 |
| - onzin | | | - | - |
| - anders | | | 2 | 2 |
| Reden niet registreren werktijden | n=0 | n=0 | n=2 | n=2 |
| - hoeft niet | | | - | - |
| - blijven binnen de normen | | | - | - |
| - te veel werk/ rompslomp | | | - | - |
| - onzin | | | 1 | 1 |
| - anders | | | 1 | 1 |
| Wijze van registreren (meerdere antwoorden mogelijk) | n=27 | n=39 | n=173 | n=239 |
| - werkmap* | 74% | 15% | 39% | 39% |
| - dienstrooster* | 22% | 18% | 7% | 11% |
| - tachograafschrijven* | 7% | 80% | 64% | 60% |
| - andere vorm | 41% | 33% | 32% | 34% |

Tabel B2.10: *Chauffeursdiploma*⁵⁰.

| | Bus | Goederenvervoer | Totaal |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-----------------|--------|
| Hebben alle chauffeurs een chauffeursdiploma/ heeft u een chauffeursdiploma* | n=39 | n=171 | n=210 |
| - nee | 56% | 25% | 31% |
| - ja | 41% | 74% | 68% |
| - weet niet | 3% | 1% | 1% |
| Indien nee, is er sprake van een vrijstelling | n=22 | n=43 | n=65 |
| - nee | - | 5% | 3% |
| - ja | 100% | 95% | 97% |
| Reden ontbreken chauffeursdiploma | n=0 | n=2 | n=2 |
| - leerproblemen | | - | - |
| - onvoldoende aandacht aan besteed | | - | - |
| - gezakt voor examen | | - | - |
| - anders | | 2 | 2 |
| Type vrijstelling | n=22 | n=41 | n=63 |
| - (voor iedereen) tijdelijk | - | 2% | 2% |
| - (voor iedereen) permanent | 86% | 95% | 92% |
| - deels tijdelijk/ deels permanent | 14% | - | 5% |
| - weet niet | - | 2% | 2% |
| Problemen voor tijdelijke vrijstelling na 1 december 2001 | n=2 | n=2 | n=4 |
| - nee | | | |
| - ja | 2 | 2 | 4 |
| | - | - | - |
| Gemiddeld aantal chauffeurs dat problemen kan krijgen vraag is <u>niet</u> gesteld aan eigen rijders | 0 | 0 | 0 |
| Is chauffeursdiploma wenselijk?* | n=38 | n=166 | n=204 |
| - ja, zonder meer | 79% | 66% | 68% |
| - ja, maar individuele uitzonderingen moeten mogelijk zijn | 13% | 5% | 6% |
| - ja, maar grotere groep dan nu moet worden collectief vrijgesteld | - | - | - |
| - ja, maar groep waar tijdelijke vrijstelling voor geldt moet permanent vrijgesteld worden | - | - | - |
| - nee | 8% | 30% | 26% |

⁵⁰

De vragen hebben betrekking op goederenvervoerders met vrachtauto's met een maximaal gewicht van meer dan 7500 kg en buschauffeurs die meer dan 9 personen vervoeren. In totaal gaat het om 171 goederenvervoerders en 39 busmaatschappijen.

Tabel B2.11: Naleving en handhaving.

| | Taxi | Bus | Goederen- vervoer | Totaal |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|-----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| Oordeel over de controle op naleving normen in buiten- en binnenland - in buitenland beter - in Nederland beter - maakt niet uit - op sommige punten in buitenland beter, op andere in Nederland - grote verschillen tussen landen - weet niet/ geen oordeel (vraag is alleen beantwoord door vervoerders die internationaal of combi nationaal/ internationaal rijden) | n.v.t. | n=32 22% 31% 16% - 6% 25% | n=143 11% 24% 20% 4% 11% 32% | n=175 13% 25% 19% 3% 10% 30% |
| Toelichting positieve oordeel buitenland In buitenland: - soepel - consequent/ duidelijk/ rechtvaardig - weinig willekeur/ zorgvuldig - buitenland frauderen makkelijker - weinig administratieve rompslomp - niet bureaucratisch - anders | n.v.t. | n=7 2 3 1 1 - - 2 | n=20 8 10 - - 1 4 | n=27 10 13 1 1 - 1 6 |
| Toelichting positieve oordeel Nederland In Nederland: - soepel - consequent/ duidelijk/ rechtvaardig - weinig willekeur/ zorgvuldig - frauderen gemakkelijk - minder administratieve rompslomp - minder bureaucratisch - anders | n.v.t. | n=10 1 5 1 - - 5 | n=39 15 20 3 - - 14 | n=59 16 25 4 - - 19 |
| Oordeel over controle op naleving van de wet in Nederland - positief - negatief - in bepaalde opzichten positief, in andere negatief - geen mening (vraag is alleen beantwoord door vervoerders die alleen nationaal rijden) | n.v.t. | n.v.t. | n=41 42% 15% 15% 29% | n.v.t. |
| Toelichting positieve oordeel (meerdere antwoorden mogelijk) - soepel - consequent/ duidelijk/ rechtvaardig - weinig willekeur/ zorgvuldig - weinig administratieve rompslomp - niet bureaucratisch - anders | n.v.t. | n.v.t. | n=23 2 7 1 - - 14 | n=23 2 7 1 - - 14 |

| | Taxi | Bus | Goederen- vervoer | Totaal |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|----------------------|--------|
| Toelichting negatieve oordeel (meerdere antwoorden mogelijk) | n.v.t. | n.v.t. | n=12 | n=12 |
| - star/ niet soepel | | | 4 | 4 |
| - inconsequent/ onduidelijk/ onrechtvaardig | | | 4 | 4 |
| - willekeur/ onzorgvuldig | | | 1 | 1 |
| - frauderen gemakkelijk | | | - | - |
| - administratieve rompslomp | | | - | - |
| - bureaucratisch | | | - | - |
| - anders | | | 4 | 4 |
| Oordeel over naleving ATW en ATB in het algemeen | n=25 | n=37 | n=174 | n=236 |
| - goed | 24% | 43% | 37% | 37% |
| - redelijk | 16% | 11% | 14% | 14% |
| - er tussen in | - | 8% | 5% | 5% |
| - niet zo goed | 24% | 8% | 13% | 14% |
| - slecht | 8% | 3% | 6% | 6% |
| - geen mening | 28% | 27% | 24% | 25% |
| Normen die in het algemeen niet goed worden nageleefd. (meerdere antwoorden mogelijk) | n=9 | n=10 | n=59 | n=78 |
| - zondagsarbeid | - | - | 2 | 2 |
| - dagelijkse rust | 2 | 6 | 16 | 24 |
| - wekelijkse rust | 1 | 2 | 6 | 9 |
| - pauzeregeling | - | 1 | 10 | 11 |
| - nachtarbeid | 3 | - | 6 | 9 |
| - rijtijd per 2 weken | 4 | 3 | 23 | 30 |
| - rijtijd per week | 4 | 4 | 30 | 38 |
| - rijtijd per dag | 6 | 8 | 35 | 49 |
| - consignatie | - | - | 2 | 2 |
| - samenloop | - | - | 1 | 1 |
| - ononderbroken rijtijd | 1 | - | 6 | 7 |
| - registratie van werk- en rijtijden | - | - | 6 | 6 |
| - chauffeursdiploma | 1 | - | 6 | 7 |
| Reden voor het zelf overtreden van regels (meerdere antwoorden mogelijk) | n=28 | n=40 | n=183 | n=251 |
| - files* | 39% | 10% | 21% | 22% |
| - venstertijden van steden* | 14% | 58% | 22% | 27% |
| - eisen van de klant | - | - | 2% | 2% |
| - werknemer/ ik wil op tijd thuis zijn | 21% | 15% | 32% | 28% |
| - aansluiting bij ferry's, treinen, vliegtuigen, etc* | - | 3% | 19% | 14% |
| - anders | 7% | 5% | 6% | 6% |
| Gok op geen controle, terwijl chauffeur (zelf) de normen overtreedt | n=26 | n=39 | n=170 | n=235 |
| - nooit | 81% | 95% | 66% | 72% |
| - af en toe | 15% | 5% | 32% | 26% |
| - regelmatig | 4% | - | - | - |
| - vaak | - | - | 2% | 1% |
| Schade door controle op naleving | n=28 | n=39 | n=188 | n=255 |
| - nooit | 64% | 67% | 68% | 67% |
| - wel eens | 36% | 31% | 32% | 32% |
| - regelmatig | - | 3% | - | - |
| - vaak | - | - | - | - |

| | Bus | Goederenver voer | Totaal | |
|-------------------------------------------------|---------|---------------------|----------|----------|
| Aard schade (meerdere antwoorden mogelijk) | n=10 | n=13 | n=61 | n=57 |
| - hoge kosten | 6 (60%) | 9 (69%) | 42 (69%) | 57 (68%) |
| - te late levering bij klant* | - | - | 15 (25%) | 15 (18%) |
| - chauffeur niet naar huis/ laat thuis | 2 (20%) | 1 (8%) | 8 (13%) | 11 (13%) |
| - bedorven lading | - | - | - | - |
| - anders | 3 (30%) | 4 (31%) | 9 (15%) | 16 (19%) |
| Klant aansprakelijk stellen voor overtreden wet | n.v.t. | n.v.t. | n=179 | n.v.t. |
| - nee | | | 27% | |
| - ja | | | 73% | |

Bijlage 3

UITKOMSTEN WERKNEMERSONDERZOEK

Werknemers (totale groep)

Tabel B3.1.1a: Omvang bedrijven van de chauffeurs (n totaal =458).

| | Taxi | | Bus | | Vrachtwagen | | Totaal |
|-------------------|------|------|-----|-------|-------------|-------|-------------|
| | % | n | % | n | % | n | % |
| Aantal werknemers | | n=25 | | n=178 | | n=254 | |
| - 1-10 | - | - | 8% | 15 | 38% | 97 | 25% (n=112) |
| - 11-50 | 64% | 16 | 59% | 105 | 44% | 111 | 51% (n=232) |
| - 51-100 | 24% | 6 | 14% | 24 | 15% | 39 | 15% (n=69) |
| - meer dan 100 | 12% | 3 | 19% | 34 | 3% | 7 | 10% (n=44) |

Tabel B3.1.1b: Vervoermiddel chauffeurs (n totaal =459).

| Vervoermiddel | n | % |
|---------------|-----|-----|
| Taxi | 25 | 5% |
| Bus | 178 | 39% |
| Vrachtwagen | 256 | 59% |
| Onbekend | 2 | |

Tabel B3.1.1c: Type vervoermiddel dat chauffeurs het meest besturen (n totaal =454).

| Type vervoermiddel | n | % |
|------------------------------------------------------|-----|------|
| Taxi | 21 | 5% |
| Bus (max. 9 personen incl. chauffeur) | 8 | 2% |
| Bus (meer dan 9 personen) | 171 | 38% |
| Vrachtauto max. toelaatbaar gewicht van < 500 kg | 1 | 0,2% |
| Vrachtauto max. toelaatbaar gewicht van 500-3500 kg | 22 | 5% |
| Vrachtauto max. toelaatbaar gewicht van 3500-7500 kg | 17 | 4% |
| Vrachtauto max. toelaatbaar gewicht van > 7500 kg | 214 | 47% |
| Onbekend | 7 | |

Tabel B3.1.1d: Vervoermiddel voorzien van tachograaf.

| | Taxi | | Bus | | Vrachtwagen | | n Totaal=455 | |
|------------|------|------|-----|-----|-------------|-----|--------------|-----|
| | n | % | n | % | n | % | n | % |
| Tachograaf | | | | | | | | |
| Ja | - | - | 167 | 96% | 241 | 94% | 409 | 90% |
| Nee | 24 | 100% | 7 | 4% | 15 | 6% | 46 | 10% |
| Onbekend | | | | | | | 6 | |

Privé-situatie werknemers (totale groep)

Tabel B3.1.1e: *Privé-situatie*⁵¹.

| | Taxi | | Bus | | Vrachtwagen | | n Totaal=460 | |
|-----------------------------------------------------------|-------------|----------|------------|----------|--------------------|----------|---------------------|----------|
| <i>Leeftijd*</i> | n | % | n | % | n | % | n | % |
| <=25 jaar | 3 | 12% | 4 | 2% | 24 | 9% | 31 | 7% |
| 26 t/m 35 jaar | 3 | 12% | 28 | 16% | 81 | 32% | 112 | 25% |
| 36 t/m 45 jaar | 10 | 40% | 48 | 27% | 78 | 31% | 137 | 30% |
| 46 t/m 55 jaar | 6 | 24% | 80 | 45% | 67 | 26% | 154 | 33% |
| 56 en ouder | 3 | 12% | 18 | 10% | 6 | 2% | 27 | 6% |
| Onbekend | | | | | | | 1 | |
| | Taxi | | Bus | | Vrachtwagen | | n totaal=460 | |
| Gehuwd/ Samenwonend | n | % | n | % | n | % | n | % |
| Ja | 20 | 80% | 150 | 84% | 201 | 79% | 373 | 81% |
| Nee | 5 | 20% | 28 | 16% | 54 | 21% | 87 | 19% |
| Onbekend | | | | | | | 1 | |
| | Taxi | | Bus | | Vrachtwagen | | n totaal=364 | |
| Partner baan buitenshuis | n | % | n | % | n | % | n | % |
| Ja | 13 | 65% | 95 | 64% | 118 | 61% | 228 | 63% |
| Nee | 7 | 35% | 53 | 36% | 76 | 39% | 136 | 37% |
| Onbekend | | | | | | | 10 | |
| | Taxi | | Bus | | Vrachtwagen | | n totaal=460 | |
| Thuiswonende kinderen | n | % | n | % | n | % | n | % |
| Ja | 11 | 44% | 92 | 52% | 156 | 61% | 261 | 57% |
| Nee | 14 | 56% | 85 | 48% | 100 | 39% | 199 | 43% |
| Onbekend | | | | | | | 1 | |
| | Taxi | | Bus | | Vrachtwagen | | n totaal=459 | |
| Aard dienstverband | N | % | n | % | n | % | n | % |
| Vast dienstverband | 24 | 96% | 146 | 82% | 225 | 87% | 397 | 87% |
| Tijdelijk contract met uitzicht op vast dienstverb. | - | - | 14 | 8% | 23 | 9% | 37 | 8% |
| Tijdelijk dienstverband | - | - | 10 | 6% | 3 | 1% | 13 | 3% |
| Uitzendkracht | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Oproepkracht | 1 | 4% | 5 | 3% | - | - | 6 | 1% |
| Anders (| - | - | 3 | 2% | 3 | 1% | 6 | 1% |
| Onbekend | | | | | | | 2 | |
| | Taxi | | Bus | | Vrachtwagen | | n totaal=451 | |
| Fulltime of Parttime* | N | % | n | % | n | % | n | % |
| Fulltime | 14 | 56% | 149 | 86% | 244 | 97% | 409 | 91% |
| Parttime | 11 | 44% | 24 | 14% | 7 | 3% | 42 | 9% |
| Parttime, aantal uren: | | | | | | | | |
| =<20 uur | 6 | 58% | 8 | 35% | 3 | 43% | 17 | 41% |
| >20 uur | 5 | 46% | 15 | 65% | 4 | 57% | 24 | 59% |
| | Taxi | | Bus | | Vrachtwagen | | n totaal=447 | |
| Tweede baan | N | % | n | % | n | % | n | % |

⁵¹ Een '*' duidt op een statistisch significant verschil tussen de drie sectoren.

| | | | | | | | | |
|------------------|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Nee | 21 | 88% | 162 | 93% | 242 | 98% | 427 | 96% |
| Ja | 3 | 12% | 13 | 7% | 4 | 2% | 20 | 9% |
| Onbekend | | | | | | | 14 | |
| Ja, aantal uren: | | | | | | | | |
| =<20 uur | 1 | 33% | 8 | 67% | 1 | 50% | 10 | 59% |
| >20 uur | 2 | 67% | 4 | 33% | 1 | 50% | 7 | 41% |

Taxichauffeurs

Tabel B3.1.2a: Soort taxiwerk.

| Soort taxiwerk | n | % |
|-------------------------|----|------|
| Contractenwerk | 22 | 5% |
| Opstapwerk/straattaxi's | 12 | 3% |
| Belwerk | 18 | 4% |
| Anders | 2 | 0,4% |

Buschauffeurs

Tabel B3.1.2b: Type vervoer buschauffeur (n totaal =171).

| Type busvervoer | n | % |
|-----------------------------------------------|-----|-----|
| Openbaar vervoer | 40 | 23% |
| Besloten busvervoer met beperkte vergunning | 10 | 6% |
| Besloten busvervoer met onbeperkte vergunning | 121 | 71% |
| Onbekend | 9 | |

Tabel B3.1.2c: Nationaal of internationaal.

| Nationaal of internationaal | n totaal =170 | % |
|-----------------------------|---------------|-----|
| Alleen Nederland | 43 | 25% |
| Internationaal | 11 | 7% |
| Nationaal en internationaal | 116 | 68% |
| Onbekend | 10 | |
| Pendeldiensten | n totaal =129 | % |
| Ja | 69 | 54% |
| Nee | 60 | 46% |

Vrachtwagenchauffeurs

Tabel B3.1.2d: Type goederenvervoer vrachtwagenchauffeur (n totaal =253).

| Type goederenvervoer | N | % |
|------------------------|-----|-----|
| Eigen vervoer | 58 | 23% |
| Beroepsgoederenvervoer | 195 | 77% |
| Onbekend | 5 | |

Tabel B3.1.2e: Deelsector vrachtwagenchauffeur (n totaal =241).

| Deelsector | n | % |
|--------------------------------------------------------------|-----|------|
| Containertransport | 34 | 14% |
| Tanktransport | 12 | 5% |
| Vervoer gevaarlijke stoffen | 11 | 5% |
| Exceptioneel vervoer | 6 | 3% |
| Koeriersbedrijf | 15 | 6% |
| Verhuisbedrijf | 11 | 5% |
| Transport van/naar distributiecentra, terminals, luchthavens | 46 | 19% |
| Transport tbv aanleg/onderhoud wegen/spoorwegen | 1 | 0,4% |
| Geen van deze | 105 | 44% |
| Onbekend | 17 | |

Tabel B3.1.2f: Type goederen.

| Gespecialiseerd in type goederen | n totaal =254 | % |
|-----------------------------------------------------------------|---------------|-----|
| Ja | 144 | 57% |
| Nee | 110 | 43% |
| Onbekend | 4 | |
| Type goederen | n totaal =141 | % |
| Levende dieren | 4 | 3% |
| Bloembollen/bloemen/planten/boomkwekerijproducten/groente/fruit | 5 | 4% |
| Brood/banketbakkerijproducten | 4 | 3% |
| Ochtendkranten | 35 | 25% |
| Post | - | - |
| Anders (tijdschriften, kunststof, machines etc.) | 93 | 66% |
| Onbekend | 7 | |

Tabel B3.1.2g: Nationaal of internationaal.

| Nationaal of internationaal | n totaal =242 | % |
|-----------------------------|---------------|-----|
| Alleen Nederland | 108 | 45% |
| Internationaal | 22 | 9% |
| Nationaal en internationaal | 112 | 46% |
| Onbekend | 16 | |
| Gebruik ferry's | n totaal =133 | % |
| Ja | 37 | 28% |
| Nee | 96 | 72% |

Tabel B3.2a: Bekendheid met ATW en ATB-V.

| | Taxi | Bus | Vrachtwagen | Totaal |
|--------------------------------|-------------|------------|--------------------|---------------|
| Bekend met ATW | n=25 | n=177 | n=254 | n=456 |
| - Ja | 100% | 98% | 97% | 97% |
| - Nee | - | 2% | 3% | 3% |
| Bekend met regels ATW | n=24 | n=171 | n=244 | n=439 |
| - Ja | 38% | 54% | 46% | 49% |
| - Enigszins | 54% | 42% | 47% | 45% |
| - Nee | 8% | 5% | 7% | 6% |
| Bekend met ATB-V | n=25 | n=175 | n=252 | n=452 |
| - Ja | 88% | 86% | 81% | 83% |
| - Nee | 12% | 14% | 19% | 17% |
| Bekend met regels ATB-V | n=22 | n=147 | n=200 | n=369 |
| - Ja | 32% | 50% | 42% | 44% |
| - Er tussenin | 59% | 43% | 51% | 48% |
| - Nee | 9% | 8% | 8% | 8% |

Tabel B3.2b: Totstandkoming werk- en rusttijden.

| | Taxi | Bus | Vrachtwagen | Totaal |
|------------------------------------------------------------------------------|----------|----------|-------------|-------------------|
| Tot stand komen werk- en rusttijden (Meerdere antwoorden mogelijk) | | | | |
| - Baas stelt deze vast | 25% (6) | 55% (97) | 27% (69) | 38% (n=172) |
| - Opdrachtgever stelt deze vast | 8% (2) | 9% (16) | 7% (18) | 8% (n=36) |
| - Liggen vast in rooster | 20% (5) | 30% (53) | 12% (31) | 20% (n=89) |
| - In goed overleg tussen baas en werknemer | 64% (16) | 26% (47) | 38% (97) | 35% (n=160) |
| - Bepaalt werknemer zelf | 36% (9) | 6% (11) | 48% (123) | 31% (n=143) |
| - In overleg met opdrachtgever | 8% (2) | 15% (27) | 9% (23) | 11% (n=52) |
| Wat is bepalend bij vaststellen werk- en rusttijden | n=24 | n=164 | n=237 | n=425 |
| - Weet ik niet | - | 7% | 11% | 9% |
| - Contracten/klanten | 13% | 8% | 7% | 8% |
| - Belangen werkgever | 13% | 13% | 6% | 9% |
| - Wensen chauffeur | 4% | 2% | 2% | 2% |
| - Evenwicht klant, werkgever en chauffeur | 67% | 62% | 66% | 64% |
| - Anders | 4% | 7% | 8% | 8% |
| Hoe lang van tevoren zijn uw werktijden bekend | n=25 | n=175 | n=239 | n=441 |
| - 0-5dagen | 20% | 53% | 72% | 61% ⁵² |
| - 6-21 dagen | 20% | 25% | 3% | 13% |
| - 28 dagen | 56% | 21% | 25% | 25% |
| - >28 dagen | 4% | 2% | - | 1% |
| Tevredenheid vaststellen werktijden | n=25 | n=117 | n=255 | n=457 |
| - (Zeer) tevreden | 80% | 47% | 71% | 63% |
| - Neutraal | 12% | 24% | 22% | 22% |
| - (Zeer) ontevreden | 8% | 27% | 4% | 13% |
| - Geen mening | - | 2% | 3% | 2% |
| In ons bedrijf is voldoende inspraak over de werktijden | n=25 | n=176 | n=250 | n=453 |
| - (helemaal) mee oneens | 12% | 24% | 13% | 17% |
| - Er tussen in | 8% | 32% | 30% | 30% |
| - (helemaal) mee eens | 80% | 44% | 57% | 53% |

⁵²

Binnen deze groep weet 50% het rooster 0 tot 2 dagen van te voren.

Tabel B3.2c: Medezeggenschap.

| | Taxi | Bus | Vrachtwagen | Totaal |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|---------|----------|-------------|-------------|
| Ondernemingsraad aanwezig in bedrijf | n=25 | n=177 | n=72 | n=254 |
| - Ja, een ondernemingsraad | 24% | 39% | 29% | 33% |
| - Ja, een andere vorm van personeelsvertegenwoordiging | 24% | 16% | 18% | 18% |
| - Nee | 52% | 45% | 53% | 50% |
| Overleg over de werktijden | n=12 | n=96 | n=114 | n=223 |
| - Ja | 67% | 67% | 71% | 69% |
| - Nee | 17% | 20% | 17% | 18% |
| - Weet ik niet | 17% | 13% | 12% | 13% |
| Waarover vindt overleg plaats | | | | |
| - Werktijden in het algemeen | 20% (5) | 24% (43) | 23% (58) | 23% (n=108) |
| - De lengte van de werkdag | 12% (3) | 10% (17) | 10% (25) | 10% (n=46) |
| - Het overwerk | 12% (3) | 11% (19) | 11% (27) | 11% (n=49) |
| - Nachtarbeid | 16% (4) | 8% (15) | 9% (24) | 10% (n=44) |
| - Werken op zaterdag | 16% (4) | 9% (16) | 13% (34) | 12% (n=55) |
| - Werken op zondag | 16% (4) | 8% (15) | 6% (15) | 8% (n=35) |
| - Pauzes | 16% (4) | 14% (24) | 6% (15) | 10% (n=44) |
| - De rijtijden | 16% (4) | 14% (24) | 7% (19) | 11% (n=49) |
| - Consignatiediensten | 8% (2) | 2% (4) | 1% (3) | 2% (n=9) |
| - Anders | 8% (2) | 6% (10) | 2% (6) | 4% (n=18) |
| - Weet ik niet | 8% (2) | 4% (7) | 5% (13) | 5% (n=22) |
| Tevreden over de manier waarop ondernemingsraad wordt betrokken bij werktijdenbeleid | n=10 | n=82 | n=103 | n=197 |
| - (zeer) tevreden | 40% | 46% | 50% | 48% |
| - neutraal | 20% | 39% | 34% | 31% |
| - (zeer) ontevreden | 20% | 20% | 5% | 12% |
| - geen mening | 20% | 6% | 12% | 10% |

Tabel B3.3a: *Werk- en rusttijden.*

| | Taxi | Bus | Vrachtwagen | Totaal |
|---------------------------------------------|-------------|------------|--------------------|---------------|
| Regelmatige werktijden* | n=25 | n=177 | n=255 | n=457 |
| - Ja, altijd regelmatig | 40% | 6% | 17% | 14% |
| - Ja, tamelijk regelmatig | 52% | 22% | 43% | 35% |
| - Nee | 8% | 72% | 41% | 51% |
| Begin werkdag (doorsnee werkdag) | n=22 | n=125 | n=228 | n=357 |
| Begin van de werkdag vóór 4.00 uur | - | - | 3% | 2% |
| Begin van de werkdag tussen 4.00-4.59 uur | - | 1% | 4% | 3% |
| Begin van de werkdag tussen 5.00-5.59 uur | - | 8% | 21% | 16% |
| Begin van de werkdag tussen 6.00-7.59 uur | 46% | 76% | 51% | 59% |
| Begin van de werkdag vanaf 8.00 uur | 54% | 15% | 21% | 21% |
| Eerste pauze | | | | |
| 10-15 minuten | 18% | 21% | 45% | 34% |
| 16-25 minuten | - | 6% | 3% | 4% |
| 30 minuten | 59% | 40% | 42% | 42% |
| >60 minuten | 24% | 34% | 11% | 20% |
| Tweede pauze | | | | |
| 10-15 minuten | - | 11% | 10% | 9% |
| 16-25 minuten | - | 6% | - | 2% |
| 30 minuten | 69% | 55% | 62% | 60% |
| >60 minuten | 31% | 28% | 29% | 29% |
| Derde pauze | | | | |
| 10-15 minuten | 40% | 30% | 67% | 50% |
| 16-25 minuten | - | 9% | - | 4% |
| 30 minuten | 40% | 48% | 19% | 33% |
| >60 minuten | 20% | 14% | 14% | 29% |
| Einde werkdag (doorsnee werkdag)* | | | | |
| Einde van de werkdag vóór 16.00 uur | 24% | 20% | 6% | 12% |
| Einde van de werkdag tussen 16.00-17.59 uur | 52% | 29% | 43% | 39% |
| Einde werkdag tussen 18.00 en 18.59 uur | | | | |
| Einde werkdag tussen 19.00 en 24.00 uur | 19% | 19% | 24% | 22% |
| | 5% | 32% | 27% | 28% |

Tabel B3.3b: Nachtdiensten.

| | Taxi | Bus | Vrachtwagen | Totaal |
|-------------------------------------------------|------|-------|-------------|------------------------------------------|
| Werkt u wel eens 's nachts?* | n=24 | n=174 | n=239 | n=439 |
| - Ja | 33% | 77% | 59% | 65% |
| - Nee | 67% | 23% | 41% | 35% |
| - Gemiddeld aantal nachtdiensten per week | 3 | 2 | 3 | 2 à 3 |
| - Aantal uren gemiddeld per week 's nachts | 13 | 6 | 9 | 8 uur |
| - Einde werkweek: dag | | | | 49% vrijdag 13% zaterdag 5% zondag |
| - Einde werkweek: tijdstip (gemiddeld) | | | | x |
| - Begin volgende werkweek: dag | | | | 63% maandag |
| - Begin volgende werkweek: tijdstip (gemiddeld) | | | | x |

Tabel B3.3c: Werken op zaterdag en/of zondag.

| | Taxi | Bus | Vrachtwagen | Totaal |
|--------------------------------------------|------------|-------------|-------------|----------------------|
| Werkt u ook op zaterdag?* | n=24 | n=176 | n=248 | n=450 |
| - Ja, altijd | 21% | 6% | 3% | 5% |
| - Ja, vaak | 8% | 72% | 17% | 38% |
| - Ja, soms | 42% | 19% | 44% | 34% |
| - Nee, nooit | 29% | 3% | 36% | 23% |
| Werkt u ook op zondag?* | n=23 | n=172 | n=251 | n=424 ⁵³ |
| - Ja | 61% | 92% | 23% | 51% |
| - Nee | 39% | 8% | 77% | 49% |
| Hoeveel zondagen werkt u gemiddeld? | n=15 21 | n=140 25 | n=57 13 | n=213 21 zondagen |

⁵³ Het totaal geldt alleen voor de bus- en vrachtwagenschauffeurs. Bij de taxichauffeurs is deze vraag apart gesteld.

Tabel B3.3d: Overwerken.

| | Taxi | Bus | Vracht- wagen | Totaal |
|-----------------------------------------|-------------|------------|--------------------------|---------------|
| Werkt u wel eens over?* | n=25 | n=170 | n=241 | n=437 |
| - ja, vaak | 28% | 48% | 64% | 56% |
| - Ja, soms | 48% | 38% | 26% | 32% |
| - Nee | 24% | 14% | 10% | 13% |
| Wat vindt u van overwerk?* | n=19 | n=146 | n=218 | n=383 |
| - Ik doe het graag | 32% | 22% | 46% | 36% |
| - Neutraal | 63% | 71% | 50% | 59% |
| - Ik heb er een hekel aan | 5% | 8% | 4% | 5% |
| Waarom doet u het graag? | | | | |
| - Het is leuk werk | 16% (4) | 12% (22) | 19% (48) | 16% |
| - Ik doe het voor mijn werkgever | 8% (2) | 4% (7) | 6% (15) | 5% |
| - Vanwege de verdiensten | 16% (4) | 7% (13) | 30% (76) | 20% |
| - Andere reden | 8% (2) | 2% (4) | 6% (14) | 4% |
| Waarom heeft u er een hekel aan? | | | | |
| - Het is zwaar | - | 1% (2) | 1% (2) | 1% |
| - Ik hou te weinig vrije tijd over | - | 4% (7) | 3% (7) | 3% |
| - Er wordt onvoldoende voor betaald | 4% (1) | 4% (7) | 0,4% (1) | 2% |
| - Andere reden | - | 1% (2) | 0,4% (1) | 1% |

Tabel B3.4a: De rijtijden.

| | Taxi | Bus | Vrachtwagen | Totaal |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|--------------|--------------|--------------|
| Maximale rijtijd zonder pauze | | | | |
| <= 4,5 uur | n=25 88% | n=178 95% | n=256 93% | n=449 94% |
| > 4,5 uur | 12% | 5% | 7% | 6% |
| Komt het vaak voor dat er lang achter-een gereden wordt* | n=25 | n=173 | n=251 | n=449 |
| - Ja, vaak | 16% | 13% | 19% | 16% |
| - Ja, geregeld | 36% | 54% | 39% | 45% |
| - Nee, soms | 48% | 32% | 42% | 39% |
| Hoeveel uur gemiddeld per week achter het stuur ? | | | | |
| 27 uur | 27 uur | 33 uur | 33 uur | 33 uur |
| Dit is % van de werktijd | 75% | 69% | 60% | 64% |
| Komt het voor dat u in 1 week in totaal meer dan 56 uur achter het stuur zit? | n=25 | n=171 | n=246 | n=443 |
| - Ja, altijd | - | - | 1% | <1% |
| - Ja, vaak | 4% | 9% | 7% | 7% |
| - Ja, soms | 12% | 34% | 17% | 23% |
| - Nee, nooit | 84% | 57% | 76% | 69% |
| Komt het voor dat u bij internationale pendeldiensten in 1 week meer dan 65 uur achter het stuur zit? | | n=65 | | |
| - Ja, altijd | | - | | |
| - Ja, vaak | | 11% | | |
| - Ja, soms | | 19% | | |
| - Nee, nooit | | 71% | | |
| (Deze vraag is alleen aan buschauffeurs gesteld) | | | | |
| Komt het voor dat u in twee achtereenvolgende weken in totaal meer dan 90 uur achter het stuur zit? | n=23 | n=175 | n=249 | n=449 |
| - Ja, altijd | - | 1% | 6% | 3% |
| - Ja, vaak | 13% | 9% | 9% | 9% |
| - Ja, soms | 17% | 25% | 20% | 22% |
| - Nee, nooit | 70% | 65% | 65% | 66% |

Tabel B3.4b: Registratie van rij- en werktijden.

| | Taxi | Bus | Vrachtwagen | Totaal |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-------|-------------|--------|
| Worden rij- en werktijden geregistreerd? | | | | |
| - Ja, die houd ik bij in een werkmap | 92% | 16% | 36% | 31% |
| - Ja, die staan in het dienstrooster | 24% | 4% | 9% | 15% |
| - Ja, door een tachograaf | | 80% | 83% | 77% |
| - Ja, op een andere manier | 28% | 23% | 23% | 23% |
| - Nee | | 1% | 3% | 2% |
| Ziet werkgever erop toe dat regels voor rij-, werk- en rusttijden niet worden overschreden?* | n=24 | n=177 | n=251 | n=454 |
| - Ja | 79% | 95% | 78% | 85% |
| - Nee | 21% | 5% | 22% | 15% |
| Op welke manier ziet werkgever erop toe dat regels niet overschreden worden? | | | | |
| - Eigen controle tachograaf | | 80 | 104 | 40% |
| - Controle werkbriefjes/werkmap | 16 | 24 | 51 | 20% |
| - Door middel van rooster | 6 | 51 | 23 | 18% |
| - Door middel van planning van ritten | 6 | 94 | 72 | 38% |
| - Door de instructies die de chauffeurs krijgen | 2 | 25 | 34 | 13% |
| - Anders | 1 | 4 | 15 | 4% |
| Vindt u dat de werkgever er voldoende op toeziet dat regels niet worden overschreden?* | n=23 | n=176 | n=252 | n=453 |
| - Ja, voldoende | 78% | 77% | 62% | 68% |
| - Geen mening/weet ik niet | 13% | 14% | 31% | 23% |
| - Nee, onvoldoende | 9% | 9% | 8% | 8% |

Tabel B3.5a: Belasting van de verschillende werktijden (totaal).

| | Niet belastend | Vrij belastend | Erg belastend |
|----------------------------|----------------|----------------|---------------|
| 's nachts werken | | | |
| lichamelijk belasting | 44% | 42% | 15% |
| geestelijke belasting | 48% | 38% | 15% |
| belasting voor privéleven | 35% | 34% | 31% |
| Op zaterdag werken | | | |
| Lichamelijk belasting | 75% | 21% | 5% |
| Geestelijke belasting | 72% | 24% | 4% |
| Belasting voor privéleven | 43% | 37% | 20% |
| Op zondag werken | | | |
| Lichamelijk belasting | 71% | 20% | 9% |
| Geestelijke belasting | 61% | 25% | 14% |
| Belasting voor privéleven | 28% | 38% | 34% |
| Overwerken | | | |
| Lichamelijk belasting | 60% | 36% | 4% |
| Geestelijke belasting | 64% | 33% | 4% |
| Belasting voor privéleven | 51% | 34% | 15% |
| Onregelmatig werken | | | |
| Lichamelijk belasting | 46% | 37% | 18% |
| Geestelijke belasting | 45% | 38% | 18% |
| Belasting voor privéleven | 35% | 35% | 30% |

Tabel B3.5b: Belasting van de verschillende werktijden (taxichauffeurs).

| | Niet belastend | Vrij belastend | Erg belastend |
|----------------------------|----------------|----------------|---------------|
| 's nachts werken | | | |
| lichamelijk belasting | 69% | 31% | - |
| geestelijke belasting* | 63% | 38% | - |
| belasting voor privéleven* | 63% | 25% | 13% |
| Op zaterdag werken | | | |
| Lichamelijk belasting | 79% | 21% | - |
| Geestelijke belasting | 84% | 16% | - |
| Belasting voor privéleven* | 74% | 26% | - |
| Op zondag werken | | | |
| Lichamelijk belasting | 68% | 32% | - |
| Geestelijke belasting | 68% | 26% | 5% |
| Belasting voor privéleven* | 58% | 32% | 10% |
| Overwerken | | | |
| Lichamelijk belasting | 65% | 25% | 10% |
| Geestelijke belasting* | 65% | 25% | 10% |
| Belasting voor privéleven* | 63% | 32% | 5% |
| Onregelmatig werken | | | |
| Lichamelijk belasting* | 67% | 11% | 22% |
| Geestelijke belasting | 61% | 17% | 22% |
| Belasting voor privéleven* | 61% | 22% | 17% |

Tabel B3.5c: Belasting van de verschillende werktijden (buschauffeurs).

| | Niet belastend | Vrij belastend | Erg belastend |
|----------------------------|----------------|----------------|---------------|
| 's nachts werken | | | |
| lichamelijk belasting | 39% | 45% | 16% |
| geestelijke belasting* | 39% | 46% | 15% |
| belasting voor privéleven* | 27% | 44% | 29% |
| Op zaterdag werken | | | |
| Lichamelijk belasting | 84% | 15% | 1% |
| Geestelijke belasting | 77% | 22% | 1% |
| Belasting voor privéleven* | 44% | 41% | 15% |
| Op zondag werken | | | |
| Lichamelijk belasting | 82% | 16% | 2% |
| Geestelijke belasting | 69% | 27% | 4% |
| Belasting voor privéleven* | 30% | 43% | 27% |
| Overwerken | | | |
| Lichamelijk belasting | 54% | 42% | 4% |
| Geestelijke belasting* | 54% | 41% | 5% |
| Belasting voor privéleven* | 39% | 42% | 19% |
| Onregelmatig werken | | | |
| Lichamelijk belasting* | 39% | 41% | 20% |
| Geestelijke belasting | 37% | 43% | 20% |
| Belasting voor privéleven* | 26% | 39% | 35% |

Tabel 3.5d: Belasting van de verschillende werktijden (vrachtwagenchauffeurs).

| | Niet belastend | Vrij belastend | Erg belastend |
|----------------------------|----------------|----------------|---------------|
| 's nachts werken | | | |
| lichamelijk belasting | 45% | 40% | 15% |
| geestelijke belasting* | 53% | 32% | 15% |
| belasting voor privéleven* | 40% | 26% | 34% |
| Op zaterdag werken | | | |
| Lichamelijk belasting | 65% | 26% | 9% |
| Geestelijke belasting | 67% | 26% | 7% |
| Belasting voor privéleven* | 39% | 34% | 27% |
| Op zondag werken | | | |
| Lichamelijk belasting | 56% | 25% | 19% |
| Geestelijke belasting | 48% | 23% | 29% |
| Belasting voor privéleven* | 19% | 33% | 48% |
| Overwerken | | | |
| Lichamelijk belasting | 64% | 33% | 3% |
| Geestelijke belasting* | 70% | 28% | 3% |
| Belasting voor privéleven* | 58% | 30% | 12% |
| Onregelmatig werken | | | |
| Lichamelijk belasting* | 50% | 35% | 15% |
| Geestelijke belasting | 49% | 35% | 16% |
| Belasting voor privéleven* | 40% | 33% | 28% |

Tabel B3.5e: *Algehele tevredenheid werktijden en herstelmogelijkheden*⁵⁴.

| | Taxi | | Bus | | Vrachtwagen | | Totaal | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------|------------|------|-------------|------|--------|------|
| | oneens | eens | oneens | eens | oneens | eens | oneens | eens |
| Werktijden | | | | | | | | |
| Ik kan mijn werktijden goed afstemmen op mijn privéleven | - | 92% | 40% | 25% | 18% | 51% | 26% | 43% |
| Mijn werktijden leggen een grote druk op mijn privéleven | 88% | 4% | 37% | 38% | 61% | 18% | 53% | 25% |
| Ik ben tevreden over mijn rijtijden | 4% | 88% | 8% | 57% | 3% | 79% | 5% | 71% |
| Ik ben tevreden over mijn werktijden en rusttijden | 8% | 88% | 15% | 55% | 7% | 76% | 10% | 68% |
| <i>Gemiddelde schaalscore: 3,5 (totaal)*</i> | <i>4,3</i> | | <i>3,2</i> | | <i>3,7</i> | | | |
| Herstelmogelijkheden | | | | | | | | |
| Ik voldoende mogelijkheden om tot rust te komen na een werkdag | - | 88% | 16% | 51% | 10% | 69% | 12% | 63% |
| Ik heb voldoende mogelijkheden om tot rust te komen na een werkweek | - | 96% | 25% | 45% | 6% | 75% | 13% | 65% |
| <i>Gemiddelde schaalscore: 3,6 (totaal)*</i> | <i>4,4</i> | | <i>3,3</i> | | <i>3,8</i> | | | |
| Overige stellingen | | | | | | | | |
| De regels voor rijtijden dragen bij aan een betere verkeersveiligheid | 12% | 76% | 5% | 88% | 10% | 78% | 8% | 82% |
| De regels voor rijtijden, werktijden en rusttijden dragen bij aan een betere werksituatie voor chauffeurs | 4% | 71% | 7% | 85% | 11% | 72% | 9% | 77% |
| Er zouden strengere regels moeten komen voor de rijtijden* | 56% | 24% | 32% | 48% | 60% | 19% | 49% | 31% |
| Er zouden strengere regels moeten zijn voor de werk- en rusttijden* | 60% | 16% | 25% | 54% | 54% | 24% | 43% | 35% |

⁵⁴ 'Eens' betekent hier dat de antwoordcategorieën 'helemaal mee eens' en 'eens' zijn samengevoegd; hetzelfde geldt voor de antwoordcategorieën 'helemaal mee oneens' en 'mee oneens'. De neutrale antwoordcategorie is niet in de tabel opgenomen.

Tabel B3.6: *Chauffeursdiploma.*

| | Bus | | Vrachtwagen | | n Totaal=428 | |
|-----------------------------------------------------|------------|----------|--------------------|----------|----------------------|----------|
| In bezit van chauffeursdiploma | n | % | n | % | N | % |
| Ja | 116 | 67% | 180 | 71% | 297 | 69% |
| Nee | 57 | 33% | 74 | 29% | 131 | 31% |
| Onbekend | | | | | 8 | |
| | Bus | | Vrachtwagen | | N totaal =131 | |
| Moet wel in bezit zijn van chauffeursdiploma | n | % | n | % | N | % |
| Ja | 1 | 2% | - | - | 1 | 1% |
| Weet ik niet | - | - | 3 | 4% | 3 | 2% |
| Nee, ik heb ontheffing | 1 | 2% | - | - | 1 | 1% |
| Nee, ik ben geboren voor 1 juli 1955 | 54 | 96% | 69 | 80% | 114 | 87% |
| Nee, want ik rijd niet meer dan 12 uur per week | - | - | - | - | - | - |
| Nee, andere redenen | - | - | 12 | 16% | 12 | 9% |
| | Bus | | Vrachtwagen | | n totaal=1 | |
| Waarom nog geen chauffeursdiploma | n | % | n | % | N | % |
| Ik ben ervoor bezig | 1 | | | | 1 | |
| | Bus | | Vrachtwagen | | n totaal=429 | |
| Goede zaak verplichting chauffeursdiploma* | N | % | n | % | N | % |
| Ja | 130 | 75% | 181 | 71% | 312 | 73% |
| Ja, maar er moeten uitzonderingen mogelijk zijn | 38 | 22% | 44 | 17% | 82 | 19% |
| Nee | 5 | 3% | 30 | 12% | 35 | 8% |

Tabel B3.7: De naleving van de wet.

| | Taxi | Bus | Vrachtwagen | Totaal |
|-----------------------------------------------------------------------|------|----------|-------------|--------|
| Controle op de naleving van regels in het buitenland* | | n=116 | n=102 | n=218 |
| - In het algemeen positief | | 67% | 38% | 54% |
| - In het algemeen negatief | | 13% | 38% | 25% |
| - Neutraal/weet niet/geen oordeel | | 20% | 24% | 22% |
| (Deze vragen zijn alleen voor bus- en vrachtwagenchauffeurs) | | | | |
| Toelichting bij positief oordeel | | | | |
| - Soepel | | 3% (5) | 2% (4) | 2% |
| - Consequent/duidelijk/rechtvaardig | | 21% (37) | 6% (16) | 12% |
| - Bevordert de verkeersveiligheid | | 34% (60) | 9% (24) | 18% |
| - Anders | | 2% (3) | 1% (2) | 1% |
| (Deze vragen zijn alleen voor bus- en vrachtwagenchauffeurs) | | | | |
| Toelichting bij negatief oordeel | | | | |
| - Te streng | | 2% (3) | 12% (31) | 7% |
| - Te soepel | | 2% (4) | - | 1% |
| - Bevordert de verkeersveiligheid niet | | 1% (2) | 4% (9) | 2% |
| - Controles zijn gemakkelijk te omzeilen | | 1% (2) | 2% (6) | 2% |
| - Willekeur/onzorgvuldig e.d. | | 3% (6) | 4% (11) | 4% |
| - Grote verschillen tussen landen | | 6% (10) | 19% (24) | 7% |
| - Lokt fraude uit/frauderen gemakkelijk | | 2% (3) | 2% (5) | 2% |
| - Teveel administratieve rompslomp | | 1% (1) | 2% (4) | 1% |
| - Bureaucratisch | | 2% (3) | 5% (13) | 4% |
| - Vooral Nederlanders en andere buitenlanders worden gepakt | | 5% (8) | 10% (28) | 7% |
| - Slecht voor de verkeersveiligheid | | 1% (1) | - | <1% |
| - Anders | | 1% (2) | 3% (8) | 2% |
| (Deze vragen zijn alleen voor bus- en vrachtwagenchauffeurs) | | | | |
| Controle op de naleving van regels voor rijtijden in Nederland | n=23 | n=174 | n=254 | n=453 |
| - In het algemeen positief | 61% | 68% | 62% | 65% |
| - In het algemeen negatief | 13% | 13% | 13% | 13% |
| - Neutraal/weet niet/geen oordeel | 26% | 19% | 26% | 23% |
| Toelichting bij positief oordeel | | | | |
| - Soepel | 3 | 7% (13) | 17% (43) | 13% |
| - Consequent/duidelijk/rechtvaardig | 9 | 53% (95) | 37% (95) | 44% |
| - Bevordert de verkeersveiligheid | 3 | 31% (55) | 19% (48) | 23% |
| - Anders | 1 | 2% (3) | 3% (8) | 3% |
| Toelichting bij negatief oordeel | | | | |
| - Te streng | 1 | 2% (4) | 5% (13) | 4% |
| - Te soepel | 1 | 5% (9) | 4% (9) | 4% |
| - Bevordert de verkeersveiligheid niet | - | 3% (5) | 4% (9) | 3% |
| - Controles zijn gemakkelijk te omzeilen | 1 | 3% (6) | 2% (6) | 3% |
| - Oneerlijk tov andere landen, waar controles minder streng zijn | 1 | 3% (6) | 2% (5) | 3% |
| - Willekeur/onzorgvuldig e.d. | 1 | 2% (4) | 3% (7) | 3% |
| - Lokt fraude uit/frauderen gemakkelijk | 2 | 3% (5) | 2% (5) | 3% |
| - Teveel administratieve rompslomp | 2 | 1% (1) | 1% (2) | 1% |
| - Bureaucratisch | - | 3% (5) | 1% (3) | 2% |
| - Vooral buitenlanders worden gepakt | - | 1% (1) | - | <1% |
| - Anders | 4 | 5% (8) | 4% (11) | 5% |

Vervolg Tabel B3.7: De naleving van de wet.

| | Taxi | Bus | Vrachtwagen | Totaal |
|-------------------------------------------------------|---------|----------|-------------|--------|
| Naleving rijtijden in Nederland | n=24 | n=176 | N=253 | n=455 |
| - Ja, goed | 17% | 10% | 7% | 8% |
| - Ja, redelijk | 21% | 43% | 43% | 42% |
| - Er tussen in | 21% | 23% | 23% | 23% |
| - Nee, niet zo goed | 12% | 18% | 15% | 16% |
| - Nee, slecht | 12% | 3% | 4% | 4% |
| - Geen mening | 17% | 3% | 9% | 7% |
| Overtreden de chauffeurs de rijtijden wel eens | n=24 | n=175 | N=252 | n=453 |
| - Nooit | 29% | 39% | 34% | 36% |
| - Weet ik niet, want ik ken de regels niet | - | 3% | 2% | 3% |
| - Af en toe | 58% | 54% | 56% | 55% |
| - Regelmatig | 8% | 3% | 6% | 5% |
| - Vaak | 4% | - | 2% | 1% |
| Reden van overtreding | | | | |
| - Anders kom ik te laat (problemen met klant) | 32% (8) | 29% (52) | 36% (92) | 33% |
| - Vanwege de dienstregeling | 4% (1) | 15% (26) | 4% (11) | 8% |
| - Werkgever betaalt de boete | - | 1% (1) | 4% (10) | 2% |
| - Files | 32% (8) | 35% (63) | 36% (91) | 35% |
| - Om niet te laat thuis te zijn | 16% (4) | 5% (8) | 13% (33) | 10% |
| - Om maar niet te laat bij mijn bedrijf terug te zijn | 8% (2) | 1% (2) | 7% (17) | 5% |
| - Opdracht van de baas | 12% (3) | 12% (22) | 13% (33) | 13% |
| - Venstertijden van steden | - | 1% (2) | 7% (17) | 4% |
| - Aansluiting op ferry's, treinen, vliegtuigen | 24% (6) | 22% (39) | 10% (26) | 15% |
| - Anders | 12% (3) | 8% (14) | 13% (32) | 11% |
| Kans ontdekking overtreding | n=23 | n=174 | n=249 | n=447 |
| - Kleiner dan 25% | 61% | 51% | 63% | 56% |
| - 26-50% | 22% | 32% | 24% | 26% |
| - 51-75% | 9% | 10% | 11% | 10% |
| - 76-100% | 9% | 7% | 3% | 5% |
| Controle op rij- en rusttijden | n=24 | n=176 | n=254 | n=456 |
| - Ja, vaak | - | 2% | 1% | 1% |
| - Ja, geregeld | 8% | 8% | 13% | 11% |
| - Ja, soms | 58% | 54% | 52% | 53% |
| - Nee, nooit | 33% | 36% | 34% | 34% |

Bijlage 4

BEGELEIDINGSCOMMISSIE ATB-VERVOER

s.s.t.t.

- Dhr. C.A. Aangenendt (projectleider)
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Adviesdienst Verkeer en Vervoer
- Dhr. M. Buitelaar
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Goederenvervoer
Directie Vervoersectoren
- Mw. G.G.C. Diender
Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
Directie Arbeidsverhoudingen
- Dhr. A.L.W. van Herk
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Personenvervoer
Directie vervoersectoren
- Dhr. J.P.G. van Rooij
Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
Directie Arbeidsverhoudingen

Deelnemers klankbordgroep Maatschappelijk veld

s.s.t.t.

- Dhr. R. de Bondt
EVO (Vereniging voor verladers en eigen vervoerders)
- Dhr. L. Ceelen
Dhr. J.M. Bakker
Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV)
- Dhr. A. Daverschot
Dhr. W.W. Ramakers
CNV Bedrijvenbond
- Dhr. S. Groen
FNV Bondgenoten
- Dhr. B. Jansen
ATOS
- Mw. H. Polee
Transport en Logistiek Nederland (TLN)
- Mw. N.P. Schaap
DIN
- Dhr. K. de Waardt
Vern (Vereniging voor Eigen rijders)
- Dhr. R. Cornelisse
ABVAKABO FNV

Deelnemers klankbordgroep Handhavende instanties

s.s.t.t.

- Dhr. M. Bonthuis
Korps Landelijke Politiediensten (KLPD)
- Dhr. M. Drijer
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Inspectiedienst Verkeer en Waterstaat (IVW)
Divisie Vervoer
- Dhr. J. ter Haar
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Inspectiedienst Verkeer en Waterstaat (IVW)
Divisie Vervoer
- Dhr. D. Korver
Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
Centraal Kantoor Arbeidsinspectie (AI)