

Aanvulling “EU Mobility Package”

Digitale Tachograaf, Goederenvervoer, Personenvervoer

Onderstaand zijn de wijzigingen die vanaf 20 augustus 2020 zijn gaan gelden weergegeven op het gebied van de rij- en rusttijdenwetgeving. Die wijzigingen zijn verwerkt in onderstaande overzichten, zodat duidelijk is wat er in het algemeen voor een vrachtauto- (of buschauffeur) nu geldt.

Dit naar aanleiding van de doorgevoerde veranderingen die betrekking hebben op het zogenaamde EU Mobility Package.

Naleven van de Arbeidstijdenwet; het Arbeidstijdenbesluit Vervoer; de Verordening EU 561 / 2006 en de zogenaamde AETR-regelgeving:

In Nederland geldt die wetgeving voor chauffeurs op vrachtauto's boven de 3500 kg. Toegestane Maximum Massa en chauffeurs op bussen in het traject-(streek-)vervoer boven de 50 kilometer qua afstand en in het Besloten Busvervoer.

Onderstaande regelgeving geldt dus **niet voor een buschauffeur in het Openbaar Vervoer. Dit omdat die volgens een goedgekeurde dienstregeling rijdt aan de hand van zijn / haar diestrooster. Die laatste groep van chauffeurs hoeft ook niet een Tachograaf te gebruiken.**

Opmerking:

Voor de naleving van de regelgeving moet een Nederlandse chauffeur zich houden aan de regelgeving van het Arbeidstijdenbesluit Vervoer en de EU Verordening 561/2006. En vaak ook nog aan de Arbeidstijdenwet.

Indien een Nederlandse chauffeur vanuit Nederland naar bijvoorbeeld Albanië of de Oekraïne rijdt - beide AETR-landen en ook wel CEMT-landen genoemd - kan de chauffeur in die landen gewoon de EU-561/2006 hanteren en naleven.

Voor een chauffeur uit die landen, die rechtstreeks vanuit Albanië of de Oekraïne naar Nederland rijdt geldt dat die de AETR-regeling moet gebruiken.

Wanneer echter een chauffeur uit een land als de Oekraïne of Albanië een rit geheel binnen de EU- en zogenaamde EVA-landen maakt, dan moet de chauffeur wel de EU 561/2006 verordening hanteren.

Dit is binnen de landen van Europa met elkaar afgesproken en per 1-1-2011 ingevoerd.

De zogenaamde EVA landen zijn Noorwegen, IJsland, Zwitserland en Liechtenstein.

De verwachting is dat ook het Verenigd Koninkrijk (Engeland), als de definitieve uittreding uit de EU helemaal is afgerond, hiertoe zal gaan behoren.

De verschillende begrippen RUST.

‘Dagelijkse’ rust voor 1 chauffeur per 24 uur.	Normale dagelijkse rust : 11 uur of 3 + 9 uur (Mag elke keer!) Of Verkorte dagelijkse rust: 3x per week <u>tenminste</u> 9 uur zonder compensatie.* (Meestal is dit per week, maar officieel is dit tussen twee wekelijkse rusttijden)
---	---

Opmerking:

Voor het begrip 24 uur geldt:

Het tijdstip van aanvang van de werkzaamheden op een dag is automatisch het eind-tijdstip op de volgende dag.

Binnen zo'n blok van 24 uur mag een chauffeur gaan rijden; laden en lossen; reparatiewerk gaan doen etc. etc.

De chauffeur heeft echter ook altijd één plicht!

Dat is er voor te zorgen, dat de rust, die genomen mag of moet worden nooit over dat blok van 24 uur heen gaat.

Stel een chauffeur voert zijn werkzaamheden uit over een tijdsbestek van 17 uur. Ook zitten in die 17 uur de voorgeschreven pauzes. (Men spreekt dan van 17 uur Diensttijd).

Die chauffeur mag bijvoorbeeld ook nog één keer volstaan met 9 uur rust.

In dit geval is de chauffeur **altijd** in overtreding omdat de volledige rust van die 9 uur pas na 26 uur (17+9 uur) is voltooid. Ook al zou die chauffeur na die diensttijd van 17 uur dan 2 dagen of zelfs 3 weken vrij zijn.

De 24-uurs norm wordt namelijk overschreden!

Verder geldt voor die 3 keer verkorte dagelijkse rust dat dit tussen twee wekelijkse rusttijden mag.

Heeft een chauffeur nu bijvoorbeeld elk weekeind vrij, dan zal dit meestal per week zijn. Neemt de chauffeur eerder - dus voor afloop van een week - een wekelijkse rust, dan kun je in die week (maandag 0.00 uur tot en met zondag 24.00 uur) dus vaker een verkorte dagelijkse rust nemen!

Alles wat minder is dan 11 uur wordt als een verkorte dagelijkse rust gezien. Dit mag dan nooit korter zijn, dan 9 uur, anders is het een héle lange pauze.

Voorbeeld:

Een chauffeur neemt normaliter elk weekeind zijn wekelijkse rust, maar door omstandigheden neemt hij na het 1^e weekeind (wekelijks rust) in de daarop volgende week op donderdag en vrijdag al zijn volgende wekelijkse rust.

In die week kan de chauffeur dan op maandag tot en met woensdag een verkorte dagelijkse rust nemen en aansluitend bijvoorbeeld ook nog op de zaterdag een verkorte dagelijkse rust.

In die bewuste week komt de chauffeur dan aan 4 keer een verkorte dagelijkse rust en dat mag dus.

Veerboot of trein

<p>Rust bij gebruik veerboot of trein:</p>	<p>Normale dagelijkse rust : 11 uur. Mag 2 x een onderbreking bevatten van in totaal 1 uur bij veerboot/trein. Geen compensatie!</p> <p>Of</p> <p>Verkorte wekelijkse rust mag ook door boot/trein worden onderbroken, indien beschikking over een slaapcabine, bed of slaapbank.</p> <p><u>Normale wekelijkse rust mag alleen worden onderbroken als boottocht of treinreis minimaal 8 uur duurt en er ook een slaapcabine, bed of slaapbank in de trein/op de boot aanwezig is.</u></p>
---	---

Opmerking bij gebruik veerboot of trein:

Stel, je mag nog een keer een verkorte rusttijd van 9 uur gebruiken en je kunt binnen de normale rijtijd de boot of trein bereiken en 'aan boord of op de trein komen'.

Als dan die overtocht of treinreis ook tenminste 9 uur duurt, kun je gewoon de tachograaf op het symbool rust (bedje) zetten.

Je geniet immers aan één stuk de volledig voorgeschreven 9 uur rust en onderbreekt die niet voor het op- en afrijden!

Voor het overige gelden bij het gebruik van de veerboot of trein speciale regels als het om de toepassing van de rusttijden gaat:

Indien een chauffeur in de haven of bij een station aankomt en met de dagelijkse rust begint moet de chauffeur in de tachograaf daarvoor het symbool van het bedje selecteren.

Ook moet in het menu het zogenaamde 'Veerbootsymbool'  worden geactiveerd.

Stel nu, dat de chauffeur 2 uur rust heeft genoten en dan de boot op kan rijden of op de trein kan rijden. Die manoeuvre duurt al met al 20 minuten. Dat is dan toegestaan.

Tijdens de overtocht of treinreis heeft de chauffeur een aparte omgeving waar de chauffeur kan verblijven.

Vaak is er ook nog een slaapcabine of bed ter beschikking.

Indien de aankomsthaven of het station van aankomst na bijvoorbeeld 6 uur wordt bereikt, kan zonder meer van de boot of trein worden afgereden.

Omdat het oprijden 20 minuten had geduurd, heeft een chauffeur nu nog 40 minuten voor dat afrijden, om daarna in de omgeving van de aankomsthaven of het station van aankomst een geschikte parkeerplaats te zoeken. Het op- en afrijden mag namelijk in totaal 1 uur duren.

Op die parkeerlocatie zal de chauffeur in dit voorbeeld dan altijd nog 3 uur moeten blijven rusten.

Waarom?

Wel mag bij gebruik van een veerboot of trein – als het gaat om het toepassen van een dagelijkse rust – alleen maar een normale dagelijks rust worden genoten, oftewel in maximaal drie blokken, maar wel in totaal 11 uur en nooit minder!

Sinds de wijzigingen door de EU Mobility Package mag nu ook een wekelijkse rust voor de boot of trein worden gebruikt.

Is het een verkorte wekelijkse rust, dan zal – in blokken zoals hierboven voor een dagelijkse rust beschreven – er altijd minimaal 24 uur aan rust moeten worden genoten.

(Denk aan het 'Veerbootsymbool' )

Daarbij geldt dan ook nog eens, dat er de beschikking over een slaapcabine, bed of slaapbank moet zijn.

Is het een normale wekelijkse rust dan dient er in totaal – ook bij gebruik van veerboot of trein – tenminste 45 uur te worden gerust. Dat mag ook weer in blokken worden genoten, waarbij tussentijds de boot of trein kan worden opgereden, dan wel weer wordt verlaten.

(Denk ook hier aan het 'Veerbootsymbool' )

Voor de toepassing van een normale wekelijkse rust gelden extra aandachtspunten!

Er moet ook hier de beschikking zijn over een slaapcabine, bed of slaapbank en de duur van de vaartocht of treinreis zal minimaal 8 uur moeten bedragen!

Enne, denk er om:

Een normale wekelijkse rust mag niet meer in de cabine van de vrachtauto of bus worden doorgebracht.

Ook niet voor een gedeelte!

Een voorbeeld:

15 uur rust in de cabine van het voertuig; vervolgens 12 uur op de boot of trein en nog eens 18 uur in de cabine van het voertuig mag dus niet !

Bovendien geldt hier dat de normale wekelijkse rust van 45 uur die dus niet in de cabine mag worden doorgebracht- ook niet voor een gedeelte - maar op kosten van de werkgever in een passende, gendervriendelijke locatie met sanitaire voorzieningen moet kunnen worden doorgebracht.

Dagelijkse rust 2 chauffeurs per 30 uur	9 uur. 1 ^e uur mag 1 chauffeur alleen rijden. (Dan blijft de periode van 30 uur van toepassing). Indien men vanaf het begin gerekend op het 21-ste uur stopt heeft men per chauffeur (weliswaar tegelijk) nog precies 9 uur rust. Dat mag!
--	---

Opmerking:

Wanneer er sprake is van een meervoudige bemanning wordt het tijdsbestek van 30 uur gehanteerd. Bij het vertrek van de bus of vrachtauto mag één chauffeur alleen wegrijden en kan een tweede chauffeur – meestal op de af te leggen route – onderweg opstappen.

Als dat vanaf het vertrek binnen het 1^e uur gebeurt, geldt voor de volledige bemanning het 30-uurs blok! Lukt het niet om binnen het 1e uur de tweede chauffeur in te laten stappen, dan geldt voor de al rijdende chauffeur gewoon het 24-uurs blok en de chauffeur die instapt mag het 30-uurs blok toepassen, hoe gek dat ook lijkt. Binnen die 30 uur en niet meer uren(!) moet elke chauffeur dan tenminste 9 uur rust nemen. Vaak wordt die rust pas op het eind van het 30-uurs blok 'ingepast'.

Een bemanning mag dan 21 uur arbeid verrichten. (21 uur arbeid zoals laden / lossen en rijden met de pauzes + 9 uur rust is precies die 30 uur.)

N.B.: 21 uur arbeid houdt dus niet in, dat er in totaal met 2 chauffeurs ook 21 uur samen mag worden gereden! Kunnen beide chauffeurs elk nog 10 uur rijden dan is dat 20 uur. Het overige uurtje wordt dan ingevuld met bijvoorbeeld andere werkzaamheden. Kunnen beide chauffeurs nog 'slechts' 9 uur rijden, dan blijft er 3 uur over aan andere werkzaamheden.

Wekelijkse rust: Na 6 x 24 uur een verplichte wekelijkse rust	Normale wekelijkse rust: 45 uur. Of Verkorte: Minimaal 24 uur Compensatie (één blok) uiterlijk binnen 3 weken aansluitend op een rust van 9 uur.
Twee wekelijkse rust	Twee keer een normale rusttijd van 45 uur Of 1 x 45 uur en 1 x tenminste 1 x 24 uur. Compensatie (één blok) binnen uiterlijk 3 weken aansluitend op een rust van tenminste 9 uur.

Opmerking:

Dit is de verplichte wekelijkse en tweewekelijkse rust zoals die al tijden dient te worden toegepast.

Internationale chauffeur:	Chauffeur mag in het buitenland twee verkorte wekelijkse rusttijden achter elkaar genieten. In een periode van 4 weken moeten wel ook twee normale rusttijden plaatsvinden. De verkorte rust moet in de week na de tweede verkorte rust gecompenseerd worden door deze - vóóraf - toe te voegen aan een normale wekelijkse rust.
----------------------------------	---

Opmerking:

Deze mogelijkheid geldt alleen voor een chauffeur die internationale ritten doet.

Diegene mag dan twee keer achter elkaar in het buitenland een verkorte wekelijkse rust nemen.

Wel moet de chauffeur dan in 4 weken tijd daarnaast altijd nog twee normale wekelijkse rusttijden nemen.

De compensatie is nu ook heel duidelijk en stringent geregeld en moet bij de 3e wekelijkse rusttijd op rij dan eerst worden genomen!

Een voorbeeld:

Een chauffeur neemt in het buitenland twee keer een verkorte wekelijkse rust van elk 24 uur.

Voorafgaand aan de derde wekelijkse rust zal dan eerst 42 uur (2 x 21 uur tekort) moeten worden genoten waarna alsnog een normale wekelijkse rust van 45 uur moet worden opgenomen.
 Neemt een chauffeur in het buitenland slechts 1 keer een verkorte rust en wil dan in het eigen land ook weer in de 2e week een verkorte rust nemen, dan mag dit niet.
 Die 2e rust moet dan 45 uur bedragen!
 Immers 1 van de 2 mag volgens de al jaren geldende regeling slechts verkort zijn, want dan moet de andere wekelijkse rust een normale van 45 uur zijn.

<p>Terugkeer naar huis voor doorbrengen wekelijkse rust:</p>	<p>De vervoersonderneming heeft de plicht om de arbeid zo te organiseren dat de chauffeur eens in de 3 of 4 weken naar zijn woonplaats of naar de exploitatievestiging van de werkgever, waar de chauffeur normaal gesproken is gestationeerd, terug kan keren. Dit geldt één keer per 3 weken indien er twee verkorte rusten achter elkaar zijn genoten en één keer per 4 weken als de normale en verkorte rust om en om zijn genoten.</p>
---	--

Opmerking:

Het bedrijf dient de werkzaamheden dus zodanig te plannen, dat een chauffeur 1 keer per 3, dan wel per 4 weken in zijn woonplaats, dan wel naar de exploitatievestiging van het bedrijf kan terugkeren.
 Dit moet binnen 3 weken indien de chauffeur al twee keer een verkorte wekelijkse rust in het buitenland heeft genoten en binnen 4 weken indien een chauffeur een verkorte met een normale wekelijkse rust heeft gehad.

<p>Afwijking van rij- en rusttijden om 'eindpunt' te kunnen bereiken:</p>	<p>Mogelijk om een geschikte stopplaats te bereiken, mits gedocumenteerd op de print-out en het gaat om onverwachte en onvoorziene omstandigheden. (Plotseling heel slecht weer of groot oponthoud door bijv. langdurige file.)</p> <p><u>Vanaf 20 augustus 2020:</u></p> <p>Extra mogelijkheid onder dezelfde voorwaarden; Dit geldt ook voor het bereiken van de exploitatievestiging van de werkgever of de woonplaats van de bestuurder, <u>teneinde de wekelijkse rust te nemen</u>. Maximaal 2 uur extra rijtijd indien eerst een pauze van 30 minuten wordt genoten, anders maximaal 1 uur extra rijtijd. <u>Extra rijtijd moet meteen gecompenseerd worden met rust.</u> (Direct op te nemen met de wekelijkse rust).</p>
--	--

Opmerking:

Indien een chauffeur onderweg is om een eindpunt te bereiken voor het nemen van een rust, dan waren er al mogelijkheden om wat langer door te kunnen rijden. Bijvoorbeeld onderweg overvallen worden door extreem slecht weer of onverwacht terechtkomen in een grote file t.g.v. een groot verkeersongeval of andere calamiteit. Men moest altijd wel een print out maken en daar de reden van het oponthoud op vermelden. Nog beter was het om er ook even een fotootje van te nemen, want dan had je onderweg 'bewijs' om deze bij een controle te kunnen overleggen. (De zgn. 'oude' art. 12 / 561/2006-mogelijkheden.)

Indien de chauffeur zijn woonplaats of de vestigingsplaats van het bedrijf wil bereiken, teneinde daar een wekelijkse rust te gaan nemen,

mag de chauffeur vanaf 20 augustus 2020 in bovengenoemde omstandigheden 1 uur extra rijtijd hiervoor gebruiken zonder eerst extra te pauzeren.
 Ook mag maximaal 2 uur rijtijd worden gebruikt, mits hier aan voorafgaand eerst 30 minuten pauze wordt genoten.
 Elke extra rijtijd moet meteen en voorafgaand van de op te nemen wekelijkse rust worden gecompenseerd.

Pas wel op, dat je nooit de maximale 4½ uur rijtijd overschrijdt, want dat is apart geregeld.

Rust in voertuig	<p>Dagelijkse rust en <u>verkorte</u> wekelijkse rust mag buiten standplaats in een voertuig.</p> <p><u>Mits voertuig stilstaat en er slaapcabine(s) zijn.</u></p> <p>Een normale wekelijkse rust van 45 uur mag niet in de cabine worden doorgebracht maar moet in een passende, gender-vriendelijke locatie met sanitaire voorzieningen op kosten van de werkgever worden doorgebracht.</p>
-------------------------	---

Opmerking:

Al eerder benoemd / behandeld, doch omwille van de duidelijkheid nogmaals weergegeven.

Het begrip:	Alle tijd vanaf het begin van de werkzaamheden tot aan het einde.
DIENSTTIJD:	<p>Dus alle Arbeidstijd MET de pauzes.</p> <p>Indien (nog) een dagelijkse rust van 9 uur is toegestaan mag de diensttijd 15 uur zijn.</p> <p>Moet 11 uur rust worden genoten, dan is de maximale diensttijd 13 uur!</p> <p>Bij 2 chauffeurs, die samen de 30-uurs regeling kunnen toepassen, bedraagt de diensttijd 21 uur, want dan kan men daarna gezamenlijk nog de 9 uur rusten, die verplicht is.</p>

Opmerking:

Diensttijd heeft te maken met de hoeveelheid rust, die men nog kan, dan wel binnen de 24 uur of 30 uur moet nemen.

Rijttijden per dag (Officieel is het tussen 2 rusttijden. Dus tussen twee dagelijkse rusttijden of een dagelijkse met een wekelijkse rusttijd).	<p>9 uur per keer.</p> <p><u>2 x per week maximaal 10 uur. NOOIT vaker dus!</u></p>
Rijttijden per week	<p><u>Max. 56 uur</u> Per 2 weken: 90 uur (maximaal).</p>

Opmerking:

Men mag 2 keer per week de dagelijkse rijttijd overschrijden tot een maximum van 10 uur. Rijdt men op maandag en dinsdag beide dagen slechts 9 uur en 30 minuten, dan kun je niet op woensdag en donderdag ook 2 keer 9 uur en 30 minuten gaan rijden. In die week rijd je dan maar 4 keer 30 minuten (= 2 uur) extra, maar je rijdt 4 keer meer dan 9 uur, terwijl 2 overschrijdingen zijn toegestaan. Als de chauffeur in één week de volle 56 uur gaat rijden, dan kan dat slechts indien de chauffeur in de voorafgaande week niet meer dan 34 uur heeft gereden (samen 90 uur). Na zo'n volle week met 56 uur rijttijd is de daaropvolgende week ook 'slechts' weer 34 uur rijttijd toegestaan!

<p>Rijtijden / pauze: Pauze op grond van ATB-Vervoer of EU-561 / 2006 regels.</p>	<p>4 ½ uur onafgebroken. Dan 45 min. pauze Pauze onderbreken? Laatste blok dan altijd 30 min. Meer dan 9 uur rijtijd op één dag: Dan 2 x minimaal 45 minuten pauze! <u>Pauze mag ook in blokken van 15 minuten gevolgd door 30 minuten worden opgenomen!</u> 2 chauffeurs?: Pauze mag vervangen worden door 45 minuten beschikbaarheidstijd. (Naast chauffeur in rijdend voertuig zitten. Men mag geen arbeid verrichten).</p>
--	--

Opmerking:

Men kan maximaal 4½ uur aan één stuk rijden.

Wil men eerder een korte stop maken, dan kan dat. Elke onderbreking van minder dan 45 minuten wordt dan gezien als een 1e blokje pauze en telt dan voor 15 minuten.

Zodra de volle rijtijd van 4½ uur (in totaal) wordt bereikt moet alsnog een 2e blok van 30 minuten pauze worden genomen. Dit geldt natuurlijk ook voor een tweede blok rijtijd van 4½ uur.

Twee keer per week mag er dan nog een uur extra (10^e uurtje) worden gereden.

Indien men na 4½ uur rijtijd de werkzaamheden beëindigt en naar huis gaat, dan kan dat meteen.

Men hoeft niet eerst 45 minuten pauze te nemen alvorens men naar huis (met rust) gaat.

<p>Pauze bij <u>verschillende werkzaamheden</u>. Naast het rijden ook andere werkzaamheden</p>	<p>Tussen 6 uur en 9 uur arbeid, ten minste 30 minuten pauze (of 2 x 15 minuten). Langer dan 9 uur arbeid?, dan ten minste 45 minuten pauze of 3 x 15 minuten Dit betreft een pauze op grond van de ATW over de totale arbeidstijd !</p>
---	---

Opmerking:

Indien naast het rijden er ook nog andere werkzaamheden worden verricht, kan er in totaal 6 uur arbeid worden verricht (Ned. Arbeidstijdenwet).

Men moet dan op grond van de verrichte uren arbeid, bij het bereiken van 6 uur arbeid, zo spoedig mogelijk een pauze van 30 minuten of 2 keer 15 minuten nemen.

(Bij meer dan 9 uur is dat 45 minuten of 3 x 15 minuten).

Er staat tussen de 6 en 9 uur. Dit is gedaan om te voorkomen, dat een chauffeur, die eerst 3 uur gaat laden en dan 3 uur rijdend onderweg is, de vrachtauto op de vluchtstrook van de snelweg parkeert en daar 30 minuten gaat pauzeren. Die moet dus doorrijden naar de volgende afrit of parkeerplaats.

Ook kan deze regel niet worden gebruikt om eerst 30 minuten te gaan laden en daarna 5½ uur te gaan rijden, want meer dan 4½ uur rijtijd is in principe niet toegestaan.

Aantal Arbeidsdagen	Maximaal 6 in één week; 10 of soms 11 per 2 weken. Het aantal in de tweede week is vaak afhankelijk van het totaal aantal uren dat nog gereden mag worden.
Arbeidstijd	Maximaal 12 uur per dag (24 uur) (Arbeidstijd is gewoon alle werktijd)
Arbeidstijd waarbij ook in de nachturen tussen 0.00 en 06.00 uur gewerkt wordt.	Maximaal 12 uur per dag (Na overleg werkgever – werknemer)

Maximale wekelijkse arbeidstijd:	60 uur maar gemiddeld per 26 weken weer 48 uur (Overleg regeling) (Men mag elke week 60 uur werken. Mits op het eind van de 26 weken alles gemiddeld maar weer 48 uur is!) Soms wordt in het bedrijfsleven nog de standaardregeling van 16 weken toegepast, doch voor het CCV-examen geldt de overlegregeling.
---	---

Opmerking:

Een chauffeur mag verschillende weken achter elkaar dus 60 uur arbeid verrichten. (Rijden; laden/lossen; reparatiewerk etc.) Vanuit het bedrijf moet de chauffeur dan begeleid worden, zodat de chauffeur vanaf de 1e keer dat diegene meer dan de gemiddeld 48 uur per week werkt, uiteindelijk **gemiddeld** over 26 weken uitkomt op 48 uur.

GEEN ARBEIDSTIJD	Pauze (onderbreking) ; Elke vorm van Rust of Beschikbaarheidstijd
Beschikbaarheidstijd	Tijd aan boord van een veerboot of trein; Verplichte wachttijd aan grenzen (bijv. i.v.m. Rijverboden), of de tijd doorgebracht in een rijdende vrachtauto of bus naast de bestuurder.

<p>Nachtarbeid Dat wil zeggen tenminste 1 uur werken tussen 00.00 en 06.00 uur.</p>	<p>Een chauffeur mag zelf kiezen waar de chauffeur gebruik van wil maken. Er zijn 2 mogelijkheden:</p> <p>20 nachturen per 2 weken tussen 00.00 en 06.00 uur.</p> <p>OF:</p> <p>43 volledige nachtblokken per 16 weken.</p> <p>Er zijn meer uitzonderingen, doch die gelden niet voor het examen 'Vakbekwaamheid' van het CCV (CBR).</p> <p><u>Uitz:</u> o.a. Luchtvracht, broodbakkerijen, bloemen, kranten. <u>Dan:</u> Max.38 uur per 2 weken. of 52 x per 16 weken of 140 p.j.</p> <p><u>Deze uitzonderingen</u> <u>hoef je dus niet voor het CCV-examen te kennen.</u></p>
<p>Arbeid op zondag (Arbeidstijdenwet)</p>	<p>Mag alleen indien de werkzaamheden in het bedrijf dit vereisen en de chauffeur ermee akkoord gaat: Dan 13 vrije zondagen per 52 weken. (Je mag er dan 39 werken!)</p> <p>(Deze regeling geldt voor het CCV-examen. Indien je later in de praktijk met een afdeling personeelszaken zelf andere zaken regelt, dan kan dat).</p>