

INLEIDING

Op 11 april 2006 verscheen in het Europees Publicatieblad de nieuwe verordening 561/06 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer. Deze verordening wijzigt verordening 3821/85 ingrijpend en stelt verordening 3820/85 vanaf 11 april 2007 buiten werking. Sinds 1 mei 2006 geldt ook in alle andere landen van de EU dat de na deze datum nieuw ingeschreven voertuigen met een MTM van meer dan 3,5 ton, dienen uitgerust te zijn met een digitale tachograaf. In België gold deze verplichting reeds vanaf 5 augustus 2005. De Mobility Package verplicht een tachograaf bij internationaal vervoer en cabotage-operaties al vanaf 2,5 ton. Hiervan uitgezonderd is het vervoer tussen 2,5 en 3,5 ton voor eigen rekening, mits het besturen van het voertuig niet de hoofdactiviteit van de bestuurder is. Dit treedt echter pas in werking op 1 juli 2026.

DOCUMENTATIEVERPLICHTING BIJ CONTROLE ONDERWEG

De bestuurder dient volgende documenten te kunnen tonen bij controle onder de weg:

- ❑ Bestuurder rijdt uitsluitend met voertuig met **analoge tachograaf**: alle schijven van de dag zelf en de voorafgaande 28 kalenderdagen dienen aan boord te zijn.
- ❑ Bestuurder rijdt uitsluitend met voertuig met **digitale tachograaf**: de bestuurder dient de bestuurderskaart te kunnen voorleggen en de nodige prints te kunnen maken.
- ❑ Bestuurder rijdt zowel met voertuig met analoge als met voertuig met digitale tachograaf: de bestuurder dient de schijven van de dag zelf en de voorafgaande 28 kalenderdagen te kunnen voorleggen, alsook de bestuurderskaart.
- ❑ Vanaf 31 december 2024 moeten de gegevens van de lopende dag en de 56 voorgaande dagen zich aan boord van het voertuig bevinden en kunnen voorgelegd worden bij controle.

Printouts dienen enkel voorgelegd te worden in geval van diefstal, verlies, slechte werking of beschadiging van de bestuurderskaart.

TOEPASSINGSGEBIED

Principe

De verordening inzake rij- en rusttijden is van toepassing op:

- ❑ het wegvervoer van goederen;
- ❑ waarbij de toegestane maximummassa van de voertuigen (aanhangwagens of opleggers

inbegrepen), meer dan 3,5 ton bedraagt; (vanaf 1 juli 2026 wordt dit bij internationaal vervoer en cabotage-operaties vanaf 2,5 ton.)

- ❑ dat **geheel of gedeeltelijk** over de openbare weg plaatsvindt.

Van zodra er een verplaatsing is over de openbare weg, ook al is het maar heel kort, zijn de rij- en rusttijden dus van toepassing op het ganse traject (i.t.t. de huidige reglementering waar bij gemengde activiteiten de reglementering inzake rij- en rusttijden enkel toepassing vindt op het gedeelte over de openbare weg).

Uitzonderingen

Ook de nieuwe verordening voorziet een aantal uitzonderingen op de rij- en rusttijden. Deze moeten zeer strikt geïnterpreteerd worden.

Voertuigen voor internationaal en/of nationaal vervoer

Voertuigen die aan één van de volgende uitzonderingen beantwoorden, kunnen bestuurd worden zonder het naleven van de rij- en rusttijden:

- ❑ voertuigen die gebruikt worden voor geregelde diensten van personenvervoer over een traject van niet meer dan 50 km;
- ❑ voertuigen of combinaties van voertuigen met een toegestane maximummassa van niet meer dan 7,5 ton die gebruikt worden voor het vervoer van materiaal, uitrusting of machines die de bestuurder nodig heeft voor de uitoefening van zijn beroep of de levering van de goederen die op ambachtelijke manier geproduceerd zijn en die enkel binnen een straal van 100 km rond de vestigingsplaats van de onderneming worden gebruikt en op voorwaarde dat het besturen van het voertuig niet de hoofdactiviteit van de bestuurder is;
- ❑ voertuigen waarvan de toegestane maximumsnelheid niet meer dan 40 kilometer per uur bedraagt;
- ❑ voertuigen van, of zonder bestuurder gehuurd door de strijdkrachten, de civiele bescherming, brandweer en korpsen voor de handhaving van de openbare orde voor zover het vervoer plaatsvindt in het kader van de taak waarmee deze organen belast zijn en onder hun controle valt;
- ❑ voertuigen, met inbegrip van voertuigen gebruikt bij niet-commerciële vervoersoperaties met betrekking tot humanitaire hulp, die gebruikt worden in noodsituaties of reddingsoperaties;
- ❑ speciaal voor medische doeleinden gebruikte voertuigen;
- ❑ voertuigen die speciaal zijn uitgerust voor reparaties en wegslepen, binnen een straal van 100 kilometer rond de standplaats;
- ❑ voertuigen die op de weg worden beproefd met het oog op technische ontwikkeling, reparatie of onderhoud, en nieuwe of vernieuwde voertuigen die nog niet in gebruik zijn genomen;
- ❑ voertuigen of een combinatie van voertuigen die worden gebruikt voor niet-commercieel goederenvervoer en waarvan de toegestane maximummassa niet meer dan 7,5 ton bedraagt;
bis) voertuigen met een toegestane maximummassa, dat van aanhangwagens of opleggers inbegrepen, van meer dan 2,5 ton maar niet meer dan 3,5 ton, die worden gebruikt voor het vervoer van goederen, indien het vervoer niet wordt verzorgd voor rekening van derden, maar voor rekening van de onderneming of de bestuurder, en

het besturen van het voertuig niet de hoofdactiviteit is van de persoon die het voertuig bestuurt

- ❑ commerciële voertuigen die krachtens de wetgeving van de lidstaat waar ermee wordt gereden, een historisch statuut hebben en die voor niet-commercieel vervoer van personen of goederen worden gebruikt.

Voertuigen voor nationaal vervoer

Krachtens het K.B. van 19 oktober 2016 (BS 24/10/16) zijn in België de rij- en rusttijden-reglementering en de tachograafreglementering niet van toepassing op chauffeurs van:

- ❑ voertuigen van, of zonder bestuurder gehuurd door, de overheid voor het verrichten van wegvervoer dat de particuliere vervoersondernemingen niet beconcurrereert;
- ❑ voertuigen voor goederenvervoer van, of zonder bestuurder gehuurd door landbouw-, tuinbouw-, bosbouw-, veeteelt-, of visserijbedrijven die in het kader van hun eigen beroepsactiviteit worden gebruikt voor ritten binnen een straal van 100 km rond de vestigingsplaats van het bedrijf;
- ❑ land- en bosbouwtrekkers die worden gebruikt voor land- of bosbouwwerkzaamheden, binnen een straal van 100 km rond de vestigingsplaats van het bedrijf dat het voertuig bezit, huurt of leest;
- ❑ voertuigen of combinaties van voertuigen met een toegestane maximummassa van ten hoogste 7,5 ton, die worden gebruikt: door leveranciers van de universele dienst als gedefinieerd in artikel 2, punt 13, van richtlijn 97/67/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 december 1997 betreffende gemeenschappelijke regels voor de ontwikkeling van de interne markt voor postdiensten in de Gemeenschap en de verbetering van de kwaliteit van de dienst, om zendingen te leveren in het kader van de universele dienst;
- ❑ voertuigen die worden gebruikt voor autorijlessen en -examens met het oog op het behalen van een rijbewijs of een getuigschrift van vakbekwaamheid, voorzover ze niet worden gebruikt voor het commerciële goederen- of personenvervoer;
- ❑ voertuigen die worden gebruikt in verband met de rioleringsdienst, diensten ter bescherming tegen overstromingen, diensten met betrekking tot de water-, gas of elektriciteitsvoorziening, het onderhoud van en het toezicht op wegen, de huis-aan-huisophaling en verwijdering van huishoudelijk afval, diensten van telegrafie en telefonie, radio- en televisie-uitzendingen, evenals voor de opsporing van zend- of ontvangstapparatuur voor radio en televisie;
- ❑ voertuigen met 10 tot 17 zitplaatsen die uitsluitend worden gebruikt voor niet-commercieel personenvervoer;
- ❑ speciaal voor het vervoer van circus- of kermismateriaal uitgeruste voertuigen;
- ❑ speciaal uitgeruste voertuigen voor mobiele projecten, die in stilstand voornamelijk als educatieve inrichting bedoeld zijn;
- ❑ voertuigen voor het ophalen van melk op de boerderijen en het terugbrengen van melkbussen of zuivelproducten voor de veevoeding naar de boerderijen;
- ❑ speciaal voor geld- en/of waardetransporten uitgeruste voertuigen;
- ❑ voertuigen gebruikt voor het vervoer van niet voor menselijke consumptie bestemde geslachte dieren of slachtafval;
- ❑ voertuigen die uitsluitend gebruikt worden op wegen binnen hubfaciliteiten, zoals havens, intermodale overslaghavens en spoorwegterminals;

- ❑ voertuigen voor het vervoer van levende dieren van de boerderijen naar de plaatselijke markten en omgekeerd, of van de markten naar de plaatselijke slachthuizen binnen een straal van 100 km.

Opgelet! De nationale uitzonderingen mogen niet worden aangewend in het grensoverschrijdend vervoer, zelfs niet indien de andere lidstaten dezelfde nationale uitzonderingen weerhouden hebben. Enkel indien er een bilateraal akkoord bestaat met een andere lidstaat, kan het in het grensoverschrijdend vervoer aanvaard worden. België heeft geen bilaterale akkoorden met andere lidstaten.

Het Mobility Package voorziet dat de lidstaten zelf kunnen kiezen of ze volgende uitzonderingen al dan niet toepassen.

- ❑ voertuigen of voertuigcombinaties die bouwmachines vervoeren voor bouwondernemingen binnen een straal van 100 km vanaf de vestigingsplaats van de onderneming en mits het besturen van een voertuig niet de hoofdactiviteit is van de bestuurder.
- ❑ voertuigen die gebruikt worden voor de levering van stortklaar beton.

TE REGISTREREN TIJDEN

Op de tachograafschijf (analoge tachograaf) en op de bestuurderskaart (digitale tachograaf) dienen een aantal tijden te worden geregistreerd:

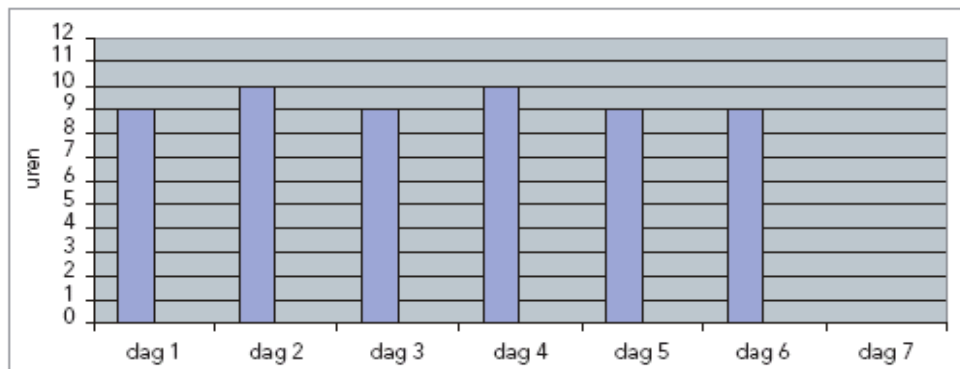
- ❑ **RIJTIJD:** Als rijtijd wordt gedefinieerd de tijd dat het voertuig effectief rijdt. Elke periode binnen dewelke er kilometerregistratie is, wordt derhalve als rijtijd beschouwd;
- ❑ **RUSTTIJD:** Als rusttijd wordt beschouwd elke periode waarin de bestuurder niet rijdt, geen andere werkzaamheden verricht en die uitsluitend dient om te rusten;
- ❑ **ANDERE WERKZAAMHEDEN('WERKTIJD'):** Als andere werkzaamheden worden voortaan beschouwd alle activiteiten die worden gedefinieerd als arbeidstijd in artikel 3, onder a) van richtlijn 2002/15/EG van de Raad, behalve rijden, met inbegrip van alle werkzaamheden voor dezelfde of voor een andere werkgever in of buiten de vervoerssector.
Volgende activiteiten worden beschouwd als behorende tot de arbeidstijd: laden en lossen, schoonmaken, technisch onderhoud, werkzaamheden om de veiligheid van voertuig of lading te verzekeren, om te voldoen aan wettelijke of bestuursrechtelijke verplichtingen die direct met het vervoer verband houden, met inbegrip van toezicht op laden en lossen, afwikkeling van administratieve formaliteiten bij politie, douane, immigratie-autoriteiten, enz. ... alsook wachttijd bij laden of lossen wanneer de verwachte duur daarvan niet op voorhand bekend is.
- ❑ **BESCHIKBAARHEIDSTIJD:** Als beschikbaarheidstijd wordt in aanmerking genomen de tijd gedurende dewelke men het voertuig begeleidt per veerboot en trein, wachttijden die niet als andere werkzaamheden worden beschouwd en wachttijden bij laden of lossen ... op voorwaarde dat de geschatte duur hiervan op voorhand vaststaat.

RIJTIJD

Dagelijkse rijtijd

De dagelijkse rijtijd is de totale bij elkaar opgetelde rijtijd tussen het einde van de ene dagelijkse rusttijd en het begin van de volgende dagelijkse rusttijd of tussen een dagelijkse en een wekelijkse rusttijd.

De dagelijkse rijtijd mag niet meer bedragen dan **9 uur**. **Tweemaal per week** mag men deze dagelijkse rijtijd, zonder dit te moeten compenseren, verlengen tot maximaal **10 uur** (een week is de periode tussen maandag 0.00 uur en zondag 24.00 uur).

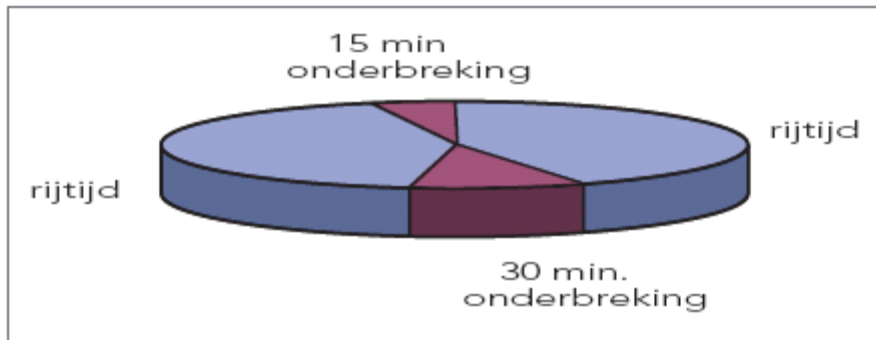


Ononderbroken rijtijd

De maximaal toegestane ononderbroken rijtijd bedraagt **4 uur 30**. Na een rijtijd van 4 uur 30, dient men steeds een **rijtijdonderbreking** van **45 minuten** te nemen, tenzij men aan een dagelijkse of een wekelijkse rusttijd begint.

Men kan na 4 uur 30 rijden een rijtijdonderbreking van minstens 45 ononderbroken minuten nemen. Er is ook de mogelijkheid om de **rijtijdonderbreking op te splitsen**. Deze opsplitsing kan, in tegenstelling tot de oude reglementering, in maximum **twee delen**. Het eerste deel dient ten minste **15 minuten** te bedragen en het tweede deel ten minste **30 minuten**. Een opsplitsing in meer dan twee delen wordt niet langer aanvaard.

Opdat een tijdsperiode zou beschouwd worden als een wettelijk toegelaten onderbreking van de rijtijd, mag de bestuurder tijdens deze onderbreking geen "andere werkzaamheden" verrichten. Wachtijden waarvan de duur op voorhand bekend is, kunnen nog in aanmerking worden genomen als beschikbaarheidstijd, doch niet meer als rijtijdonderbreking! De tijd die men bij dubbele bemanning gedurende de rit doorbrengt naast de bestuurder of in een slaapcabine dient te worden geregistreerd als beschikbaarheidstijd. Deze beschikbaarheidstijd komt wel in aanmerking voor de rijtijdonderbreking.



De wekelijkse en tweewekelijkse rijtijd

Per week mag men maximum zes dagelijkse rijtijden hebben. Bovendien mag men, gedurende deze zes dagelijkse rijtijden, slechts een totale rijtijd van 56 uur hebben. De totale rijtijd van twee opeenvolgende weken mag nooit meer dan 90 uur bedragen.

RUSTTIJD

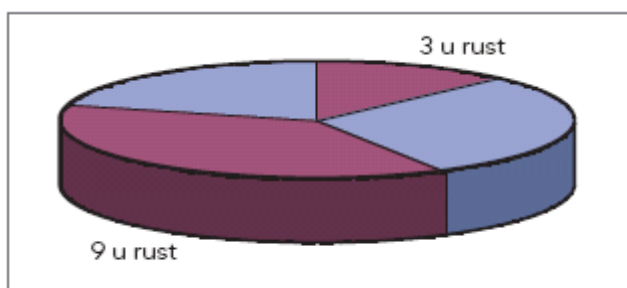
Dagelijkse rusttijd

In elke periode van 24 uur dient de bestuurder een rustpauze van ten minste 11 ononderbroken uren te nemen. Deze dagelijkse rusttijd mag in een voertuig worden doorgebracht, op voorwaarde dat dit voertuig stilstaat en een slaapbank bevat.

Maximum drie maal per week, mag de dagelijkse rusttijd worden verminderd tot 9 ononderbroken uren. Daar waar men voorheen de niet-genomen rust diende te gaan inhalen voor het einde van de daaropvolgende week, is dit onder de nieuwe reglementering niet langer het geval. Men dient de niet-genomen uren dus niet langer te recupereren.

De normale dagelijkse rusttijd mag ook worden opgesplitst. De opsplitsing mag in maximum 2 stukken, waarvan het eerste ten minste 3 ononderbroken uren bedraagt en het tweede ten minste 9 ononderbroken uren bedraagt. Er geldt dus een verplichte volgorde: eerst ten minste 3 uren, dan ten minste 9 uren, omgekeerd mag niet.

Opsplitsing in meer dan 2 stukken is niet toegelaten.



Wanneer er een tekort aan dagelijkse rusttijd is, maar er toch minimaal een ononderbroken periode van zeven uren rusttijd is, dan mag men de dagelijkse rijtijd van twee dagen niet gaan samen tellen bij de kwalificatie van de inbreuk. Enkel het tekort aan dagelijkse rusttijd mag dan gesanctioneerd worden (Beslissing Europese Commissie 07/06/2011).

Wekelijkse rusttijd

Normale weekendrust

De duur van de wekelijkse rusttijd bedraagt ten minste **45 ononderbroken uren**. De normale wekelijkse rusttijd mag niet in het voertuig genomen worden. Compensatie van eerder ingekorte weekendrust mag ook niet in het voertuig genomen worden. De kosten van de accommodatie zijn ten laste van de werkgever.

De werkgever moet voor de chauffeur de mogelijkheid creëren om **om de vier weken** zijn normale weekendrust **thuis** te genieten. Thuis moet begrepen worden als 'de operationele zetel van de werkgever waar de werknemer normaal tewerkgesteld is ofwel de woonplaats van de chauffeur.' De chauffeur is niet verplicht om deze weekendrust thuis te nemen, maar moet wel de mogelijkheid krijgen. De werkgever moet documenteren hoe ze dit invult. Dat kan bijvoorbeeld via de werkschema's. Als de chauffeur ervoor kiest om zijn weekendrust thuis te genieten, vangt deze rust pas daar ter plaatse aan.

Verkorte weekendrust

Nationale ritten:

Voor nationale ritten mag men de wekelijkse rust steeds gaan verminderen tot **24 uur**, op voorwaarde dat men per twee opeenvolgende weken ten minste één rust heeft van 45 uur. Dit betekent concreet dat men **nooit twee weken na mekaar** van de uitzondering gebruik zal kunnen maken. De maximum 21 uur rust die men dan niet neemt, dient men uiterlijk voor het einde van de derde daaropvolgende week te compenseren na een dagelijkse rust van ten minste 9 uur en bloc.

Internationale ritten:

Bij internationaal transport mag een chauffeur in het buitenland **twee opeenvolgende weken** een verkorte weekendrust nemen. Hieraan zijn wel enkele voorwaarden verbonden. In vier opeenvolgende weken moet de chauffeur ten minste vier wekelijkse rusttijden nemen. Minstens twee van deze weekendrusten moeten normale weekendrusten zijn. De verkorte weekendrust moet verplicht gecompenseerd worden voorafgaand aan en aansluitend op een normale weekendrust. De compensatie moet genomen worden binnen de drie weken. Als de chauffeur opeenvolgend twee verkorte weekendrusten heeft genomen, moet hij in plaats van om de vier weken, **om de drie weken** de mogelijkheid krijgen om zijn normale weekendrust **thuis** te genieten. Deze mogelijkheid om twee opeenvolgende verkorte weekendrusten te nemen, geldt enkel voor internationale ritten. Voor nationale ritten is dit nog steeds niet toegestaan.

Als er in vier weken tijd twee verkorte weekendrusten zijn, die echter **niet opeenvolgend** zijn, kan de compensatie genomen worden aaneensluitend op een normale weekendrust of aaneensluitend op een dagelijkse rusttijd. Als de twee verkorte weekendrusten niet opeenvolgend zijn, moet de chauffeur **om de vier weken** de mogelijkheid krijgen om zijn normale weekendrust **thuis** te genieten.

DUBBELE BEMANNING

De verschillende bestuurders moeten gedurende een **periode van 30 uur** (met uitzondering van het eerste uur tijdens dewelke de gezamenlijke aanwezigheid facultatief is) samen aan boord van het voertuig zijn. In deze periode van 30 uur dient het voertuig ten minste **9 uur stil te staan** (nu 8 uur). Hierbij dienen beide chauffeurs over voldoende slaapfaciliteiten te beschikken.

VEERBOOT OF TREIN

Er is een uitzondering voorzien voor de bestuurder die zijn voertuig begeleidt wanneer dit voertuig per veerboot of trein wordt vervoerd. Zowel de dagelijkse, de verkorte als de normale weekendrust mag twee maal onderbroken worden om op en af de boot of trein te rijden. Dit mag in totaal maximum 1 uur in beslag nemen. In het geval van een normale weekendrust moet de boot – of treinreis minstens 8 uur bedragen.

De chauffeur moet tijdens de rust over een slaapcabine of couchette beschikken. De rust zal verplicht moeten aangeduid worden met een speciaal symbool daarvoor, naast het symbool bedje.

AFWIJKINGEN OM VEILIGHEIDSREDENEN

Mits de bestuurder geen afbreuk doet aan de veiligheid van het wegverkeer, mag hij, ten einde een geschikte stopplaats te kunnen bereiken, van de bepalingen van de rij- en rusttijdenreglementering afwijken, voor zover dat nodig is om de veiligheid van personen, van het voertuig of van zijn lading te waarborgen. De bestuurder moet de **aard en reden** van de afwijking **uiterlijk op het moment van aankomst** op de achterzijde van de tachograafschijf aantekenen. Gaat het om een voertuig dat met digitale tachograaf is uitgerust, dan noteert men dit op de achterzijde van een afdruk van de dag in kwestie.

Deze afwijking moet beperkend worden geïnterpreteerd. Zij geldt slechts, wanneer door onvoorziene omstandigheden tijdens het transport, de bestuurder zich onmogelijk kan houden aan de bepalingen inzake rij- en rusttijden. Voorbeeld: weersomstandigheden, technisch defect (uitvallen koelinstallatie e.d.). Deze afwijking moet achteraf niet gecompenseerd worden.

AFWIJKING BEREIKEN OPERATIONELE VESTIGING OF WOONPLAATS

Bij onvoorzienbare omstandigheden mag de dagelijkse en wekelijkse **rijtijd met maximum één uur overschreden** worden om de operationele vestiging van de werkgever te bereiken of de woonplaats van de chauffeur te bereiken om de weekendrust te nemen. Dit kan een normale of een verkorte weekendrust betreffen.

Een overschrijding van **maximum twee uur** mag als de chauffeur vooraf een ononderbroken rijtijdonderbreking neemt van 30 minuten en als de overschrijding gebeurt om een normale weekendrust te nemen. Deze overschrijding van twee uur mag dus niet voor het nemen van een verkorte weekendrust.

De reden van de afwijking moet op de **uitprint** vermeld worden, ten laatste op het bereiken van de operationele vestiging of de woonplaats. Deze tijd van verlenging moet en bloc gecompenseerd worden binnen de drie weken aansluitend op een dagelijkse of wekelijkse rust.

MEER INFO

Mocht je toch nog vragen hebben, aarzel dan niet contact op te nemen met de juridische dienst van Transport en Logistiek Vlaanderen. Wij staan steeds klaar om onze leden te helpen.

Als lid kan je ook gratis het **handboek rij- en rusttijden** verkrijgen. Dit handboek is een handige leidraad doorheen deze complexe regelgeving. Er worden tal van handige tips verstrekt en er wordt heel wat nuttige informatie aangereikt.