

---

## 662

### **Besluit van 19 november 1998, houdende de vaststelling van enkele rechtspositionele bepalingen ten aanzien van ambtenaren in de Rijksdienst die belast zijn met het vervoer van bewindslieden en hoge ambtelijke functionarissen (Besluit personenchauffeurs Rijksdienst)**

---

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

Op de voordracht van Onze Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties van 18 september 1998, nummer AD1998/U50458, directoraat-generaal Management en Personeelsbeleid, directie Personeelsmanagement Rijksdienst, afdeling Arbeidsvoorwaarden en Sociaal Beleid;

Gelet op artikel 125 van de Ambtenarenwet;

De Raad van State gehoord (advies van 22 oktober 1998, nr. W04.98.0437)

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties van 12 november 1998, nummer AD1998/U56042 directoraat-generaal Management en Personeelsbeleid, directie Personeelsmanagement Rijksdienst, afdeling Arbeidsvoorwaarden en Sociaal beleid;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **Artikel 1**

In dit besluit wordt verstaan onder:

- a. Onze Minister: het hoofd van het betrokken departement van algemeen bestuur;
- b. personenchauffeur: de ambtenaar aangesteld op grond van het Algemeen Rijksambtenarenreglement, het Reglement Dienst Buitenlandse Zaken of het Ambtenarenreglement Staten-Generaal die belast is met het vervoer van bewindslieden en hoge ambtelijke functionarissen en als zodanig door Onze Minister is aangewezen.

#### **Artikel 2**

Ten aanzien van toepassing van dit besluit op de personenchauffeurs bij de Eerste en de Tweede Kamer der Staten-Generaal, de Raad van State, de Algemene Rekenkamer, de Hoge Raad van Adel, het Kabinet der Koningin,

de Kanselarij der Nederlandse Orden en de Nationale ombudsman wordt voor Onze Minister telkens respectievelijk gelezen de Voorzitters van elk der beide Kamers der Staten-Generaal, de vice-president van de Raad van State, het college van de Algemene Rekenkamer, de voorzitter van de Hoge Raad van Adel, de directeur van het Kabinet der Koningin, de kanselier der Nederlandse Orden of de Nationale ombudsman.

### **Artikel 3**

Artikel 21, tweede tot en met vierde lid, van het Algemeen Rijksambtenarenreglement, artikel 34, tweede tot en met vierde lid van het Ambtenarenreglement Staten-Generaal alsmede de artikelen 17, 17a, 18a en 23 van het Bezoldigingsbesluit Burgerlijke Rijksambtenaren 1984 zijn op de personenchauffeur niet van toepassing.

### **Artikel 4**

Voor de personenchauffeur die mede belast is met het uitvoeren van beveiligingstaken geldt salarisschaal 4 van het Bezoldigingsbesluit Burgerlijke Rijksambtenaren 1984.

### **Artikel 5**

De arbeidsduur voor de personenchauffeur met een volledige arbeidsduur bedraagt gemiddeld 45 uur per week.

### **Artikel 6**

1. De personenchauffeur ontvangt een aanvulling op zijn salaris.
2. De aanvulling, bedoeld in het eerste lid, bedraagt per maand voor de personenchauffeur met een volledige arbeidsduur 39/156e maal het voor de personenchauffeur geldende salaris per maand, bedoeld in artikel 2, onderdeel a, van het Bezoldigingsbesluit Burgerlijke Rijksambtenaren 1984, vermenigvuldigd met de factor 1,5.
3. De aanvulling, bedoeld in het eerste lid, wordt berekend over het voor de personenchauffeur geldende salaris per maand, met dien verstande dat het salaris per maand ten hoogste kan bedragen het salaris behorende bij salarisnummer 12 van salarisschaal 4 van de bijlage B van het Bezoldigingsbesluit Burgerlijke Rijksambtenaren 1984.
4. Voor de personenchauffeur met een arbeidsduur van minder dan gemiddeld 45 uur per week wordt de aanvulling op het salaris vastgesteld op een evenredig deel van de aanvulling op het salaris bij een volledige arbeidsduur.

### **Artikel 7**

1. De personenchauffeur met een volledige arbeidsduur ontvangt een vaste toelage voor het werken op onregelmatige uren ten bedrage van f 250,- bruto per maand.
2. Voor de personenchauffeur met een arbeidsduur van minder dan gemiddeld 45 uur per week wordt de vaste toelage voor het werken op onregelmatige uren vastgesteld op een evenredig deel van de toelage, bedoeld in het eerste lid.

### **Artikel 8**

1. Indien Onze Minister heeft vastgesteld dat de personenchauffeur gedurende de pauzes is geconsigneerd, heeft hij recht op een toelage voor bereikbaarheid en beschikbaarheid.
2. De toelage voor de personenchauffeur met een volledige

arbeidsduur bedraagt 43/195e van de som van het salaris per maand en de aanvulling per maand vermenigvuldigd met de factor 0,5.

3. De toelage wordt berekend over het voor de personenchauffeur geldende salaris per maand, met dien verstande dat het salaris per maand ten hoogste kan bedragen het salaris behorende bij salarisnummer 12 van salarisschaal 4 van de bijlage B van het Bezoldigingsbesluit Burgerlijke Rijksambtenaren 1984.

4. Voor de personenchauffeur met een arbeidsduur van minder dan gemiddeld 45 uur per week wordt de toelage vastgesteld op een evenredig deel van die toelage bij een volledige arbeidsduur.

#### **Artikel 9**

De in de artikelen 6, 7 en 8 genoemde aanvulling op het salaris, vaste toelage voor het werken op onregelmatige uren en toelage voor bereikbaarheid en beschikbaarheid behoren tot de bezoldiging, bedoeld in artikel 2, onderdeel f, van het Bezoldigingsbesluit Burgerlijke Rijksambtenaren 1984.

#### **Artikel 10**

Over de in de artikelen 6, 7 en 8 genoemde aanvulling op het salaris, vaste toelage voor het werken op onregelmatige uren en toelage voor bereikbaarheid- en beschikbaarheid heeft de personenchauffeur recht op een eindejaarsuitkering als bedoeld in artikel 20a van het Bezoldigingsbesluit Burgerlijke Rijksambtenaren 1984.

#### **Artikel 11**

In afwijking van artikel 22, vierde lid, van het Algemeen Rijksambtenarenreglement en artikel 35, vierde lid, van het Ambtenarenreglement Staten-Generaal bedraagt voor de personenchauffeur met een volledige werktijd de aanspraak op vakantie 207 uren per kalenderjaar.

Onder volledige werktijd wordt verstaan een werktijd welke gemiddeld 45 werkuren per week omvat.

#### **Artikel 12**

Voor de personenchauffeur voor wie op de dag voor de inwerking-treding van dit besluit reeds een salarisschaal gold die hoger is dan salarisschaal 4 van het Bezoldigingsbesluit Burgerlijke Rijksambtenaren 1984 blijft de hogere salarisschaal gelden.

#### **Artikel 13**

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst. Indien dit geen verslechtering van de rechtspositie van de betrokken personenchauffeurs met zich meebrengt, kan Onze Minister voor de onder hem ressorterende personenchauffeurs bepalen dat het besluit terugwerkende kracht heeft uiterlijk tot en met 1 januari 1998. Het besluit van Onze Minister wordt in de Staatscourant gepubliceerd.

#### **Artikel 14**

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit personenchauffeurs Rijksdienst.

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Staatscourant van 12 januari 1999, nr. 7.

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

's-Gravenhage, 19 november 1998

Beatrix

De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,  
A. Peper

Uitgegeven de *derde* december 1998

De Minister van Justitie,  
A. H. Korthals

## NOTA VAN TOELICHTING

### Algemeen

Op 1 januari 1996 is de Arbeidstijdenwet (ATW) in werking getreden. Deze wet is sinds 1 januari 1997 ook op het personeel, werkzaam bij de sector Rijk van toepassing.

Een bijzondere groep wordt gevormd door de (personen)chauffeurs. In artikel 12:15 ATW is aangegeven dat ten aanzien van deze chauffeurs, uiterlijk drie jaar na publicatie van de wet in het Staatsblad, de normen die de ATW voorschrijft moeten worden nageleefd. Dit betekent op zijn laatst 20 december 1998. De exacte datum is afhankelijk van het in werking treden van de algemene maatregel van bestuur die de arbeids- en rusttijden regelt van personen die werkzaam zijn in of op motorvoertuigen (de zogenoemde vervoers-amvb). Wanneer deze vervoers-amvb voor 20 december 1998 van kracht wordt, geldt vanaf dat moment de ATW voor de personenchauffeurs.

Een aantal ministeries heeft echter te kennen gegeven zelf het moment te willen bepalen om de ATW voor de personenchauffeurs in een keer door te voeren. Daarom krijgen zij vanaf 1 januari 1998 de mogelijkheid om zelf dat moment te kiezen. Uiteraard mag deze datum niet na de wettelijke invoeringsdatum liggen.

Alle ministeries hebben via een koninklijk besluit of ministeriële regeling een deel van de arbeidsvoorwaarden van de personenchauffeurs geregeld. Het betreft dan voornamelijk de vergoedingen voor extra gewerkte uren, onregelmatige diensten en consignatie. Met het van toepassing worden van de bepalingen van de ATW op de personenchauffeurs kunnen deze besluiten niet in stand blijven, omdat deze niet in overeenstemming zijn met de ATW.

Om de gevolgen van het van kracht worden van de ATW t.a.v. de inzetbaarheid van en de materiële rechtspositie van personenchauffeurs niet al te ingrijpend te laten zijn is onderhavige algemene maatregel van bestuur getroffen.

Om de inzetbaarheid van de personenchauffeurs te waarborgen is allereerst bepaald dat de arbeidsduur voor de personenchauffeur met een volledige arbeidsduur gemiddeld 45 uur per week bedraagt overeenkomstig de door de ATW gestelde kaders.

Echter bij de meeste departementen bestaat de behoefte om de chauffeurs langer in te zetten dan de maximaal gemiddelde arbeidstijd toestaat. Dat is mogelijk door de tijd die de chauffeurs doorbrengen met wachten in te roosteren als een geconsigneerde pauze. Een pauze wordt in de zin van de ATW niet als arbeidstijd gezien. Doordat een deel van de dienstdag dus een (geconsigneerde) pauze is, kan de chauffeur langer worden ingezet.

Wanneer de consignatieregeling wordt toegepast, kan ten hoogste gemiddeld 45 uren per week in elke periode van 13 achtereenvolgende weken arbeid worden verricht (per dag en per week mag dit respectievelijk maximaal 13 en 60 uren zijn). Het is dus voor degene die de arbeidspatronen van de personenchauffeurs vaststelt van groot belang het onderscheid te maken tussen arbeidstijd en pauze. Pauzes zullen in het arbeidspatroon expliciet moeten worden vastgelegd. De arbeidstijd mag per dag en per week binnen bepaalde maxima fluctueren, maar mag gemiddeld over 13 weken niet meer dan 45 uren per week zijn.

Om de consequenties niet al te ingrijpend te laten zijn voor de rechtspositie van de personenchauffeur zijn de reguliere bepalingen ten aanzien van gemiddelde arbeidsduur, de toelage onregelmatige dienst, consignatievergoeding, verschuivingstoelage en overwerkvergoeding

buiten werking gesteld en in plaats daarvan zijn een aantal afwijkende arbeidsvoorwaardelijke maatregelen in dit besluit opgenomen. Dit betreft dan een aanvulling op het salaris, een vaste toelage voor het werken op onregelmatige uren, een verhoogde consignatietoelage en een hogere berekeningsgrondslag voor vakantie- en eindejaarsuitkering. Daarmee wordt bereikt dat in het algemeen van een inkomensachteruitgang geen sprake zal zijn. Het pensioengevend inkomen neemt zelfs beduidend toe. In de bijzondere gevallen dat er wel een substantiële inkomensachteruitgang aan de orde is dient er door Onze Minister een op de specifieke situatie toegesneden (afbouw) regeling te worden getroffen. Hiermee wordt de mogelijkheid geschapen om in bijzondere gevallen, voor bijvoorbeeld chauffeurs die binnenkort met pensioen gaan of gebruik maken van de FPU-regeling, een eenmalige regeling voor een chauffeur te treffen.

Het bovenstaande laat onverlet dat de overige bepalingen van het Algemeen Rijksambtenarenreglement en het Bezoldigingsbesluit Burgerlijke Rijksambtenaren 1984 en de overige voor rijksambtenaren geldende rechtspositieregelingen onverkort gelden voor de personenchauffeurs.

Om de eenduidigheid binnen de sector Rijk te bevorderen is besloten bovengenoemd deel van de arbeidsvoorwaarden van de personenchauffeurs niet door middel van allerlei koninklijke besluiten en ministeriële regelingen tot stand te brengen maar neer te leggen in onderhavige algemene maatregel van bestuur. Deze algemene maatregel van bestuur is derhalve van toepassing op alle personenchauffeurs werkzaam binnen de sector Rijk.

Over deze algemene maatregel van bestuur is in de Sectorcommissie overleg rijkspersoneel overeenstemming bereikt. Er hoeft derhalve geen overleg meer plaats te vinden met de Bijzondere Commissie of met de instantie die hiervoor in de plaats komt. Over uitvoeringstechnische zaken, zoals de invulling van de arbeids- en rusttijden, dient uiteraard nog wel overleg plaats te vinden met de chauffeurs en de ondernemingsraad.

## **Artikelsgewijs**

### *Artikel 3*

Dit artikel bepaalt dat de reguliere bepalingen ten aanzien van gemiddelde arbeidsduur, de toelage onregelmatige dienst, consignatievergoeding, verschuivingstoelage en overwerkvergoeding buiten werking worden gesteld.

### *Artikel 5*

De ATW kent een stelsel van dubbele normering: de standaard- en overlegregeling. De overlegregeling kan alleen worden toegepast wanneer de sociale partners (werkgever en werknemers-vertegenwoordigers) daarover overeenstemming bereiken. In het geval dat er geen overeenstemming wordt bereikt geldt de standaardregeling.

Op 8 januari 1997 is in het Sectoroverleg Rijkspersoneel (SOR) een akkoord bereikt over het toepassen van de overlegregeling voor de personenchauffeurs.

Door de werkweek op gemiddeld ten hoogste 45 uren te stellen is de maximum arbeidstijd die de ATW in geval van consignatiediensten per week over een periode van 13 weken toestaat, bereikt.

## *Artikel 6*

In dit artikel wordt de aanvulling op het salaris in verband met een hogere gemiddelde arbeidsduur dan de gebruikelijke gemiddelde arbeidsduur van 36 uren geregeld.

De arbeidsduur van de chauffeurs wordt namelijk structureel gesteld op gemiddeld 45 uren per week. Ter honorering van deze extra uren wordt een aanvulling op het salaris toegekend van 39/156 maal 1,5 over het voor de personenchauffeur geldende salaris per maand tot ten hoogste het salaris behorende bij salarisschaal 4, salarisnummer 12. De factor 39 is als volgt tot stand gekomen. De gemiddelde maand kent 4,33 weken (52/12). De verlenging bedraagt 9 uren per week oftewel 39 uren per maand (4,33 x 9).

Voor de chauffeurs met een onvolledige werktijd wordt de aanvulling vastgesteld op een evenredig deel van de toelage bij een volledige werktijd.

De aanvulling wordt gerekend tot het begrip inkomen in de zin van het Pensioenreglement (zie artikel 3.1.) en maakt derhalve deel uit van de berekeningsgrondslag (zie artikel 3.2.) welke wordt gehanteerd voor de berekening van pensioen op basis van het Pensioenreglement.

De aanvulling vormt een bestanddeel van het dagloon in de zin van de WAO en van het begrip bezoldiging in de zin van het Rijkswachtgeldbesluit 1959 (RWB 1959) en de Uitkeringsregeling 1966 (UR 1966). De aanvulling maakt derhalve deel uit van de berekeningsgrondslag welke wordt gehanteerd bij uitkeringen in geval van ziekte, arbeidsongeschiktheid en werkloosheid.

## *Artikel 7*

Iedere chauffeur krijgt per maand een vaste toelage van f 250,- in verband met het werken op onregelmatige uren ongeacht het gegeven of de chauffeur daadwerkelijk is ingeroosterd voor deze uren. Het werk van de personenchauffeurs brengt immers met zich mee dat veelal op onregelmatige uren wordt gewerkt.

Voor de chauffeurs met een onvolledige werktijd wordt de toelage vastgesteld op een evenredig deel van de toelage bij een volledige werktijd.

De vaste toelage wordt gerekend tot het begrip inkomen in de zin van het Pensioenreglement (zie artikel 3.1.) en maakt derhalve deel uit van de berekeningsgrondslag (zie artikel 3.2) welke wordt gehanteerd voor de berekening van pensioen op basis van het Pensioenreglement.

De vaste toelage vormt een bestanddeel van het dagloon in de zin van de WAO en van het begrip bezoldiging in de zin van het RWB 1959 en de UR 1966. De vaste toelage maakt derhalve deel uit van de berekeningsgrondslag welke wordt gehanteerd bij uitkeringen in geval van ziekte, arbeidsongeschiktheid en werkloosheid.

## *Artikel 8*

Bij de meeste departementen bestaat de behoefte om de chauffeurs langer in te zetten dan de maximaal gemiddelde arbeidstijd toestaat. Dat is mogelijk indien de minister heeft bepaald dat de tijd die de chauffeurs doorbrengen met wachten wordt ingeroosterd als een geconsigneerde pauze.

Een pauze wordt in de zin van de ATW niet als arbeidstijd gezien. Doordat een deel van de dienstdag dus een (geconsigneerde) pauze is, kan de chauffeur langer worden ingezet.

Omdat de personenchauffeurs te maken hebben met een plaatsgebonden consignatie, zou de toelage conform artikel 18a, derde lid, BBRA 1984, 10% van het salaris per uur bedragen.

In afwijking van gebruikelijke situaties in de sector Rijk zijn indien de minister dat heeft bepaald de personenchauffeurs echter tijdens al hun pauzes geconsigneerd. Het laatste rechtvaardigt een verhoging van de consignatietoelage.

In dit artikel wordt geregeld dat indien de minister heeft vastgesteld dat de personenchauffeurs gedurende de pauze is geconsigneerd, de personenchauffeur met een volledige arbeidsduur per maand vast voor 43 uren geconsigneerd is. Het laatste geldt ongeacht of de personenchauffeur daadwerkelijk 43 uren geconsigneerd is geweest gedurende betreffende maand. Dit is zo bepaald omdat de personenchauffeur over een jaar bezien toch gemiddeld per maand 43 uren geconsigneerd zou zijn. Ter voorkoming van uitvoeringsproblemen en te zware administratieve lasten is ervoor gekozen de uren die de personenchauffeur per maand geconsigneerd is te fixeren op 43 uren.

De berekeningsbasis van de consignatietoelage is de som van het voor de personenchauffeur geldende salaris per maand en de voor hem geldende aanvulling van artikel 5 van dit besluit. Voor dit salaris en deze aanvulling dient door de personenchauffeur met een volledige arbeidsduur per maand 195 uren arbeid te worden verricht.

De consignatietoelage bedraagt derhalve  $\frac{43}{195}$  maal de som van het salaris per maand en de aanvulling per maand \* 0,5.

De consignatietoelage wordt gerekend tot het begrip inkomen in de zin van het Pensioenreglement (zie artikel 3.1.) en maakt derhalve deel uit van de berekeningsgrondslag (zie artikel 3.2) welke wordt gehanteerd voor de berekening van pensioen op basis van het Pensioenreglement.

De consignatietoelage vormt een bestanddeel van het dagloon in de zin van de WAO en van het begrip bezoldiging in de zin van het RWB 1959 en de UR 1966. De consignatietoelage maakt derhalve onderdeel uit van de berekeningsgrondslag welke wordt gehanteerd bij uitkeringen in geval van ziekte, arbeidsongeschiktheid en werkloosheid.

#### *Artikelen 9 en 10*

In deze artikelen wordt geregeld dat de in de artikel 6, 7 en 8 geregelde aanvulling en toelagen geacht worden deel uit te maken van het begrip bezoldiging en deel uitmaken van de berekeningsgrondslag die wordt gehanteerd bij de eindejaarsuitkering.

#### *Artikel 11*

De berekening van de vakantieaanspraak per kalenderjaar is o.a. afhankelijk van de werktijd van de ambtenaar. Op basis van artikel 22, vierde lid, van het Rijksambtenarenreglement en artikel 35, vierde lid, van het Ambtenarenreglement Staten-Generaal bedraagt de aanspraak voor de ambtenaar met een volledige werktijd 165,6 uren per kalenderjaar. Onder volledige werktijd wordt dan verstaan een werktijd welke gemiddeld 36 werkuren per week omvat.

Echter in het geval van de personenchauffeur dient onder een volledige werktijd te worden verstaan een werktijd welke gemiddeld 45 uren per week omvat. Om recht te doen aan het bovenstaande bij de vakantieberekening gehanteerde uitgangspunt is de vakantieaanspraak van de personenchauffeur daarmee in overeenstemming gebracht. In dit artikel is geregeld dat bij de berekening van de vakantieaanspraak van een personenchauffeur wordt uitgegaan van een gemiddelde werktijd van 45 uren per week.



### *Artikel 13*

Vooruitlopend op de formalisering van het besluit personenchauffeurs rijksdienst is een aantal departementen reeds begonnen met de invoering van de Arbeidstijdenwet en de daarop gebaseerde nieuwe werkroosters. Ten gevolge daarvan is eveneens de rechtspositie van de personenchauffeurs in overeenstemming gebracht met die van het besluit personenchauffeurs rijksdienst.

In dat kader is aan de departementen de mogelijkheid gegeven om het besluit met terugwerkende kracht in werking te laten treden. Dit kan alleen indien er geen sprake is van een achteruitgang c.q. verslechtering in de rechtspositie van de betrokken chauffeurs.

De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,  
A. Peper