



## Regeling van de Minister van Justitie en Veiligheid van 20 september 2022, houdende de vaststelling van enkele rechtspositionele bepalingen ten aanzien van ambtenaren in de sector Politie die werkzaam zijn als chauffeur (Regeling chauffeurs politie)

De Minister van Justitie en Veiligheid,

Gelet op artikel 12, derde en eenentwintigste lid, van het Besluit algemene rechtspositie politie en de artikelen 21 en 48 van het Besluit bezoldiging politie;

Besluit:

### Artikel 1. Begrippen

In deze regeling wordt verstaan onder:

*arbeidsduurfactor*: de breuk waarvan de teller bestaat uit de voor de chauffeur vastgestelde arbeidsduur en de noemer bestaat uit het getal 48;

*Barp*: Besluit algemene rechtspositie politie;

*Bbp*: Besluit bezoldiging politie;

*chauffeur*: een ambtenaar als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdeel b, van de Politiewet 2012 die de werkzaamheden verricht van een personenchauffeur als bedoeld in artikel 5.7:1, tweede lid, van het Arbeidstijdenbesluit en als zodanig is aangesteld.

### Artikel 2. Toepasselijkheid van bijzondere afwijkingen in het Arbeidstijdenbesluit

Op de chauffeur is artikel 4.6:2 en paragraaf 5.7 van het Arbeidstijdenbesluit van toepassing.

### Artikel 3. Afwijking van het Bbp zittende chauffeurs

De artikelen 14, 18, 27, 27b en 29a van het Bbp zijn op de chauffeur die op de dag voor de inwerking-treding van deze regeling reeds als zodanig is aangesteld, niet van toepassing.

### Artikel 4. Aanvulling op het salaris zittende chauffeurs

1. De chauffeur die op de dag voor de inwerking-treding van deze regeling reeds als zodanig is aangesteld, ontvangt een aanvulling op het salaris.
2. De aanvulling, bedoeld in het eerste lid, bedraagt ten hoogste 52/157 maal het voor de chauffeur geldende salaris uit bijlage I van het Bbp, vermenigvuldigd met de factor 0,5.
3. Het salaris, bedoeld in het tweede lid, bedraagt ten hoogste het salaris behorende bij het hoogste salarisnummer van salarisschaal 4 uit bijlage I van het Bbp.
4. De aanvulling, bedoeld in het eerste lid, wordt vermenigvuldigd met de voor de chauffeur geldende arbeidsduurfactor.
5. De aanvulling, bedoeld in het eerste lid, wordt aangemerkt als salaris.

### Artikel 5. Volledige doorbetaling van aanvulling op het salaris voor zittende chauffeurs bij arbeidsongeschiktheid wegens ziekte of zwangerschap

De aanvulling op het salaris als bedoeld in artikel 4 van deze regeling, wordt volledig doorbetaald in geval van arbeidsongeschiktheid wegens ziekte, het genieten van zwangerschaps- en bevallingsverlof of het verrichten van aangepaste werkzaamheden in verband met zwangerschap van de chauffeur.

### Artikel 6. Compensatie inkomensverlies zittende chauffeurs

1. De chauffeur die op de dag voor de inwerking-treding van deze regeling reeds als zodanig is aangesteld, heeft aanspraak op volledige compensatie van inkomensverlies. Onder inkomensverlies wordt verstaan het verschil tussen A en B, waarbij:



- a. onder A wordt verstaan: het over het jaar direct voorafgaand aan 1 december 2021 door de chauffeur genoten totaal aan:
    - 1° salaris, als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel m, van het Bbp;
    - 2° bedragen ter afkoop van de ongemakken verbonden aan de door hem verrichte werkzaamheden;
    - 3° uitkeringen op grond van de artikelen 23 en 25b, van het Bbp.
  - b. onder B wordt verstaan: het na 1 december 2021 per jaar door de chauffeur genoten totaal aan:
    - 1° salaris, als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel m, van het Bbp;
    - 2° de aanvulling op het salaris als bedoeld in artikel 5;
    - 3° uitkeringen op grond van de artikelen 23 en 25b van het Bbp.
2. De aanspraak op volledige compensatie van inkomensverlies, bedoeld in het eerste lid, wordt eenmalig vastgesteld met als peildatum 1 december 2021 en aangemerkt als salaris, met dien verstande dat wijzigingen in de aanstelling van invloed zijn op de hoogte van de compensatie.
  3. De aanspraak op volledige compensatie van inkomensverlies, bedoeld in het eerste lid, vervalt wanneer de chauffeur wordt aangesteld in een andere functie.

#### **Artikel 7. Evaluatie**

De Minister van Justitie en Veiligheid zendt binnen vijf jaar na de inwerkingtreding van deze regeling, en vervolgens telkens na vijf jaar, aan de politievakorganisaties in het Centraal Georganiseerd Overleg een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van deze regeling in de praktijk.

#### **Artikel 8. Inwerkingtreding**

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst en werkt terug tot en met 1 augustus 2022.

#### **Artikel 9. Citeertitel**

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling chauffeurs politie.

De regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Justitie en Veiligheid,  
D. Yeşilgöz-Zegerius*



## TOELICHTING

### Algemeen

Tijdens het Centraal Georganiseerd Overleg Politie (CGOP) van 2 december 2021 is met de politievakorganisaties conform artikel 3, derde lid, van het Besluit overleg en medezeggenschap politie 1994 overeenstemming bereikt over de structurele verruiming van de arbeids- en rusttijden voor chauffeurs die werkzaam zijn binnen de sector politie.

Met 'chauffeur' binnen de sector politie wordt voor deze regeling bedoeld de in artikel 5.7:1, tweede lid, van het Arbeidstijdenbesluit (hierna: Atb) opgenomen definitie van het begrip 'personenchauffeur': een persoon die als chauffeur uitsluitend of nagenoeg uitsluitend is belast met het vervoer van doorgaans dezelfde persoon per auto. De chauffeurs binnen de sector politie hebben op grond van de aan hen opgedragen werkzaamheden een hechte werkrelatie met de te vervoeren persoon, waarbij diens (deels onvoorspelbare) agenda leidend is. Zij worden aangesteld in de functie van 'Chauffeur' (HSM, schaal 4) zoals is omschreven in het Landelijke Functiehuis Nationale Politie (LFNP).

De arbeidsvoorwaarden van de chauffeurs binnen de sector politie zijn na de Reorganisatie Politiewet 2012 tot aan de inwerkingtreding van deze regeling nimmer geharmoniseerd. Dit komt omdat de rechtspositionele aanspraken niet voortkwamen uit een collectieve regeling maar het resultaat waren van individuele afspraken tussen de leiding en de chauffeur. De chauffeurs waren aangesteld voor een arbeidstijd variërend van gemiddeld 36 tot en met 40 uur in de week conform de artikelen 12, derde lid, en 13, eerste lid, van het Besluit algemene rechtspositie politie (hierna: Barp). Voorheen werden daadwerkelijk gemaakte uren van chauffeurs niet geregistreerd en was er niet altijd een rechtstreeks verband tussen de feitelijk gemaakte uren van de chauffeurs en de aan hen verstrekte toelages ter compensatie van de aan de functie verbonden ongemakken. De verstrekte toelages vloeiden voort uit individuele arbeidsvoorwaardenafspraken tussen de chauffeur en de leiding uit de periode dat de politieorganisatie was verdeeld in regiokorpsen. Hierbij was sprake van verschillende situaties tussen de regio's of eenheden, persoonlijke wensen van de leiding, verandering in bezetting van de eenheidsleiding en daardoor wisselende afstanden woon- werkverkeer voor de chauffeur en andere omstandigheden rond de persoon van de chauffeur.

In plaats van de gemaakte individuele arbeidsvoorwaardenafspraken, voorziet deze regeling in harmonisatie van deze arbeidsvoorwaarden, onder andere door de gemiddelde arbeidstijd per week van chauffeurs in de loop van 2022 structureel uit te breiden naar maximaal 48 uur per week. Deze uitbreiding doet recht aan de bestaande praktijk en is in overeenstemming met het Arbeidstijdenbesluit (hierna: Atb). In het Atb zijn afwijkende regels van toepassing voor de arbeidstijden van bijzondere groepen. De chauffeurs zijn aan te merken als een bijzondere groep. De specifieke uitzonderingsbepalingen voor personenchauffeurs zijn in paragraaf 5.7 van het Atb vastgelegd. Dit biedt de mogelijkheid om de vorengenoemde gewenste verruiming van de inroostering van chauffeurs in de sector politie te realiseren binnen de gestelde kaders van de landelijke regels inzake arbeidstijden.

In artikel 12, derde lid, van het Barp is een juridische grondslag opgenomen voor de verruiming van de gemiddelde arbeidsduur voor chauffeurs ten opzichte van de reguliere arbeidsduur per week van gemiddeld 36 uur. Op grond van artikel 12, eenentwintigste lid, kunnen nadere regels ter uitvoering van het bepaalde in artikel 12 worden vastgesteld. De nadere uitvoeringsregels ter verruiming van de arbeidsduur voor chauffeurs zijn in de onderhavige ministeriële regeling vastgelegd. Tevens heeft de werkgever de inzet en compensatie ter afkoop van de ongemakken van alle chauffeurs geüniformeerd en komen de in het verleden verstrekte toelages te vervallen. Daarbij is voorzien in de mogelijkheid van een geconsigneerde pauze. Hiermee wordt de inzetbaarheid – indien vereist – ook tijdens de pauze gewaarborgd. Het uitgangspunt bij de uniformering is dat eenmaal opgebouwde (persoonlijke) financiële rechten van de chauffeurs – die reeds als zodanig waren aangesteld voor de inwerkingtreding van deze regeling – voor zover deze betrekking hebben op hetgeen waarmee in deze ministeriële regeling wordt voorzien, worden gegarandeerd. Daarom wordt met deze regeling ook voorzien in overgangsrecht voor de zittende chauffeurs (voor de inwerkingtreding van deze regeling).

Om de bovengenoemde wijzigingen voor de chauffeurs door te voeren, zijn de volgende arbeidsvoorwaardelijke maatregelen in deze regeling opgenomen:

- toepassing van de bijzondere afwijkingen in het Atb inzake arbeids- en rusttijden voor chauffeurs en de consignatieregeling tijdens pauzes (artikel 2);
- een aanvulling op het salaris voor zittende chauffeurs (d.w.z. chauffeurs die reeds waren aangesteld voor inwerkingtreding van deze regeling) in de vorm van een vaste toelage die ook bij arbeidsongeschiktheid wegens ziekte en zwangerschap volledig wordt doorbetaald (artikelen 4 en 5 van onderhavige regeling);
- een aanspraak op een compensatieregeling voor zittende chauffeurs die ertoe dient het inkomens-



verlies – dat optreedt als gevolg van de inwerkingtreding van deze regeling – te compenseren (artikel 6 van onderhavige regeling).

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat de werkgever inmiddels met inachtneming van artikel 4:3 van de Arbeidstijdenwet (hierna: Atw) een deugdelijke registratie voert van de arbeids- en rusttijden van de chauffeurs in het capaciteitsmanagementsysteem van de sector politie.

Gebruikmaking van de bijzondere regelingen voor geconsigneerde pauzes en afwijkende arbeids- en rusttijden voor personenchauffeurs in artikel 4.6:2 respectievelijk paragraaf 5.7 van het Atb is alleen mogelijk bij collectieve regeling als bedoeld in artikel 1:3 of 1:4 van de Arbeidstijdenwet. Hiertoe dient de werkgever schriftelijk overeenstemming over deze regeling te hebben bereikt met het medezeggenschapsorgaan als bedoeld in artikel 1:6 van de Arbeidstijdenwet. In dit geval betreft het medezeggenschapsorgaan de centrale ondernemingsraad van de politie. Deze schriftelijke overeenstemming voor toepassing van geconsigneerde pauzes en een afwijkende arbeids- en rusttijdenregeling voor chauffeurs in de onderhavige regeling is bereikt op 10 juni 2022.

Voor een nadere toelichting op de bovengenoemde aanpassingen volgt hieronder een artikelsgewijze toelichting.

## **Artikelsgewijs**

### **Artikel 1**

Deze regeling omvat twee verschillende groepen chauffeurs binnen de sector politie. De eerste groep omvat chauffeurs die vóór de inwerkingtreding van deze regeling zijn aangesteld in de functie van 'Chauffeur' (HSM, schaal 4). De tweede groep omvat chauffeurs die na inwerkingtreding van deze regeling worden aangesteld in voornoemde functie van 'Chauffeur'.

Dit onderscheid is van belang vanwege het overgangsrecht dat in deze regeling is opgenomen. Artikel 2 is van toepassing op de eerste en tweede groep, ofwel zowel chauffeurs die voorafgaand aan als na de inwerkingtreding van deze regeling als zodanig zijn aangesteld binnen de sector politie. De artikelen 3 tot en met 6 zijn slechts van toepassing op de eerste groep en de werking hiervan is beperkt tot de duur van de aanstelling als 'Chauffeur'.

### **Artikel 2**

De mogelijkheid tot verruiming van de arbeids- en rusttijden voor chauffeurs in deze regeling is gebaseerd op paragraaf 5.7 van het Atb. Hierin is geregeld dat werkgevers van personenchauffeurs – zoals gedefinieerd in artikel 5.7:1 van het Atb – de mogelijkheid krijgen om van een bijzondere werk- en rusttijdenregeling gebruik te maken. Door de toepassing van artikel 5.7:2 van het Atb kan worden afgeweken van enkele bepalingen in de Atw met betrekking tot de dagelijkse rust (artikel 5:3, tweede lid), de arbeidstijd per dienst en de arbeidstijd per week (artikel 5:7, tweede lid, onderdelen a en b), nachtarbeid, behalve die met betrekking tot het maximum aantal nachtdiensten (artikel 5:8, eerste tot en met vijfde lid) en de bepalingen met betrekking tot consignatie die gaan over het consignatieverbod rond een nachtdienst, de maximum arbeidstijd per 24 uur en de gemiddelde arbeidstijd per 16 weken (artikel 5:9, derde tot en met zesde lid). De overige bepalingen van de Atw blijven onverminderd van kracht, met name die, welke de gemiddelde arbeidstijd per week stelt op 48 uur, gerekend over 16 weken. Met de toepasselijkheid van artikel 5.7:3 van het Atb zijn de rijtijden van de chauffeur geregeld. De dagelijkse rijtijd van een personenchauffeur bedraagt niet meer dan 9 uren per dag, welke rijtijd 2 maal in elke periode van 7 dagen mag worden verlengd tot 10 uren per dag.

Naast de geconstateerde knelpunten in de reguliere arbeids- en rusttijden kan de in artikel 5:9, tweede lid, van de Atw neergelegde consignatieregeling problemen geven voor chauffeurs. Voor chauffeurs in de sector politie is het gewenst dat zij tijdens de pauze beschikbaar zijn om, voorzover dit nodig is, de noodzakelijke werkzaamheden te verrichten. Het gaat hier om situaties waarbij het snel om kunnen treden noodzakelijk is. Aldus worden de pauzes van de chauffeurs met toepassing van artikel 4.6:2 van het Atb (afwijking consignatie) in de werktijdregeling ingeroosterd als een geconsigneerde pauze. Een pauze wordt in de zin van de Atw niet als arbeidstijd gezien. Doordat een deel van de dienstdienst een geconsigneerde pauze is, kan de chauffeur langer worden ingezet. In de van toepassing zijnde werktijdregelingen zal het onderscheid tussen arbeidstijd en pauze duidelijk moeten zijn. De arbeidstijd mag per dag en per week binnen bepaalde grenzen fluctueren, maar mag in elke periode van 16 achtereenvolgende weken ten hoogste gemiddeld 48 uren bedragen.



### **Artikel 3**

In verband met de afkoop van de aan de functie van 'Chauffeur' verbonden ongemakken, worden in dit artikel de reguliere bepalingen ten aanzien van de toelage onregelmatige dienst (artikel 14 Bbp), consignatievergoeding (artikel 18 Bbp), overwerkvergoeding (artikel 27 Bbp) en verschuivingstoelage (artikel 27b Bbp) buiten werking gesteld voor zittende chauffeurs. Het buiten toepassing verklaren van deze bepalingen is mogelijk op basis van artikel 48 Bbp, nu hier sprake is van een bijzondere regeling voor chauffeurs dat een geval vormt waarin het Bbp niet voorziet.

Voorkomen dient te worden dat de overgang van de oude rechtspositie naar de nieuwe situatie al te ingrijpende consequenties heeft voor enerzijds de inzetbaarheid en anderzijds de materiële rechtspositie van de zittende chauffeurs. Hiervoor in de plaats is in deze regeling naar billijkheid een aantal specifieke bepalingen ten aanzien van zittende chauffeurs getroffen in de vorm van een aanvulling op het salaris ter afkoop van deze ongemakken.

De chauffeurs die na de inwerkingtreding van deze regeling zijn aangesteld als chauffeur ontvangen wel een verloning van ongemakken op basis van de reguliere bepalingen in het Bbp.

### **Artikel 4**

In dit artikel wordt de aanvulling op het salaris, ter afkoop van alle in het Bbp aan de functie van 'Chauffeur' verbonden ongemakken geregeld. Deze ongemakken zijn immers in artikel 3 voor de zittende chauffeurs buiten werking gesteld. Bij de afkoop van ongemakken is aangesloten bij de arbeidstijd van gemiddeld 48 uur per week die voor de chauffeurs geldt.

De verhoging van de arbeidsduur per week (12 uur) is omgerekend naar uren per maand aan de hand van de volgende berekening: 12 uur maal 52 (weken per jaar) gedeeld door 12 (maanden) = 52 uur per maand. De formule luidt als volgt:  $52/157$  maal het voor de chauffeur geldende salaris uit bijlage I van het Bbp, vermenigvuldigd met de factor 0,5. Het getal 157 van de breuk is het salaris per uur, zoals bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel n, van het Bbp. Het getal 0,5 in de formule is een aanname en bedoeld voor de afkoop van de ongemakken die aan de functie zijn verbonden. Op deze manier wordt middels een vaste toelage in voldoende mate recht gedaan aan de ongemakken die de chauffeur ondervindt. De formule is besproken met de vakorganisaties in het CGOP en sluit ook aan bij de vaste toelage die de chauffeurs ontvingen voorafgaand aan deze regeling. Voor zover dat niet het geval is en er sprake is van een inkomensverlies, wordt dit gecompenseerd conform artikel 7. Indien er minder wordt gewerkt dan 48 uur per week, wordt de toelage naar evenredigheid verlaagd door middel van vermenigvuldiging met de arbeidsduurfactor waarvan de noemer is vastgesteld op '48'. Bij een werkweek van bijvoorbeeld 36 uur wordt de uitkomst berekend aan de hand van '36/48'. De formule ziet er dan als volgt uit (schaal 4, hoogste trede):  $\text{€ } 2.903,35 \times 52/157 \times 0,5 \times 36/48 = \text{€ } 360,61$ .

De formule – welke in het tweede lid van artikel 4 wordt gehanteerd – resulteert in een vaste toelage.

### **Artikel 5**

In gevallen van arbeidsongeschiktheid wegens ziekte, het genieten van zwangerschaps- en bevallingsverlof of het verrichten van aangepaste werkzaamheden in verband met zwangerschap van de chauffeur, wordt voor de hoogte van de aanvulling op het salaris als bedoeld in artikel 4 van deze regeling, uitgegaan van volledige doorbetaling. Hierdoor wordt gerealiseerd dat het niveau van loondoorbetaling van de bezoldiging gelijk blijft.

### **Artikel 6**

De chauffeur die op de datum voor inwerkingtreding van deze regeling reeds als zodanig is aangesteld en inkomensverlies lijdt, heeft vanaf het moment van inwerkingtreding van deze regeling een aanspraak op volledige compensatie van dit inkomensverlies dat optreedt als gevolg van de invoering van deze regeling. Om de hoogte van de compensatiesom vast te stellen wordt het inkomensverlies vastgesteld conform het tweede lid op peildatum 1 december 2021. Onder inkomensverlies wordt verstaan het verschil tussen A en B zoals bedoeld in artikel 6, eerste lid, onderdeel a en b van deze regeling. De letter A staat hierbij voor alle financiële aanspraken van de chauffeur in de 'oude' situatie en B voor het geheel aan financiële aanspraken volgend uit deze regeling. De compensatie wordt eenmalig vastgesteld en loopt door zolang de betrokkene chauffeur is in de zin van de regeling. Door deze eenmalige vaststelling behoudt de chauffeur zijn financiële vooruitzichten, bijvoorbeeld in de vorm van een toekomstige verhoging van het salaris als gevolg van een periodieke verhoging. Zonder deze handelwijze zou deze jaarlijkse periodieke verhoging (deels) te niet worden gedaan indien jaarlijks het inkomensverlies zou worden berekend.



---

### **Artikel 7**

Dit betreft een collectieve regeling op grond van artikel 1:4, eerste lid, Atw. Op grond van artikel 1:5 Atw geldt een collectieve regeling vijf jaren vanaf het tijdstip van inwerkingtreding. Om te bezien of de collectieve regeling na de werkingsduur van 5 jaren kan worden verlengd of dient te worden aangepast, is een periodieke evaluatie evident. In deze regeling is daarom een evaluatiebepaling opgenomen met een evaluatietermijn van iedere vijf jaar. Het is wenselijk om na iedere periode van vijf jaar – de werkingsduur van een collectieve regeling – te bezien of er in praktijk is voldaan aan het doel van deze regeling namelijk, binnen de verruiming van de Atw-kaders opereren en of de maatregelen (behoud financiële rechtspositie) die zijn genomen voor de chauffeurs die vóór de inwerkingtreding van deze regeling in dienst waren nog noodzakelijk zijn.

### **Artikel 8**

Politie is met de doelgroep overeengekomen dat de wijziging in rechtspositie voor de chauffeurs in de sector politie per 1 augustus 2022 zal in gaan. De Regeling chauffeurs politie heeft derhalve een terugwerkende kracht tot en met 1 augustus 2022 en hangt samen met de inwerkingtreding van de wijziging van artikel 12, derde lid, van het Barp (Verzamelbesluit rechtspositie politie 2022, 357).

*De Minister van Justitie en Veiligheid,  
D. Yeşilgöz-Zegerius*