

INLEIDING

Er zijn vier protocollen voor zorg- en taxivervoer:

1. Het Sectorprotocol Veilig zorgvervoer kinderen en jongeren (t/m 17 jaar). Hierin komen de maatregelen terug voor het leerlingen- en kinderopvangvervoer. En ook de maatregelen voor het voortgezet (speciaal) onderwijs (v(s)o) en de kinderdienstencentra.
2. Het Sectorprotocol Veilig zorgvervoer (vanaf 18 jaar en ouder). Hierin komen de maatregelen terug die gelden voor het Wmo vervoer, Valys, WSW vervoer, dagbestedingsvervoer, ziekenvervoer en de regiotaxi.
3. Het Sectorprotocol Veilig taxivervoer. Hierin komen de maatregelen terug die gelden voor vervoer in de consumentenmarkt en de zakelijke markt. Van dit protocol is ook een Engelse versie beschikbaar.
4. Het protocol van het RIVM, Noodzakelijk zittend vervoer van personen met (klachten passend bij) COVID-19.

Alle (sector)protocollen, het bijbehorende stroomschema en dit document *Veelgestelde vragen en antwoorden* zijn terug te vinden op: <https://www.knv.nl/coronaprotocollen/>

Dit document *Veelgestelde vragen en antwoorden* is bedoeld om antwoord te geven op vragen van ondernemers, chauffeurs en andere betrokkenen, die zij mogelijk hebben na het lezen van de protocollen. Het is een levend document, dat wil zeggen dat het wordt aangepast als er nieuwe ontwikkelingen zijn.

Het document is onderverdeeld in de volgende hoofdstukken:

1. Algemene vragen
2. Vragen bij het sectorprotocol veilig zorgvervoer kinderen en jongeren (t/m 17 jaar)
3. Vragen bij het sectorprotocol zorgvervoer (vanaf 18 jaar en ouder)
4. Vragen bij het sectorprotocol taxivervoer (consumentenmarkt en zakelijk vervoer)
5. Vragen bij het RIVM protocol (vervoer van Covid-19 passagiers)
6. Vragen bij gebruik mondkapjes, andere beschermingsmiddelen en testbeleid
7. Vragen bij extra kosten
8. Vragen bij wel of niet inzetten van chauffeurs

¹ Dit document met vragen en antwoorden is door KNV met de grootst mogelijk zorg samengesteld, maar er kunnen verder geen rechten aan worden ontleend.

1. ALGEMENE VRAGEN

Hoe zit het met de status van de sectorprotocollen, in relatie tot de noodverordeningen waar lokale handhavers op toezien ?

Uitgangspunt bij opstellen sectorprotocollen

KNV is (samen met vakbonden FNV en CNV) zo zorgvuldig mogelijk te werk gegaan, gebruikmakend van de algemene maatregelen van het RIVM, de RIVM kaders voor het vervoer en de informatie vanuit de Rijksoverheid. Ook is voor de samenstelling van de sectorprotocollen gebruik gemaakt van de expertise van vervoerders en de vakbonden. Verder is advies ingewonnen bij de ministeries van VWS en OCW en verschillende andere stakeholders waaronder de VGN (Vereniging Gehandicaptenzorg Nederland), opdrachtgevers en cliëntenorganisaties.

Relatie met noodverordeningen

Naast de sectorprotocollen gelden er per veiligheidsregio in Nederland noodverordeningen, waarin het 'bedrijfsmatig vervoer', waar zorgvervoer en taxi onder valt, ook in terugkomt. Juridisch gezien staat een noodverordening boven een sectorprotocol.

Met name de bepaling dat kinderen en jongeren vanaf 13 jaar een niet-medisch mondkapje moesten dragen leidde tot onduidelijkheid, omdat in het protocol leerlingenvervoer t/m 17 jaar dat geen vereiste is.

KNV heeft hierover de afgelopen periode veel contact gehad met de ministeries OCW, VWS en ook enkele opdrachtgevers. Inmiddels is duidelijk geworden, via een aanwijzing van minister De Jonge (van VWS) aan de veiligheidsregio's, dat er niet moet worden gehandhaafd op het gebod tot het dragen van een niet-medisch mondkapje voor jongeren in het leerlingen- en doelgroepenvervoer. Dit betreft het vervoer van leerlingen van en naar het voortgezet (speciaal) onderwijs. Daarnaast gaat het over vervoer van jongeren t/m 17 jaar van en naar de locatie waar jongeren de jeugdhulp ontvangen, de kinderopvang en zorglocaties voor jeugd, zoals kinderdienstencentra (KDC).

Daarmee is er dan ook meer duidelijkheid gekomen, en blijft het sectorprotocol voor zorgvervoer (t/m 17 jaar) dus ongewijzigd. Dat blijkt ook uit de beantwoording van recente Kamerleden die hierover gingen:

<https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/kamervragen/detail?id=2020D37666&did=2020D37666>

[6](#)

Op de site van het Veiligheidsberaad is meer informatie te vinden over bijvoorbeeld het landelijke model noodverordening, waar de verschillende veiligheidsregio's weer gebruik van maken:

<https://www.veiligheidsberaad.nl/covid-19/>

Voor het OV gelden bepaalde maatregelen, waaronder het dragen van niet-medische mondkapjes door reizigers. Wat als ik met een taxivoertuig OV verricht, wat geldt er dan ?

Als je vervoer doet dat onderdeel van het openbaar vervoer is (OV), dan gelden daarvoor de afspraken die in het OV zijn gemaakt. Ten algemene geldt in het OV dat reizigers niet-medische mondkapjes dragen. Dat is ook voor zorg- en taxivervoer het uitgangspunt. Meer informatie over de regels in het OV is te vinden op de site van OVNL: <https://www.ov-nl.nl/> Maar vraag ook na bij de opdrachtgever van het openbaar vervoer wat het voor jou betekent, als je met een klein voertuig OV doet.

Ik vind het erg veel, drie sectorprotocollen, waartussen ik ook nog wat verschillen zie. Is er een overzicht waarin ik de belangrijkste maatregelen in één keer terug kan vinden ?

Ja, via de volgende link vind je een schema waar de hoofdlijnen van de in acht te nemen maatregelen voor de verschillende vormen van vervoer terugkomen: <https://www.knv.nl/coronaprotocollen/>

Ik lees in de sectorprotocollen dat bij elke rit een gezondheidscheck gedaan moet worden. Wat is dat ?

Het klopt dat bij aanvraag van de rit een gezondheidscheck (ook wel triage genoemd) gedaan moet worden. De vervoerder, het callcenter en/of de chauffeur (daar waar de vervoerder/het callcenter geen rit-intake doet) vraagt aan de reiziger of deze klachten heeft die te maken kunnen hebben met een corona-besmetting. Heeft een reiziger dergelijke klachten, dan mag deze niet mee. Indien een reiziger zelf niet in staat is aan te geven of deze klachten heeft of niet, dan beantwoordt een ouder/verzorgende of begeleider de vragen. Welke vragen er precies gesteld moeten worden, vind je hier: <https://www.rivm.nl/documenten/gezondheidscheck>

Wie beslist uiteindelijk of een reiziger wel of niet mee kan ?

Als de chauffeur twijfels heeft of iemand wel klachtenvrij is, beslist de chauffeur of de reiziger wel of niet mee kan. Als een reiziger niet mee kan, laat de chauffeur dat zijn bedrijf weten.

Ik vervoer reizigers uit één gezin, moeten die dan ook een mondkapje om ?

Daar waar reizigers in een thuissituatie leven waarin men geen afstand kan houden en gezamenlijke faciliteiten gebruikt, dan heeft de afstand van 1,5 meter (tussen deze mensen) in de taxi geen toegevoegde waarde. Hiermee wordt dus een huishouden bedoeld, denk aan een gezin, maar bijvoorbeeld ook een [woongroep](#).

Het is aan de opdrachtgever (of reizigers) om aan vervoerder kenbaar te maken dat er sprake is van een 'huishouding', zodat vervoerder daarvan bij eventuele controles bewijs van kan laten zien. Leden van het huishouden hoeven onderling in het voertuig dus geen 1,5 meter in acht te nemen. Ook zijn nadere beschermingsmaatregelen tussen deze reizigers onderling niet nodig, mits er geen andere reizigers meereizen. Tot de chauffeur wordt wel altijd minimaal 1,5 meter in acht genomen en als dat niet kan, draagt de chauffeur een chirurgisch mondkapje.

In het RIVM protocol wordt gesproken over schoonmaak met een reinigingsdoekje, maar in de sectorprotocollen staat gebruik desinfectiemiddel of desinfectiedoekjes. Hoe zit dat ?

Er zit op dat punt een verschil tussen het RIVM protocol en de sectorprotocollen, dat klopt. Het RIVM heeft de inhoud van het RIVM protocol opgesteld voor *Noodzakelijk zittend vervoer van personen met (klachten passend bij) COVID-19*. De sectorprotocollen zijn door KNV samen met vakbonden FNV en CNV opgesteld. Bij de laatste is er door partijen voor gekozen dat chauffeurs desinfectiemiddel of desinfectiedoekjes bij zich hebben. Om handen schoon te kunnen maken, maar ook voor het schoonmaken van contactpunten.

Moet een chauffeur tijdens en na de rit nog op bepaalde maatregelen letten ?

Van belang is:

- Tijdens elke rit, en tussen ritten door, wordt er in het voertuig zoveel mogelijk geventileerd.
- De contactpunten in het voertuig (denk aan deurgreep, armluning, veiligheidsgordel, pinapparatuur en handgreep) worden extra schoongemaakt.

Er zijn organisaties of zorginstellingen die zelf mensen vervoeren, of er wordt vervoer gedaan met de inzet van vrijwilligers. Aan welke maatregelen moeten zij zich houden ?

Het gaat hier om vervoer dat niet hoeft te voldoen aan de wettelijke vereisten van de Wet Personenvervoer (WP) 2000. Dat betekent dat ze geen taxivergunning hoeven te hebben en dit vervoer 'op geel kenteken' mogen doen. KNV stelde samen met FNV en CNV drie sectorprotocollen op voor zorg- en taxivervoer (vervoer dat met een taxivergunning en 'op blauw kenteken' gedaan

wordt). De sectorprotocollen richten zich dus niet specifiek op andersoortig vervoer, maar men kan er natuurlijk wel gebruik van maken.

Kunnen reizigers mee die normaal gesproken persoonlijk worden overgedragen of dragend worden overgedragen vervoerd worden ?

Ja, dat kan. Chauffeurs zorgen er voor dat zij niet te dicht bij het gezicht van de reiziger komen. De ouder/verzorgende draagt hierbij een niet-medisch mondkapje. De chauffeur draagt een chirurgisch mondkapje.

Er zit normaal gesproken naast de chauffeur ook een begeleider in het voertuig, mag dat ?

Als normaal gesproken een begeleider mee gaat en het is ook echt noodzakelijk dat deze mee gaat (omdat de reiziger anders niet vervoerd kan worden), dan mag een begeleider mee. Van belang is dat begeleiders geen klachten hebben en er voor wordt gezorgd dat tussen de chauffeur en een begeleider minimaal 1,5 meter afstand wordt aangehouden. Of dat deze een niet-medisch mondkapje draagt en de chauffeur een chirurgisch mondkapje.

Hoe weet je of iemand hooikoorts heeft of toch klachten veroorzaakt door Covid-19?

Het RIVM legt dat in een korte film nader uit: <https://vimeo.com/414693418>. Daar waar een reiziger aangeeft dat deze wel klachten heeft, maar geen Covid-19, is het aan de reiziger om uit te leggen dat hij zeker weet dat zijn/haar klachten niets te maken hebben met een corona-besmetting.

Hoe zit het met het dragen van een chirurgisch mondkapje door de chauffeur in relatie toe het gebruik van fysieke afscheidingen in taxi's ?

Het gebruik van een fysieke afscheiding komt wèl in het protocol taxivervoer terug, maar niet in het protocol zorgvervoer. In het [landelijke model](#) voor de noodverordening wordt er vanuit gegaan dat de reiziger een niet-medisch mondkapje draagt. Maar over de bescherming van de chauffeur wordt niks gezegd. Het is aan de sector om daar afdoende maatregelen voor te nemen, zo hebben we begrepen.

KNV, FNV en CNV zijn van mening dat als in taxi's (of dat nu voor taxivervoer of voor zorgvervoer is) een fysieke afscheiding tussen de voor- en achterbank aanwezig is, er voor de chauffeur (tijdens het rijden van de rit) dus een bescherming aanwezig is. Dat betekent dat de chauffeur tijdens de rit geen chirurgisch mondkapje hoeft te dragen (als er dus zo'n fysieke afscheiding in de taxi aanwezig is). Omdat er met name bij het zorgvervoer geregeld ondersteuning van de reiziger noodzakelijk is, moet de chauffeur tijdens het ondersteunen van de reiziger (denk aan helpen bij het instappen, of de gordel om doen) wèl een chirurgisch mondkapje dragen.

Kan ik ook ergens vinden welke maatregelen de overheid treft om het corona virus tegen te gaan in Nederland?

Dat kan via: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/coronavirus-covid-19> Op deze site is ook informatie terug te vinden wat geldt in het zorg- en taxivervoer.

2. VRAGEN BIJ HET SECTORPROTOCOL ZORGVERVOER KINDEREN EN JONGEREN (T/M 17 JAAR)

Wat regelt dit protocol ?

De hoofdlijn is als volgt:

1. Als in een voertuig tussen chauffeur en kinderen/jongeren minimaal 1,5 meter in acht is te nemen, zijn geen extra maatregelen nodig.
2. Als het niet mogelijk is om minimaal 1,5 meter in acht te nemen in het voertuig, gebruikt de chauffeur een chirurgisch mondkapje.

Het komt voor dat jongeren 18 jaar of ouder zijn in het voortgezet (speciaal) onderwijs. Mogen deze dan ook mee ?

Ja. Daar geldt hetzelfde protocol voor, want op school geldt ook voor alle leerlingen hetzelfde.

Ik rijd leerlingen per touringcar, van en naar school, hoe gaat dat?

Als er leerlingen per touringcar vervoerd worden, kan dat. Voor het touringcar vervoer is er eigen richtlijn opgesteld (door de sociale partners in de touringcar sector), die vind je hier:

<https://www.knv.nl/hygienerichtlijn-touringcarvervoer/>

Maar je kunt ook gebruik maken van het sectorprotocol. Dat protocol is opgezet door sociale partners in het zorg- en taxivervoer. In principe gaat het hierbij om vervoer van kinderen in busjes t/m 8 passagiers, daar ziet dit sectorprotocol ook op, maar de uitgangspunten hierbij kun je ook toepassen op het leerlingenvervoer met een touringcar.

Vervoerder heeft opdracht gekregen van een gemeente om 5 kinderen met een beperking in één taxibus te vervoeren. Hoe zit dat dan met die 1,5 meter in acht nemen, want dat gaat niet in zo'n busje ?

Voor kinderen/jongeren geldt dat zij onderling niet noodzakelijk 1,5 meter afstand hoeven aan te houden, en ook geen niet-medisch mondkapje hoeven te dragen. De chauffeur kan het vervoer dan ook op de reguliere manier uitvoeren, dat wil zeggen dat alle handelingen (denk aan gordel omdoen, rolstoel vastzetten etc.) door de chauffeur kunnen worden gedaan. Ouders dan wel personeel van school- of kinderopvang doen dat niet.

De chauffeur draagt wel een chirurgisch mondkapje. En de chauffeur wordt geadviseerd: als het niet noodzakelijk is om dichtbij te komen, houd dan de 1,5 meter afstand maatregel zoveel mogelijk aan. Blijf bijvoorbeeld niet onnodig lang bij de school staan en ga niet met de kinderen mee de school in.

In hoeverre mag een leerling in het leerlingenvervoer naast de chauffeur zitten? Dus op de passagiersstoel?

Als het noodzakelijk is, kan een kind/leerling ook plaatsnemen op de passagiersstoel voorin.

Hoe zit het met de complexe kindzorg ?

VGN (de Vereniging Gehandicaptenzorg Nederland) heeft een protocol gemaakt met maatregelen die gelden voor de Kinderdienstencentra (KDC's). Daar waar het om kinderen en jongeren gaat, kan het sectorprotocol zorgvervoer kinderen en jongeren als uitgangspunt gebruikt worden.

Moet het voertuig na elke rit schoon gemaakt moet worden ?

Zolang het voertuig uitsluitend en alleen gebruikt wordt voor het leerlingen- en/of kinderopvangvervoer is het niet noodzakelijk dat het voertuig vaker dan normaal gereinigd wordt. Als een voertuig hier niet alleen voor gebruikt wordt, zal het voertuig tussendoor wel gereinigd moeten

worden. Zie ook het antwoord op de vraag op pagina 3 over het tijdens en na de rit in acht nemen van bepaalde maatregelen.

Is er in de afstand leerling tot de chauffeur nog meegewogen dat het kan voorkomen dat de chauffeur meerdere ritten doet, dus met diverse groepen kinderen (qua samenstelling) te maken krijgt ? Is dat een extra risico, of niet ?

Dit geeft in principe geen groter risico.

Hoe zit het met 'snotterende' kinderen ? Kinderen tot en met de basisschoollleeftijd mogen naar de kinderopvang, andere vormen van kinderopvang en naar de basisschool met verkoudheidsklachten (zoals loopneus, neusverkoudheid, niezen en keelpijn) zonder koorts of benauwdheid.

Zij moeten thuisblijven als:

- het kind naast verkoudheidsklachten ook koorts heeft en/of benauwd is en/of (meer dan incidenteel) hoest - het kind blijft thuis totdat deze klachten minimaal 24 uur over zijn;
- het kind een contact (categorie 2 of 3) is van een patiënt met een bevestigde COVID-19 infectie EN het kind klachten heeft die passen bij COVID-19;
- het kind bij iemand in huis woont die, naast milde klachten die passen bij COVID-19, ook koorts heeft en/of benauwd is - iedereen in het huis blijft dan thuis totdat die persoon een negatieve testuitslag heeft;
- het kind een huisgenoot is van iemand met een bevestigde COVID-19 infectie.

Zie ook: <https://lci.rivm.nl/langdurig-neusverkouden-kinderen>

3. VRAGEN BIJ HET PROTOCOL ZORGVERVOER (VANAF 18 JAAR EN OUDER)

Wat regelt het protocol ?

De hoofdlijn is als volgt:

1. Als in een voertuig tussen chauffeur en reizigers en tussen reizigers (indien er meer dan één reiziger wordt vervoerd) onderling minimaal 1,5 meter in acht is te nemen, zijn geen extra maatregelen nodig.
2. Als het niet mogelijk is om minimaal 1,5 meter in acht te nemen in het voertuig, gebruikt de chauffeur een chirurgisch mondkapje² en de reiziger een niet-medisch mondkapje.

Verder geldt:

- De chauffeur voert alle handelingen op de reguliere manier uit (denk aan gordel omdoen, rolstoel vastzetten, eventuele ondersteuning bij in- en uitstappen etc.).

Daarnaast is het voor reizigers in de dagbesteding niet altijd mogelijk om een mondkapje te dragen. In die gevallen waar het dragen van een niet-medisch mondkapje op bezwaren stuit vindt er overleg plaats tussen vervoerder, reiziger en opdrachtgever over een passende maatwerkoplossing, zodat de reiziger wel vervoerd kan worden en de vervoerder een financieel haalbare planning kan maken.

Binnen deze maatwerkoplossing blijft de maximale voertuigbezetting

- personenauto: maximaal 2 reizigers,
- bus maximaal: maximaal 4 reizigers,

zonder niet-medisch mondkapje door reizigers toegestaan.

Er staat in het protocol dat een chauffeur niet mee naar binnen kan bij een instelling. Maar soms kan iemand de afstand vanaf de deur van de instelling naar de bus niet zelfstandig afleggen. Mag ik als chauffeur deze persoon ondersteunen en hem of haar een arm aanbieden ?

Ja, dat mag. Chauffeurs zorgen er wel voor dat zij niet te dicht bij het gezicht van de reiziger komen. Het gaat er om dat een chauffeur niet de instelling betreedt. Het gaat om dusdanige kwetsbare groepen, waar ook bepaalde restricties gelden voor bezoek, dat een chauffeur niet (mee) naar binnen moet gaan.

Een reiziger kan geen mondkapje aan, vanwege de aard van de beperking of vanwege een gedragsstoornis. Kan deze dan echt niet vervoerd worden ?

Dat zegt het protocol niet. Iemand die geen mondkapje wil of kan dragen, kan vervoerd worden, maar dan wordt de 1,5 meter tussen chauffeur in acht genomen. Het gaat hier om maatwerk. En dat zal van geval tot geval bekeken moeten worden. Vervoerder, opdrachtgever van het vervoer en de betreffende reiziger (of zijn verzorgende) bespreken met elkaar de mogelijkheden.

Wanneer mogen mensen met een indicatie 'voarin' weer worden vervoerd?

Strikt genomen zegt het sectorprotocol niet iets specifiek over wel of niet voorin mogen plaatsnemen. Uitgangspunt is de 1,5 meter, en als dat niet mogelijk is, gebruik van mondkapjes.

Reiziger moet voor een afspraak naar het ziekenhuis en wordt gecombineerd met andere reizigers, mag dat ?

Ja dat mag, het zorgvervoer protocol maakt in principe geen onderscheid naar type vervoer of type reizigers. Reizigers die in een risicogroep vallen, bijvoorbeeld dialyse-patiënten of mensen die voor

² Daar waar tussen de chauffeur en de reiziger(s) (tussen voor- en achterbank) een fysieke afscheiding is, hoeft de chauffeur tijdens de rit geen chirurgisch mondkapje te dragen.

een oncologische behandeling worden vervoerd, kunnen, mits de in dit protocol voorgeschreven maatregelen in acht worden genomen, vervoerd worden, tenzij het RIVM, de Rijksoverheid of een behandelend arts hier anders over adviseert. Dat kan betekenen dat zo'n reiziger niet of in beperkte mate met andere reizigers tezamen vervoerd kan worden.

Hoe zit het met 'kamer tot kamer' vervoer ? Opdrachtgevers vragen daar om, terwijl in het sectorprotocol staat: ga niet mee naar binnen als chauffeur.

Sociale partners hebben besloten het sectorprotocol zo te laten, het advies blijft dus: ga niet bij mensen mee naar binnen. Mede ook gelet op het toch weer oplopende aantal besmettingen in Nederland.

Er zijn opdrachtgevers die op eigen houtje een ontheffing geven van het gebruik van een mondkapje door een volwassen reiziger (niet zijnde dagbesteding). Hoe zit dat?

In het sectorprotocol zorgvervoer is opgenomen dat daar waar de 1,5 meter niet in acht is te nemen, de chauffeur een chirurgisch mondkapje draagt en de reiziger een niet-medisch mondkapje. Als om bijvoorbeeld medische redenen een mondkapje niet te dragen is door de reiziger, is het advies om dan de minimaal 1,5 meter in acht te nemen, dus zo'n reiziger in een busje te vervoeren. Een opdrachtgever die vindt dat een ontheffing voor het dragen van een mondkapje voor een bepaalde reiziger nodig is, hoort contact op te nemen met u als vervoerder, om te bespreken of er solo-vervoer plaats kan vinden en zo ja, welke (tarief)voorwaarden daarvoor dan gelden.

4. VRAGEN BIJ HET PROTOCOL TAXIVERVOER

Welke maatregelen gelden er voor het vervoer in de consumentenmarkt en de zakelijke markt?

Het protocol geeft aan dat bij vervoer in deze delen van de taximarkt de volgende maatregelen in acht moeten worden genomen:

1. Daar waar in een voertuig tussen chauffeur en reizigers, of tussen meerdere reizigers onderling min. 1,5 meter in acht is te nemen, zijn geen extra maatregelen nodig.
2. Daar waar in een voertuig tussen de chauffeur en de reiziger min. 1,5 meter niet in acht is te nemen, draagt de chauffeur een chirurgisch mondkapje en de reiziger een niet-medisch mondkapje (m.u.v. de leeftijdscategorie jonger dan 13 jaar). Of kan tussen de chauffeur en de reiziger een fysieke afscheiding zijn aangebracht (in overeenstemming met de adviezen die de RDW hiervoor heeft gepubliceerd: <https://www.rdw.nl/over-rdw/nieuws/2020/advies-rdw-afscherming-in-personenautos>).

Houd als chauffeur het volgende in acht:

- Laat de reiziger zelf in- en uitstappen
- Laat de reiziger, als deze alleen is, rechts achterin zitten
- Laat de reiziger zelf de gordel omdoen
- Laat de reiziger zelf bagage, indien mogelijk, in de kofferruimte plaatsen
- Laat de reiziger digitaal of met pin/creditcard betalen. Vermijd contante betalingen.

In de berichtgeving las ik ergens dat een taxirit altijd gereserveerd moet zijn. Klopt dat ?

Op 24 juni kondigde het Kabinet een verdere versoepeling van de coronamaatregelen aan. Voor taxi's betekent dit dat er per 1 juli geen beperkingen meer zijn aan het aantal mensen dat mag meereizen. Daar worden wel enkele voorwaarden aan gesteld: *“Voor overig vervoer van A naar B, zoals taxi's, personenbusjes en touringcars, geldt: een reservering en gezondheidscheck vooraf en een niet-medisch mondkapje zijn verplicht.”* Dat leidde tot onrust in de consumentenmarkt, want kan een taxi dan niemand vanaf een standplaats meenemen ? Op de site van Rijksoverheid staat nu: *“U reserveert, als dat mogelijk is, van tevoren de taxi.”* Meer informatie:

<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/coronavirus-covid-19/verkeer-openbaar-vervoergrensstreek/vervoer-met-de-auto-of-taxi>

Wel is van belang dat ondernemers en chauffeurs die vanaf standplaatsen een reiziger meenemen of oppikken op straat, de gezondheidscheck doen zoals opgenomen in het protocol. En ook gegevens vastleggen van de reiziger die is vervoerd, mocht het later nodig zijn om een tracering te kunnen doen.

Is het zo dat de reiziger altijd een niet-medisch mondkapje draagt ?

Daar waar de min. 1,5 meter in acht is te nemen (tussen chauffeur en reiziger) of er een fysieke afscheiding tussen de chauffeur en de reiziger zit, is het dragen van een mondkapje niet nodig. Als dat niet zo is, dan draagt de chauffeur een chirurgisch mondkapje en de reiziger een niet-medisch mondkapje. Daar waar meerdere reizigers in één voertuig worden vervoerd, dragen zij een niet-medisch mondkapje. Kinderen in de leeftijd basisonderwijs hoeven geen mondkapje te dragen. Dat geldt ook in het OV.

Ik lees in dit protocol dat er ook gekozen kan worden voor een fysieke afscheiding. In de andere protocollen komt dat niet terug, waarom ?

Vanaf het begin van de corona crisis is door het ministerie van I&W, als in de protocollen en kaders van het RIVM als alternatief op de 1,5 meter maatregel gezegd: een fysieke afscheiding tussen voor- en achterbank is ook mogelijk. Veel ondernemers en chauffeurs hebben dat in hun voertuigen

geïnstalleerd. En sinds begin juni ook met in achtneming van het RDW advies over het plaatsen van zo'n afscheiding [<https://www.rdw.nl/over-rdw/nieuws/2020/advies-rdw-afscherming-in-personenautos>].

De leden van KNV die met de schermen werken, geven aan dat chauffeurs en reizigers zich er veiliger door voelen. Omdat veel van het vervoer in de consumentenmarkt en zakelijke markt is weggefallen is het van belang reizigers niet alleen zo veilig als mogelijk te vervoeren, maar ook om het vertrouwen weer zo snel als mogelijk terug te winnen. Vandaar dat partijen hebben besloten in het protocol taxivervoer op te nemen dat gebruik van een fysieke afscheiding in dit type vervoer, als alternatief voor het dragen van een mondkapje, ook tot de mogelijkheden behoort. Dat de fysieke afscheiding voldoet als beschermingsmiddel voor zowel chauffeur als reizigers, is afgeleid uit:

- a) het feit dat al in het allereerste taxiprotoocol van het ministerie van I&W een spatscherm was opgenomen en
- b) in het nog steeds geldende RIVM-protocol voor het vervoeren van COVID-19 patiënten het spatscherm is benoemd als alternatief voor de 'tenminste 1,5 meter afstand' maatregel.

5. VRAGEN BIJ RIVM PROTOCOL (VERVOER VAN COVID-19 PASSAGIERS)

Klopt de veronderstelling dat de chauffeur altijd handschoenen aan moet trekken als hij één van de eigendommen (tas, rollator, rolstoel) van de passagier aanraakt (bij passagiers met COVID-19) ?

Nee, alleen als een rolstoel passagier in- en uitgeladen wordt en de rolstoel wordt vastgezet/losgemaakt draagt de chauffeur handschoenen. Verder is het advies om de passagier zoveel mogelijk zelf eigendommen in het uit het voertuig te laten te doen.

Moet de bagage van een passagier met COVID-19 ook op een met folie afgedekte ondergrond gelegd worden ?

Nee, de besmettingskans van materiaal op materiaal en weer op mens is nihil volgens het RIVM. Maar als het op schoot kán, dan is het beter. De kans is klein dat je ziek wordt als je spullen of oppervlakken aanraakt of vastpakt, zoals post, pakketjes of een bos bloemen. De kans wordt nog kleiner als je regelmatig de handen 20 seconden wast en voorkomt dat je na het aanraken met de handen in het gezicht komt. Als je weet dat de eigenaar van de spullen ziek is, was dan je handen zodra daar gelegenheid voor is. De belangrijkste besmettingsroutes blijven overdracht via druppels door niezen/hoesten en via de handen.

Moet ik ook de stoelleuning voor de passagier afdekken als ik een passagier vervoer die COVID-19 heeft?

Als ondernemer of chauffeur dat nodig acht, omdat de verwachting is dat de passagier bij het instappen of tijdens de rit, als er geremd wordt, die stoelleuning vast gaat pakken. Je kunt hier plastic handrem hoesjes voor gebruiken of hoesjes die normaal over achterraut wissers gedaan worden in een wasstraat.

Het portier dat gereinigd moet worden: is dat de portier van de passagier, die van de chauffeur of beide? Idem voor de gordel.

Gaat om de portiers en gordels die gebruikt zijn.

Reinigen gebeurt met een reinigingsdoekje/microvezeldoekje. Kan dit worden gespecificeerd ?

RIVM geeft aan dat voldoende is zoals je het thuis ook met doekje water en zeep zou schoonmaken. Maar wij kunnen ons goed voorstellen dat je kiest om 'disposables' te gebruiken.

Als ik een passagier met COVID-19 heb afgezet, dan wacht ik niet altijd op die passagier, om weer mee terug te nemen. Moet ik dan ter plekke die schoonmaak doen zoals in het RIVM protocol staat?

Nee, dat hoeft niet, je kunt ook terug naar de zaak gaan en daar de schoonmaak procedure doorlopen.

Wat doe ik met het restafval (folie, doekjes, handschoenen etc.) ? Ik ben niet altijd in de buurt van een prullenbak. En kan restafval dat ik heb gebruikt bij een passagier met klachten of besmetting bij het gewone afval doen ?

Als je het restafval niet direct weg kan doen, doe het dan in een plastic zak. Het afval kan gewoon bij het normale restafval.

Zijn er richtlijnen hoe passagiers met COVID-19 klachten of passagiers waarbij een virusbesmetting officieel is vastgesteld, moeten worden afgezet en wel of niet verder moeten worden begeleid in het ziekenhuis ?

Het RIVM kan hierin niet adviseren, want dat verdere beleid kan van ziekenhuis tot ziekenhuis en behandellocatie verschillen. Je moet aansluiten bij de regels die ter plaatse gelden. Het kan goed zijn dat voor bepaalde afdelingen ook bepaalde restricties gelden namelijk.

Er staat boven het RIVM protocol 'zittend vervoer', met daaronder tekst die vooral lijkt te gaan over het ziekenvervoer. Maar ik vervoer nu een 'gewone' passagier met (klachten passend bij) COVID-19, wat geldt er dan ?

Hou ook dan het RIVM protocol aan.

Is het risico op besmetting van mij als chauffeur bij het vervoer van COVID-19 patiënten, met in achtneming van de procedures, groter dan het risico op besmetting bij gewoon sociaal verkeer?

Nee, als de voorgeschreven procedures worden doorlopen is er geen groter risico.

Mag een voertuig dat ingezet wordt voor het vervoer van COVID-19 patiënten ook afwisselend gebruikt worden voor het vervoeren van reguliere passagiers?

Ja, er zit een aantal handelingen in het protocol nadat een met Corona besmette patiënt is vervoerd. Als deze worden opgevolgd kan daarna het voertuig voor een andere passagier weer gebruikt worden.

Onderaan het RIVM protocol wordt verwezen naar het protocol dat een vervoerder zou hebben, maar wat is dat dan ?

Dat zijn in feite de protocollen die de sector zelf heeft opgesteld voor de verschillende vormen van vervoer. Het kan zijn dat vervoerders nog eigen protocollen kennen, of extra maatregelen willen doen. Dat kan natuurlijk, maar in algemene zijn, zijn er nu dus 3 sectorprotocollen die landelijk gebruikt kunnen worden.

6. VRAGEN BIJ HET GEBRUIK VAN MONDKAPJES, ANDERE BESCHERMINGSMAATREGELEN EN TESTBELEID

Mondkapjes

De chauffeur draagt een chirurgisch mondkapje en de reizigers een niet-medisch mondkapje ? Wat is het verschil ?

In alle RIVM advisering wordt uitgegaan van een chirurgisch masker type IIR. Als dat niet leverbaar is dan is tijdelijk type IR als maatwerk acceptabel voor een chauffeur die volgens protocol personen zonder klachten vervoerd.

Op de site van de Inspectie Gezondheidszorg en Jeugd vind je meer informatie over de verschillende mondkapjes (ook wel mondneusmaskers):

<https://www.igj.nl/actueel/nieuws/2020/05/20/mondneusmaskers-of--kapjes-verschillende-soorten>

Voor het juiste gebruik van een chirurgisch mondkapje is een RIVM instructie beschikbaar:

<https://vimeo.com/403728699>

Met de term niet-medisch mondkapje, wordt aangesloten bij de mondkapjes die in het OV gebruikt mogen worden. Zie voor meer informatie: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/coronavirus-covid-19/documenten/publicaties/2020/05/09/covid-19-niet-medisch-mondkapje> en <https://www.nen.nl/Normontwikkeling/NENspec-nietmedischmondkapjes.htm>

In het RIVM protocol staat dat de chauffeur geen mondkapje op moet bij passagiers met (klachten passend bij) COVID-19. Waarom niet ?

De passagier draagt wel een mondkapje. Als de passagier een mondkapje draagt dan wordt het verspreiden van druppels van de passagier door de lucht voorkomen. Het eventueel verspreiden van druppels door de chauffeur is niet nodig om een veilige situatie te creëren. De veiligheid voor de chauffeur wordt bereikt door andere bepalingen (handhygiëne) in het protocol.

Vervoer van COVID-19 patiënten in een rolstoel komt voor. In die situatie kan de chauffeur (vanwege het in- en uitrijden van de rolstoel in de bus, en het vastzetten) de minimale 1,5 meter niet de hele tijd in acht kan nemen. De chauffeur komt even dicht bij zo'n persoon (die persoon heeft dan wel mondkapje op). Ook dan is het dragen van een mondkapje voor de chauffeur niet nodig, waarom niet ?

De passagier draagt een mondkapje, en zoals hierboven staat, voorkomt dat de verspreiding van druppels van de COVID-19 patiënt via de lucht. Verspreiding via handvatten is wel een aandachtspunt en daarom is juiste handhygiëne wel nodig.

Hoe geeft de chauffeur de passagier het mondkapje, als een COVID-19 passagier vervoerd wordt?

Aanreiken met een uitgestrekte arm is geen groot risico, aldus het RIVM. Maar je zou het eventueel ook in een plastic zakje kunnen doen en die aan de voordeur van de passagier kunnen hangen. Of klaarleggen op een tafel als dat kan, zodat de passagier deze zelf kan pakken. Maar zolang de patiënt het mondkapje van zijn behandelaar krijgt, is dit niet van toepassing.

Als de chauffeur of klant (die verder geen klachten oid heeft) nu een faceshield draagt, blijft dan toch overeind: min 1,5 meter tussen chauffeur en passagier ?

Dit heeft KNV aan het RIVM voorgelegd. In hoeverre is het gebruik van zogenaamd faceshields een optie. Dat zijn gezichtsmaskers van kunststof waarmee het gehele gezicht wordt afgedekt.

Het antwoord: een faceshield wordt niet als vervanging gezien van de 1,5 meter afstand. Vandaar dat het gebruik van faceshields nergens als verplichting in de protocollen is opgenomen.

Beschikbaarheid mondkapjes

Hoe zit het met de beschikbaarheid van mondkapjes ?

In het begin van de corona crisis was het haast onmogelijk om aan chirurgische mondkapjes te komen. Inmiddels heeft die situatie zich verbeterd en is het gemakkelijker geworden om aan mondkapjes te komen. Ga wel goed na of de mondkapjes die je voor je chauffeurs aanschaft de juiste zijn.

Bij vervoer van COVID-19 patiënten is KNV trouwens van mening dat de behandelaar/ziekenhuis in kwestie er voor moet zorgen dat zo'n patiënt het mondkapje krijgt.

De niet-medische mondkapjes die de reizigers moeten gebruiken, daar dragen de reizigers/ouders/verzorgenden verder zelf voor. Dat kan ook een zelf gemaakt kapje zijn, zoals in de instructies voor het OV is opgenomen.

Via het ministerie van VWS is geregeld dat zorg- en taxivervoer bedrijven ook gebruik kunnen maken van de bestelmogelijkheden via Mediq. Als u via uw reguliere kanalen onvoldoende middelen kunt krijgen kunt u een bestelling doen via het PBM-portaal van Mediq "Mijn MedBIS" binnen een speciale PBM aanvraagomgeving. U kunt uw organisatie via [deze link](#) registreren voor het PBM aanvraagportaal. Voor meer informatie verwijzen wij u naar de Mediq website <https://mediq.nl/landelijk-consortium-hulpmiddelen/veelgestelde vragen>. Ook kunt u via het telefoonnummer 088-8889404 contact opnemen met hun klantsupportteam.

Schermen/fysieke afscheiding

In het sectorprotocol taxivervoer en RIVM protocol wordt gesproken over een fysieke afscheiding. Hoe zit dat en waar moet zo'n afscheiding aan voldoen ?

De RDW heeft op 9 juni jl. haar advies aan het ministerie van I&W bekend gemaakt over het gebruik van fysieke afscheidingen en de voorschriften die daarvoor gelden. Dat advies luidt:

- het plaatsen van afscherming tussen de bestuurder en de rijder grote risico's met zich meebrengt;
- het plaatsen van afscherming tussen de eerste en tweede zitrij mogelijk is, mits er aan diverse veiligheidsvoorschriften is voldaan.

Die veiligheidsvoorschriften zijn:

- de goede werking van veiligheidssystemen mag niet worden gehinderd, bijvoorbeeld de veiligheidsgordel en airbags;
- er moet een rechterbuitenspiegel zijn gemonteerd (dit is al verplicht voor voertuigen in gebruik genomen na 25 januari 2010);
- er mag geen sprake zijn van nadelige invloed op het zicht, door bijvoorbeeld schittering, vertekend beeld of gebrekkige ontwaseming;
- het moet mogelijk blijven de auto snel te kunnen verlaten. De afscherming mag de doorgang naar buiten niet belemmeren;
- het materiaal van de afscherming mag niet leiden tot lichamelijk letsel bij een aanrijding, bijvoorbeeld door versplintering van het scherm in scherpe delen; polycarbonaat of gelijkwaardig materiaal versplintert niet of zeer moeilijk in scherpe delen. Het gebruik van plexiglas voldoet hier niet aan, omdat het kan breken of scheuren waarbij scherpe randen kunnen ontstaan die mogelijk verwondingen veroorzaken;
- de afscherming moet deugdelijk bevestigd zijn en mag niet los op een zitplaats rusten.

Meer weten ? Ga naar: <https://www.rdw.nl/over-rdw/nieuws/2020/advies-rdw-afscherming-in-personenautos>.

Het ministerie is nog bezig om dit advies om te zetten en vast te leggen in een ministeriële regeling. De keuze is aan de vervoerder of deze vooruitlopend op de precieze regelgeving van het ministerie toch wil investeren in een fysieke afscheiding. Raadpleeg uw verzekeraar of tussenpersoon om na te gaan of plaatsing van een scherm consequenties heeft voor uw verzekeringen.

Hoe kijkt het RIVM eigenlijk aan tegen zo'n fysieke afscheiding ?

In het algemeen wordt het gebruik van schermen als afscheiding niet gezien als voldoende bescherming in plaats van de 1,5 meter afstand. Hierop wordt uit noodzaak een uitzondering gemaakt bij de ruimte tussen chauffeur en passagier (waar de 1,5 meter niet altijd te realiseren is), omdat er anders geen vervoer zou kunnen plaatsvinden. Het RIVM heeft de afscheiding als alternatief opgenomen in het [protocol Noodzakelijk zittend vervoer van personen met \(klachten passend bij\) Covid 19](#) en de Kaders [vervoer dagbesteding](#) en [speciaal vervoer jongeren](#).

Andere benodigde middelen en materialen

Hoe kom ik aan de andere middelen die mijn chauffeurs moeten gaan gebruiken ?

Voor de overige middelen (denk aan desinfectiemiddelen of desinfecterende doekjes) zijn diverse leveranciers op de markt. Via internet is het beste na te gaan wat, waar te bestellen is.

Testen op besmetting met Covid-19

Iedereen met klachten kan zich laten testen op het coronavirus. Zo is verspreiding van het virus te controleren en beschermen mensen elkaar. Over de testcapaciteit bij de GGD en ook het bron- en contactonderzoek van de GGD's is veel informatie beschikbaar, in de pers en op diverse sites. Daarnaast organiseren werkgevers zelf de mogelijkheid om werknemers te laten testen bij commerciële partijen. Hieronder geven we een overzicht van sites waarop meer informatie is terug te vinden:

<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/coronavirus-covid-19/testen>

<https://www.rivm.nl/coronavirus-covid-19/testen>

<https://www.vno-ncw.nl/coronatestbeleid-voor-werkgevers/vragen-en-antwoorden>

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2020/11/04/uitgangspunten-voor-inzet-testen-op-covid-19-waaronder-antigeensneltesten-buiten-de-ggd-testlocaties>

Kan ik me als chauffeur of begeleider in het vervoer ook laten testen ?

Ook chauffeurs en begeleiders kunnen bij klachten getest worden.

Vallen zorgvervoer chauffeurs ook onder het bij voorrang kunnen testen op COVID-19?

Minister De Jonge maakte recent bekend dat er een beperkte groep zorgmedewerkers en leraren [voorrang kan krijgen bij het testen op COVID-19](#). Navraag bij het ministerie van VWS leert dat chauffeurs in het zorgvervoer hier niet onder vallen. En VWS gaf verder aan dat vanaf oktober er weer voldoende testcapaciteit moet zijn. KNV had hierop aangedrongen, omdat de testcapaciteit (u kent de media berichten ook) krap is en het soms langt duurt voordat een uitslag bekend is. Snel kunnen testen is ook in het zorgvervoer belangrijk vanwege de kwetsbare doelgroep die wordt vervoerd, maar ook om te voorkomen dat noodzakelijk vervoer anders in het geding kan komen.

Hoe zit het met het quarantaine advies als bijvoorbeeld een chauffeur blijkt een met COVID-19 besmet persoon in de taxi te hebben gehad ?

Hierover is contact geweest met het RIVM, om te bezien of hier een helder lijstje voor is te maken (wat geldt in welke situatie). Het antwoord daarop is kort gezegd: als in het kader van bron- en contactonderzoek vanuit de GGD contact wordt opgenomen, dan is het aan de GGD om aan te geven wat geldt voor de persoon die in contact is geweest met een besmet persoon.

Op de site van het RIVM is het [protocol](#) te vinden die gebruikt wordt bij het bron- en contactonderzoek door de GGD. Het geeft een beeld welke criteria worden gehanteerd, in algemene zin.

Als op voorhand bekend is dat een met COVID-19 besmet persoon moet worden vervoerd, waarbij het daarvoor geldende [RIVM protocol](#) wordt gebruikt, kan dat, zonder dat een chauffeur daarna in quarantaine zou moeten.

Hoe zit het met het doorgeven van contactgegevens als de GGD belt in het kader van het bron- en contactonderzoek? Mag je als ondernemer vanwege privacy wetgeving wel gegevens van werknemers en reizigers verstrekken aan de GGD?

Ja dat mag. De GGD kan zich via de wet beroepen op de uitzonderingsgrond van volksgezondheid, en kan zich voor de grondslag voor haar verwerkingen baseren op een “wettelijke verplichting” (een van de zes mogelijke grondslagen onder de AVG).

Ik word gevraagd een rit te doen met de taxi naar teststraat van de GGD. Kan dat wel?

Ten algemene is in de sectorprotocollen het uitgangspunt: bij klachten kan een reiziger niet mee. En als iemand getest moet of wil worden, moet je er van uit gaan dat deze vermoedelijk dus ook wel klachten zal hebben. Omdat het kan zijn dat een reiziger alleen met de taxi naar zo'n teststraat toe kan, kunnen we ons voorstellen dat ondernemers toch het vervoer willen verzorgen. Ons advies is om in dat geval voor zekerheid te kiezen en het RIVM protocol voor met Covid-19 besmette personen te volgen.

We hebben hierover momenteel nog wel contact lopen met het ministerie van VWS, omdat op de site van de Rijksoverheid mensen, die getest moeten worden, geadviseerd wordt het OV of de taxi niet te nemen. Ook is (nog) niet duidelijk hoe het met de vergoeding van deze ritten zit, als bijvoorbeeld een Wmo geïndiceerde met de vervoerder belt om naar de teststraat te gaan. Aan het doen van zo'n rit conform het RIVM protocol zitten immers meerkosten dan een 'gewone' Wmo-rit.

Een chauffeur gaat 's ochtends aan het werk, heeft geen klachten, maar voelt zich aan het einde van de dag niet lekker. Gelet op de klachten wordt besloten hem/haar een corona test te laten doen. De chauffeur zelf blijft thuis totdat de uitslag bekend is, maar in hoeverre moeten mensen, waar hij op de dag waarop hij klachten ontwikkelde mee in contact is geweest, al geïnformeerd worden?

We hebben deze vraag voorgelegd aan het RIVM, waarop het volgende antwoord is ontvangen: de contacten informeren voordat de uitslag bekend is kan leiden tot onrust terwijl er nog geen uitsluiting is of de chauffeur positief is voor het coronavirus. Ook is dan niet duidelijk of de contacten wel of niet in quarantaine moeten. De GGD zal starten met BCO (bron- en contactonderzoek) als de uitslag bekend is (en positief) en dan kunnen de contacten geïnformeerd worden.

Een werknemer heeft een test laten doen maar vertelt mij de uitslag niet, wat kan en mag ik daar als werkgever mee?

U heeft als werkgever alleen het recht om te weten of een werknemer ziek is of niet. Met andere woorden: een werknemer meldt zich ziek, of niet. U mag formeel niet weten wat de medische aard van de klachten is. Als u een ziekmelding wenst te laten controleren, dan doet u dat via de bedrijfsarts. Die kan beoordelen of een werknemer al dan niet ziek is. Overigens mag ook de bedrijfsarts u geen medische informatie aangaande de ziekmelding verstrekken. De bedrijfsarts kan u enkel mededelen of er ten aanzien van de bedongen werkzaamheden al dan niet medische

beperkingen zijn gebleken, of dat de medewerker in een voorkomend geval passende arbeid kan verrichten.

Is het toegestaan om chauffeurs en klanten om een bewijs te vragen dat zij negatief zijn getest, indien zij een test hebben ondergaan?

Ten aanzien van werknemers: u mag ze niet vragen naar hun gezondheid. En dat doet u wel als u hen om een bewijs van een test zou vragen. Dat kan formeel dus niet. Een werkgever zou eventueel wel door de bedrijfsarts een test kunnen laten afnemen. Deze geeft dan aan de werkgever na de uitslag door of de werknemer arbeidsgeschikt is of niet. De bedrijfsarts mag in ieder geval niet zeggen of de werknemer wel of niet corona heeft. Dat valt onder het medisch geheim.

Voor klanten ligt het ook wat lastig. Redenatie kan zijn dat er meer mogelijk zou moeten zijn, en dat een ondernemer zelf een keuze maakt (mits hij/zij niet discrimineert) wie er wel of niet in zijn/haar zaak komt, of in zijn/haar taxi mag stappen. Echter, in een brief aan de Kamer heeft minister De Jonge op 7 augustus jl. geschreven dat als bezoekers van een horecagelegenheid weigeren om hun gegevens achter te laten, de toegang niet mag worden geweigerd. Onze inschatting is dat het uiteindelijk lastig wordt om een klant te vragen om een negatieve test te overleggen voordat deze de taxi in mag. Dat gaat immers nog verder dan het achterlaten van contactgegevens.

7. VRAGEN BIJ EXTRA KOSTEN

Extra middelen, betekent extra kosten, hoe zit dat ?

Een aantal van de maatregelen in de protocollen heeft mogelijk financiële consequenties, die vervoerders niet voor eigen rekening kunnen nemen. Als vervoer niet meer gecombineerd wordt (denk aan solo vervoer, of daar waar minder gecombineerd kan worden dan vóór de corona crisis gebruikelijk was, vanwege de 1,5 meter maatregel) werkt dat kostenverhogend. Ook als er geen eigen bijdrage meer contant afgerekend wordt en betaling met pin of creditcard niet mogelijk is, mist de vervoerder een stukje vergoeding van die rit. En het uitvoeren van ritten volgens het RIVM protocol voor (mogelijk) met Covid-19 besmette personen kost extra tijd en daardoor geld.

KNV heeft een nadrukkelijk beroep gedaan op de verantwoordelijkheid van opdrachtgevers om vervoerders voor de eventuele financiële gevolgen ervan te compenseren. Ook bij de minister van VWS is die oproep neergelegd. De minister zegde toe dat meerkosten door het Rijk zullen worden vergoed voor heel 2020.

Meerkosten regeling gemeenten

Via de volgende link vindt u meer informatie over de meerkostenregeling van gemeenten: <https://www.knv.nl/wp-content/uploads/2020/10/Meerkosten-regelingen-ledenmail-vrijdag-30-oktober-2020.pdf>

Bij meerkosten gaat het om extra kosten die gemeenten aan hun aanbieders en/of opdrachtnemers betalen en die het directe gevolg zijn van de RIVM-maatregelen. Hierbij kan gedacht worden aan kosten van:

- beschermingsmiddelen zoals mondkapjes en handschoenen,
- noodzakelijke aanpassingen aan het voertuig,
- extra personeel door verminderde inzetbaarheid van bestaand personeel of
- extra inzet van middelen (voertuigen, kapitaal en/of arbeid) door verminderde efficiency bij het vervoer.

Uitwerking van de meerkosten regeling is te vinden onder: <https://vng.nl/sites/default/files/2020-06/uitwerking-meerkosten-jeugdwet-en-wmo-vng-en-rijk2c-versie-2-juni-2020.pdf>. NB: in het document wordt aangegeven dat het tot 1 juli jl. geldt, maar deze termijn is inmiddels verlengd t/m 31 december 2020.

Wat we verder hebben begrepen is dat de volgende kosten ook onder meerkosten vallen: kosten voor vervanging personeel dat in afwachting is van (uitslag van) een Covid-19 test, kosten voor vervanging personeel dat in isolatie moet conform geldende richtlijnen RIVM (bijv. besmette huisgenoot, positieve test zonder klachten) en extra inhuur, bovenop reguliere bezetting in verband met het naleven van de RIVM maatregelen door aanbieders.

Meerkostenregeling zorgverzekeraars

Voor wat betreft het ziekenvervoer is KNV hierover in overleg met ZN (Zorgverzekeraars Nederland). Recent heeft Zorgverzekeraars Nederland (ZN) op hun website meer informatie over de meerkosten regeling bekend gemaakt:

<https://www.zn.nl/actueel/nieuws/nieuwsbericht?newsitemid=5425987584>

KNV heeft hier kennis van genomen en vindt de inhoud zwaar teleurstellend. De afgelopen maanden is er veelvuldig overleg geweest tussen ZN en KNV, waarbij we hebben uitgelegd van welke meerkosten sprake is. We hebben onze berekeningen zelfs laten onderbouwen door ingenieursbureau Panteia. De regeling zoals nu naar buiten is gebracht, gaat volkomen voorbij aan onze uitleg en de onderbouwing door Panteia en staat dan ook erg ver af van wat we hadden

verwacht. En is temeer teleurstellend omdat de gesprekken met ZN constructief verliepen waarbij het beeld is geschetst dat er een redelijke vergoeding voor meerkosten zou komen. We moeten nu helaas vaststellen dat dat nog maar zeer de vraag is. Er wordt immers door ZN nu al gesteld dat de meerkostenvergoeding (pas uit te keren in 2021) zal liggen tussen de promillages 0,20 en 0,80 van de jaaronzet 2020. Dit terwijl de onafhankelijke berekening van de totale meerkosten nog moet plaatsgevonden.

We hebben onze reactie over de regeling en de gang van zaken overgebracht aan het bestuur van ZN. We hebben gevraagd de meerkostenregeling voor het ziekenvervoer te heroverwegen. De genoemde range van promillages van de omzet is ontoereikend. Verder vragen we om op hele korte termijn (en niet pas in 2021), de hoogte van de meerkostenvergoeding, voorzien van een gedegen onderbouwing, bekend te maken. Het is onredelijk om van zorgvervoerders aanvullende diensten te verlangen vanaf het vroeg voorjaar 2020 en pas in het jaar erna bekend te maken of er een reële vergoeding tegenover staat. Ook binnen een lopend contract, is een ondernemer in rechte niet gehouden aan het onmogelijke.

8. VRAGEN BIJ WEL OF NIET INZETTEN VAN CHAUFFEURS

Ik heb een werknemer die tot de 'risico groep' (zie onderaan dit document wie tot deze groep behoort) behoort, kan ik deze wel voor het gewone zorg- en taxivervoer inzetten ?

Voor het vervoer van passagiers met klachten of besmette passagiers is het advies van RIVM om werknemers die tot de risico groep behoren dat vervoer niet te laten doen.

In de sectorprotocollen is verder het volgende opgenomen:

Chauffeurs die in de risicogroep vallen kunnen het werk blijven doen, zolang er volgens de [richtlijnen van het RIVM](#) gewerkt wordt en met goede toepassing (en het voldoende beschikbaar zijn) van persoonlijke beschermingsmiddelen (PBM) en/of fysieke barrières (bijvoorbeeld schermen zoals in supermarkten). Er zijn momenteel situaties denkbaar waarin het werk wél een verhoogd gezondheidsrisico oplevert en extra bescherming redelijkerwijs of in praktische zin niet mogelijk is. In die gevallen verplicht de wet de werkgever om, na een goede risico-inschatting, werknemers met verhoogde kwetsbaarheid vrij te stellen van de desbetreffende werkzaamheden en waar mogelijk vervangend werk aan te bieden. Het gaat hier om maatwerk, waarbij individuele gezondheidsfactoren, de inhoud van het werk en de werkomstandigheden het vertrekpunt vormen. Over deze situaties treden werkgever en chauffeur in overleg en nemen bij twijfel contact op met de bedrijfsarts.

Eén van de gezinsleden van een chauffeur behoort tot de risico doelgroep (de chauffeur niet) kan de chauffeur dit vervoer dan wel rijden?

Ja, dat kan, mits de maatregelen uit de verschillende protocollen in acht worden genomen.

Kan ik als werkgever mijn werknemer dwingen om vakantiedagen op te nemen ? Niet iedereen is of kan aan het werk tenslotte.

Nee, dat mag niet. De werknemer bepaalt wanneer verlof wordt opgenomen. Een werknemer, bijvoorbeeld om de werkgever tegemoet te komen, kan in overleg besluiten om een paar verlofdagen op te nemen. We zien dat dit in de praktijk regelmatig gebeurt. Maar men moet het er wel over eens zijn. Wel hebben bonden het voorstel gedaan dat werkgevers, die gebruik maken van de NOW (Tijdelijke Noodmaatregel Overbrugging Werkgelegenheid) en die het loon correct doorbetalen aan hun werknemers, voor hun bedrijf met vakbonden een afspraak kunnen maken aangaande de opbouw van vakantiedagen gedurende de NOW periode. Uiteraard zullen vakbonden dit dan ter goedkeuring voorleggen aan de leden werkzaam bij dat betreffende bedrijf. Als je hierover voor jouw bedrijf met bonden wilt doorpraten kun je contact opnemen met [FNV](#) en [CNV vakmensen](#).

Als mijn werknemer in een risicogroep zit en om die reden niet rijdt, hoef ik deze werknemer dan zijn loon niet door te betalen ?

Nee, dat kan niet. Het loon zal toch gewoon doorbetaald moeten worden.

Voetnoot

Wat de risicogroepen zijn is terug te vinden op: <https://ici.rivm.nl/richtlijnen/covid-19#risicogroepen>. De risicogroepen hebben een verhoogde kans op ernstig beloop van covid-19 als zij besmet raken met het coronavirus.