

INLEIDING

Er zijn vier protocollen voor zorg- en taxivervoer:

1. Het Sectorprotocol 'Veilig leerlingenvervoer en veilig vervoer ten behoeve van de kinderopvang'. Hierin komen de maatregelen terug voor het leerlingen- en kinderopvangvervoer. En ook de maatregelen voor het voortgezet speciaal onderwijs (vso) en de kinderdienstencentra (vwb de leeftijdscategorie basisonderwijs). Link naar dit Sectorprotocol:
<https://www.knv.nl/wp-content/uploads/2001/10/Sectorprotocol-leerlingen-en-kinderopvangvervoer-met-bijlage-RIVM.pdf>
2. Het Sectorprotocol Veilig zorgvervoer. Hierin komen de maatregelen terug die gelden voor het Wmo vervoer, Valys, WSW vervoer, dagbestedingsvervoer (jongeren middelbare schoolleeftijd en ouderen), ziekenvervoer en de regiotaxi. Link naar dit Sectorprotocol:
<https://www.knv.nl/wp-content/uploads/2020/05/Sectorprotocol-zorgvervoer-incl-bijlage-RIVM-290520-003.docx.pdf>
3. Het Sectorprotocol Veilig taxivervoer. Hierin komen de maatregelen terug die gelden voor vervoer in de consumentenmarkt en de zakelijke markt. Dit protocol vervangt het protocol dat het ministerie I&W aan het begin van de corona crisis opstelde. Link naar dit sectorprotocol: <https://www.knv.nl/wp-content/uploads/2020/05/Sectorprotocol-taxivervoer-incl-bijlage-RIVM-290520-003.pdf>
4. Het protocol van het RIVM, Noodzakelijk zittend vervoer van personen met (klachten passend bij) COVID-19. Link naar het protocol RIVM: <https://lci.rivm.nl/noodzakelijk-zittend-vervoer>

Dit document met Veelgestelde vragen 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 protocol leerlingen- en kinderopvang vervoer, gericht op de leeftijdscategorie basisonderwijs
3. Vragen bij het protocol leerlingen- en kinderopvang vervoer, gericht op de leeftijdscategorie voortgezet (speciaal) onderwijs (v(s)o)
4. Vragen bij het protocol zorgvervoer
5. Vragen bij het protocol taxivervoer
6. Vragen bij het RIVM protocol (vervoer van Covid-19 passagiers)
7. Vragen bij gebruik mondkapjes en andere beschermingsmiddelen
8. Vragen bij extra kosten
9. 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

Wat is de status van de Sectorprotocollen ?

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

Op basis van de RIVM-kaders moesten er voor de vervoersprotocollen afwegingen gemaakt worden tussen 'het weer kunnen starten en opschalen' en het respecteren van het uitgangspunt dat zoveel mogelijk afstand (de 1,5 meter maatregel) moet worden gehouden. Er moest ook rekening worden gehouden met het feit dat reizigers in het zorgvervoer dikwijls behoren tot de risicogroepen voor een besmetting met corona. Onder chauffeurs bevinden zich eveneens mensen die tot de risicogroepen behoren. Ook voor hen moet het protocol bescherming bieden. Daarnaast is in ogenschouw genomen dat het zorgvervoer 'het OV' vormt voor de mensen die er op zijn aangewezen. Zonder dit vervoer kunnen ze niet naar school, de dagbesteding of een huisarts. Ook kunnen zij zonder dit vervoer geen boodschappen doen en kunnen zij hun noodzakelijke sociale contacten niet onderhouden. Tot slot is rekening gehouden met de opstart van de horeca, de opschaling van het OV en het weer opstarten van bedrijven en kantoren. Bij dit vervoer speelt het vervoer van taxi's ook een belangrijke rol.

Bij de lancering van het vernieuwde protocol leerlingen- en kinderopvangvervoer (half mei) is er bij gezegd dat een aantal vragen rondom dit vervoer nog open stond bij het RIVM. Die 'slag om de arm' is inmiddels weg en KNV is dan ook van mening dat alle protocollen passen binnen de gestelde kaders, die een ieder in acht moet nemen vanwege de corona crisis.

De protocollen vragen best veel van chauffeurs, kan ik een instructie krijgen ?

TX keur liet (op verzoek van KNV) een praktische instructie video maken, voor ondernemers en met name chauffeurs over het vervoer in deze corona crisis situatie. De instructie video is beschikbaar via onderstaande link. Het bestaat uit verschillende onderdelen die elk op zich te bekijken zijn, in de vorm van korte beeld- en geluidopnames, en o.a. ingaat op de verschillende thema's: wat is corona (het virus) , wat is COVID-19 (de ziekte die het virus kan veroorzaken), wat betekent de situatie voor ondernemers en chauffeurs en hoe ga je met verschillende soorten passagiers, jezelf en het voertuig om voor, tijdens en na het vervoer. Klik hier om naar de instructie te gaan: <https://tx-keuracademy.nl/hetcoronaabc?pid=75534>

Deze instructievideo wordt steeds bijgewerkt als er nieuwe of aangepaste sectorprotocollen beschikbaar komen. Check de site dus af en toe.

Vanaf juni rijdt het OV weer volgens de gebruikelijke dienstregeling en gelden daar ook 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. Meer informatie 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 allemaal erg veel, drie sectorprotocollen, waarin ik ook nog verschillen zie, afhankelijk van welk soort vervoer het is. Is er een overzicht waarin ik de belangrijkste maatregelen in één keer terug kan vinden ?

Dat is er. 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/wp-content/uploads/2020/05/Stroomschema-zorg-en-taxivervoer-maatregelen-op-hoofdlijnen-v290520-003.pdf>

Ik lees in de Sectorprotocollen dat bij elke rit (m.u.v. een rit leerlingen/kinderen leeftijd basisonderwijs) een gezondheidscheck gedaan moet worden, klopt dat ? En wat is dat ?

Het klopt dat bij aanvraag van de rit een gezondheidscheck (dat wordt 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. Heeft een reiziger klachten, dan kan het 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-contactberoepen-0>

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 het 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 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, indien er geen andere reizigers meereizen. Tot de chauffeur wordt wel minimaal 1,5 meter in acht genomen, of er is een fysieke afscherming aanwezig tussen de chauffeur en de reiziger. Of de chauffeur draagt een chirurgisch mondkapje.

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, armleuning, veiligheidsgordel, pinapparatuur en handgreep) worden extra schoongemaakt.

2. VRAGEN BIJ HET PROTOCOL LEERLINGEN- EN KINDEROPVANGVERVOER, GERICHT OP DE LEEFTIJDSCATEGORIE BASISONDERWIJS

Wat is speciaal onderwijs en/of speciaal basisonderwijs precies ?

Het speciaal onderwijs (so) is er voor leerlingen die specialistische of intensieve onderwijsbegeleiding nodig hebben. Dat bestaat uit de hieronder genoemde 4 verschillende clusters. Er is ook nog speciaal basisonderwijs (sbo) (vroeger werden dat de LOM/MLK scholen genoemd) en voortgezet speciaal onderwijs (vso).

Het speciaal onderwijs bestaat uit 4 clusters:

- Cluster 1: blinde, slechthorende kinderen;
- Cluster 2: dove, slechthorende kinderen en kinderen met een taal- spraakontwikkelingsstoornis;
- Cluster 3: motorisch gehandicapte, verstandelijk gehandicapte en langdurig zieke kinderen;
- Cluster 4: kinderen met psychische stoornissen en gedragsproblemen.

Voor het vervoer is verder nog relevant dat ook het zogenaamde 'afstandsvervoer' (kinderen die vanwege niet in de buurt zijn van een speciale basisschool of een basisschool die vanwege een bepaalde geloofsovertuiging verder weg ligt) ook weer van start zal gaan.

Het sectorprotocol biedt uitgangspunten voor al deze vormen van vervoer.

Ik rijd leerlingen voor het gewoon basisonderwijs, per touringcar, van en naar school, hoe gaat dat?

Als er leerlingen per touringcar vervoerd worden, kan dat. Voor het basisonderwijs geldt dat de kinderen onderling de 1,5 meter niet in acht hoeven te nemen. Dus ook niet in de bus. Ook de chauffeur mag binnen de 1,5 meter komen t.o.v. de kinderen.

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 leerlingenvervoer. Dat protocol is opgezet door sociale partners in het zorg- en taxivervoer, en richt zich op het speciaal (basis) onderwijs en kinderopvang vervoer. In principe gaat het hierbij om vervoer van kinderen in busjes t/m 8 passagiers, maar de uitgangspunten hierbij, kun je ook toepassen op het leerlingenvervoer in het basisonderwijs met een touringcar.

Er zit normaal gesproken naast de chauffeur en een kind 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 anders het kind/de leerling 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.

Probeer te regelen dat steeds dezelfde begeleider mee gaat, om het aantal contacten beperken. Het zal maatwerk blijven en er moeten dus afspraken gemaakt worden tussen scholen, vervoerders en eventuele begeleiders. Dit zal op lokaal niveau moeten gebeuren.

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 geldt dat zij onderling niet noodzakelijk 1,5 meter afstand hoeven aan te houden, tenzij ze klachten hebben. 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.

Extra maatregelen (waaronder het dragen van persoonlijke beschermingsmaatregelen of het plaatsen van een fysieke afscheiding tussen chauffeur en kinderen) zijn niet nodig. Wel wordt de chauffeur 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.

Er staat ergens dat het leerlingenvervoer normaal uitgevoerd kan worden, maar er is toch een corona crisis?

Dat klopt, maar omdat er geen nadere maatregelen in acht hoeven te worden genomen (want de kinderen mogen met elkaar in het voertuig zitten, en de chauffeur mag binnen de 1,5 meter komen t.o.v. de kinderen), kan het vervoer 'als normaal' of 'zo goed als normaal' van start gaan. Helemaal normaal is de situatie natuurlijk niet, omdat tussen chauffeurs en ouders en tussen chauffeurs en leraren wel de 1,5 meter in acht moeten worden genomen. Ook kun je als chauffeur niet even mee de school in. Neem het sectorprotocol dus goed door. En laat je ook informeren over welke maatregelen de scholen en/of kinderopvang organisaties nemen. Bovendien kan het zijn dat er op lokaal niveau is besloten extra maatregelen te treffen.

Wordt er nu een onderscheid gemaakt tussen chauffeurs en leerkrachten, als het gaat om de omgang met kinderen ?

Nee. De chauffeur mag, net als de leerkrachten, wanneer dit noodzakelijk is wel binnen de 1,5 meter komen.

Hoe zit het met de complexe kindzorg ?

VGN heeft een protocol gemaakt met maatregelen die gelden voor de Kinderdienstencentra (KDC's). Daar waar het om kinderen in de leeftijdscategorie basisonderwijs gaat, kan het sectorprotocol leerlingen- en kinderopvangvervoer 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.

Ik vind sommige antwoorden lastig te begrijpen, waarom staat er soms niet gewoon 'ja dat kan' of 'nee dat kan niet' ?

Begrijpelijke vraag. Je ziet bij sommige antwoorden staan 'liever niet', 'in principe' of 'als noodzakelijk dan wel', dat kan tot discussies leiden. Waar het om gaat is dat het opstarten van de basisscholen/kinderopvang en daarmee het leerlingenvervoer betekent: we gaan een nieuwe fase van de corona crisis in. Daarbij is aangegeven dat kinderen t/m 12 jaar (kort samengevat) nauwelijks besmet raken en ook nauwelijks bijdragen aan de verspreiding van het virus. Vandaar dat deze kinderen onderling de 1,5 meter niet in acht hoeven te nemen en chauffeurs en leraren ten opzichte van die kinderen ook die 1,5 meter niet altijd in acht hoeven te nemen. Maar wat we ook niet willen is dat iedereen nu denkt: o, we kunnen overal en altijd weer doen alsof er geen corona crisis meer is. Want dat is niet het geval. Dus ga verstandig om met bepaalde situaties.

Mag een 13 jarige mee met het vervoer naar de basisschool?

Als iemand van 13 jaar bijvoorbeeld nog naar het basisonderwijs gaat en op school ook gewoon bij kinderen t/m 12 jaar in de klas/groep zit, kan dit kind met de andere kinderen in het voertuig mee.

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.

3. VRAGEN BIJ HET PROTOCOL LEERLINGEN- EN KINDEROPVANGVERVOER, GERICHT OP DE LEEFTIJDSCATEGORIE VOORTGEZET (SPECIAAL) ONDERWIJS (V(S)O)

Als ik tussen de chauffeur en de kinderen/leerlingen een fysieke afscheiding heb geplaatst, moet de chauffeur dan toch zo'n chirurgisch mondkapje op ?

Hou er rekening mee dat de chauffeur bepaalde handelingen doet (moet doen), denk aan het helpen bij het in- en uitstappen en de gordels om doen/controleren. Dan zal de chauffeur een chirurgisch mondkapje op moeten, hij/zij komt immers dicht bij de reiziger. Let daarbij ook op de instructies die gelden bij het juiste gebruik van mondkapjes: <https://vimeo.com/403728699>. Als bij het rijden zelf er een fysieke afscheiding is tussen chauffeur en de kinderen/leerlingen, dan hoeft de chauffeur op dat moment niet persé het mondkapje nog op.

Neem ook even de informatie in de categorie 'Vragen over mondkapjes en andere beschermingsmaatregelen' in acht.

Ik vervoer leerlingen van het speciaal (basis) onderwijs en van het voortgezet onderwijs in één voertuig, welke maatregelen gelden er dan ?

Daar waar leerlingen/kinderen in de leeftijd van het speciaal (basis) onderwijs (sbo) tegelijk met leerlingen/kinderen in de leeftijd van het voortgezet (speciaal) onderwijs (vso) worden vervoerd, dragen de leerlingen/kinderen in de leeftijd van het speciaal (basis) onderwijs geen mondkapje. De leerlingen/kinderen in de leeftijd van het voortgezet (speciaal) onderwijs dragen een niet-medisch mondkapje.

Ik lees in dit gedeelte van het protocol dat een kind wèl hand in hand kan worden overgedragen en dat een begeleider ook gewoon mee kan met een mondkapje. Dat is voor het vervoer basisonderwijs anders geregeld. Waarom is dat ?

Het nieuwe gedeelte in het protocol gaat over vervoer voor het vso. De chauffeur draagt daarbij sowieso al een mondkapje, kinderen in de leeftijd vso ook, het zou dan wat gek zijn als er zou staan: ouder kan dan niet kapje opzetten om zo'n kind over te dragen.

In het vso heeft de chauffeur dat kapje dus al op, in het vervoer basisonderwijs niet, als deze dan mondkapje alsnog op zou moeten zetten, en je wilt daarbij de juiste instructie volgen, dan moet hij/zij eerst zijn handen wassen, kapje opzetten en dan aan het werk.

Mocht uit nadere informatie van het RIVM of de overheid blijken dat het anders zit of meer mogelijk is, zal dat in het protocol worden verwerkt.

Er staat in het protocol dat het zich richt op voortgezet speciaal onderwijs. Geldt dit protocol dan niet bij vervoer van en naar het voortgezet onderwijs ?

In het protocol leerlingen- en kinderopvangvervoer gaat hoofdstuk 2B over de werkwijze die geldt voor het voortgezet speciaal onderwijs. Die werkwijze kan ook toegepast worden voor vervoer van en naar het voortgezet onderwijs.

4. VRAGEN BIJ HET PROTOCOL ZORGVERVOER

Soms staat er minimaal 1,5 meter, dan weer fysieke afscheiding of moeten chauffeur en reizigers mondkapjes gebruiken. Maar daarop zijn ook weer uitzonderingen. Wat regelt het protocol nu precies ?

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. Dat is het uitgangspunt: de 1,5 meter maatregel.
2. Als het niet mogelijk is om minimaal 1,5 meter in acht te nemen in het voertuig, gebruikt de chauffeur een chirurgisch mondkapje en de reiziger een niet-medisch mondkapje. Het plaatsen van een fysieke afscheiding tussen de chauffeur en de reizigers is ook een mogelijkheid. Maar in het zorgvervoer moet een chauffeur in veel gevallen assistentie bieden bij het in- en uitstappen en voor die momenten blijft een chirurgisch mondkapje zinvol als beschermingsmiddel (zie ook het antwoord op vraag de 1^e vraag in hoofdstuk 3).

Wat betreft het maximaal aantal te vervoeren reizigers (afhankelijk van de grootte van het voertuig) geldt voor de categorie reizigers vanaf 18 jaar:

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

Voor reizigers t/m 18 jaar geldt er geen maximum aantal reizigers per voertuig.

Verder geldt:

- Vervoer vindt zoveel mogelijk plaats in vaste groepen, indien van toepassing.
- De chauffeur voert alle handelingen op de reguliere manier uit (denk aan gordel omdoen, rolstoel vastzetten etc.).

Daarnaast zijn er voor het vervoer van en naar dagbestedingen (categorie jongeren (leeftijd voortgezet onderwijs) en ouderen) afwijkende voorschriften. Namelijk dat zij niet persé een mondkapje hoeven te gebruiken.

De sector heeft daarvoor gekozen omdat dagbesteding belangrijk is. Om alle cliënten te kunnen vervoeren is gecombineerd vervoeren noodzakelijk. Voor kinderen/jongeren van en naar de dagbesteding tot en met 18 jaar geldt dat zij daarom in het vervoer onderling niet de minimale 1,5 meter afstand hoeven aan te houden. Maatregelen als het dragen van persoonlijke beschermingsmaatregelen door de kinderen/jongeren zijn over het algemeen niet geschikt voor deze doelgroep. Er wordt van uitgegaan dat ook reizigers van en naar een dagopvang ouder dan 18 jaar geen gebruik kunnen maken van een niet-medisch mondkapje. Het gebruik van een niet-medisch mondkapje is daarom voor deze categorieën vrijwillig.

Kunnen reizigers mee die normaal gesproken van hand in hand worden overgedragen of dragend worden overgedragen ?

Ja, dat kan. De verzorgende draagt hierbij een niet-medisch mondkapje. De chauffeur draagt een chirurgisch mondkapje

Kan een begeleider mee ?

Als normaal gesproken een begeleider mee gaat en het noodzakelijk is dat deze mee gaat (omdat de persoon anders niet vervoerd kan worden), dan mag een begeleider mee. Van belang is dat begeleiders geen klachten hebben en een niet-medisch mondkapje dragen. Probeer te regelen dat steeds dezelfde begeleider mee gaat, om het aantal contacten te beperken.

Ik lees in het protocol dat scootmobielen niet mee kunnen. Waarom is dat ? En hoe kan iemand die beschikt over een scootmobiel dan toch vervoerd worden ?

Scootmobielen kunnen inderdaad niet mee in het vervoer. Hiermee wordt voorkomen dat er teveel contactmomenten zijn tussen de chauffeur en de reiziger en tussen de chauffeur en de scootmobiel.

Iemand die normaal in een scootmobiel zit en niet zelf (desnoods met ondersteuning) in en uit het voertuig kan stappen, kan dan in een rolstoel vervoerd worden en dus mee met het vervoer. Bij het in- en uitladen van een rolstoel en het vastzetten neemt de chauffeur bepaalde maatregelen in acht die in het protocol zijn opgenomen.

Als ik het zorgvervoer protocol vergelijk met de maatregelen die in het leerlingenvervoer voor het vso staan beschreven zie ik verschillen. Een kind van 14 jaar naar het vso moet een mondkapje op, een kind van 14 jaar naar de dagbesteding niet. Hoe zit dat ?

De sector heeft het protocol voor het vso als eerste uitgebracht. Op dat moment was de informatie dusdanig dat deze leerlingen een mondkapje op moeten. Ook omdat er op de scholen van het vo en vso geen onderscheid gemaakt wordt en de 1,5 meter maatregel uitgangspunt is. De sector heeft hierbij zoveel mogelijk willen aansluiten.

Afgelopen week kwam nadere informatie beschikbaar vanuit het ministerie van VWS dat voor de categorie jongeren van en naar de dagbesteding de 1,5 meter niet altijd in acht is te nemen, en het gebruik van mondkapje vaak niet kan. Vandaar dat het zorgvervoer protocol van deze informatie is uitgegaan.

Beide protocollen zijn levende documenten. Als blijkt dat vervoer van en naar vso en van een naar dagbesteding voor de categorie jongeren op dezelfde manier uitgevoerd kan worden, zullen de protocollen worden aangepast.

Er staat in het protocol dat een chauffeur niet mee naar binnen kan bij een school of 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. Het gaat er om dat een chauffeur niet de instelling betreedt. Het gaat om dusdanige kwetsbare groepen, waar ook 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 (of de chauffeur draagt een chirurgisch mondkapje of zit voor een fysieke afscheiding). 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. Alleen voor de dagbesteding (categorie jongeren en ouderen) gelden ten algemene afwijkende afspraken die in het protocol zijn opgenomen.

In het protocol zorgvervoer staat een maximering van het aantal reizigers per voertuig. Waar mogen reizigers dan wel of niet plaats nemen ? En verandert het plaatsen van schermen dat nog ?

Het protocol vult de precieze plek waar iemand wel of niet mag gaan zitten niet nader in. Basisregel blijft om zoveel als mogelijk afstand tot elkaar te houden, houd daar dus bij vervoer van meerdere reizigers rekening mee. Bekijk elke situatie, afhankelijk van het type voertuig dus op die manier.

Als in een personenauto bijvoorbeeld een scherm tussen de chauffeur en de klant is geplaatst, dan lijkt het voor de hand liggend om de maximaal 2 passagiers op de achterbak plaats te laten nemen. In plaats van 1 op de passagiersstoel voorin en 1 op de achterbank. Maar bekijk dat van geval tot geval.

De maximering van het aantal reizigers per voertuig is ongeacht of er schermen in het voertuig zijn geplaatst. Het is dus niet zo dat er door plaatsing van een scherm méér reizigers mee kunnen (dan het maximale aantal zoals opgenomen in de protocollen).

Er zijn zorginstellingen die zelf mensen vervoeren, aan welke maatregelen moeten zij zich houden ?

Het gaat hier om vervoer dat zij voor eigen rekening en risico doen voor hun eigen cliënten. Dat betekent dat zij 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.

5. VRAGEN BIJ HET PROTOCOL TAXIVERVOER

Kan het vervoer in de consumentenmarkt en de zakelijke markt weer gewoon van start ?

Deels werd dit vervoer nog wel gedaan de afgelopen periode. Maar naar verwachting zal dit de komende tijd weer toenemen. 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, kan tussen de chauffeur en de reiziger een fysieke afscheiding zijn aangebracht, of draagt de chauffeur een chirurgisch mondkapje en de reiziger een niet-medisch mondkapje.
3. Daar waar meerdere reizigers worden vervoerd, waarbij min. 1,5 meter niet in acht is te nemen tussen deze reizigers onderling, dragen de reizigers een niet-medisch mondkapje. Net als in het OV wordt het maximale aantal reizigers beperkt, afhankelijk van de grootte van het voertuig:
 - o personenauto: maximaal 2 reizigers
 - o bus: maximaal 4 reizigers

Indien werknemers van bedrijven worden vervoerd wordt zoveel mogelijk met vaste groepen gewerkt.

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 in de kofferruimte plaatsen
- Laat de reiziger digitaal of met pin/creditcard betalen. Vermijd contante betalingen.

Er geldt een maximering van het aantal reizigers per type voertuig. Ik verzorg taxivervoer met stretched limousines, wat geldt er dan ?

Ook dan geldt een maximaal aantal reizigers van 4.

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, ook als zij samen een gezin (huishouden) vormen, dragen zij een niet-medisch mondkapje.

6. VRAGEN BIJ HET GEBRUIK VAN MONDKAPJES EN ANDERE BESCHERMINGSMAATREGELEN

Mondkapjes

In het vso vervoer maakt de chauffeur gebruik van een chirurgisch mondkapje en de kinderen/leerlingen van een niet-medisch mondkapje ? Wat is het verschil ?

Het klopt dat er een verschil tussen zit. 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 ?

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.

Op de TV zie je mensen in ziekenhuizen en ambulances in veel meer beschermende kleding, waarom hoeft dat bij een taxichauffeur niet als die een COVID-19 patiënt vervoert ?

De ambulance medewerkers moeten zich extra beschermen omdat ze gedurende hun hele werkdag met hele zieke mensen intensief contact hebben. Ze raken deze mensen (intensief en soms ook langdurig) aan en doen interventies bij de patiënt waarbij er veel druppels in de lucht komen, zoals bijvoorbeeld zuurstof toedienen.

Mensen met COVID-19 moeten een mondkapje gebruiken, maar wat voor één ?

Een chirurgisch masker is voldoende.

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 0id heeft) nu een faceshield draagt, blijft dan toch overeind: min 1,5 meter tussen chauffeur en passagier (of een fysieke afscheiding) ?

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.

KNV is nog wel in overleg met het ministerie om te bezien in hoeverre de sector gebruik zou kunnen maken van de landelijke verdeling, mocht er toch een bepaald tekort aan chirurgische mondkapjes ontstaan.

Schermen/fysieke afscheiding

In de sectorprotocollen en RIVM wordt gesproken over een fysieke afscheiding, maar de RDW keurt geen schermen goed hoor ik. Hoe zit dat ?

De RDW en het Ministerie van I&W heeft/hebben per 29 mei 2020 de vraag onder welke voorwaarden het plaatsen van zo'n scherm wel zou kunnen, nog in behandeling. We attenderen je op de richtlijnen in Duitsland (waar in enkele deelstaten TÜV een standpunt heeft ingenomen) en [richtlijnen in België](#) (klik op de link om die richtlijnen te vinden). Aan deze informatie kunnen geen rechten worden ontleend. De keuze is aan de vervoerder of deze vooruitlopend op de beslissing van RDW/I&W toch wil investeren in een fysieke afscheiding. Raadpleeg je verzekeraar of tussenpersoon om na te gaan of plaatsing van een scherm consequenties heeft voor je verzekeringen.

Wat wordt bedoeld met fysieke afscheiding ?

Dat is nu nog niet nader omschreven. We zien in de praktijk dat in personenauto's die voor zorg- en taxivervoer worden ingezet, fysieke afscheidingen worden gemaakt middels folie of middels kunststof platen. Neem wel even kennis van het antwoord op voorgaande vraag !

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. Plaats dan een doorzichtig scherm dat de chauffeur afschermt. Let erop dat het scherm het niet moeilijker maakt voor de chauffeur om het voertuig veilig te besturen.

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.

7. VRAGEN BIJ RIVM PROTOCOL (VERVOER MET 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.

8. 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, of de maximering van de bezetting zoals opgenomen in de protocollen) 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.

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 wat betreft het ziekenvervoer is KNV in overleg met ZN (Zorgverzekeraars Nederland). We hebben hen op basis van input vanuit diverse leden van informatie voorzien. ZN beraadt zich nu op hoe zij (met haar leden zorgverzekeraars) het beste om kan gaan met die meerkosten. Daarnaast is KNV bezig om de precieze, gemiddelde extra kosten of meerkosten in kaart te brengen voor VNG (Vereniging Nederlandse Gemeenten) en het ministerie van VWS, zodat ook daar op landelijke niveau nadere afspraken kunnen worden gemaakt.

9. 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.

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

Vanaf juni a.s. kunnen, voor zover de testcapaciteit vanuit de overheid daarvoor toereikend is, alle chauffeurs en begeleiders bij klachten getest worden.

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://lci.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.