

# Protocol - Stedelijke Mobiliteit in een 1,5 meter samenleving

Versie 7 mei 2020

*Dit protocol is opgesteld door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in samenwerking met de andere wegbeheerders en in afstemming met maatschappelijke organisaties en kennisinstituten.*

## Noot vooraf: De uitdaging voor stedelijke mobiliteit nu we weer naar school gaan!

De focus ligt in deze fase op de openstelling van het basisonderwijs en kinderopvang per 11 mei. De scope zal verbreed worden op basis van de besluiten over verdere afschaling van COVID-19 maatregelen.

Dagelijks worden ongeveer 50 miljoen verplaatsingen gemaakt, waarvan twee derde verplaatsingen met een herkomst en bestemming binnen dezelfde gemeenten zijn. Hoewel de meeste van deze interne verplaatsingen een verplaatsingsafstand korter dan 7,5 kilometer hebben, maakt gemiddeld toch nog 3 op de 10 mensen gebruik van de auto. Het OV wordt voor binnenstedelijke verplaatsingen nauwelijks gebruikt, behalve in de zeer sterk stedelijke gebieden (7%). Voor verplaatsingen tussen gemeenten is het aandeel auto 72%, het aandeel OV 12% en het aandeel fiets 10%.

Op een gemiddelde werkdag, zonder COVID-19 maatregelen, worden ongeveer 15 miljoen fietsverplaatsingen gemaakt. Het drukste moment op een gemiddelde werkdag is tussen 8 en 9 uur 's ochtends: 2 miljoen fietsritten. Het aantal reguliere fietsverplaatsingen is door de COVID-19-maatregelen sterk gedaald. Wanneer op 11 mei de basisscholen, kinderopvang en sportverenigingen weer deels opengaan, leidt dit tot een toename van het fietsverkeer. Omdat de boodschap is om zoveel mogelijk lopend of met de fiets te gaan, zal dit tot een kleine verschuiving in de vervoermiddelkeuze leiden. Voorheen werd ongeveer 25% van de basisschoolleerlingen met de auto naar school gebracht. De verwachting is dat een deel zal overstappen naar de fiets of lopen, omdat het merendeel van de werkzame beroepsbevolking nog steeds thuis werkt en dus niet door hoeft te rijden met de auto. Vanuit scholen, kinderopvang en sportverenigingen wordt nadrukkelijk verzocht om kinderen te voet of op de fiets te brengen. Maatregelen zijn dan ook voornamelijk gericht op het haal- en brenggedrag van de ouders en hoe gemeenten, scholen en sportverenigingen hiermee om moeten gaan (communicatie).

Wanneer het voortgezet onderwijs weer begint en de basisscholen volledig open gaan (vijf dagen per week), zou dat kunnen leiden tot een nieuwe toename van het aantal fietsverplaatsingen in de ochtendspits. Ook mogen we ervanuit gaan dat het reguliere fietsgebruik weer gaat stijgen. Hanteren we daarbij de regel dat in de 1,5m-samenleving elke fietsverplaatsing 1,5 keer zoveel ruimte nodig heeft in vergelijking tot voorheen, dan ontstaan er met name in de ochtendspits knelpunten op het stedelijke fietsnetwerk. Aanvullende maatregelen zoals het creëren van extra ruimte voor de fiets of het spreiden van de onderwijstijden in het voortgezet onderwijs zijn dan nodig.

# 1 – Doel, scope, uitgangspunten voor stedelijke mobiliteit & richtinggevende principes

## Doel en Scope

Het weer opstarten van verschillende sectoren brengt een toenemende mobiliteitsvraag met zich mee die op een veilige manier en met 1,5 meter afstand moet kunnen plaatsvinden. Onderliggend protocol gaat in op hoe de stedelijke mobiliteit kan gaan werken in de nieuwe 1,5 meter maatschappij, zodat verspreiding van COVID-19 zo goed mogelijk beperkt wordt. Het protocol heeft betrekking op grote en kleine steden, dorpen, kernen die op korte afstand van elkaar liggen. Kortom, alle gemeenten van Nederland.

Het protocol:

1. Biedt richtinggevende principes en eenduidige uitgangspunten die leidend zijn voor een toenemende stedelijke mobiliteit nu meer sectoren open gaan en het (stedelijk) OV maar een beperkte capaciteit kan borgen.
2. Geeft concrete handvatten voor de stedelijke mobiliteit bij de (gedeeltelijke) openstelling van basisscholen, kinderopvang en sportverenigingen per 11 mei. Hiervoor zijn eenduidige communicatieboodschappen opgesteld; zijn communicatiematerialen beschikbaar gesteld (zie [www.rijksoverheid.nl/verantwoord-naar-school](http://www.rijksoverheid.nl/verantwoord-naar-school)) en worden een aantal maatregelen voorgesteld die op zeer korte termijn kunnen worden gerealiseerd.
3. Tegelijk wordt gewerkt aan het faciliteren van scenario's met concrete maatregelen waarin heropening van diverse soorten van onderwijs en andere sectoren wordt overwogen waardoor de mobiliteit zal toenemen. Hiervoor is een werk- en afstemmingswijze afgesproken. Een overzicht van mogelijke maatregelen is opgesteld door CROW (<https://www.fietsberaad.nl/Corona-maatregelen-stedelijke-mobiliteit>).

## Uitgangspunten voor stedelijke mobiliteit

In de uitgangspunten zit een gelaagdheid. De algemene uitgangspunten gaan over hoe we binnenstedelijk reizen in een 1,5 meter samenleving. Vervolgens zijn meer specifieke uitgangspunten gedefinieerd gericht op de communicatieboodschappen en de maatregelen voor wegbeheerders.

### Algemene uitgangspunten:

- Korte afstanden doen we in principe te voet en als dat niet kan nemen we de fiets.
- Stedelijke distributie moet ongehinderd door gaan en autoverkeer van buiten de stad moet tot eindbestemming mogelijk blijven (bestemmingsverkeer).
- Voor elke vorm van stedelijke mobiliteit geldt terughoudendheid. Maatregelen en communicatie is gericht op ontmoedigen en mijden van drukte:
  - Drukke Momenten (spitsmijden)
  - Drukke routes (auto/fiets)
  - Drukke bestemmingen.
- In al het stedelijk verkeer -lopend, fietsen of bij het parkeren van je auto- geldt: houd 1,5 meter afstand!
- Gegeven dat de stedelijke mobiliteit zich in de openbare ruimte afspeelt, richt het protocol zich vooral op het faciliteren van de 1,5 meter afstand houden. Met betrekking tot persoonlijke hygiëne en beschermingsmaatregelen blijven de algemene boodschappen van kracht.

### Specifieke uitgangspunten:

De specifieke uitgangspunten voor de communicatie en de maatregelen richten zich op de voornaamste risico's van de reis (of reizen) passend bij de sector(-en) die weer opengesteld worden. Met de focus op de heropening van de basisscholen, kinderopvang en sportverenigingen gaat het om de volgende risico's:

- Drukke op het fiets- en voetpad: vanwege beperkte breedte op veel fiets- en voetpaden is de kans groot dat men niet altijd 1,5 meter afstand kan bewaren tot andere weggebruikers. Met name als er sprake is van drukte, in combinatie met snelheidsverschillen op een relatief smal fiets- en voetpad.

- Op kruispunten: voorkomen moet worden dat grote clusterings van fietsers en voetgangers plaatsvinden ter hoogte van kruispunten en fietsoversteken. Het besmettingsrisico zal groter zijn wanneer fietsers en voetgangers te dicht op elkaar staan in de wachtrij.
- In stallingen: fietsers moeten in de gelegenheid zijn om op bestemming of overstaplocatie de fiets te kunnen stallen. Huidige stallingsvoorzieningen zijn niet ingericht om direct te kunnen voldoen aan de 1,5 meter afstand regel.
- Bij bestemmingen, in fase 1 scholen, kinderdagverblijven en sportverenigingen. Voor toekomstige versoepelingen wordt steeds gekeken naar specifieke doelgroepen en situaties.

Naast maatregelen tijdens de reis zijn er ook mogelijkheden om vooraf met sectoren afspraken te maken om drukte te voorkomen met betrekking tot tijdstippen, routes en bestemmingen. Denk daarbij aan starttijden van scholen na de spits.

De volgende specifieke uitgangspunten worden aangehouden bij het formuleren van communicatieboodschappen en maatregelen:

- Mobiliteit moet veilig zijn vanuit het perspectief COVID19 en vanuit het perspectief van Verkeersveiligheid.
- Reizigers moeten zich eenvoudig aan de regels kunnen houden. Een heldere communicatie met duidelijke regels voor de verkeersdeelnemers. Hierbij wordt primair uitgegaan van de eigen verantwoordelijkheid van de reiziger voor het in acht nemen van de afstand. Communicatie is hier essentieel.
- De maatregelen richten zich met name op het handhaven van de 1,5 m maatregelen door de communicatie en weginrichting/ doorstroming zo goed mogelijk in te richten op voldoende afstand houden.
- Het treffen van beschermende en/ of hygiëne maatregelen is vooral van belang voor de individuele weggebruikers en sluit aan op de algemene communicatielijn.

### Richtinggevende principes

- Nieuwe besluiten van de MCCb en het lastig te voorspellen gedrag van reizigers in deze bijzondere tijd vragen om een dynamisch protocol en snel schakelen met stakeholders. Dit doen we volgens het proces zoals geschetst in hoofdstuk 3.
- De impact van de MCCb-besluiten op de stedelijke mobiliteit wordt gemonitord. Op basis van monitoring moet blijken in hoeverre er ruimte blijft voor een toename van verkeer in de stad en onder welke randvoorwaarden.
- Bij iedere volgende stap wordt toegespitst op nieuwe sectoren en toenemende mobiliteit enerzijds; en anderzijds maatregelen uitgewerkt die iets langere voorbereidingstijd nodig hebben.
- De algemene communicatieboodschap is normerend. Daarnaast is er voor specifieke sectoren een meer verfijnde boodschap. Communicatiemiddelen en -boodschappen zijn uniform.
- Onder regie van IenW, in afstemming met de wegbeheerders, is een toolkit ontwikkeld die alle partijen kunnen gebruiken.
- In dit protocol worden de gezamenlijke principes en maatregelen uitgewerkt. Of een maatregel wordt toegepast zal afhangen van de specifieke situatie. Als de maatregel wordt toegepast dan wordt dat eenduidig gedaan langs de (toekomstige) handreikingen in het protocol.
- Op Rijks- en regionaal niveau wordt met de te openen sectoren geschakeld om een eenduidige boodschap tav mobiliteit te koppelen aan de protocollen van de desbetreffende sector. In deze fase is de mobiliteitsboodschap gecompriemd opgenomen in de boodschap van PO, KDO en Sport.
- Wegbeheerders hebben de mogelijkheid om tijdelijke verkeersmaatregelen snel te treffen op basis van Artikel 34 van de BABW. De grondslag om artikel 34 te gebruiken is de huidige crisis. Dit impliceert dat als de crisis over is de maatregelen weer verdwijnen. Indien de wens is om de verkeersmaatregelen te continueren na de crisis, vergt dat een verkeersbesluit. Als de crisis langere tijd duurt en de maatregelen ook langer dan enkele maanden noodzakelijk zijn, zullen we kijken hoe ze samen met de andere maatregelen verankerd worden. Dat is nu nog niet te zeggen.
- Via noodverordeningen kunnen de voorzitters van de veiligheidsregio's wegen en parkeerplekken bijvoorbeeld afsluiten in het geval van spontane drukte zoals een heel drukke strand of een drukbezochte markt.

## 2 - Communicatieboodschappen

Een uniforme communicatieboodschap aan de weggebruikers is essentieel. In dit hoofdstuk is het nationale kader voor binnenstedelijke mobiliteit vastgelegd. Dit is gedaan in de vorm van communicatieboodschappen en gebaseerd op de besluiten van de Ministeriële Commissie Crisisbeheersing (MCCb).

Er is daarbij aandacht voor drie communicatielagen.

1. **De algemene boodschap** is normerend.
2. Daarnaast is er voor specifieke sectoren **meer verfijnde boodschap**.
3. Ten derde gaat het om de **uniformiteit in communicatiemiddelen** en boodschap. Er is onder regie van IenW, in afstemming met de wegbeheerders, een toolkit ontwikkeld die alle partijen kunnen gebruiken.

Er is onderscheid gemaakt in algemene en sectorspecifieke communicatieboodschappen voor binnenstedelijke mobiliteit. Korte afstanden doen we te voet of met de fiets. Door hier nu op te sturen versterkt het normbesef dat binnenstedelijke OV minder capaciteit heeft om reizigers mee te nemen. Beperken van binnenstedelijk autogebruik beperkt mogelijke knelpunten voor de stedelijke distributie en het autogebruik voor langere ritten (noodzakelijk vanwege beperkte capaciteit in het nationale OV en beperkingen op mede-autopassagiers).

Om de ruimte in een 1,5 meter samenleving zo veilig mogelijk te benutten is een aantal algemene boodschappen geformuleerd. Om deze boodschappen eenvoudig en snel uit te kunnen dragen zijn standaard middelen ontwikkeld. De communicatie-uitingen vallen onder de rijksbrede AlleenSamen-campagne. We hanteren dus eenzelfde *look and feel* en toon. De communicatie is gericht op normeren (gaat over het waarom van de maatregelen en sluit aan bij de boodschappen van het kabinet) en faciliteren (hoe en wat: gaat over het geven van eenduidige instructies in het straatbeeld en over zelfredzaamheid). Voor de communicatie vanuit de scholen, kinderopvang en sportverenigingen zelf zijn separate protocollen ontwikkeld (zie o.a. PO-raad en branche-organisaties kinderopvang).

### Algemene boodschappen:

- Blijf zoveel mogelijk thuis
- Houd 1,5 meter afstand
- Korte afstanden doen we in principe te voet en als dat niet kan nemen we de fiets.
- Mijd:
  - Drukke Momenten (spitsmijden)
  - Drukke routes (auto/fiets)
  - Drukke bestemmingen.
- Bekijk vóóraf de instructies die gelden op de plaats van bestemming
- Loop en fiets achter elkaar
- Loop en fiets altijd rechts
- Een geparkeerde fiets hoeft niet op 1,5 m van een andere geparkeerde fiets te staan, mensen houden 1,5 m afstand.

Er is een toolkit beschikbaar, zodat alle betrokkenen de middelen zelf op de meest geschikte plekken kunnen worden toegepast. Het gaat het om praktische zaken als sjablonen om boodschappen op fiets- en wandelpaden te sprayen (bijv met een hogedrukspuit), posters, etc. Die zullen zoveel mogelijk op touch points zoals, schoolroutes, drukke kruispunten of fiets- en wandelpaden en drukke verkeerslichten terug te zien zijn. De toolkit wordt iedere keer aangevuld. Dit gebeurt in aansluiting bij het protocol en afstemming met onze partners. Ook wordt gebruik gemaakt van onlinemiddelen zoals infographics en online video's.

<b>I Communicatie</b>	
1	Algemeen
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Blijf zoveel mogelijk thuis</li> <li>• Houd 1,5 meter afstand</li> <li>• Reis te voet of op de fiets</li> <li>• Mijd drukte <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Drukke Momenten (spitsmijden)</li> <li>○ Drukke routes (auto/fiets)</li> <li>○ Drukke bestemmingen.</li> </ul> </li> <li>• Bekijk vóóraf de instructies die gelden op de plaats van bestemming</li> </ul>
	Materialen en een handleiding bij gebruik van de materialen staan op <a href="http://www.rijksoverheid.nl/verantwoord-naar-school">www.rijksoverheid.nl/verantwoord-naar-school</a>
2	Basisschool (speciaal en regulier) & Buitenschoolse Opvang & Kinderdagverblijf
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kom lopend of fietsend</li> <li>• Zelfstandig parkeren van fietsen</li> <li>• Kiss &amp; ride: het breng- en haalmoment is kort</li> </ul>
3	Sport
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kom lopend of fietsend</li> <li>• Zelfstandig parkeren van fietsen</li> <li>• Kiss &amp; ride: het breng- en haalmoment is kort</li> </ul>

### 3 – Maatregelen

Dit deel van het protocol geeft de maatregelen weer die wegbeheerders kunnen treffen om mogelijke knelpunten in de stedelijke mobiliteit vóórkomen. Hier is onderscheid gemaakt in maatregelen die binnen een week te realiseren zijn en maatregelen die meer tijd vergen.

De uitdagingen in stedelijke mobiliteit als gevolg van gedeeltelijke openstelling van basisscholen, kinderopvang en sportverenigingen zitten op verschillende niveaus:

- Op het fiets- en voetpad: vanwege beperkte breedte op veel fiets- en voet paden is de kans groot dat men niet altijd 1,5 meter afstand kan bewaren tot andere weggebruikers. Met name als er sprake is van drukte, in combinatie met snelheidsverschillen op een relatief smal fiets- en voetpad.
- Op kruispunten: voorkomen moet worden dat er grote clusteringen van fietsers en voetgangers plaatsvinden ter hoogte van kruispunten en fietsoversteken. Het besmettingsrisico zal groter zijn wanneer fietsers en voetgangers te dicht op elkaar staan in de wachtrij.
- In stallingen: fietsers moeten in de gelegenheid zijn om op bestemming of overstaplocatie de fiets te kunnen stallen. Huidige stallingsvoorzieningen zijn niet ingericht om direct te kunnen voldoen aan de 1,5 meter afstand regel.

Naast deze lijst van maatregelen waarbij de focus ligt op het open gaan van de basisscholen, kinderopvang en sportverenigingen wordt gewerkt aan het faciliteren van scenario's met concrete maatregelen waarin heropening van diverse soorten van onderwijs en andere sectoren wordt overwogen waardoor de mobiliteit zal toenemen.

Een overzicht van mogelijke maatregelen is opgesteld door CROW. Voor de uitwerking van deze maatregelen is CROW aan de slag in samenwerking met verschillende organisaties. Dit is een dynamisch document. Webinars worden georganiseerd voor de gemeenten om kennis te nemen en te delen van de inhoud van het rapport. Gemeenten worden gevraagd hun ervaringen met maatregelen, al dan niet uit het overzicht van CROW, te delen met CROW. Deze ervaringen worden meegenomen bij de actualisatie van het overzicht. Op de website van CROW-Fietsberaad is de meest actuele versie te vinden: <https://www.fietsberaad.nl/Corona-maatregelen-stedelijke-mobiliteit>.

Zowel de mobiliteit als de maatregelen die de komende periode ingezet gaan worden verschillen per gemeente. Zeer sterk stedelijke gebieden lopen tegen andere problemen aan dan gemeenten uit meer landelijke gebieden. Daarom wordt samen met ongeveer een vijftal gemeenten een monitoring opgezet om de ontwikkelingen op gemeentelijke niveau te volgen en de resultaten hiervan te gebruiken voor het inschatten van effecten, afweging voor aanvullende maatregelen of bijsturing, en leerervaringen voor andere gemeenten.

II		Maatregelen	
1	Algemeen – realisatietijd < 1 week		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Korte boodschappen op wegdek (straat, fietspad, trottoir, winkelstraat, etc ...)</li> <li>• Aanpassingen in programma VRI (afhankelijk van materieel of dit snel te realiseren is)</li> </ul>	Materialen en een handleiding bij gebruik van de materialen staan op <a href="http://www.rijksoverheid.nl/verantwoord-naar-school">www.rijksoverheid.nl/verantwoord-naar-school</a>	
2	Algemeen – realisatietijd > 1 week		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inrichten van schoolstraten</li> <li>• Smalle tweerichtingenpaden omzetten naar eenrichtingspaden</li> <li>• Scheiden van inkomend en uitgaand verkeer</li> <li>• Verbreden van fietspad</li> <li>• Beter benutten van de capaciteit van de infrastructuur door spreiding over routes en bestemmingen en in tijd</li> </ul>	<a href="https://www.fietsberaad.nl/Corona-maatregelen-stedelijke-mobiliteit">https://www.fietsberaad.nl/Corona-maatregelen-stedelijke-mobiliteit</a>	
3	Basischool, kinderopvang en sportverenigingen (regulier en speciaal) – realisatietijd < 1 week		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Korte boodschappen rond de school aanbrengen (stoepkrijt: houd 1,5 m afstand)</li> <li>• Op het schoolplein: zie protocol PO-raad</li> <li>• Rondom de kinderopvang: zie protocol brancheorganisaties kinderopvang</li> </ul>		

## 4 – Samenwerking

De komende maanden zullen we als overheden, bedrijven, stakeholders en weggebruikers samen ervoor moeten zorgen dat stedelijke mobiliteit op een COVID-19-proof wijze plaats kan vinden.

Hiervoor is het nodig dat we met elkaar ervaringen uitwisselen en best practices delen, zodat wordt voorkomen dat overheden ieder opnieuw het wiel moeten uitvinden en dat eenduidigheid richting de weggebruikers zo goed mogelijk wordt geborgd. Hieronder een aantal uitgangspunten over de samenwerking met wegbeheerders en een schets voor het vervolg.

### Uitgangspunten samenwerking met wegbeheerders

#### 1. Landelijke sturing op hoofdcommunicatieboodschappen

De aanpak mobiliteit in de 1,5 m samenleving vraagt om een goede afweging tussen regie op landelijk niveau en lokaal maatwerk. Omdat voor reizigers en weggebruikers duidelijk moet zijn wat van hen verwacht wordt, zorgt IenW op basis van de MCCb besluiten voor een centrale landelijke communicatieboodschap op het gebied van mobiliteit.

#### 2. Afstemming tussen partijen

De uitwerkingen van de communicatieboodschappen en de (actualisatie van) het protocol worden besproken en afgestemd met een stuurgroep bestaande uit vertegenwoordigers van IPO, VNG, Vervoerregio's, CROW en SWOV en een adviserend en verbindend netwerk met maatschappelijke partners zoals de Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland, Team Alert en de ANWB. In beide gremia zitten partijen die belangrijke input hebben geleverd op het huidige protocol. Indien nodig worden daar nieuwe partijen aan toegevoegd.

### 3. Kennis over maatregelen worden centraal verzameld en gedeeld

CROW verzamelt kennis over maatregelen op het gebied van binnenstedelijke mobiliteit. Het gaat in eerste instantie over kennis van (fiets)communicatie, fysieke aanpassingen in de infra, aanpassing belijning, etc. Daarbij worden ook internationale voorbeelden meegenomen die verzameld zijn door de Dutch Cycling Embassy. Via partijen zoals het Fietsberaad, GNMI, en Tour de Force zal de state-of-the-art kennis opgehaald en verspreid worden. Tevens worden wegbeheerders uitgenodigd ervaringen met maatregelen te delen.

### 4. Ruimte voor maatwerk

Het landelijk protocol is richtinggevend en beschrijft maatregelen die mogelijk en/of wenselijk zijn. Omdat elk (stedelijk) gebied uniek is, is het echter onmogelijk om met generieke protocollen voor stedelijke mobiliteit voor elk gebied te kunnen bepalen welke maatregelen moeten worden genomen. Het zijn gemeenten die de besluitvorming op lokaal niveau uitvoeren. Het uiteindelijke maatregelenpakket op stedelijk niveau is afhankelijk van de keuzes ten aanzien van openstelling door de MCCb, het ontstane verkeersbeeld, de stedelijke context, en politieke keuzes.

De landelijke publiekscommunicatie vindt plaats vanuit IenW. Deze wordt versterkt door gerichte communicatie direct aan de reizigers via de netwerken van de stakeholders.

## Volgende fases

Qua planning sluiten we aan op het landelijke besluitvormingsproces aangezien de Ministeriële Commissie Crisisbeheersing (MCCb), op basis van het advies van het Outbreak Management Team (OMT) onder leiding van het RIVM, de definitieve beslissingen neemt. Daarom bevat het protocol stedelijke mobiliteit nu vooral handvatten voor de opening van scholen, kinderopvang en sportverenigingen (11 mei 2020).

Voor de volgende fases wordt ook gekeken naar maatregelen op het gebied van (fiets)parkeren, stedelijke distributie, autoverkeer, onderwijsaanpak en werkgeversaanpak. Fietsparkeren bij stations en regionaal OV maken geen deel uit van dit protocol. Daarbij is verwachting dat ook buiten de beslismomenten van de MCCb om mobiliteit zal toenemen, bijvoorbeeld doordat (retail)bedrijven weer opengaan en reizigers meer op pad gaan.

Deze bredere focus vraagt ook om uitbreiding van het adviserend en verbindend netwerk met relevante stakeholders uit deze sectoren. Afhankelijk van het tempo van de besluiten van de MCCb wordt het protocol aangepast en worden de stuurgroep en de netwerkgroep actief betrokken. Het ritme waarin dit gebeurt laat zich nu nog lastig in een tijdschema vastleggen.