Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2023–2024

31 305 Mobiliteitsbeleid

Nr. 464

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 mei 2024

Met deze voortgangsbrief wordt de Kamer geïnformeerd over de laatste ontwikkelingen op het gebied van deelmobiliteit. De brief begint met de stand van zaken ten aanzien van moties, toezeggingen en een amendement op het gebied van deelmobiliteit. Vervolgens wordt de Kamer geïnformeerd over het programmaplan en de nulmeting van het Samenwerkingsprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit. Tot slot wordt in deze brief de samenhang tussen deelmobiliteit en enkele andere trajecten toegelicht en wordt ingegaan op recente ontwikkelingen in de markt.

Deelmobiliteit (ook wel deelvervoer) is een verzamelterm voor alle vervoersmiddelen die gebruikt kunnen worden door meerdere gebruikers waarbij de gebruiker ook de bestuurder is, maar deze niet zelf bezit[1]. Deelmobiliteit is een groeiend onderdeel van het mobiliteitssysteem. Zowel lokale overheden als het ministerie zijn gebaat bij het verkrijgen van een beter beeld over de impact van deelmobiliteit, als één van de bouwstenen binnen het bredere mobiliteitsbeleid. De kennis over deelmobiliteit neemt ook bij kennis- en onderzoeksinstellingen toe. Het KiM heeft in een onderzoek[2] uit 2021 laten zien dat het aandeel van deelauto's/deelmobiliteit in de totale mobiliteitsmix nu nog relatief klein is. In een recente overzicht-studie[3] geeft het KiM aan dat pakketten gericht op het stimuleren van duurzamere reisalternatieven waarvan deelmobiliteit onderdeel uitmaakt, kan bijdragen aan bijvoorbeeld betere doorstroming en een afname van CO_2 door mobiliteit (reductie van 0,2–0,3 Mton).

[1] Kamerstuk 31 305, nr. 379
[2] https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2021/10/05/deelauto--en-deelfietsmobiliteit-in-nederland-ontwikkelingen-effecten-en-potentie
[3] https://www.kimnet.nl/publicaties/publicaties/2024/04/22/effecten-van-maatregelen-op-doorstroming-en-verduurzaming-reisgedrag

kst-31305-464
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2024

Stand van zaken toezeggingen aan en moties van de Kamer over deelmobiliteit

In dit deel van de brief worden de verschillende toezeggingen aan de Kamer en moties en een amendement van de Kamer over deelmobiliteit besproken. Het gaat hierbij om:
– een handelingskader voor deelscooters;
– een top 10 aan instrumenten om deelmobiliteit te stimuleren;
– een update over de plannen met de vrijgemaakte € 3 miljoen voor inclusieve deelmobiliteit;

Toezegging handelingskader deelscooters modelteksten/ modelvergunningen voor gemeenten

Het samenwerkingsprogramma heeft gewerkt aan een handelingskader voor deelscooters. Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie van het lid Van der Graaf (CU) c.s.[4] en aan de aanvullende toezegging hierover gedaan in een vorige Kamerbrief[5]. Het handelingskader is uitgewerkt in de vorm van modelteksten voor Algemene Plaatselijke Verordening (APV) vergunningen van gemeenten aan deelmobiliteitsaanbieders. Deze modelteksten zijn afgerond en gepubliceerd[6]. De modelteksten geven hiermee een concreet handelingskader voor gemeenten bij de vraag hoe om te gaan met de deelscooter. De modelteksten kunnen door gemeenten benut worden in de vergunningverlening voor deelscooters. De modelteksten bieden eveneens handvatten voor gemeenten voor de ontwikkeling of actualisatie van regelgeving. Daarnaast dragen de modelteksten bij aan de harmonisatie van beleid, wat ten goede komt aan de markt en gebruikers. De inhoud van de modelteksten is uitgebreider beschreven in de bijlage onderaan deze brief.

Motie top10 instrumenten

Naar aanleiding van de motie van de leden Kröger (GL-PvdA) en De Hoop (GL-PvdA)[7] onderzoekt onderzoeksbureau CE Delft met welke top tien instrumenten de groei van (elektrische) deelmobiliteit ruimtelijk, wettelijk of fiscaal bevorderd kan worden. De onderzoekers hebben eerst een long-list opgesteld met mogelijke maatregelen op basis van de literatuur en expertinterviews. Daarna hebben de onderzoekers deze ingekort tot een lijst van 15 instrumenten. Zij werken deze nu verder uit en rekenen deze kwantitatief door om zo tot een top tien te komen. Het streven is het rapport voor het zomerreces met de Kamer te delen.

Onderzoek inclusiviteit/vervoersarmoede

Zoals aangekondigd in een eerdere Kamerbrief[8] is het ministerie in overleg met het Samenwerkingsprogramma deelmobiliteit om te bezien hoe de vrijgemaakte € 3 miljoen[9] (amendement van de leden Van Ginneken (D66) en Van der Molen (CDA)) effectief kan worden ingezet en kennis kan worden opgedaan over inclusiviteit en deelmobiliteit. De komende maanden wordt in samenwerking met verschillende medeover-

[4] Kamerstuk 36 200 XII, nr. 71
[5] Kamerstuk 31 305, nr. 412. «Op basis van deze signalen wil ik samen met de VNG, maar ook met CROW, het Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur (GNMI) en alle deelnemende gemeenten uit het Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit een handelingskader voor deelscooters opstellen.»
[6] https://kennisvanstadenregio.nl/uploads/media_item/media_item/181/44/240201_Modelbepalingen_deelmobiliteit-1709800044.pdf
[7] Kamerstuk 31 305, nr. 424
[8] Kamerstuk 31 305, nr. 412
[9] Kamerstuk 36 200 A, nr. 51

heden uit het samenwerkingsprogramma onderzocht op welke wijze tot zinvolle pilots of tot zinvolle besteding van de middelen en opschaling te komen op basis van bestaande kennis. Daarbij staat voorop dat de middelen zo worden ingezet dat ze bijdragen aan een (blijvende) vermindering van vervoersarmoede. De planning is dat eind van dit jaar het onderzoek wordt afgerond en met de Kamer gedeeld zal worden.

Definitie deelmobiliteit

In het commissiedebat Auto van 15 juni 2023 is door het lid Van Ginneken (D66) bij de Minister geïnformeerd over een definitie voor deelmobiliteit. Een eenduidige (juridisch handhaafbare) definitie waarbij ook onderscheid gemaakt kan worden tussen huurvoertuigen en deelvoertuigen ontbreekt op dit moment. Een definitie kan gemeenten helpen met handhaving van lokale regelgeving en kan op landelijk niveau helpen bij juridische en fiscale vraagstukken. Het CROW en het KiM begeleiden dit traject. Het doel is om een definitie op te stellen die bruikbaar is voor alle overheidslagen. De verwachting is dat in Q3 van dit jaar een eerste versie van een (juridisch handhaafbare) definitie wordt opgeleverd.

Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit (programmaplan en nulmeting)

Er worden al veel inspanningen door overheden ondernomen op het onderwerp deelmobiliteit, maar meer samenhang is nodig om tot opschaling, effectiever en efficiënter beleid voor deelmobiliteit te komen. De oprichting van het Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit draagt eraan bij om deze samenhang te stimuleren.

In eerdere correspondentie[10] met de Kamer is de opzet en de start van het samenwerkingsprogramma deelmobiliteit (ook wel genoemd «Natuurlijk! Deelmobiliteit, hierna N!D) toegelicht. Centraal in het samenwerkingsprogramma staan standaardisatie, harmonisatie en kennisdeling. Zo wordt het inzicht, de samenhang en de voorspelbaarheid van beleid voor marktpartijen vergroot, wat de kans op opschaling verbetert.

Het Samenwerkingsprogramma richt zich op verschillende deelmodaliteiten; naast de deelauto ook op de deel(bak)fiets en deelscooter. In het programma is er naast een rol voor IenW, BZK, regionale en lokale medeoverheden ook een belangrijke rol om kennis te delen voor de koepelorganisaties VNG, CROW, GNMI en Platform31.

Inmiddels is hard gewerkt door alle betrokken overheden aan een programmaplan en is dit ook door de partners vastgesteld. Het programmaplan is bijgevoegd. In dit plan wordt beschreven wat de ambities van het samenwerkingsprogramma zijn, hoe het programma gepositioneerd is en welke werkwijze en strategie gevolgd wordt bij verdere standaardisatie, harmonisatie en kennisdeling. Tevens zijn concrete doelen opgenomen en wordt ingegaan op de programmering met projecten zoals onderzoeken en tot slot de organisatie.

Om inzicht te krijgen in de impact van het programma en om bij te kunnen sturen is er een eerste meting, de nulmeting, uitgevoerd. Deze is een bijlage bij deze brief. In de nulmeting zijn meetbare indicatoren aan de programmadoelstellingen gekoppeld. Deze gaan in op het aanbod, het gebruik en de houding tegenover deelmobiliteit (deelauto's en deeltweewielers). Voor het meetbaar maken van de verwachte maatschappelijke

[10] Kamerstuk 31 305, nr. 379 (23-12-2022), Kamerstuk 31 305, nr. 412 (18-07-2023) en Kamerstuk 31 305, nr. 425 (26-09-2023).

impact worden autobezit, ruimtegebruik en CO_2-uitstoot inzichtelijk gemaakt. Als basisjaar wordt 2022 aangehouden, dit is voor aanvang van het programma. De gebruikte bronnen zijn het CROW, het Landelijk Reizigersonderzoek (LRO), CBS en I&O Research. Aan het eind van elk jaar wordt een nieuwe meting gedaan om de voortgang te monitoren. De looptijd van het programma is vijf jaar.

Relatie IenW en N!D

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat faciliteert het samenwerkingsprogramma vanuit de behoefte aan meer kennisopbouw, meer gelijkheid in regelgeving (harmonisatie en standaardisatie), het delen van kennis, het uitwisselen van ervaringen, het verbeteren van gemeentegrens-overstijgende (deel)mobiliteit en het goed monitoren van alle effecten. Door intensief betrokken te zijn in de fase waarin de markt zich nog aan het vormen is, streeft IenW ernaar om tijdig in te kunnen springen als er nationale wet- of regelgeving moet worden aangepast. Dit alles met als doelstelling dat deelmobiliteit kan opschalen, en zo kan bijdragen aan *de juiste mobiliteit op de juiste plaats* in lijn met de Hoofdlijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050 die eerder met de Kamer is gedeeld[11]. Door deelmobiliteit op de juiste manier in te zetten kan zij bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en duurzaamheid, zeker in gebieden waar de ruimte schaars is. Daarnaast kan zij bijdragen aan het bereikbaar houden van het landelijk gebied. Het is bovendien de verwachting dat het tijdig inspelen op vraagstukken en ontwikkelingen minder positieve aspecten zoveel mogelijk zal beperken. Het samenwerkingsprogramma zorgt ervoor dat de opgedane kennis wordt gedeeld. Lokale overheden kunnen deze kennis vervolgens naar behoefte inzetten. In de bijlage onderaan deze brief staat een overzicht van deelmobiliteitsprojecten.

Samenhang van deelmobiliteit met andere trajecten

Deelmobiliteit is groeiend en raakt daarom steeds meer aan andere beleidstrajecten. Dit deel van de brief beschrijft de samenhang met de volgende trajecten:
- Aanpak mobiliteitstransitie;
- Wet Personenvervoer 2000;
- Stationsagenda;
- Mobiliteitshubs.

Aanpak mobiliteitstransitie en samenhang met deelmobiliteit

Om de bereikbaarheid voor huidige en toekomstige generaties op orde te kunnen houden, onderschrijven Rijk en regio het belang van een gezamenlijke, en op elkaar afgestemde, inzet op integraal bereikbaarheidsbeleid. In dit kader hebben Rijk en regio tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT (BO MIRT) in het najaar van 2023 met elkaar afgesproken om in nauwe samenwerking, onder regie van IenW, en met oog voor de gebied-specifieke kenmerken, te komen tot een gezamenlijke landelijke aanpak voor de mobiliteitstransitie. In goed overleg en samenwerking met IPO en VNG is de (verdere) uitwerking van deze aanpak met de regio's inmiddels gestart. Uiterlijk bij het BO MIRT van 2024 stellen Rijk en regio een Plan van Aanpak vast. Onderdeel van deze aanpak is ook het ontwikkelen van een afweegkader en leidraad deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling (als onderdeel van het samenwerkingsprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit).

[11] Kamerstuk 31 305, nr. 388

Deelmobiliteit en Wet personenvervoer 2000

In de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) is deelmobiliteit niet opgenomen. In overleg met Financiën, BZK, VWS en OCW is in september 2023 een interdepartementaal overleg opgestart, gericht op het verkennen van de mogelijkheden van het (juridisch) integreren van verschillende vervoersvormen (o.a. deelmobiliteit) in publiek vervoer. Het beter op elkaar laten aansluiten van de verschillende vervoersvormen, zoals het doelgroepenvervoer, openbaar vervoer en het leerlingenvervoer, draagt bij aan een effectiever vervoerssysteem en een betere bereikbaarheid voor de verschillende reizigersgroepen. Hierbij wordt ook gekeken naar de impact op wet- en regelgeving, waaronder de Wet personenvervoer 2000. Eind 2024 wordt de Kamer geïnformeerd over de voortgang van deze verkenning.

Stationsagenda en deelmobiliteit

Deelmobiliteit is één van de 10 prioritaire thema's in de Stationsagenda die op 9 februari 2023 aan de Tweede Kamer is aangeboden[12]. De ontwikkelingen op het gebied van deelmobiliteit rondom stations zijn weergegeven in de eerste voortgangsrapportage van de Stationsagenda[13]. In 2024 zullen IenW, NS Stations en ProRail samen een visie opstellen voor deelmobiliteit op stations.

Mobiliteitshubs in relatie tot deelmobiliteitshubs

Het bundelen van deelmobiliteit in hubs kan voordelen hebben voor de beschikbaarheid van deelmobiliteit, de herkenbaarheid voor de reiziger, het voorkomen van verrommeling op straat, en het bieden van goede aansluiting op het bredere netwerk van openbaar vervoer, wegen- en fietsinfrastructuur en voorzieningen. Nederlandse overheden werken samen aan de uitrol en samenhangende aanpak op hubs. In het BO MIRT van november 2023 is afgesproken dat Rijk en regio een meerjarig, landelijk samenwerkingsprogramma mobiliteitshubs starten, met als doel om systematisch te leren en een samenhangende aanpak op mobiliteitshubs te realiseren. Hier wordt de Kamer dit jaar nog separaat over geïnformeerd.

Deze aanpak voor mobiliteitshubs hangt nauw samen met de aanpak op het gebied van deelmobiliteit en deelmobiliteitshubs. Zo is op het Bestuurlijk Overleg MIRT van november 2022 € 7 miljoen (cofinanciering) door het Rijk ter beschikking gesteld voor de uitrol van uniforme deelmobiliteitshubs. Deelmobiliteitshubs vormen een netwerk van plekken in de buitenruimte waar deelvoertuigen kunnen worden geplaatst. Samen met 9 decentrale overheden worden de komende jaren ongeveer 900 van deze deelmobiliteitshubs uitgerold, waarvan inmiddels een kwart is gerealiseerd. De effecten van deze hubs op het gebruik van deelmobiliteit worden met een uitgebreid monitoringsprogramma gemeten door het Ministerie van IenW. De inzichten en praktijkervaringen die in de komende jaren worden opgedaan, worden in diverse projecten van het samenwerkingsprogramma deelmobiliteit gebruikt en beschikbaar gemaakt aan overheden. Na de zomer worden de eerste resultaten verwacht.

[12] Kamerstuk 29 984, nr. 1088
[13] Kamerstuk 23 645, nr. 819

Recente ontwikkelingen in de markt

Zoals hiervoor is omschreven wordt gewerkt aan effectiever en efficiënter beleid voor deelmobilteit, dat moet bijdragen aan de verdere opschaling ervan. Tegelijkertijd is het goed om te beseffen dat deelmobiliteit een opkomende private en ook nog kwetsbare markt is. De gemeente Amsterdam heeft enkele maanden terug nieuwe vergunningen uitgegeven voor deelscooters en het aanbieden van deelbakfietsen voor het eerst vergund (voorheen was dit een ontheffing). Twee partijen die actief waren in de stad hebben geen nieuwe vergunning gekregen. Deze partijen hebben het lastig omdat dit doorwerkt in hun business case in de rest van het land. Dat kan als gevolg hebben dat gebruikers uit andere plaatsen ook deze deelmobiliteitsaanbieder zien verdwijnen.

Het samenwerkingsprogramma faciliteert de gesprekken tussen de aanbieders en wethouders waar dit speelt.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

Bijlage **– Projecten deelmobiliteit van N!D en IenW**

Gerealiseerde projecten en mijlpalen

Standaardisatie gebruikersonderzoek deelmobiliteit

Eind vorig jaar is een rapport gepubliceerd[14] waarmee een landelijk standaard werkwijze voor periodiek gebruikersonderzoek is gerealiseerd. Met een gebruikersonderzoek wordt het gebruik van en kijk op deelmobiliteit gemeten. Het rapport wordt nu als basis gebruikt om vanaf 2024 jaarlijks op de landelijk gestandaardiseerde werkwijze namens de gezamenlijke overheden gebruikersonderzoek uit te gaan zetten. Door dit te standaardiseren kunnen de resultaten tussen regio's vergeleken worden. Op die manier kunnen regio's van elkaar leren welk beleid een goede uitwerking heeft.

Modelteksten/modelvergunningen voor gemeenten

Een eerste versie van de modelteksten voor de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) vergunningen van gemeenten aan deelmobiliteitsaanbieders is recent afgerond en gepubliceerd[15]. Deze modelteksten maken het gemakkelijk voor gemeenten om regelgeving voor deelmobiliteit te maken of te actualiseren en dragen bij aan het harmoniseren van beleid, wat ten goede komt aan de markt en gebruikers. Zo kunnen aanbieders bijvoorbeeld gemakkelijker opschalen omdat de vergunningseisen van gemeenten steeds meer vergelijkbaar worden. Deze modelteksten zijn ook besproken met de markt. De modelteksten vormen overigens een levend document dat periodiek aangepast kan worden aan de hand van nieuwe ontwikkelingen, inzichten en ervaringen van gemeenten. Hierbij moet oog zijn voor de continuïteit van de markt. Er wordt daarom getracht zo min mogelijk te veranderen maar wel open te staan voor nieuwe inzichten ook in het belang van de markt. Een voorbeeld is dat er nu, mede naar aanleiding van ervaringen in Amsterdam, een vraag is of er niet per modaliteit een minimale looptijd voor vergunningen moet worden ingevoerd en of daarbij differentiatie per modaliteit – immers een investering in een deel(bak)fiets is iets anders dan in een deelauto – nodig is.

Flexibele parkeermachtiging

Het product flexibele parkeermachtiging is een samenwerking met SHPV (Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten). Door de flexibele parkeermachtiging kunnen deelauto's worden gekoppeld aan het Nationaal Parkeerregister. Met deze koppeling kunnen parkeervergunningen eenvoudiger op een ander kenteken worden gezet. Dit maakt onder andere «one way» ritten tussen steden mogelijk. Hiermee wordt gebouwd aan een toekomstbestendige manier van parkeren en beheren van de openbare ruimte.

Trainingen gemeenten over de deelauto

Met dank aan een bijdrage van de Europese Commissie, is een trainingstraject opgezet om gemeenten te helpen met het onderwerp autodelen. Dit trainingstraject, uitgevoerd door Deloitte en Advier, en een samenwerking tussen het Ministerie van IenW en het samenwerkingspro-

[14] https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/11/20/standaardisatie-onderzoek-deelmobiliteit

[15] https://kennisvanstadenregio.nl/uploads/media_item/media_item/181/44/240201_Modelbepalingen_deelmobiliteit-1709800044.pdf

gramma, draagt eraan bij dat gemeenten die eerder niet actief betrokken waren bij het onderwerp autodelen hier ook mee aan de slag gaan.

Evaluatie City Deal (deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling)

Begin dit jaar is een onderzoek gepubliceerd waarin de City Deal Elektrische Deelmobiliteit in Stedelijke Gebiedsontwikkeling werd geëvalueerd[16]. Het hoofddoel van de City Deal was «het versnellen van een doorbraak naar het gebruik van elektrische deelmobiliteit in stedelijke gebiedsontwikkelingen». In de evaluatie zijn de effecten van de aanwezigheid van elektrische deelmobiliteit bij vijf gebiedsontwikkelingen onderzocht. Hierbij komt het perspectief van de ontwikkelaar, gemeente, mobiliteitsaanbieder en bewoner aan bod. Het onderzoek laat zien dat zowel de omgeving als de opzet van het woningproject invloed heeft op het slagen van het project. Zo is de nabijheid van voorzieningen en hoogwaardig openbaar vervoer in de omgeving belangrijk. Daarnaast is het ook relevant dat er steeds wordt bijgestuurd in hoeveel deelmobiliteit er wordt aangeboden en dat de voertuigen ook beschikbaar zijn voor bewoners uit de omgeving. De ruimtebesparing door de inzet van deelmobiliteit is in de meeste gevallen ten gunste gekomen aan extra woningen of een groener ingerichte buitenruimte. De inzichten zijn bruikbaar voor alle partijen die betrokken zijn bij stedelijke gebiedsontwikkeling in combinatie met elektrische deelmobiliteit. De inzichten worden daarom ook meegenomen in het lopende project van het samenwerkingsprogramma (Casusboek deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling).

Publiekscampagne «Delen maakt je wereld mooier»

In november 2023 is de deelauto-campagne «Delen maakt je wereld mooier» door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de wethouder Energietransitie, Mobiliteit en Grondstoffen van de gemeente Den Haag gelanceerd. De campagne richt zich in de eerste fase op de doelgroep rijbewijsbezitters tussen de 26 en 39 jaar. Met media inzet is de (potentiële) doelgroep voorgelicht over de voordelen van autodelen. Zo zijn voor de kennisoverdracht abri's ingezet en heeft er een sociale mediacampagne gedraaid. Voor het verder uitdiepen van de positieve aspecten van autodelen zijn er artikelen geplaatst in maandbladen, en hebben daarnaast influencers in hun eigen stijl de voordelen van autodelen verder toegelicht. De landelijke campagne is op een aantal plaatsen regionaal doorgezet met eigen materiaal en informatie-stands in winkelcentra. Op de website www.startmetdelen.nl is alle informatie over de publiekscampagne te vinden. Na een tussentijdse evaluatie zal de campagne in het najaar van 2024 een vervolg krijgen.

Projecten in de startfase

Het samenwerkingsprogramma deelmobiliteit werkt actief aan veel verschillende projecten die parallel worden opgestart. Hieronder een voorbeeld van één van deze projecten die dit jaar wordt gestart:

Casusboek deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling

Er wordt met een samenwerking van adviesbureaus en kennisinstellingen een digitaal casusboek opgeleverd met daarin tenminste 30 gebiedsontwikkelingsprojecten in Nederland waar deelmobiliteit een belangrijke rol in heeft. Deze projecten kunnen zich in zowel de planfase als de gebruiksfase bevinden. De bedoeling is om alle projecten die worden

[16] https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2024/01/25/evaluatie-city-deal-elektrische-deelmobiliteit-in-stedelijke-gebiedsontwikkeling

opgenomen meer gedetailleerd te kunnen selecteren op specifieke kenmerken (o.a. bouwprogramma, omgevingskenmerken, mobiliteitsconcept, parkeernormen, etc.). Om zodoende bij te dragen aan bredere kennisdeling en -ontwikkeling op het onderwerp van deelmobiliteit in gebiedsontwikkelingsprojecten. We verwachten het digitale casusboek tegen de zomer van 2024.