



EINDRAPPORT

Publiek Regionaal Deelfietsstelsel MRDH



EINDRAPPORT

Publiek Regionaal Deelfietssysteem MRDH

AUTEURS **Wouter de Wit**
Clemens Nauta
Jesse Hablé

IN OPDRACHT VAN **Metropoolregio Rotterdam Den Haag**

PLAATS **Rotterdam**

DATUM **8 januari 2026**

STATUS **Definitief**

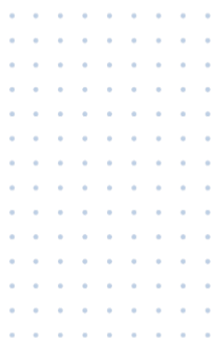
Rebel Group

Wijnhaven 23
3011 WH ROTTERDAM
NEDERLAND

+31 10 275 59 95
info@rebelgroup.com
www.rebelgroup.com

Inhoudsopgave

1. Samenvatting	3
2. Algemene introductie	4
2.1 Aanleiding	
2.2 Publieke doelstellingen	
3. Systeemontwerp & Budget	7
3.1 Systeemontwerp	
3.2 Resultaten en budget	
4. Strategisch Programma van Eisen	13
4.1 Leidende principes	
4.2 Te voorkomen valkuilen	
4.3 Aanbevelingen en concrete eisen	
5. Juridische marktbenadering	20
6. Samenwerkingsovereenkomst	22



1. Samenvatting

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) werkt aan de opzet van een publiek regionaal deelfietsstelsysteem om de bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid in de regio te versterken. Het huidige aanbod van deelfietsen is versnipperd en verschilt sterk per gemeente, waardoor er geen samenhangend netwerk bestaat en kansen voor ketenmobiliteit en duurzame groei onbenut blijven. Daarom stelt de MRDH budget beschikbaar voor een driejarige pilot waarin acht gemeenten (Delft, Den Haag, Lansingerland, Leidschendam-Voorburg, Pijnacker-Nootdorp, Rijswijk, Wassenaar en Zoetermeer) gezamenlijk toewerken naar één uniform en publiek gestuurd systeem.

Het systeem moet bijdragen aan zes publieke doelstellingen:

1. Bereikbaarheid van wijken, werklocaties en OV-knooppunten;
2. Beschikbaarheid van fietsen op relevante locaties;
3. Betaalbare tarieven die dagelijks gebruik mogelijk maken;
4. Bekendheid en zichtbaarheid van deelfietsen;
5. Begrijpelijk gebruik door eenvoudige apps en duidelijke instructies;
6. Buitenruimte die ordelijk is ingericht middels digitale en fysieke hubs.

Het ontwerp van het systeem volgt een fijnmazig *back-to-many*-model met virtuele hubs en een maximale loopafstand van 150 tot 300 meter, afhankelijk van de stedelijkheid. Op basis van benchmarks wordt uitgegaan van circa 2 tot 2,5 fietsen per 1.000 inwoners, wat neerkomt op ongeveer 2.400 deelfietsen in de pilot. Een mix van 50% elektrische en 50% niet-elektrische fietsen vormt de uitgangssituatie, al kan dit na marktconsultatie worden bijgesteld.

De financiële analyse toont dat de basisvariant een subsidiebehoefte heeft van circa € 1,45 miljoen over drie jaar. Een alternatieve variant met lagere tarieven heeft een subsidiebehoefte heeft van ongeveer € 2,55 miljoen. Het strategisch Programma van Eisen geeft richting aan de aanbesteding en benadrukt dat eisen moeten sturen op maatschappelijke waarde en meetbare prestaties, niet op detailsturing van de bedrijfsvoering. Aanbevelingen worden gedaan op het gebied van systeemontwerp, tarieven, servicekwaliteit, het deelfietsaanbod, parkeren, duurzaamheid, OV-integratie, datadeling en governance. Hierbij ligt de nadruk op resultaatgerichte indicatoren zoals de beschikbaarheid van deelfietsen, klachtenafhandeling, CO₂-impact en aansluiting op OV-haltes.

Voor de juridische marktbenadering wordt een concessiemodel aanbevolen, omdat dit gemeenten de mogelijkheid geeft om bindende afspraken te maken over tarieven, servicekwaliteit, spreiding en financiële bijdragen. Gemeenten verstrekken gezamenlijk mandaat en volmacht aan de MRDH om de concessie uit te voeren. Voor de pilotfase volstaat tijdelijke mandatering; voor een structureel systeem is een uitbreiding van de Gemeenschappelijke Regeling nodig. Heldere governance, gezamenlijke besluitvorming en een samenwerkingsovereenkomst tussen gemeenten en MRDH vormen de basis voor een consistent regionaal proces. De pilot moet waardevolle inzichten opleveren om door te groeien naar een permanent regionaal deelfietsstelsysteem dat schaalvoordelen benut en reizigers een betrouwbare, duurzame en toegankelijke mobiliteitsoptie biedt.

2. Algemene introductie

2.1 Aanleiding

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) heeft al enkele jaren ervaring met deelfietsen. Het huidige aanbod is versnipperd en vooral geconcentreerd in stedelijk gebied. De spreiding is beperkt. In meerdere gemeenten ontbreekt een deelfietsaanbod volledig. De MRDH heeft als doel om bereikbaarheid op een duurzame manier en op regionaal niveau te borgen. Deelfietsen vormen daarbij een belangrijke schakel, met name voor korte afstanden en als aanvulling op het openbaar vervoer.

Regionale samenwerking maakt het mogelijk om:

- i. integraal te sturen op mobiliteit, bereikbaarheid en duurzaamheid
- ii. daardoor beleidsdoelen beter te verankeren
- iii. en prestaties te koppelen aan financiële prikkels.

Zeker kleinere MRDH gemeenten beschikken niet over voldoende schaal en uitvoeringskracht om deelfietsaanbod op te zetten. Via een regionale aanpak kan de MRDH beleid, implementatie en monitoring bundelen en versterken. Dit vormt de basis voor een financieel ondersteund regionaal deelfietsstelsel. Dit stelsel moet bijdragen aan de grotere maatschappelijke opgaven in de regio: het verbeteren van de bereikbaarheid door het stimuleren van duurzame mobiliteit voor een brede doelgroep reizigers. Deelfietsen zijn daarin geen doel op zich, maar een middel om deze publieke doelen te realiseren.

Concreet stelt de MRDH budget beschikbaar voor een pilot van drie jaar waarmee gemeenten en de MRDH ervaring opdoen met een publiek toegankelijk regionaal deelfietsstelsel. De MRDH kiest bewust voor een pilot en niet voor een regulier aanbestedingstraject omdat het samen met gemeenten wil testen op welke wijze een deelfietsstelsel kan bijdragen aan de regionale opgaven en beleidsdoelen.

In de voorbereiding zijn meerdere onderwerpen gedefinieerd die de MRDH tijdens de pilot wil toetsen. Het gaat onder andere om de mogelijkheden om tarieven (voor specifieke doelgroepen) te verlagen, deelfietsen in te zetten als maatregel om hinder door werkzaamheden te beperken, de toegankelijkheid te vergroten via gebruiksvriendelijke betaalmethoden en de aansluiting op het openbaar vervoer te verbeteren zodat de deelfiets een aantrekkelijke *first* en *last mile* oplossing vormt binnen een ketenreis.

De volgende gemeenten hebben (op alfabetische volgorde) aangegeven deel te willen nemen aan deze pilot:

- Gemeente Delft
- Gemeente Den Haag
- Gemeente Lansingerland
- Gemeente Leidschendam-Voorburg
- Gemeente Pijnacker-Nootdorp
- Gemeente Rijswijk
- Gemeente Wassenaar
- Gemeente Zoetermeer

Dit rapport bestaat uit vier samenhangende onderdelen. Het eerste deel is een uitwerking van het systeemontwerp van het deelfietsstelsysteem en het benodigde budget. Het tweede deel bestaat uit het Strategisch Programma van Eisen (PvE) dat de inhoudelijke en functionele uitgangspunten voor het te ontwikkelen systeem beschrijft. Het derde deel betreft een voorstel op hoofdlijnen voor de juridische marktbenadering. Tot slot is een samenwerkingsovereenkomst opgesteld tussen de deelnemende gemeenten en MRDH. Samen vormen deze stukken de basis voor het starten van aanbestedingstraject en het contracteren van een deelfietsaanbieder.



2.2 Publieke doelstellingen

Hieronder staan zes publieke doelstellingen uitgewerkt waar het regionale publieke deelfietsstelsysteem aan moet bijdragen. De doelstellingen zijn gepresenteerd in de prioritering zoals deze gezamenlijk door de deelnemende gemeenten en MRDH zijn vastgesteld.

1. **Bereikbaarheid** - Het deelfietsstelsysteem draagt bij aan een duurzame en flexibele manier van reizen binnen de regio. Het vergroot de bereikbaarheid van woonwijken, werklocaties en OV-knooppunten. De fiets draagt specifiek bij aan de bereikbaarheid doordat het fungeert als een 'last- en first mile' oplossing voor het OV. Daarnaast kan met name de elektrische fiets ook gebruikt worden voor langere ritten en is het gemak groter waardoor de aantrekkelijkheid vergroot.
2. **Beschikbaarheid** - Een deelfiets is voldoende beschikbaar in de deelnemende gemeenten. Het systeem richt zich op voldoende spreiding van fietsen over locaties zoals OV-haltes, P+R-terreinen en stedelijke centra, maar ook juist in mindere stedelijke gebieden.
3. **Betaalbaarheid** - Het systeem is financieel aantrekkelijk voor een brede groep gebruikers, met tarieven die passen bij dagelijks gebruik. De mogelijkheid bestaat om door middel van probeertegoeden mensen te stimuleren deelfietsen te gebruiken.
4. **Bekendheid** - Een succesvol deelfietsstelsysteem vraagt om zichtbaarheid en herkenbaarheid van het systeem in de publieke ruimte. Heldere communicatie en gezamenlijke promotie met gemeenten en vervoerders zorgen dat inwoners weten waar en hoe ze een deelfiets kunnen gebruiken.
5. **Begrijpelijkheid** - Het gebruik van de deelfiets is eenvoudig en intuïtief. Heldere instructies en een gebruiksvriendelijke app verlagen de drempel voor nieuwe gebruikers waardoor deze voor iedereen toegankelijk is. Zo wordt het systeem vanzelfsprekend onderdeel van het dagelijks reisgedrag.
6. **Buitenruimte** - Deelfietsen passen binnen een ordelijke en aantrekkelijke openbare ruimte. Door digitale afgebakende parkeerlocaties en duidelijke fysieke hubs blijft de straat overzichtelijk en veilig voor alle weggebruikers. Een goed ontworpen inpassing voorkomt overlast en versterkt de publieke acceptatie van het deelfietsstelsysteem.



3. Systeemontwerp & Budget

3.1 Systeemontwerp

Het systeemontwerp van het regionale deelfietsensysteem heeft directe invloed op de bereikbaarheid, beschikbaarheid en betaalbaarheid. Achter het systeemontwerp zitten een aantal centrale uitgangspunten:

1. **Fijnmazig netwerk met hubs** - Het systeem is gebaseerd op een *back-to-many* model met een combinatie van twee typen hubs:
 - **Digitale hubs:** een virtuele zone binnen een app die aangeeft waar deelfietsen wel of juist niet mogen worden geparkeerd. De zone wordt digitaal afgebakend met GPS en *geofencing*, vergelijkbaar met een denkbeeldige omheining op een kaart. Wanneer een gebruiker een rit beëindigt, controleert het systeem automatisch of het voertuig zich binnen die digitale zone bevindt. Staat het voertuig buiten de grens, dan kan de rit niet worden afgesloten of krijgt de gebruiker een waarschuwing. Zo blijft het straatbeeld ordelijk zonder dat er fysieke markeringen nodig zijn
 - **Fysieke hubs:** dit zijn digitale hubs die aangevuld zijn met fysieke elementen zoals belijning, tegels, borden en rekken.

De deelnemende gemeenten bepalen zelf waar zij welk type hub willen plaatsen. Digitale hubs zijn vooral bedoeld om parkeeroverlast en verrommeling te voorkomen. Ze zijn flexibel en kunnen tijdens de concessieperiode in samenspraak met de aanbieder eenvoudig in omvang of locatie worden aangepast omdat ze geen fysieke ingrepen vergen. De digitale hubs vormen gezamenlijk het 'actieve' servicegebied van de deelfietsen.

Binnen dat service-gebied zullen op sommige locaties fysieke hubs worden gerealiseerd. Met name in drukke stedelijke gebieden zijn fysieke hubs vaak effectiever. Ze geven gebruikers een duidelijk herkenbare plek en helpen het straatbeeld ordelijk te houden. Met name bij OV-knooppunten en P+R-terreinen is het verstandig om fysieke hubs te realiseren die de overstap tussen OV en deelvervoer zo efficiënt en intuïtief mogelijk maken. Wanneer de afstand tussen trein, tram, bus, auto en de deelfiets te groot wordt, neemt de aantrekkelijkheid voor reizigers af. Fysieke hubs met fietsenrekken zijn op deze locaties bovendien geschikter om het straatbeeld geordend te houden.

Ook bij ingangen van grote voorzieningen, zoals ziekenhuizen, campussen of winkelcentra, is een fysieke hub aan te bevelen. Door deze dichterbij de ingang te positioneren dan de reguliere autoparkeerplaatsen wordt de deelfiets een aantrekkelijker alternatief.

Fysieke hubs vergen meer voorbereiding en investeringen vanuit de gemeente, zeker in het geval van uitgebreide hubs. De MRDH en deelnemende gemeenten zijn overeengekomen om het beschikbare budget vanuit de MRDH niet voor investeringen in de hubs te gebruiken. Het is voor fysieke hubs raadzaam om aan te sluiten bij de landelijke huisstijl voor mobiliteitspunten zodat herkenbaarheid en consistentie worden gegarandeerd. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de verschillende typen hubs en globale inschatting van de kosten op basis van kencijfers.

Type hub	Hoofddoel	Logische locatie	Fysieke uitvoering	Kosten
Uitgebreide fysieke hub	Deelvoertuigen zichtbaar en geordend parkeren zodat overstap naar deelmobiliteit onderdeel wordt van de OV keten. Versterkt multimodaal vervoer/ketenreis	OV knooppunten, P+R terreinen, ziekenhuizen, campussen, bedrijventerreinen, winkelcentra	Fietsenrekken, markering op de grond, paal met hub aanduiding, laadpunten, verlichting, duidelijke routing	€5.000 initieel + €300/jaar onderhoud
Simpele fysieke hub	Straatbeeld ordelijk houden door deelvoertuigen te concentreren zonder uitgebreide fysieke infrastructuur.	Verspreid in woonwijken of nabij buurtvoorzieningen	Stoeptegels of eenvoudige markering op straatniveau	2.500 initieel + €150/jaar onderhoud
Digitale hub	Straatbeeld ordelijk houden door deelvoertuigen te concentreren binnen digitale zones (<i>geofences</i>) die simpel kunnen worden aangepast	Woonwijken, dichtbebouwde stadsdelen of historische binnenstad	Geen fysieke elementen	€0 (wel arbeidskosten voor digitaal bepalen en verplaatsen van hubs)

- 2. Spreiding van hubs:** de dichtheid hubs binnen het servicegebied verschilt per gemeente en is grotendeels afhankelijk van de mate van stedelijkheid. In niet-stedelijke gebieden (volgens de definitie die het CBS hiervoor hanteert) is het opereren van een deelfietsstelsel kostbaar en weinig doelmatig. Daarom worden deze gebieden geen onderdeel van het servicegebied van de deelfietsen en worden hier dus ook geen hubs geplaatst. Deelfietsgebruikers kunnen wel door dit niet-stedelijke gebied fietsen, maar de rit kan pas worden beëindigd zodra de fiets wordt teruggebracht naar een hub in een van de overige stedelijkheidsklassen. De deelfietsapp laat zien waar de dichtstbijzijnde hubs zich bevinden.

Een kortere loopafstand tot de meest nabije hub verhoogt de aantrekkelijkheid van het systeem omdat gebruikers de fiets dicht bij hun eindbestemming kunnen achterlaten. Voor aanbieders stijgen de exploitatiekosten wanneer het aantal hubs toeneemt. Meer hubs betekenen hogere kosten voor het herverdelen van fietsen en batterijwissels, vooral wanneer hubs aan de randen van het gebied liggen en daardoor extra rijtijd vragen. Dit effect is sterker in minder stedelijke gebieden waar de vraag lager is en fietsen op afgelegen plekken langer ongebruikt blijven staan. Daarom geldt in deze gebieden een grotere loopafstand tot de dichtstbijzijnde hub dan in stedelijke gebieden. Een zekere mate van flexibiliteit ten aanzien van hub-locaties is wenselijk. Wanneer deelfietsen bij een hub structureel stil staan, maar een nabijgelegen locatie wél potentieel heeft, moet de locatie verplaatst kunnen worden.

Het is belangrijk om onderscheid te maken tussen de loopafstand tot de dichtstbijzijnde hub en de loopafstand tot de dichtstbijzijnde deelfiets. De beschikbaarheid van een deelfiets hangt af van de omvang van de vloot en de mate waarin wordt gestuurd op spreiding, bijvoorbeeld via herverdeling gedurende de dag en de week.

- 3. Het aantal deelfietsen** – In Nederlandse deelfietsystemen ligt de huidige ratio meestal tussen 2 en 2,5 fietsen per 1000 inwoners. In veel Europese steden ligt deze ratio aanzienlijk hoger, maar het eigen fietsbezit ook een stuk lager. Nederlandse gemeenten hanteren vaak een plafond voor het maximale aantal deelfietsen per aanbieder. In Den Haag is dit vastgesteld op 1.250 voor de zomermaanden en 1.000 in de overige maanden. Omdat in Den Haag de winnaar van de MRDH-concessie als enige aanbieder van elektrische fietsen zal worden toegelaten, vormt de 1.250 ook het maximale aantal elektrische fietsen dat in Den Haag mag staan. Omdat Den Haag geen maximum stelt aan het aantal aanbieders van normale fietsen, is het totale aantal normale fietsen in Den Haag afhankelijk van hoeveel aanbieders normale deelfietsen aan zullen bieden in Den Haag.

Bij circa 566.000 inwoners komt 1.250 elektrische fietsen neer op een ratio van 2,2 elektrische deelfietsen per 1.000 inwoners. Voor deze pilot is voor de deelnemende gemeenten een als uitgangspunt een ratio van 2,25 fietsen per 1.000 inwoners gekozen voor het eerste jaar van de concessieperiode. Dit leidt tot een totale vloot van ongeveer 2.400 deelfietsen. We verwachten dat aanbieders met dit volume een rendabel regionaal systeem kunnen exploiteren, afhankelijk van de tarieven die zij mogen rekenen. Wanneer gemeenten tarieven voorschrijven die duidelijk lager liggen dan de marktprijs, is een hogere exploitatiebijdrage van de MRDH noodzakelijk.

In de concessieovereenkomst kan worden opgenomen dat het aantal deelfietsen wordt verhoogd wanneer het gebruik structureel hoger uitvalt dan verwacht. Hierdoor kan het systeem meegroeien met de vraag. Een beperking is dat het aantal elektrische deelfietsen in Den Haag binnen het vastgestelde maximum van 1250 moet blijven en daarmee ook de mogelijke spreiding van het aantal deelfietsen bepaalt.

- 4. De spreiding van het aantal deelfietsen** - Voor deze pilot is voor de deelnemende gemeenten als uitgangspunt een ratio van 2,25 fietsen per 1000 inwoners gekozen voor het eerste jaar van de concessieperiode. Omgerekend voor het aantal inwoners in de verschillende stedelijkheidsgebieden levert dat onderstaande verdelingen van het aantal deelfietsen op.

	Fietsen per 1000 inwoners	Aantal fietsen	Gemiddeld aantal fietsen per ha	Maximale loopafstand tot deelfiets in meter
Zeer sterk stedelijk	2,25	1.620	0,19	128
Sterk stedelijk	2,25	606	0,12	166
Matig stedelijk	2,25	171	0,04	274
Weinig stedelijk	2,25	32	0,01	704
Niet stedelijk	-	-		

Binnen deze gebieden kan gericht worden gestuurd op een minimaal of maximaal aantal fietsen per hub. Om de deelfiets als *last mile* optie bij OV-reizen aantrekkelijk te maken, is het verstandig om een minimale beschikbaarheid bij OV-stations op vaste momenten te borgen, bijvoorbeeld in de ochtendspits. De aanbieder kan dit realiseren door de fietsen 's nachts te herverdelen. In het Strategisch Programma van Eisen is uitgewerkt hoe deze sturing kan worden vormgegeven.

Op een beperkt aantal locaties is het daarnaast zinvol om te sturen op een maximaal aantal fietsen per hub om overconcentratie te voorkomen. Dit speelt vooral op drukke locaties, zoals het strand van Scheveningen op warme zomerdagen. De gemeente Den Haag past hier al digitale sluiting van hubs toe om een te grote toestroom van fietsen te voorkomen.

- 5. Aandeel elektrische en niet-elektrische fietsen** - Elektrische fietsen zijn duurder in aanschaf en brengen hogere operationele kosten met zich mee. Zo vragen ze regelmatig batterijwissels, meer onderhoud en hogere verzekeringskosten. Niet elektrische fietsen zijn eenvoudiger en goedkoper te exploiteren. De prijs voor een rit met een elektrische fiets ligt daarom hoger dan die voor een niet elektrische fiets. Een groter aandeel elektrische fietsen maakt het systeem dus minder betaalbaar en minder inclusief, omdat een grotere groep gebruikers wordt geconfronteerd met hogere ritprijzen.

Omdat de MRDH en de deelnemende gemeenten betaalbaarheid, naast bereikbaarheid en beschikbaarheid, als belangrijkste doelstelling zien, is een gemengde vloot met een meerderheid aan niet-elektrische fietsen gekozen als uitgangspunt. Het systeem start met een verhouding van 50% niet-elektrische en 50% elektrische fietsen. Deze mix houdt de ritprijzen laag en zorgt dat het systeem toegankelijk blijft voor een brede groep gebruikers.

Tijdens de marktconsultatie onderzoeken we met aanbieders wat een andere verhouding tussen elektrische en niet-elektrische fietsen betekent voor de exploitatiekosten en de benodigde subsidie. De financiële impact van een groter aandeel elektrische fietsen is op dit moment onzeker.

- 6. Looptijd en ingroeiperiode** - Succesvolle systemen hebben een voldoende lange (ingroei)periode nodig, omdat de bekendheid en daarmee gebruik zich moeten ontwikkelen. Om die reden gaan we uit van een looptijd van 3 jaar, met een mogelijke verlenging van 2 keer 1 jaar. Op basis van ervaringscijfers houden we wat betreft de ingroeiperiode rekening met het volgende schema:
- Jaar 1: 70% van de totale verwachte vraag.
 - Jaar 2: 85% van de totale verwachte vraag.
 - Jaar 3: 100% van de totale verwachte vraag.

In het marktconsultatieproces met de aanbieders zal de ingroeiperiode nader gevalideerd worden aan de hand van ervaringscijfers. Ook omdat de ingroeiperiode afhankelijk is van de mate waarin aanbieders inzetten op promotie en probeeracties. Dat kan per markt en aanbieder sterk verschillen.

- 7. Prijspropositie** - Gebruikers van het deelfietsstelsel kunnen het deelfietsstelsel gebruiken middels een "Pay-per-use" constructie waarbij gebruikers per minuut (of per blok van meerdere minuten) een vast bedrag betalen met daarboven mogelijk een vast starttarief, een zogenaamde *unlock fee*. Ook een dagtarief kan een optie zijn, zoals de OV-fiets en Donkey Republic nu ook al in de regio aanbieden.

Het uitgangspunt is dat de investering van de MRDH deels gebruikt wordt om de gebruikerstarieven te verlagen en het deelfietsstelsel daarmee meer betaalbaar en inclusief te maken. Hiervoor zijn twee varianten uitgewerkt die in de volgende paragraaf in een overzicht gepresenteerd zijn.

Tijdens de marktconsultatie gaan we met aanbieders in gesprek om de mogelijkheden voor het aanbieden van abonnementsvormen te bespreken als propositie naast de 'pay-per-use' constructie. Daarnaast zijn gemeenten in de gelegenheid om probeertegoeden en stimuleringsbudgetten beschikbaar te stellen voor (een specifieke groep aan) inwoners van hun gemeente. Ook lijkt het bij de rol van Zuid-Holland Bereikbaar te passen om het deelfietsaanbod te promoten onder werkgevers in de regio, onder andere door middel van stimuleringsbudgetten.

3.2 Resultaten en budget

In onderstaande tabel zetten we allereerst het systeemontwerp en benodigde budget van het basialternatief uiteen, gericht op goede bereikbaarheid en beschikbaarheid. Vervolgens presenteren we de variante 'Betere betaalbaarheid' gericht op een lagere prijs voor alle reizigers.

TABEL 1: AANAMES EXPLOITATIESCENARIO'S EN RESULTATEN EXPLOITATIE DEELFIETSEN

	Kenmerk	Basis - Bereikbaar & Beschikbaar	Betere betaalbaarheid
Fietsen	Fietsen per 1.000 inw. (gebaseerd het aantal inwoners per stedelijke gebiedsklasse)	2.25	2.25
	% elektrische fietsen	50%	50%
	% niet-elektrische fietsen	50%	50%
	Totaal aantal fietsen	2.429	2.429
Tarieven	Starttarief normaal (€)	-	-
	Minuutprijs normaal (€)	0,08	0,05
	Starttarief elektrisch (€)	1,00	1,00
	Minuutprijs elektrisch (€)	0,19	0,14
Resultaat exploitatie			
Exploitatie	Benodigd budget (€)	1.445.000	2.548.000
Gevoeligheid (+10% gebruik)	Benodigd budget (€)	854.000	2.114.000
Gevoeligheid (-10% gebruik)	Benodigd budget (€)	2.159.000	2.981.000

De resultaten laten zien dat in de basisvariant de subsidiebehoefte voor de exploitatie circa 1,45 miljoen euro bedraagt. Wanneer de tarieven voor zowel normale als elektrische fietsen voor alle gebruikers worden verlaagd, stijgt de subsidiebehoefte naar 2,55 miljoen euro. Dit laat zien dat een generieke tariefsverlaging voor de volledige doelgroep een kostbare maatregel is. Een kostenefficiënter alternatief is om naast de standaard prijspropositie gerichte prijsproposities in te zetten voor specifieke doelgroepen. Een geschikt voorbeeld is een abonnement voor inwoners met een laag inkomen, zoals houders van de Ooievaarspas in Den Haag.

Ook abonnementen voor werknemers die de deelfiets regelmatig gebruiken als *last mile* oplossing of voor zakelijke ritten kunnen effectief zijn. Deze abonnementsvormen kunnen in samenwerking met werkgevers worden aangeboden.

Op basis van de marktconsultatie met aanbieders wordt verder uitgewerkt hoe tijdens de pilot wordt geëxperimenteerd met tarieven en prijsstructuren. Dit omvat het verlagen van tarieven voor specifieke doelgroepen, het vergroten van de toegankelijkheid via gebruiksvriendelijke betaalmethoden (bijvoorbeeld contactloos betalen zoals OV-pay). Zo kunnen gemeenten het gebruik gericht stimuleren zonder dat de kosten te sterk oplopen.

Het effect van het uitbreiden van het totale aantal deelfietsen op de hoogte van het benodigde budget is kleiner dan dat van een tariefsverlaging. De impact hangt bovendien sterk af van de gebieden waarin extra fietsen worden geplaatst. Deelfietsen zijn in zeer stedelijke gebieden zoals Den Haag en Delft over het algemeen rendabel, terwijl zij dat in minder stedelijke gebieden vaak niet zijn. Gemeentelijke beperkingen en eisen kunnen de winstgevendheid verder beïnvloeden.

Zo geldt in Den Haag een maximum van 1250 elektrische deelfietsen, die uitsluitend door de winnende concessiehouder mogen worden aangeboden. Dit biedt een basis voor een winstgevende exploitatie van elektrische deelfietsen. Voor normale deelfietsen kiest Den Haag ervoor geen beperkingen op te leggen aan het aantal aanbieders. Hierdoor ontstaat naar verwachting een marktevenwicht waarbij de winstgevend lager ligt dan bij de exploitatie van elektrische deelfietsen, maar wel gezond blijft. Voor andere gemeenten, zoals Rijswijk, Delft en Zoetermeer, is nog niet duidelijk of en zo ja, hoe zij het aantal aanbieders en normale en elektrische fietsen willen reguleren. De planning is dat dit tijdens de marktconsultatie wel bekend zal zijn, zodat samen met de aanbieders de verschillende uitgangspunten kunnen worden aangescherpt.

Het vergroten van het aandeel elektrische fietsen in de vloot kan de subsidiebehoefte verlagen. Bij een vloot met 100% elektrische fietsen kan de operatie elektrische deelfietsen efficiënter worden uitgevoerd dan in het geval van een gemengde vloot. Dit omdat de operatie van het wisselen van de batterijen en herverdelen van de fietsen dan per fiets goedkoper wordt. Daarnaast zijn de elektrische deelfietsen bij de huidige prijsstelling meer rendabel dan normale fietsen vanwege de hogere tarieven en een hoger verwacht gebruik per fiets. Het is daarbij goed om te realiseren dat het tarief bij een volledig elektrische vloot voor gebruikers hoger komt te liggen. De MRDH wil juist inzetten op een zo breed mogelijke (inkomens)doelgroep.

Tot slot zijn de kosten voor de hubs zijn niet opgenomen in bovenstaand overzicht omdat de MRDH en de deelnemende gemeenten zijn overeengekomen om het beschikbare budget vanuit de MRDH niet voor investeringen in de hubs te gebruiken.

4. Strategisch Programma van Eisen

4.1 Leidende principes

Dit strategisch Programma van Eisen biedt richtlijnen voor het formuleren van eisen voor de aanbesteding van het publieke regionale deelfietsstelsel. De leidende principes zijn gebaseerd op voorbeelden van vergelijkbare Nederlandse en buitenlandse gemeenten.

1. **Verbind eisen aan maatschappelijke waarde** - Formuleer de eisen zodanig dat aanbieders kunnen bijdragen aan duurzaamheid, veiligheid en inclusieve bereikbaarheid.
2. **Gebruik meetbare prestatie-indicatoren** - Koppel alle indicatoren aan data die objectief controleerbaar zijn.
3. **Focus op resultaten, niet op bedrijfsvoering** - Beoordeel aanbieders op de resultaten die zij halen (de 'output'). Stel geen operationele eisen aan hoe zij hun bedrijfsvoering moeten uitvoeren (de 'input').
4. **Bied ruimte voor aanpassing van de invulling van de eisen op basis van de resultaten** - Evalueer resultaten periodiek en biedt ruimte voor de aanbieder om aanpassingen te doen zoals de mogelijkheid om een gemaximeerd percentage van de hubs anders in te vullen

4.2 Te voorkomen valkuilen

Verscheidene gemeenten hebben in het verleden eisen gesteld die niet verstandig zijn. Ze sluiten niet aan op de principes hierboven en sturen te veel op de interne bedrijfsvoering van aanbieders. Marktpartijen hebben diepere kennis van de vraag van hun doelgroepen, het aanbod van voertuigen en technologieën, logistiek en onderhoud. Wanneer een gemeente op detailniveau voorschrijft hoe een aanbieder moet werken, remt dat innovatie, vergroot het kosten en verslechtert het uiteindelijke serviceniveau voor de gebruiker. Beter is om te sturen op duidelijke resultaten en meetbare kwaliteitsniveaus. Voorbeelden van onwenselijke eisen zijn:

- **Het aantal herverdelingsrondes voor de deelfietsen dat een aanbieder moet uitvoeren:** Dit negeert verschillen in vraag per buurt en per tijdstip. Het is beter om te sturen op resultaten, bijvoorbeeld door vast te leggen binnen op welke locaties en tijdsloten aanbod minimaal X% van de tijd beschikbaar moet zijn
- **Specifieke eisen over (de specificaties) van de deelfietsen en het onderhoud ervan:** Deze specifieke eisen zijn niet wenselijk. Ze beperken de ruimte van aanbieders om hun producten te verbeteren in een markt die nog volop in ontwikkeling is. Aanbieders hebben bovendien zelf belang bij een betrouwbare en hoogwaardige vloot. De afgelopen jaren verbeterden deelfietsen zichtbaar in prestaties en betrouwbaarheid dankzij praktijkervaring en innovatie. Geef aanbieders daarom de vrijheid om voertuigen en onderhoud naar eigen inzicht te organiseren, zolang zij voldoen aan duidelijke veiligheids- en kwaliteitsnormen.
- **Onrealistische termijnen voor het verplaatsen van lang stilstaande of defecte deelfietsen:** Snelle verwijdering kan nodig zijn bij hinder of gevaar, maar het stellen van deadlines van enkele uren is heel kostbaar en lastig te realiseren door de aanbieder. Het is beter om een risicogebaseerde aanpak te hanteren waarbij hinderlijke situaties prioriteit krijgen. De gemeente Den Haag stelt al termijnen voor het verplaatsen van deelfietsen. Hoogstens 20 procent van de deelfietsen staat langer dan 72 uur stil, hoogstens 5 procent langer dan 168 uur, en nooit langer dan 28 dagen op dezelfde locatie. Omdat het regionale deelfietsstelsel ook minder stedelijke

gebieden kent en daarmee de operationele impact voor aanbieders groter is, is het voorstel om de 20% binnen 72 uur los te laten maar verder wel aan te sluiten bij de termijn van Den Haag. Voor hinderlijk geparkeerde deelfietsen geldt hetzelfde waarbij Den Haag stelt dat 100% binnen 24 uur verplaatst moet zijn en voor het regionale deelfietsstelsel 48 redelijker lijkt te zijn.

- **Vaste aantallen deelfietsen op vooraf bepaalde locaties met beschikbaarheidsgaranties:** Dit leidt tot inefficiënte logistiek en onnodig hoge kosten. Beschikbaarheid moet aansluiten bij daadwerkelijke vraag. Vooral bij strategische knooppunten zoals grote stations kunnen tijdgebonden minimumaantallen zinvol zijn. Formuleer die aantallen realistisch en gebaseerd op gebruiksdata. Bijvoorbeeld een gemiddeld minimaal aantal deelfietsen X op locatie Y op doordeweekse dagen tussen 07.00 en 23:00 uur. Daarbuiten kan op grotere schaal gestuurd worden op het voorkomen dat de deelfietsen te weinig verspreid zijn doordat ze te veel clusteren op bepaalde locaties.
- **Het voorschrijven van lokale of unieke datastandaarden:** Dat levert integratieproblemen op en beperkt toetreding van nieuwe aanbieders. Sluit aan bij nationale voorschriften, gebruik bestaande standaarden zoals CDS-M en GBFS en maak duidelijk welke datavelden essentieel zijn voor toezicht, rapportage en beleid. Dat zorgt voor meer vergelijkbaarheid en lagere lasten.

4.3 Aanbevelingen en concrete eisen

In het volgende hoofdstuk geven we per onderwerp aanbevelingen voor het formuleren van concrete eisen die wel goed zijn om op te nemen in Programma van Eisen. Voor sommige onderwerpen geldt dat de eisen in dit stadium al goed te definiëren zijn omdat deze eisen gebruikelijk voor aanbieders en er veel data en inzichten voorhanden zijn om redelijk specifiek te onderbouwen hoe nauw een eis geformuleerd kan worden.

Voor andere onderwerpen is dat nog minder het geval. Daar wil de MRDH nadrukkelijk ook samen met aanbieder leren welke aanpak het beste werkt om de beoogde doelen te bereiken. Dit betreft onder het vergroten van de toegankelijkheid via gebruiksvriendelijke betaalmethoden, het verlagen van tarieven voor specifieke doelgroepen, het inzetten van deelfietsen om hinder door werkzaamheden te beperken en het verbeteren van de aansluiting op het openbaar vervoer zodat de deelfiets een aantrekkelijke *first* en *last mile* oplossing wordt binnen een ketenreis. Voor deze onderwerpen neemt de MRDH in het programma van eisen minder harde minimumeisen op, maar wel verplichtingen voor aanbieders om actief mee te werken aan enkele onderzoeks- en demonstratieprojecten. In het apart bijgevoegde document "Onderzoeks- en Demonstratieprojecten Regionaal deelfietsstelsel MRDH" zijn de doelstellingen en belangrijkste onderzoeksvragen bij deze projecten globaal uitgewerkt. Tijdens de marktconsultatie met aanbieders worden deze verder getoetst en aangescherpt.

I. Systeemontwerp

Het systeemontwerp heeft directe invloed op het aanbod van deelfietsen op straat. Daarnaast geeft het aanbieder tastbare kaders om binnen te opereren. Deze variabelen hebben grote invloed op de kosten van het deelfietsstelsel. Stel concrete eisen over het servicegebied, de grootte van het stelsel en het type fietsen. Voorbeelden van eisen zijn:

- a) **Servicegebied:** Een overzicht van de deelnemende gemeenten, inclusief de totale oppervlakte waarbinnen deelfietsen geparkeerd mogen worden

- b) **Service model:** *Back-to-many* systeem waarbij gebruikers hun rit starten op een vooraf aangewezen locatie en deze ook altijd beëindigen op een van de andere aangewezen locaties binnen het servicegebied.
- c) **Minimaal totaal aantal deelfietsen:** 2400 deelfietsen, waarbij het aantal deelfietsen verhoogd kan worden wanneer het gebruik hoger is dan verwacht.
- d) **Maximaal aantal deelfietsen per gemeente:** gemeente Den Haag heeft een plafond ingesteld van maximaal 1250 elektrische deelfietsen voor het eerste jaar van de concessie. De overige Haaglanden-gemeenten zijn niet van plan om een plafond in te stellen.
- e) **Verdeling elektrische en niet-elektrische fietsen:** vanuit gemeente Den Haag is de voorkeur uitgesproken voor het bieden van een exploitatiebijdrage van elektrische fietsen via een regionale concessie. De overige gemeenten hechten waarde aan een mix van elektrische en niet-elektrische fietsen omdat niet-elektrische fietsen goedkoper aan eindgebruikers kunnen worden aangeboden waardoor de betaalbaarheid ervan verbeterd. In de marktconsultatie zullen de voor en nadelen van de verdeling van elektrische en niet-elektrische fietsen ook besproken worden inclusief de gevolgen voor de exploitatie.

II. Tarieven en prijspropositie

De tarieven en prijspropositie hebben effect op het gebruik van deelfietsen. Tarieven mogen in ieder geval geen belemmering vormen voor het gebruik van deelfietsen. Voor aanbieders zijn tarieven direct van invloed op de inkomsten. Stel eisen die de balans bewaken tussen betaalbaarheid en gezonde exploitatie. Gebruik daarbij ook de mogelijkheid om het gebruik onder specifieke doelgroepen te stimuleren. Dit kan door aanbieders kortingen of probeertegoeden te laten verstrekken die met publiek budget beschikbaar zijn gesteld. Stuur tot slot op een duidelijke prijspropositie zodat reizigers weten waar zij aan toe zijn. Voorbeelden van eisen zijn:

- a) **Maximaal tarief:** stel maximale start- en minuuttarieven zoals gepresenteerd in onderstaande tabel:

	Basis - Bereikbaar & Beschikbaar		Beter Betaalbaar	
	Normale fiets (EUR)	Elektrische fiets (EUR)	Normale fiets (EUR)	Elektrische fiets (EUR)
Starttarief	0,00	1,00	0,00	1,00
Minuutprijs	0,08	0,18	0,05	0,14

Om hier een voorstelling bij te maken presenteren we ook de totale ritprijs bij een gebruik van 10, 20 en 30 minuten in onderstaande tabel:

	Basis - Bereikbaar & Beschikbaar		Beter Betaalbaar	
	Normale fiets (EUR)	Elektrische fiets (EUR)	Normale fiets (EUR)	Elektrische fiets (EUR)
10 minuten	0,80	2,80	0,50	2,40
20 minuten	1,60	4,60	1,00	3,80
30 minuten	2,40	6,40	1,50	5,20

Deze tarieven zijn gebaseerd op een vergelijking van tarieven bij andere deelfietsssystemen. Er is bewust voorgesteld om alleen bij elektrische fietsen een starttarief te hanteren zodat gebruikers worden gestimuleerd om voor korte ritten de niet-elektrische fiets te kiezen.

- b) **Abonnementvormen en prijsstructuren:** eisen die zorgen dat reizigers die vaak een deelfiets gebruiken van voordelen kunnen genieten. Bijvoorbeeld een jaarabonnement inclusief dagelijks 30 minuten gebruik van een deelfiets.
- c) **Kortingen voor specifieke doelgroepen:** aanbieders betrekken in verstrekken van publiek gefinancierde budgetten. Specifieke tarieven en abonnementen kunnen worden ingezet om verschillende reizigersgroepen te bereiken. Denk aan hogere tarieven voor toeristen en lagere abonnementsprijzen voor vaste gebruikers zoals bewoners en werknemers.
- d) **Betaalgemak:** Betaling mogelijk via gangbare en gebruiksvriendelijke methoden.

Op basis van de marktconsultatie met aanbieders wordt verder uitgewerkt hoe tijdens de pilot wordt geëxperimenteerd met tarieven en prijsstructuren. Dit omvat het verlagen van tarieven voor specifieke doelgroepen, het vergroten van de toegankelijkheid via gebruiksvriendelijke betaalmethoden (bijvoorbeeld contactloos betalen zoals OV-pay). We gaan hier verder op in het los bijgevoegde document "Onderzoeks- en Demonstratieprojecten Regionaal Deelfietsstelsel MRDH".

III. Servicekwaliteit en operationele prestaties

Een regionaal systeem vraagt om een evenwichtige spreiding. Wanneer aanbieders vrijwel alle fietsen in stedelijke gebieden plaatsen, is de bijdrage aan de beschikbaarheid in- en bereikbaarheid van het buitengebied beperkt. Neem eisen op die zorgen voor een ordelijke verdeling en een voertuigkwaliteit die gebruikers vertrouwen geeft. Vermijd eisen die veel operationele druk veroorzaken, zoals een verplicht minimumaantal herverdelingsrondes per dag. Voorbeelden van eisen zijn:

- a) **Herverdeling van deelfietsen (spreiding):** werk met een beschikbaarheidsindicator, zoals bijvoorbeeld per gemeente gemiddeld 2 beschikbare deelfietsen per 1000 inwoners. Dit voorkomt dat het merendeel van de fietsen zich in een van de gemeenten concentreert.
- b) **Customer Service:** Borg dat klanten in contact kunnen komen wanneer zij vragen hebben of tegen problemen aanlopen.
- c) **Responstijden bij storingen:** schrijf voor dat aanbieders moeten zorgen dat de afhandeling van storingen niet of slechts beperkt tot klachten leidt.

IV. Parkeren en ordening van de openbare ruimte

Ordelijk parkeren en degelijke ordening van de openbare ruimte dragen bij aan de publieke acceptatie van deelfietsen. Stuur op ordelijk parkeren door zowel technische elementen als positieve gedragsprikkelers wanneer voertuigen juist worden geparkeerd. Stel het gebruik van accurate *geofences* verplicht en stel redelijke eisen over het bijhouden van klachten. Voorbeelden van eisen zijn:

- a) **Gebruik van hubs:** elke hub is sowieso digitaal aangegeven middels een geofence. Bij een aantal van deze digitaal zichtbare hubs zorgen de gemeenten ook voor fysieke herkenbaarheid, zoals in de vorm van belijning en/of borden. De MRDH en Haaglanden-gemeenten zijn overeengekomen dat het aan de gemeenten is om te bepalen hoeveel fysieke hubs ze willen realiseren.
- b) **Klachtenmonitoring:** verplicht inzicht in het aantal en type klachten.

V. Duurzaamheid

Een regionaal deelfietssysteem moet de bereikbaarheid versterken. Duurzaamheid speelt daarbij een belangrijke rol, maar het is niet nodig om aanbieders gedetailleerd voor te schrijven hoe zij dit moeten invullen. Het is verstandiger om ruimte te laten voor eigen oplossingen op het gebied van duurzaamheid en circulariteit. Een brede benadering past daarbij het beste. Daarom ligt het voor de hand om in de aanbesteding te werken met een duurzaamheidsplan waarin aanbieders aangeven hoe zij de totale CO₂-impact per kilometer beperken, inclusief productie en operatie. Tijdens de marktconsultatie kan worden verkend welke aanvullende en meer specifieke eisen wenselijk zijn om dit plan verder te concretiseren. Een voorbeelden van zo'n eis is:

- a) **Duurzaamheidsplan:** aanbieders vragen om een plan met concrete maatregelen waarin zij onderbouwen hoe zij hun totale milieubelasting ('footprint') zo laag mogelijk houden.

VI. OV-integratie en ketenmobiliteit naar werklocaties en voorzieningen

Door aansluiting op het regionale OV-netwerk, bieden deelfietsen de mogelijkheid om bereikbaarheid in de regio te verbeteren. Het is raadzaam om te sturen op aanbod van deelfietsen bij OV-haltes, P&R-terreinen en belangrijke werklocaties / voorzieningen. Voorbeelden van eisen zijn:

- a) **Beschikbaarheidsgaranties deelfietsen:** Tussen 7:00 en 23:00 uur gemiddeld genomen 85% van de tijd beschikbaar:
 - Minimaal 4 fietsen bij 76 voorgeschreven OV-hubs en P+R terreinen
 - Minimaal 2 fietsen bij 55 voorgeschreven werklocaties en voorzieningen

Op basis van de door gemeente gewenste hublocaties met een beschikbaarheidsgarantie komt dit neer op het volgende aantal hubs en beschikbare deelfietsen per gemeente:

Gemeente	Aantal hubs bij OV-locaties	Aantal fietsen bij OV-locaties	Aantal hubs bij werklocaties en voorzieningen	Aantal fietsen bij werklocaties en voorzieningen
Delft	8	32	17	34
Den Haag	20	80	10	20
Lansingerland	5	20	5	10
Leidschendam-Voorburg	3	12	5	10
Pijnacker-Nootdorp	3	12	1	2
Rijswijk	13	52	10	20
Wassenaar	3	12	1	2
Zoetermeer	21	84	11	22
Totaal	76	304	60	120

Het voorstel is om aanbieders op te leggen dat zij moeten vasthouden aan 80% van de voorgestelde hublocaties. Voor de overige 20% mogen de aanbieders naar eigen inzicht afwijken van de voorgestelde hubs, mits dat in overleg gebeurt met de wegbeheerder.

- a) **Integratie met app van vervoerders:** opleggen dat locaties van voertuigen middels GBFS standaarden gedeeld worden met de apps van vervoerders zoals HTM, EBS en NS. Volledige integratie met bijvoorbeeld MaaS-diensten is niet nodig.

Op basis van de marktconsultatie met aanbieders wordt verder uitgewerkt hoe tijdens de pilot wordt geëxperimenteerd met mogelijkheden om de deelfiets effectiever als *first* en *last mile* oplossing voor het OV te laten fungeren, zoals via (financiële) incentives.

VII. Veiligheid, Privacy en Verzekering

Naast dat voertuigen moeten voldoen aan algemeen geldende regels en gebruikers verkeersregels, is het raadzaam om te sturen op veilig gebruik en gedrag van de deelfietsen. Daarnaast worden er bij deelmobiliteit over het algemeen eisen gesteld over wettelijk verplichte verzekeringen en een aansprakelijkheidsverzekering. Voorbeelden van eisen zijn:

- Veiligheidsinstructie:** Aanwezigheid van een veiligheidsinstructie in de app verplicht stellen.
- Privacy:** Privacy van gebruikers wordt geborgd conform AVG
- Aansprakelijkheidsverzekering:** Verplichten
- Verwerkersovereenkomst:** De aanbieder dient een verwerkersovereenkomst met de MRDH als opdrachtgever te sluiten voor het verwerken van persoonsgegevens.
- Informatiebeveiliging:** borgen in de aanbesteding conform ISO 27001.

VIII. Rapportage en datadeling

Om de bijdrage aan de doelstellingen van het regionaal deelfietsstelsysteem te kunnen meten en tussentijds te kunnen bijsturen, is rapportage essentieel. Stel een overzicht samen van onderwerpen waarover gerapporteerd moet worden op basis van de behoeften van de MRDH en deelnemende gemeenten en sluit aan bij de nationale initiatieven en richtlijnen op dit vlak. Vanwege het publieke gezicht van dit deelfietsstelsysteem moeten bepaalde rapportages ook op gestandaardiseerde wijze beschikbaar zijn voor een breder publiek. Het kan helpen om daarvoor digitale koppelingen met platformen of gebruiksdashboards middels de CDS-M standaarden verplicht te stellen. Voorbeelden van eisen zijn:

- a) **Frequentie en inhoud van gebruiksrapportages:** twee keer per jaar rapportage beschikbaar stellen om de maatschappelijke effecten te kunnen monitoren. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen kwantitatieve en kwalitatieve data:
 - a. **Kwantitatief:** Aantallen unieke gebruikers, actieve gebruikers, aantal kilometers per rit, aantal ritten per dag, gemiddelde duur gebruik per rit, tijdstip (start, einde), locatie herkomst en bestemming, aantal beschikbare deelfietsen per buurtcode/ in gebruik zijnde deelfietsen per wijk en postcode, aantal defecte deelfietsen, aantal en locaties vernielde deelfietsen, aantal ontvangen meldingen, klachten en oplostijd hiervan, geanonimiseerde verplaatsingsgegevens;
 - b. **Kwalitatief** via enquêtes onder (potentiële) klanten over in ieder geval: relatie met autobezit en -gebruik, modal shift en verbetering van aanbod.
- b) **Digitale koppelingen:** verstrekken van kwantitatieve data conform CDS-M en GBFS-standaard voor landelijke gebruikersonderzoeken en aanvullende onderzoeken vanuit de MRDH.

IX. Samenwerking

Een duidelijke verdeling van rollen en verantwoordelijkheden draagt bij aan een constructieve samenwerking. Het opnemen van verplichtingen helpt bij een duidelijke structuur. Voorbeelden van eisen zijn:

- a) **Deelname aan evaluatiegesprekken:** minimaal één keer per kwartaal
- b) **Nederlandstalig aanspreekpunt voor gemeenten**
- c) **Jaarlijks overhandigen van plannen:**
 - I. Marketingplan: strategie voor gebruikersgroei, doelgroepen en communicatie.
 - II. Exploitatieplan: onderhoud, herverdeling, personeelsinzet en logistiek.
 - III. Prijspropositie: tariefstructuur, eventuele kortingen of abonnementsvormen en voorgenomen wijzigingen.
- d) **Aansluiten bij initiatieven voor (werkgevers)mobiliteit en regionale programma's:** minimaal 2x per jaar deelname aan publiciteitscampagnes of evenementen van MRDH, Zuid-Holland Bereikbaar, of werkgeverscoalities.

5. Juridische marktbenadering

De huidige situatie, waarin elke gemeente via eigen vergunningen kaders stelt, beperkt de mogelijkheden om een samenhangend regionaal deelfietsnetwerk te realiseren. Gemeenten bepalen afzonderlijk de regels voor aanbieders, wat leidt tot verschillen in aanbod, servicekwaliteit, tarieven en handhaving. Daardoor ontstaat een systeem dat onvoldoende aansluit op regionale mobiliteitsdoelen en waarin kansen voor schaalvoordelen, kwaliteitsverbetering en een uniforme reizigerservaring onbenut blijven.

Regionale samenwerking biedt juist de mogelijkheid om wél integraal te sturen op mobiliteit, bereikbaarheid en duurzaamheid. Door gezamenlijk op te trekken kunnen gemeenten beleidsdoelen beter verankeren, financiële prikkels koppelen aan prestaties en aanbieders stimuleren om kwaliteit en betrouwbaarheid structureel te verhogen. Bovendien maakt een regionale aanpak het mogelijk om gemeenten te ondersteunen bij beleidsvorming, implementatie, monitoring en evaluatie van het deelfietsensysteem. Dit zijn taken die voor veel gemeenten afzonderlijk moeilijker uitvoerbaar zijn.

Concessie als instrument voor meer sturing

Een belangrijke stap in deze ontwikkeling is de keuze voor een concessiemodel. In de huidige situatie werken gemeenten voornamelijk met vergunningen op basis van publiekrechtelijke instrumenten zoals de APV of de parkeerverordening. Deze vergunningen zijn primair bedoeld om activiteiten te reguleren, maar biedt beperkte ruimte om actief beleidsdoelen, zoals tariefstelling, spreiding of gebruiksintensiteit, te sturen.

Een concessieovereenkomst biedt wél de mogelijkheid om integraal en doelgericht te sturen. Het privaatrechtelijke karakter van een concessie maakt het mogelijk om bindende afspraken vast te leggen over tarieven, prestaties, servicekwaliteit, beschikbaarheid, gebiedsdekkendheid en financiële bijdragen. Gemeenten krijgen daarmee meer invloed op de daadwerkelijke dienstverlening en kunnen hun beleidsdoelen rechtstreeks laten doorwerken in de afspraken met aanbieders. Bovendien kan een financiële bijdrage, die nodig is om publieke doelen zoals betaalbaarheid en bereikbaarheid te borgen, binnen een concessie op transparante wijze worden ingebed.

Rol van de concessieverlener

Om als gemeenten gezamenlijk een regionale concessieovereenkomst in de markt te zetten, is het nodig dat de deelnemende gemeenten volmacht en mandaat verstrekken aan 1) ofwel de MRDH 2) ofwel een gemeente, waarbij Den Haag als grootste en centraal gelegen gemeente het meest logisch is. De gemeente Den Haag zelf en de overige deelnemende gemeenten hebben aangegeven dat hun voorkeur uitgaat naar optie 1 waarbij de MRDH de concessieovereenkomst in de markt zet.

Anders dan gemeenten heeft de MRDH officieel niet de beleidsruimte om deelmobiliteit te stimuleren. Dit komt omdat de reikwijdte van de gemeenschappelijke regeling (GR) voor de MRDH namelijk vrij nauw geformuleerd is. In de huidige formulering richt de GR zich vooral op de taken van de openbaarvervoerautoriteit en op het verstrekken van subsidies voor de aanleg van infrastructuur. Het stimuleren van innovatieve vormen van mobiliteit, zoals deelmobiliteit, valt hier niet onder.

Voor de pilotfase aankomende 3 jaar is een wijziging van de Gemeenschappelijke Regeling van de MRDH nog niet noodzakelijk. De huidige bevoegdheden worden via mandatering tijdelijk uitgebreid.

Op de langere termijn is wel een structurele uitbreiding van bevoegdheden nodig om een regionaal deelfietsensysteem duurzaam binnen de taken van de MRDH te kunnen beleggen.

Stappen richting besluitvorming

Om de concessie juridisch en bestuurlijk goed te borgen, zijn de volgende stappen noodzakelijk:

1. Opnemen in de samenwerkingsovereenkomst (SOK) dat gemeenten via B&W-besluiten volmachten verlenen aan de MRDH.
2. Gelijktijdige besluitvorming door de deelnemende gemeenten over zowel de SOK als de volmachten. Hierdoor ontstaat een eenduidige voorbereiding en kan het regionale proces efficiënt worden doorlopen.
3. Opnemen van de volmachtsbesluiten als bijlage bij de SOK, zodat afspraken en bevoegdheden transparant en juridisch geborgd zijn.
4. Gezamenlijke voorbereiding van de SOK en de benodigde besluiten door MRDH en gemeenten, inclusief afstemming met juridische, beleidsmatige en bestuurlijke gremia.
5. Ondertekening van SOK en volmachten tijdens een vergadering van de bestuurscommissie (maart of april 2026)

Gegeven de aard van het besluit kunnen de colleges van B&W de wens hebben om dit te bespreken in een raadscommissie. Maar er is geen raadsbesluit nodig.

6. Samenwerkingsovereenkomst

Samenwerkingsovereenkomst Regionale (Elektrische) Deelfietsen

PREAMBULE

Onderstaande tekst kwalificeert totdat ondertekening door alle partijen heeft plaatsgevonden als “tekstvoorstel voor een overeenkomst”. Uit dit tekstvoorstel voor een overeenkomst vloeien nog geen verplichtingen voort en er kunnen nog geen rechten aan worden ontleend (er is ook geen sprake van een voorwaardelijke overeenkomst). Pas na besluitvorming door het college van Burgemeester en Wethouders, de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam en ondertekening door alle partijen kwalificeert de tekst als overeenkomst waaruit verplichtingen voortvloeien en waaraan rechten kunnen worden ontleend

Ondergetekenden:

- Metropoolregio Rotterdam Den Haag, rechtsgeldig vertegenwoordigd door [naam], voorzitter van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit hierna te noemen “MRDH”
- Gemeente Delft, rechtsgeldig vertegenwoordigd door [naam], [functie], hierna te noemen “Gemeente Delft”;
- Gemeente Den Haag, rechtsgeldig vertegenwoordigd door [naam], [functie], hierna te noemen “Gemeente Den Haag”;
- Gemeente Lansingerland, rechtsgeldig vertegenwoordigd door [naam], [functie], hierna te noemen “Gemeente Lansingerland”;
- Gemeente Leidschendam-Voorburg, rechtsgeldig vertegenwoordigd door [naam], [functie], hierna te noemen “Gemeente Leidschendam-Voorburg”;
- Gemeente Pijnacker-Nootdorp, rechtsgeldig vertegenwoordigd door [naam], [functie], hierna te noemen “Gemeente Pijnacker-Nootdorp”;
- Gemeente Rijswijk, rechtsgeldig vertegenwoordigd door [naam], [functie], hierna te noemen “Gemeente Rijswijk”;
- Gemeente Wassenaar, rechtsgeldig vertegenwoordigd door [naam], [functie], hierna te noemen “Gemeente Wassenaar”;
- Gemeente Zoetermeer, rechtsgeldig vertegenwoordigd door [naam], [functie], hierna te noemen “Gemeente Zoetermeer”.

Hierna gezamenlijk te noemen: “Partners” of ieder afzonderlijk “Partner”

Komen het volgende overeen:

Overwegende dat:

- A. Partners nauw willen samenwerken op het gebied van regionale deelfietsen, en meer specifiek de intentie hebben om gezamenlijk een concessie op te zetten en uit te voeren voor het aanbieden van deelfietsen, gericht op het realiseren van maatschappelijk toegevoegde waarde in gebieden en verbindingen die door de markt niet zelfstandig worden bediend;
- B. Partners, met uitzondering van de gemeente Lansingerland, in 2024 een intentieverklaring hiertoe hebben getekend;
- C. Op 11 juni 2025 de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag besloten heeft de planuitwerking voor een pilot regionaal deelfietsensysteem verder uit te werken;
- D. Dat het wenselijk is om te komen tot een meer integrale aanpak om de stabiliteit van het systeem te bevorderen en daarmee structureel te sturen op deze alternatieve vorm van vervoer (ten opzichte van de auto);
- E. Een meer integrale aanpak kan leiden tot meer zekerheid over het geleverde serviceniveau en continuïteit;

- F. Uit het landelijke advies over de marktordening voor deelmobiliteit blijkt dat een regionale aanpak voor een deelfietsensysteem met een systeem van overheidsbijdragen noodzakelijk is voor de door de overheden gewenste marktontwikkeling. Deze aanpak is getoetst bij de marktpartijen voor deelfietsen;
- G. Partners daarvoor een Samenwerkingsovereenkomst met elkaar wensen aan te gaan waarin de doelstellingen en afspraken voor de periode vanaf Besluitvorming BCVA tot en met 1 jaar na het beëindigen van de concessie in verband met monitoring worden vastgelegd;
- H. Partners afspraken willen maken over het proces voor mogelijke verlenging na 2029;
- I. De gemeente Delft en Den Haag een bijzondere positie innemen in de samenwerking omdat in deze een Vergunningensysteem voor het aanbieden van deelmobiliteit geldt. Deze Vergunning is geen onderdeel van de Overeenkomst. Onverminderd de winst van een concessie, dient de concessiehouder over een vergunning in deze gemeenten te beschikken om aldaar deelfietsen aan te kunnen bieden, en zich daarbij te houden aan de voorwaarden die beide gemeenten in het vergunningensysteem hebben opgenomen. Beide gemeenten dragen zorg dat deze vereisten bij de start van de aanbesteding bekend zijn;
- J. Alle gemeentelijke Partners zullen bijdragen aan de samenwerking door het fysiek ter beschikking stellen van fietsparkeerplekken, het deelnemen aan een Werkgroep die de initiële opdracht en de periodieke Aanpassing van de service begeleidt. Deelnemende gemeenten bepalen daarmee voor de aanbesteding het aantal deelfietsen en waar deelfietsen wel en waar deelfietsen niet mogen staan. Kleine wijzigingen van het gebied worden daarbij wel voorzien en gecommuniceerd naar de potentiële inschrijver;
- K. De MRDH binnen de samenwerking de rol vervult van procesbegeleider, initiatiefnemer voor de evaluatie, en dat de MRDH financieel bijdraagt.

Begrippen en definities

- **Aanbestedende dienst:** Metropoolregio Rotterdam Den Haag.
- **Aanpassing:** De tijdens de looptijd van de Concessie benodigde wijziging van de prestatie eisen van de Concessie op grond van feitelijk gebruik en vastgestelde indicatoren waarmee gezorgd wordt dat de Concessie met het beschikbare budget kan worden uitgevoerd.
- **BCVA:** Bestuurscommissie Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag.
- **Concessie:** het recht en de plicht om (elektrische) deelfietsen te exploiteren en beheren gedurende de looptijd van de Concessieovereenkomst die door de Penvoerder namens de Partners wordt aanbesteed;
- **Concessiehouder:** de aanbieder van deelmobiliteit waarmee de Penvoerder namens de Partners de Concessieovereenkomst is aangegaan.
- **Concessieovereenkomst:** De overeenkomst waarin de Concessie wordt overeengekomen inclusief bijbehorende documenten;
- **Coördinator:** de persoon die de samenwerking organiseert en ondersteunt, onder andere bij het opstellen van de concept Concessie en de periodieke Aanpassing van de Concessie. Ook draagt de Coördinator zorg voor het organiseren van een evaluatie van de samenwerking. De Coördinator is de interne en externe contactpersoon namens de Partners. De Coördinator wordt voor de werkzaamheden van de regionale Concessie aangestuurd door de Stuurgroep. Voortvloeiend uit het besluit van de BCVA van 11 juni 2025 stelt de MRDH de coördinator aan. De hiervoor benodigde kosten komen voor rekening van de MRDH.
- **Manager:** een leidinggevende die namens de Partner deelneemt aan de Stuurgroep.
- **Penvoerder:** MRDH, welke namens Partners de verantwoordelijkheid heeft om de opdracht/Concessie door middel van een (Europese) aanbesteding te verlenen met inachtneming van de bijbehorende aanbestedingsregels en de Coördinator aan te stellen of in te huren. Daarnaast heeft de Penvoerder de faciliterende en controlerende taak voor het innen en het beheer van de financiën samenhangend met de Samenwerkingsovereenkomst en voert ook het contractbeheer en –management uit.
- **Programmamanagement:** de praktische organisatie en coördinatie van de werkzaamheden die nodig zijn om op professionele en gestructureerde wijze te werken als samenwerking, onder leiding van de Coördinator.
- **Samenwerkingsovereenkomst/Overeenkomst:** deze schriftelijke overeenkomst waarin de afspraken rondom de samenwerking voor (de aanbesteding van) een regionale Concessie voor (elektrische) deelfietsen worden vastgelegd.

- **Stuurgroep:** een groep Managers vanuit de Partners die beslissingen neemt over strategische zaken met betrekking tot de samenwerking tussen Partners.
- **Vergunning:** de Vergunning die de gemeenten Delft en Den Haag verlenen aan een aanbieder van (elektrische) deelfietsen voor gebruik door derden in de openbare ruimte van respectievelijk Delft en Den Haag, op grond van artikel 2.7a van de APV van Delft en artikel 2:8 van de APV van Den Haag. Andere gemeenten hebben geen vergunningen voor deelmobiliteit.
- **Werkgroep:** een groep bestaande uit vertegenwoordigers van Partners met specifieke vakinhoudelijke kennis waarin wordt geadviseerd over aspecten van de Concessie en de Aanpassing daarvan.

Doel samenwerking

2.1 Partners beogen met deze Samenwerkingsovereenkomst de volgende gezamenlijke doelstellingen te bereiken:

- a. Passend bij de mobiliteitstransitie en andere maatschappelijke trends: het ontwikkelen van onderdelen van een regionaal deelfietsensysteem welke een bijdrage levert aan het oplossen van (toekomstige) bereikbaarheidsknelpunten en ruimtewinst, minder uitstoot en positieve gezondheidseffecten, door met deelfietsen dagelijks (regionale en binnenstedelijke) autoritten te vervangen.
- b. Passend bij een mobiliteitssysteem waarbij mensen een extra vervoeroptie hebben: mobiliteit voor iedereen. Dit verbetert de bereikbaarheid van kernen, geeft ontplooiingmogelijkheden voor bijvoorbeeld scholing en werk, door met deelfietsen te richten op mensen zonder auto en op tijden en locaties waar het OV niet (meer) rijdt. Het sluit aan bij de doelen van de strategische agenda en mobiliteitsvisie waarbij deelmobiliteit bijdraagt aan 24/7 bereikbaarheid in de MRDH.
- c. Efficiënt en effectief gebruik van beschikbare middelen en capaciteit door samen een Concessie in de markt te zetten waardoor er één regionaal deelfietsensysteem ontstaat waarbij alle deelnemende overheden profiteren, waarbij we eerst inzetten op (elektrische) deelfietsen.
- d. Kennis op te bouwen door het samen opstellen van een onderzoeksagenda. Door tijdens de looptijd verschillende onderzoeksvragen te beantwoorden ontstaat een aanscherping van het voorkeursscenario voor een mogelijk vervolg(systeem) op deze Concessie. Samen met het landelijk programma Natuurlijk! Deelmobiliteit een onderbouwing te krijgen van de bijdrage van een regionaal deelfietsensysteem aan de bij a en b genoemde doelen zoals bijvoorbeeld het aantal vervallen autoritten en de Co2 reductie, noodzakelijk voor het besluit na de pilot. De coördinator neemt het initiatief tot het opstellen van de onderzoeksagenda waarbij gemeenten, de concessienemer voorstellen kunnen doen voor kennisvragen. Vanuit de MRDH is vijftigduizend euro beschikbaar voor het beantwoorden van kennisvragen die elders nog niet beantwoord worden.
- e. Het ontwikkelen van een duurzaam en betaalbaar deelfietsensysteem in relatie tot publieke mobiliteit voor de langere termijn inclusief de levensduur van de fietsen en recycling.
- f. De potentie van een blijvend regionaal aanbod van deelfietsen gezamenlijk verder te onderzoeken en te gaan benutten.
- g. Het gezamenlijk uitdragen van de boodschap dat de verschillende overheden de bereikbaarheid en de leefbaarheid in de regio willen waarborgen, waarbij een transitie naar duurzame mobiliteit noodzakelijk is en waar een regionaal deeltweewielersysteem een bijdrage in levert.

2.2 Partners zullen zich inspannen om zich te onthouden van acties die de uitvoering van de Concessie belemmeren, rekening houdend met hun eigen publiekrechtelijke en privaatrechtelijke verantwoordelijkheden, bevoegdheden en verplichtingen. Het is Partners toegestaan om naast deze Concessie contracten af te sluiten met aanbieders van deelvervoer voor additioneel aanbod van deelvervoer.

2.3 Na gunning mag de aanbestedende dienst niet zomaar nieuwe overeenkomsten aangaan met andere exploitanten (of met dezelfde exploitant onder nieuwe voorwaarden), als die overeenkomsten:

- a. inhoudelijk vallen binnen de scope van de oorspronkelijke concessie; of
- b. de economische balans van de concessie wijzigen (bijv. door nieuwe partijen toe te voegen of exclusieve rechten te verlenen).

Resultaten

3.1 Marktpartijen zijn verantwoordelijk voor het aanbod van deelfietsen. Bovenstaande doelen en wensen worden nu niet gerealiseerd door bestaande marktpartijen. Daarom is door ondertekenende gemeenten besloten om gezamenlijk een pilot regionaal deelfietsensysteem aan te besteden die passend binnen het beschikbare budget voldoet aan de wensen van de deelnemende gemeenten.

3.2 De MRDH is verantwoordelijk voor de aanbesteding en juridische toetsing. Daartoe heeft het een aanbestedingsbureau met ervaring op het gebied van deelmobiliteit ingeschakeld. Het resultaat van de samenwerking is het via een Europese aanbesteding op de markt zetten van een Concessie voor een regionaal systeem voor (elektrische) deelfietsen voor minimaal 3 jaar, waarbij geldt dat:

- a. de (Europese) aanbesteding namens alle Partners gezamenlijk wordt uitgevoerd, een en ander zoals bedoeld in artikel 2.11a Aanbestedingswet;
- b. de Concessie gericht is op, aanvullend op het bestaande marktgedreven aanbod, het aanbieden van deelmobiliteit mogelijk te maken in en tussen gebieden waar de markt hierin niet zelfstandig voorziet. De nadruk ligt hierbij op:
 - i. het verbeteren van de bereikbaarheid van minder hoog stedelijke gebieden;
 - ii. het faciliteren van verbindingen tussen deelnemende gemeenten; alsmede
 - iii. het ondersteunen van first- en last-mile oplossingen in aansluiting op het openbaar vervoer
- iv. Tegen een aantrekkelijk tarief
- v. Passend binnen het beschikbare budget
- vi. Daartoe het aanwijzen van gebieden waar deelfietsen wel of niet mogen staan.
- c. de Concessie de methode beschrijft hoe het beschikbaar gestelde bedrag moet worden besteed en hoe de besteding periodiek kan worden aangepast indien over- of onderschrijding van het budget dreigt. Hierover besluit de penvoerder in overleg met de stuurgroep.
- d. de uitgifte van de Concessie wordt gecoördineerd met het verlenen van Vergunning voor het aanbieden van (elektrische) deelfietsen in de gemeenten Delft en Den Haag. Onverminderd de winst van een concessie, dient de concessiehouder over een vergunning in deze gemeenten te beschikken om aldaar deelfietsen aan te kunnen bieden, en zich daarbij te houden aan de voorwaarden die beide gemeenten in het vergunningensysteem hebben opgenomen. Beide gemeenten dragen zorg dat deze vereisten bij de start van de aanbesteding bekend zijn; Handhaving van de vergunning geschiedt door de afzonderlijke gemeenten. Handhaving van de concessie door de penvoerder. Omdat beide aan elkaar gekoppeld zijn zal hierover overleg plaatsvinden voor een uniforme reactie.

3.3 Hoe de gewenste resultaten binnen de gestelde randvoorwaarden kunnen worden bereikt wordt uitgewerkt in de Concessie-uitvraag die ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de Partners en ter besluitvorming aangeboden aan de BCVA. Deelnemende gemeente die niet instemt met de concessie-uitvraag treedt uit de samenwerking conform het bepaalde in artikel 9 lid 3. Partners spreken met deze samenwerkingsovereenkomst wel de wens uit om tot een unaniem gedragen concessie te komen.

3.4 Na het beëindigen van de Concessie en voorafgaand aan de beëindiging van de Samenwerkingsovereenkomst wordt er door de Penvoerder een verslag opgesteld om de uitgevoerde activiteiten, behaalde resultaten en financiën te verantwoorden.

3.5 Bij de werkzaamheden staat een zorgvuldige gegevensverwerking centraal. Er wordt zorggedragen voor de informatieveiligheid en dat voldaan wordt aan de AVG. Daartoe sluit de Penvoerder na aanbesteding een verwerkersovereenkomst met de opdrachtnemer in de gevallen er sprake is van verwerking van persoonsgegevens. Gegevens over de concessie worden aan de Partners verstrekt in geaggregeerde vorm, zonder tot personen herleidbare gegevens. In de aanbesteding wordt ook de informatiebeveiliging conform ISO 27001 geborgd.

Organisatiestructuur

4.1 De samenwerking kent een Coördinator, een Werkgroep, een Stuurgroep en een Penvoerder.

4.2 Het Programmamanagement wordt uitgevoerd door de Coördinator:

- a. De Coördinator wordt door de Penvoerder (MRDH) gefinancierd en beschikbaar gesteld, eventueel via inhuur, voor een inzet van gemiddeld twee dagen per week.
- b. De Coördinator is verantwoordelijk voor de sturing en het bewaken van de voortgang van de samenwerking en heeft geen besluitvormende rol.
- c. De Coördinator stemt de benodigde inzet vanuit de organisatie van de Penvoerder en de Partners af.
- d. De Coördinator stelt periodiek, minimaal 1 keer per jaar of vaker op verzoek van de Stuurgroep en onder verantwoordelijkheid van de Penvoerder een voortgangsrapportage op over de resultaten van de samenwerking en de Concessie alsmede eventuele inzichten in de opgestelde indicatoren.
- e. De Coördinator organiseert overleggen van de Werkgroep en stuurt de procedure van de Concessie aan.
- f. De Coördinator zorgt voor afstemming van de aanbestedingsprocedure voor de Concessie op het Vergunningsproces binnen gemeenten Delft en Den Haag.
- g. De Coördinator organiseert bijeenkomsten van de Stuurgroep en bereidt deze voor.
- h. De Coördinator verricht het contractmanagement voor de Concessie.

4.3 De Werkgroep bestaat uit minstens één inhoudelijke vertegenwoordiger per Partner en kent de volgende werkwijze: De Werkgroep komt in de twee maanden voor de start van de aanbesteding van de Concessie maandelijks bij elkaar om besluitvorming in de Stuurgroep voor te bereiden. De Werkgroep komt na het verlenen van de Concessie bij elkaar wanneer er aanleiding is voor een tussentijdse Aanpassing als bedoeld in artikel 5.1f van deze Overeenkomst.

- a. De functie van voorzitter van de Werkgroep wordt vervuld door de Coördinator.
- b. Er wordt actieve deelname verwacht van de inhoudelijke vertegenwoordigers, de inzet betreft ongeveer 8 uur per organisatie gefinancierd door de eigen organisatie. Als er signalen zijn dat de inhoudelijke bijdrage van de gemeente onvoldoende is wordt opgeschaald naar de stuurgroep.
- c. Werkgroep leden/inhoudelijke vertegenwoordigers sturen gezamenlijk op het behalen van de doelstellingen van de samenwerking.

4.4 De Stuurgroep bestaat uit één Manager per Partner, elk met één stem in de besluitvorming van de Stuurgroep, en kent de volgende werkwijze:

- a. De Stuurgroep komt minimaal één keer per jaar bijeen.
- b. Besluiten worden schriftelijk vastgelegd.
- c. De Stuurgroep kiest een voorzitter uit haar midden. Dit voorzitterschap wordt in principe jaarlijks gerouleerd.
- d. De Stuurgroep neemt namens de Partners besluiten binnen de kaders van deze Samenwerkingsovereenkomst. Elke Partner zorgt ervoor dat het Stuurgroepslid dat haar vertegenwoordigt beschikt over toereikend mandaat, machtiging en volmacht.

- e. De Stuurgroep bewaakt dat de samenwerking blijft voldoen aan de Aanbestedingswet 2012 en de Mededingingswet.
- f. De Stuurgroep besluit, na het vaststellen van de Concessie als bedoeld in sub a en b, volgens het principe van unanimiteit met een aanwezigheid van minimaal twee derde van de Partners.
- g. De Stuurgroep kan voordat de Penvoerder de aanbestedingsprocedure start voorwaarden stellen voor de gevallen dat de Penvoerder een advocaat of andere deskundige wil inschakelen bij het voeren of voorkomen van gerechtelijke procedures over de Concessie waarvoor de Partners gezamenlijk het risico dragen op grond van artikel 8.2.
- h. De Stuurgroep treedt in overleg met een Partner indien deze Partner niet voldoet aan de taken en verplichtingen zoals beschreven in de Samenwerkingsovereenkomst.
- i. De Stuurgroep beslist bij escalatie vanuit de Werkgroep.
- j. Een Partij die te kennen geeft niet te willen verlengen, neemt vanaf dat moment niet meer deel aan de besluitvorming van de Stuurgroep aangaande zaken die de toekomstige verlengingsperiode betreffen.

- 4.5 De rol van Penvoerder wordt uitgevoerd door de MRDH die daarbij de volgende taken heeft:
- a. De Penvoerder is verantwoordelijk voor het innen en beheren van de financiën van de samenwerking te weten de rijksbijdrage voor dit project en de daaraan gekoppelde bijdrage van de MRDH.
 - b. De Penvoerder is verantwoordelijk voor de aanbesteding van de Concessie conform de hoofdlijnen van het programma van eisen voor deze Concessie waar de BCVA mee ingestemd heeft.
 - c. De Penvoerder is verantwoordelijk voor het contractbeheer en het contractmanagement van de samenwerking en de Concessie.
 - d. De Penvoerder stelt namens de samenwerking de Coördinator aan of huurt deze in.
 - e. De Penvoerder biedt vanuit zijn organisatie of via inhuur zo nodig ondersteuning aan de Coördinator voor zijn/haar werkzaamheden.
 - f. De Penvoerder legt jaarlijks verantwoording af aan de Stuurgroep over het contractbeheer en de resultaten van de Concessie.
 - g. De Penvoerder voert zonodig gerechtelijke procedures over de Concessie.

Taken en verplichtingen van Partners in de samenwerking

- 5.1 De deelnemende gemeenten hebben binnen de samenwerking de volgende taken en verplichtingen:
- a. Aanwijzen en beschikbaar houden van fietsparkeerplekken binnen haar gemeentegrenzen waar Concessiehouder fietsen commercieel voor gebruik door derden mag aanbieden; ookwel digitale hubs genoemd. Hierbij is de betreffende gemeente is zelf verantwoordelijk voor de eventuele ruimtelijke inrichting van de hub.
 - b. Het afvaardigen van een medewerker die deelneemt aan de Werkgroep en die fungeert als aanspreekpunt voor deze gemeente voor alle zaken die de samenwerking of de Concessie betreffen.
 - c. Het afvaardigen van een manager die deelneemt in de Stuurgroep.
 - d. Het tezamen met andere Partners periodiek bijstellen van de besteding van het door Partners beschikbaar gestelde bedrag (Aanpassing).
 - e. Indien van toepassing, het uitgeven van vergunningen en de handhaving daarop. Hierbij kunnen gemeenten ook aangeven waar aanbieders geen deelfietsen mogen aanbieden.
- 5.2 De MRDH heeft binnen de samenwerking de volgende taken en verplichtingen
- a. Het afvaardigen van een manager in de Stuurgroep.
 - b. Het beheren en stimuleren van onderzoek via de onderzoeksagenda
 - c. Het monitoren van de effecten van de Concessie in relatie tot autoverkeer en OV en het delen ervan met de partners.

- d. Het faciliteren van communicatie richting reizigers binnen het openbaar vervoer in de regio. In overleg met de desbetreffende concessiehouders HTM, RET, EBS en alle partners.
- e. Het leveren van een financiële bijdrage, zie artikel 7.

5.3 De Penvoerder heeft naast de taken en verplichtingen beschreven onder 5.1 de taken van de Penvoerder zoals beschreven in artikel 4.5

Duur samenwerking

6.1 Deze Samenwerkingsovereenkomst wordt, met ingang van [datum BCVA] aangegaan en eindigt 1 jaar na einde afloop van de aangegane concessie (om daarmee ook de monitoring af te ronden)

Financiën

7.1 Het benodigde financiële budget wordt volledig voldaan door de MRDH; individuele gemeenten leveren hiervoor geen afzonderlijke financiële bijdrage, anders dan financiële verplichtingen die volgen uit andere bepalingen in deze samenwerkingsovereenkomst, zoals de door gemeenten gewenste inrichting van hubs, kosten voor gemeentelijke vergunningverlening en deelname aan de werkgroep en stuurgroep. Het MRDH-budget wordt vastgesteld in de reguliere besluitvorming. Voortgang vindt plaats volgens de reguliere besluitvorming.

7.2 Er vindt geen verrekening van uren plaats tussen Partners en Partners zullen elkaar over en weer geen overheidsopdrachten verlenen.

7.4 Overschrijding van het budget is niet toegestaan. In de Concessie wordt een mechanisme opgenomen op grond waarvan de prestatieafspraken zo nodig worden aangepast om binnen budget te worden uitgevoerd. Penvoerder beslist hierover.

7.5 Jaarlijkse overschotten worden toegevoegd aan het budget van het opvolgende jaar.

7.6 Het financieel beheer en inkoop wordt uitgevoerd door de Penvoerder, waarbij geldt:

- a. Voor de opdrachtverlening aan marktpartijen treedt de Penvoerder op als aanbestedende partij namens de Partners. De volgende inkoop- en aanbestedingsregels worden gevolgd:
 - vii. Volmachtverlening dient schriftelijk plaats te vinden.
 - viii. Gemeenten blijven bij het toetsen zelf verantwoordelijk voor de naleving van de eigen aanbestedingsregels.
 - ix. De Partners keuren de concept-Concessie goed voordat deze op de markt wordt gebracht of zien af van deelname en treden uit conform artikel 9.
 - x. Voor de inkoop worden de Aanbestedingswet 2012 en het Inkoop- en Aanbestedingsbeleid van de Penvoerder gehanteerd.
 - xi. Elke Partner verleent volmacht en machtiging aan de Penvoerder om namens haar respectievelijk het bevoegde (bestuurs-)orgaan in het kader van de samenwerking als Penvoerder c.q. gevolmachtigde (rechts)handelingen in het kader van inkoopprocedures te verrichten.

Risico's

8.1 Partners dragen zelf de nadelige gevolgen die voor hun voortvloeien uit deelname aan deze Samenwerkingsovereenkomst.

8.2 In afwijking van het gestelde in artikel 8.1 worden de gevolgen van de risico's die de Penvoerder ingevolge artikel 4.5 van de Samenwerkingsovereenkomst draagt, door alle Partners gezamenlijk gedragen, tenzij er aan de zijde van de Penvoerder sprake is van opzet of grove schuld. De Partners dragen met name gezamenlijk het risico van extra kosten pro rata naar inwonertal als gevolg van gerechtelijke procedures als genoemd in artikel 4.5 sub e. De Penvoerder draagt het risico van extra inzet van zijn medewerkers en de Coördinator.

8.3 In afwijking van het gestelde in artikel 8.1 zijn alle Partners gezamenlijk aansprakelijk en verantwoordelijk voor de afhandeling van aanspraken door derden als gevolg van de Samenwerkingsovereenkomst en de eventuele daaruit voortvloeiende (financiële) gevolgen. Dit geldt ook als niet alle Partners afzonderlijk door deze derde aansprakelijk worden gesteld. Een en ander tenzij de aanspraak van deze derden het gevolg is van opzet of grove schuld van bepaalde Partners en/of het gevolg is van handelen van bepaalde Partners in strijd met de bepalingen van de Samenwerkingsovereenkomst. In dat geval zijn alleen de desbetreffende Partners aansprakelijk en verantwoordelijk voor de afhandeling.

8.4 In afwijking van het gestelde in 8.1 t/m 8.3 zijn de gemeenten Delft en Den Haag ieder zelfstandig aansprakelijk voor de gevolgen van de voor hun eigen grondgebied te verlenen vergunning voor het commercieel aanbieden van deelvervoer in de openbare ruimte.

8.5 Als meerdere Partners besluiten om de concept-Concessie niet goed te keuren zoals bedoeld in artikel 4.4, kunnen de gemeenten Delft en/of Den Haag ervoor kiezen om zelfstandig de procedure te starten voor het verlenen van een vergunning voor het aanbieden van (elektrische) deelfietsen in hun eigen gemeente, teneinde ervoor te zorgen dat er per **1 januari 2027** en vergunninghouder actief kan zijn. Dit dient schriftelijk te worden gemeld aan de andere deelnemers.

Toe- en uittreding

9.1 Deze overeenkomst staat niet open voor (tussentijdse) toetreding van andere gemeenten.

9.2 Bij uittreding van een Partner uit de Samenwerkingsovereenkomst gelden de volgende regels: Uittreding is mogelijk tot de start van de aanbesteding van de pilot regionaal deelmobiliteit. Na het plaatsen van de aanbesteding is dit contractueel niet mogelijk. Omdat de besluitvorming voor deze SOK en het concept PVE samenvallen is derhalve uittreding niet mogelijk.

Tussentijdse beëindiging

10.1 In aanvulling op 6.1 geldt dat deze Samenwerkingsovereenkomst kan worden beëindigd als de Concessieovereenkomst niet tot stand komt of wordt beëindigd of als gemeenten Delft en / of Den Haag geen Vergunning verleent of de verleende Vergunning intrekt. In dat geval treden de Partners in overleg over de resterende verplichtingen die voortkomen uit deze Overeenkomst en over de wijze en het moment van beëindiging.

Wijziging

11.1 De Samenwerkingsovereenkomst kan slechts bij unanimititeit schriftelijk worden gewijzigd of aangevuld door Partners. Het wijzigen van deze Samenwerkingsovereenkomst kan vanaf de start van de aanbestedingsprocedure voor de Concessie alleen wanneer dit geen gevolgen heeft voor (het nakomen van) de Concessieovereenkomst. Bij unanieme wijzigingen kan worden volstaan met het opnemen van een addendum.

11.2 Indien onvoorziene omstandigheden opkomen die van dien aard zijn dat deze Samenwerkingsovereenkomst billijkheidshalve behoort te worden gewijzigd of opgezegd of die wezenlijke gevolgen hebben voor de uitvoering van de Samenwerkingsovereenkomst, zullen Partners over de noodzaak van wijziging van de Samenwerkingsovereenkomst in overleg treden. Partners treden met elkaar in overleg binnen acht weken nadat een Partner de wens daartoe aan de andere Partners schriftelijk heeft medegedeeld.

11.3 Bij wijziging van deze Overeenkomst bewaken Partners dat de samenwerking aan de Aanbestedingswet en de Wet Markt en Overheid voldoet.

Toepasselijk recht en geschillen

12.1 De SOK is openbaar beschikbaar en zal worden gepubliceerd op de Notubiz omgeving van de MRDH.

12.2 Deze Samenwerkingsovereenkomst wordt uitsluitend beheerst door Nederlands recht.

12.3 Er is sprake van een geschil indien een Partner zulks schriftelijk en expliciet mededeelt aan de andere Partners.

12.4 Alle geschillen betreffende de totstandkoming, uitleg of uitvoering van de Samenwerkingsovereenkomst of van nadere afspraken die daaruit voortvloeien, alsmede elk ander geschil in verband met de Samenwerkingsovereenkomst, worden zoveel mogelijk in onderling overleg tussen Partners opgelost bijvoorbeeld door mediatie.

12.5 Indien oplossing van een geschil niet heeft plaatsgevonden binnen een termijn van vijftig dagen – of zoveel langer of korter als Partners in voorkomende gevallen nader overeenkomen – nadat één van de Partners aan de andere Partners schriftelijk te kennen heeft gegeven dat er wat die Partner betreft sprake is van een geschil, kunnen Partners door middel van een gerechtelijke procedure het geschil beslechten en zullen Partners vervolgens daarnaar handelen.

12.6 Geschillen zullen na een niet geslaagde mediatie worden voorgelegd aan de bevoegde rechter te Den Haag.

12.7 Kosten voor behandeling zullen worden gedeeld.

Ondertekening

Aldus overeengekomen en ondertekend voor akkoord:

MRDH
Door: xxx
Datum: xxx

Gemeente Delft
Door: xxx
Datum: xxx

Gemeente Den Haag
Door: xxx
Datum: xxx

Gemeente Lansingerland
Door: xxx
Datum: xxx

Gemeente Leidschendam-Voorburg
Door: xxx
Datum: xxx

Gemeente Pijnacker-Nootdorp
Door: xxx
Datum: xxx

Gemeente Rijswijk
Door: xxx
Datum: xxx

Gemeente Wassenaar
Door: xxx
Datum: xxx

Gemeente Zoetermeer
Door: xxx
Datum: xxx