



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Marktconsultatieverslag t.b.v. concessie publiek regionaal deelfietsensysteem

Datum: 17 en 24 februari 2026
Bijlagen: Presentatie met toelichting per onderwerp

Inhoudsopgave:

- A. Toelichting Onderzoeks- en demonstratieprojecten (vooraf gestuurd)**
- B. Marktconsultatieverslag**
- C. Reactie op aanvullende schriftelijke vragen**

A. Toelichting op demonstratie en onderzoeksprojecten

Publiek regionaal deelfietssysteem MRDH

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag wil ervaring opdoen met een publiek toegankelijk regionaal deelfietssysteem dat functioneert als een verlengstuk van het openbaar vervoer. De MRDH wil daarbij toetsen hoe deelfietsen kunnen bijdragen aan regionale opgaven zoals bereikbaarheid, inclusiviteit, modal shift en een ordelijke openbare ruimte.

De MRDH wil inzichten opdoen in meerdere samenhangende aspecten, waaronder toegankelijkheid, koppeling met het openbaar vervoer, betaalbaarheid voor verschillende doelgroepen en de mogelijkheid tot flexibele inzet van deelfietsen.

Demo en onderzoeksprojecten als onderdeel van het regionaal deelfietssysteem

Naast het reguliere deelsysteem omvat de pilot ook demonstratie en onderzoeksprojecten. De MRDH wil deze projecten uitvoeren in nauwe samenwerking met de geselecteerde aanbieders. De inzet is een samenwerking waarin gezamenlijk wordt ontwikkeld, getest en geleerd, in plaats van een traditionele opdrachtgever-opdrachtnemer relatie. De MRDH selecteert daarom een aanbieder die gezamenlijk met de MRDH wil onderzoeken.

De gedetailleerde invulling van de demonstratie en onderzoeksprojecten zal nader met de geselecteerde aanbieder worden bepaald en maken onderdeel uit van een bredere leeragenda. In dit proces zal voor zowel de MRDH als de geselecteerde aanbieder een go/no go moment zijn voordat gestart wordt met de demonstratie en onderzoeksprojecten

De reden hiervoor ligt in het innovatieve karakter van deze projecten, de bijbehorende onzekerheden en de expliciete wens van de MRDH om samen met marktpartijen te experimenteren en kennis op te bouwen. In plaats van alles vooraf vast te leggen in gedetailleerde contracteisen, kiest de MRDH daarom voor ruimte voor experiment, monitoring en gerichte bijsturing. Daarbij zijn staan vier samenhangende onderzoeks- en demonstratieactiviteiten vraagstukken momenteel centraal:

- a. Vergroten van de toegankelijkheid en betaalbaarheid
- b. Vergroten van de koppeling van deelfietsen met OV en P+R's
- c. Vergroten van de betaalbaarheid voor specifieke doelgroepen
- d. Vergroten van de flexibele inzet van deelfietsen in tijdelijke situaties

Op de volgende pagina's is een nadere toelichting opgenomen op de denkrichtingen die de MRDH op dit moment voor ogen heeft bij de demonstratie en onderzoeksprojecten. Aan deze beschrijving kunnen geen rechten worden ontleend. De toelichting is puur bedoeld om aanbieders een concreter beeld te geven van de beoogde richting en hen nadrukkelijk uit te nodigen hierop te reflecteren en met aanvullende ideeën en voorstellen te komen.

a. Vergroten van de toegankelijkheid en betaalgemak

In de huidige praktijk moeten gebruikers per aanbieder een app downloaden, een account aanmaken en betaalgegevens registreren. Dat remt spontaan gebruik van incidentele reizigers. Een deel van de potentiële gebruikers haakt hierdoor af, terwijl de MRDH de inclusiviteit en aantrekkelijkheid van deelfietsen juist wil vergroten

In het openbaar vervoer is de afgelopen jaren ingezet op het verlagen van deze instapdrempel via contactloos betalen met bankpas of telefoon. Deze ontwikkeling heeft aantoonbaar geleid tot meer unieke gebruikers en is inmiddels breed ingevoerd in Nederland en daarbuiten.

Bij deelfietsen blijft de toepassing en opschaling van gebruiksvriendelijke betaalmethoden achter. Zowel publieke als marktpartijen ervaren belemmeringen die grootschalige introductie van contactloos betalen of (mogelijke toekomstige OV-pas) vertragen¹. Sommige aanbieders maken het mogelijk een fiets te ontgrendelen via het scannen van een QR code zonder app download. Deze oplossingen verlagen de instapdrempel, maar robuuste en vergelijkbare data over effecten op gebruik, inclusiviteit en het bereiken van nieuwe doelgroepen ontbreken.

De MRDH wil daarom onderzoeken in hoeverre eenvoudige betaal en registratieoplossingen, in combinatie met gerichte communicatie, daadwerkelijk nieuwe doelgroepen activeren. Het gaat specifiek om mensen die nu geen deelfiets gebruiken vanwege de ervaren drempel, maar bij een laagdrempelige toegang wel bereid zijn dit te gebruiken. Dit kan juist effectief zijn in situaties waarin reizigers openstaan voor alternatief gedrag, zoals bij wegwerkzaamheden, grote evenementen of verstoringen in het openbaar vervoer.

b. Vergroten van de (tarieven)koppeling van deelfietsen met OV en P+R's

Meerdere studies wijzen op een sterke potentiële complementariteit tussen deelfietsen en het openbaar vervoer, met name in combinatie met treinreizen. In de snelstudie *Effecten treingebruik bij verbeterd deelfietsaanbod op stations*², uitgevoerd in opdracht van de Provincie Zuid-Holland, blijkt dat Nederlanders in hun woonplaats twee tot vier keer vaker fietsen dan op bestemmingslocaties, vooral omdat zij daar doorgaans geen fiets beschikbaar hebben.

De studie laat zien dat bij afstanden van drie tot vier kilometer het aandeel treinreizen vanaf de woning ongeveer tweeënhalf keer hoger ligt dan vanaf bestemmingslocaties met dezelfde afstand. Het aanbieden van deelfietsen op meer bestemmingsstations kan volgens deze studie leiden tot circa een derde extra treingebruik.

¹ Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2024). Contactloos betalen voor deelmobiliteit. Marktverkenning. <https://www.rijksoverheid.nl>

² Studio Bereikbaar (2024). Effecten treingebruik bij verbeterd deelfietsaanbod op stations. <https://www.studiobereikbaar.nl/wp-content/uploads/2024/04/Snelstudie-effecten-treingebruik-verbeterd-deelfietsaanbod-op-stations.pdf>

De MRDH wil onderzoeken hoe deze potentie concreet kan worden verzilverd. Er is al ervaring met sturing via zichtbaarheid in reisplanners en MaaS apps, met wisselend succes. Reserveren van deelfietsen is daarnaast ook deels mogelijk. Aanvullend kunnen gecombineerde tickets, abonnementen en tariefintegratie bijdragen, bijvoorbeeld door OV gebruikers tegen een aantrekkelijk tarief ook toegang te geven tot deelfietsen.

De MRDH wil onderzoeken welke distributiekkanalen het meest effectief zijn, zowel direct richting de consument als via werkgevers en mobiliteitsplatforms. De ervaring met de OV fiets laat zien dat integratie in zakelijke mobiliteitsabonnementen een sterke aanjager van gebruik is. Zakelijke mobiliteitsregelingen maken structureel gebruik aantrekkelijker en vaak goedkoper voor werknemers en verlagen ook de kostadministratieve drempels voor werkgevers. Grote werkgevers kunnen via hun eigen mobiliteitsbeleid bovendien actief sturen op het gebruik van deelfietsen. Zuid-Holland Bereikbaar kan deze werkgevers daarbij faciliteren.

De MRDH wil hierop voortbouwen en aanvullend onderzoeken hoe tariefdifferentiatie kan worden ingezet om de overstap van openbaar vervoer naar deelvervoer te stimuleren. Bijvoorbeeld door korting te bieden op de huurprijs van de deelfiets wanneer ritten starten of eindigen nabij OV haltes of P+R's. Of wanneer er een korte overstaptijd zit tussen het in of uitchecken bij het OV en het starten of beëindigen van een deelfiets of deelscooter. Hiermee wordt de ketenreis niet alleen praktisch, maar ook financieel aantrekkelijker gemaakt. De MRDH wil inzicht genereren in de effecten van deze maatregelen op het totale OV gebruik, zowel in termen van additioneel OV-gebruik en herverdeling van bestaande reizen.

c. Vergroten van de betaalbaarheid voor specifieke doelgroepen

Uit gesprekken en enquêtes blijkt dat gebruikers deelmobiliteit regelmatig als relatief duur ervaren. Internationale benchmarks laten zien dat veel succesvolle deelfietssystemen werken met prijsdifferentiatie en abonnementsvormen. Jaarabonnementen in steden als Parijs, Montreal, New York en Chicago verlagen de kosten per rit en verankeren deelfietsen in het dagelijkse mobiliteitspatroon. Incidentele gebruikers betalen daarbij doorgaans een hoger tarief per minuut, waarmee kortingen voor vaste gebruikers deels worden bekostigd.

Academische literatuur, waaronder de studie van Kaviti en Venigalla (2019)¹³ op basis van Capital Bikeshare-data uit Washington DC, laat zien dat prijsgevoeligheid sterk verschilt per doelgroep. Lage inkomensgroepen en incidentele gebruikers zijn het meest prijsgevoelig, terwijl frequente gebruikers met een jaarabonnement veel stabiel gebruik laten zien.

¹³ Kaviti and Venigalla (2019). Assessing service and price sensitivities of public bikeshare system users. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2019.100015>

De MRDH wil, aanvullend op de onder de bij hoofdstuk 'b' beschreven proposities voor koppeling met het OV en P+R locaties, verschillende prijsproposities testen voor uiteenlopende doelgroepen en use cases. De volgende opties zijn al redelijk gangbaar.

1. Standaard prijspropositie

Een vaste prijs per minuut, eventueel aangevuld met een starttarief. Dit model is transparant en laagdrempelig, maar kent beperkte prikkels voor structureel gebruik.

2. Abonnementen en bundels

Minutenbundels passend bij verschillende gebruikspatronen, zoals dag, week of maandpassen. Binnen een bepaalde periode geldt een lager effectief tarief per rit. Dit stimuleert herhaalgebruik en vergroot voorspelbaarheid in inkomsten.

3. Doelgroepgerichte kortingen

Specifieke regelingen kunnen worden ingericht voor lage inkomens, studenten en andere prioritaire groepen. Dit kan via gereduceerde abonnementen of korting op losse ritten, bijvoorbeeld gekoppeld aan een gemeentelijke pas of andere lokale regeling.

De MRDH is benieuwd naar de ervaringen van aanbieders met aanvullende prijsproposities voor specifieke doelgroepen, zoals inwoners met vervoersarmoede. Onderzoek laat zien dat van mensen met een laag inkomen circa 15 tot 20 procent concrete problemen ervaart bij het bereiken van zorglocaties en sociale contacten⁴. Het gaat vaak om incidentele maar maatschappelijk essentiële verplaatsingen, zoals een bezoek aan huisarts, ziekenhuis of familie. De MRDH wil verkennen hoe prijsinstrumenten juist voor deze verplaatsingen drempels kunnen verlagen. Denkbare interventies zijn onder andere lagere tarieven wanneer ritten starten of eindigen in specifieke wijken. Of persoonsgerichte arrangementen voor sociale huurders of houders van stadspassen. Dit kan bijvoorbeeld via passen, kortingscodes of 'mobility wallet' met mobiliteitsbudget. De MRDH staat hierbij open voor suggesties van aanbieders oplossingen die meerdere maatschappelijke doelen dienen. Een voorbeeld is Portland⁵, waar deelnemers met overgewicht of een verhoogd gezondheidsrisico via zorgverleners toegang krijgen tot gratis of betaalbare deelfietsen met begeleiding, bekostigd door zorgverzekeraars.

d. Vergroten van de flexibele inzet van deelfietsen in tijdelijke situaties

Een vierde thema betreft de flexibele inzet van deelfietsen bij tijdelijke situaties zoals werkzaamheden, evenementen of verstoringen in het openbaar vervoer. In dergelijke situaties kunnen deelfietsen snel extra vervoerscapaciteit bieden zonder dat nieuwe infrastructuur nodig is. De MRDH wil onderzoeken in hoeverre het systeem zodanig kan

⁴ Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, *Pilots inclusieve deelmobiliteit. Uitwerking plannen van aanpak*, eindrapport 20 december 2024.

<https://open.overheid.nl/documenten/dpc-7ae607a14a8a94b4fe0249cd8542b91f7fd5c00d/pdf>

⁵ City of Portland (z.d.). Prescribe a Bike PDX – Snapshot. <https://www.portland.gov/transportation/bike-share/smm-snapshot>

worden ingericht dat deze flexibiliteit mogelijk is, zonder dat dit leidt tot disproportionele kosten of operationele druk.

Ervaringen uit andere regio's laten zien dat deelmobiliteit effectief kan worden ingezet binnen hinderaanpak projecten en reizigers kunne verleiden tot alternatief reisgedrag tijdens werkzaamheden. De kernvraag is in welke mate en onder welke randvoorwaarden een deel van de vloot flexibel kan worden verplaatst tussen gebieden (al dan niet binnen de MRDH), seizoenen en projecten.

Een potentieel laagdrempelig startpunt voor de pilot is om, in samenwerking met Rijkswaterstaat, gebruik te maken van een deel van de deelfietsen die in de zomer in Den Haag worden ingezet, maar in de winter vanwege het lagere voertuigplafond daar niet mogen blijven staan. Dit vlootdeel kan in de winterperiode worden ingezet bij wegwerkzaamheden verspreid over de regio.

Met deze aanpak kan pragmatisch worden getest hoe eenvoudig het is om deelfietsen operationeel te verplaatsen tussen projecten en regio's, en hoe effectief deze inzet is in het beperken van hinder. Tegelijkertijd ontstaat voor aanbieders een stabielere businesscase op jaarbasis, doordat winterse onderbenutting deels wordt gecompenseerd door inzet bij andere projecten. Voor dit specifieke vlootdeel kan bovendien worden geëxperimenteerd met eerder genoemde laagdrempelige oplossingen, zoals gebruik zonder account, om de instapdrempel tijdens tijdelijke projecten zo laag mogelijk te maken.

Een ander toepassingsgebied is de inzet rondom evenementen. Via distributiekkanalen van evenementenlocaties kunnen gerichte deelfietsbundels of kortingscodes aan bezoekers worden aangeboden. Hiermee kan worden gestimuleerd dat bezoekers een deelfiets uitproberen, bijvoorbeeld als last mile oplossing vanaf een OV station of P+R locatie. De MRDH en Haaglanden-gemeenten zijn al door enkele evenementenlocaties en kan een faciliterende rol spelen in het koppelen van deze locaties aan de deelmobiliteitsaanbieders.

B. Marktconsultatieverslag

1. Inleiding en doel van dit document

De MRDH bereidt een concessieopdracht (hierna: 'concessie') voor ten behoeve van een pilot voor een publiek regionaal deelfietssysteem. Voorafgaand aan de aanbesteding is een marktconsultatie uitgevoerd, bestaande uit een schriftelijke ronde en individuele gesprekken met marktpartijen.

De consultatie had als doel om input uit de markt op te halen, aannames te toetsen en vragen over de voorgenomen uitvraag te verduidelijken. De gesprekken en schriftelijke reacties zijn nadrukkelijk niet gebruikt voor een beoordeling. Er kunnen voorts geen rechten of verwachtingen aan worden ontleend.

Deelnemende partijen hebben de ruimte gekregen om vrijuit te reflecteren op het systeemontwerp, de businesscase en de voorgestelde randvoorwaarden. De ontvangen informatie is vertrouwelijk behandeld en niet herleidbaar tot individuele aanbieders.

Dit verslag bevat een geanonimiseerde en geaggregeerde samenvatting van de belangrijkste inzichten uit de marktconsultatie. Het doel van dit verslag is om de opgehaalde input op hoofdlijnen te delen, uiteenlopende standpunten transparant te maken en een gelijk speelveld te ondersteunen door alle partijen van dezelfde informatie te voorzien.

Dit verslag richt zich op de belangrijkste thema's en afwegingen die in de consultatie naar voren zijn gebracht en vormt input voor de verdere uitwerking van de (aanbesteding van de) concessie.

2. Regionale concessie als instrument

Algemeen beeld

- Er is brede steun voor of één regionale concessie die herkenbaarheid vergroot en de rol van de deelfiets in de ketenreis versterkt.
- Publieke regie wordt gezien als middel om spreiding, betrouwbaarheid en koppeling met het OV te verbeteren.

Aandachtspunten

- Meerdere partijen benoemen dat zij het logisch hadden gevonden als de gemeente Rotterdam ook onderdeel was geweest van de regionale concessie.
- Enkele partijen adviseren een langere contractduur dan drie jaar om investeringen beter te kunnen terugverdienen en stabiliteit te waarborgen.

3. Deelfietssysteemontwerp, minimale deelfietsvloot en spreiding over gemeenten

Algemeen beeld

- 2.400 fietsen wordt als realistisch minimum gezien en passend bij de benchmarks.
- Verdeling van fietsen naar verstedelijkingsgraad en naar rato van inwonertal wordt als logisch en uitlegbaar startpunt gezien, maar partijen pleiten voor de mogelijkheid om vraagvolgend op- en af te mogen schalen om aan te sluiten bij het deelfietsgebruik.

Aandachtspunten

- Een aantal partijen zien mogelijkheden om al in het eerste jaar meer fietsen te plaatsen dan het minimum aantal zonder aanvullende exploitatiebijdrage.
- Andere partijen adviseren om niet direct met volledige vlootomvang te starten. Een gefaseerde ingroei wordt als wenselijk beschouwd om vraag en aanbod goed op elkaar af te stemmen.
- Rendabiliteit hangt sterker samen met ritten per fiets per dag, hubdichtheid en SLA-eisen dan met het absolute aantal fietsen.
- Sommige partijen pleiten voor vaste minimale aantallen per gemeente. Andere partijen benadrukken dat aantallen per gemeente als streefwaarden moeten worden beschouwd, met flexibiliteit op basis van gemeten gebruik.

4. Beschikbaarheidseisen en SLA's (eis van 85% beschikbaarheid tussen 7.00 en 23.00)

Algemeen beeld

- Beschikbaarheid is essentieel voor betrouwbaarheid en gebruikersvertrouwen.
- Voldoende deelfietsparkeerplaatsen nabij OV-haltes, inclusief intercity treinstations, en P+R-locaties is daarbij randvoorwaardelijk
- Duidelijkheid is nodig over meetmethodiek, aggregatieniveau en uitzonderingssituaties.
- Strikte dagelijkse beschikbaarheidseisen hebben grote impact op de operationele kosten van het systeem.

Standpunten en alternatieven die zijn ingebracht:

- Standpunt A: 85 procent is werkbaar met duidelijke definities.
 - 85 procent is een gangbare benchmark in OV gerelateerde systemen.
- Standpunt B: sturen op vaste minima is inefficiënt
 - Tijdelijke leegstand is soms het gevolg van succesvol gebruik en niet per definitie een kwaliteitsprobleem.
 - Vaste minimumaantallen per hub kunnen leiden tot onnodige herverdeling.
- Alternatieven die genoemd worden:
 - Stuur op het voorkomen van volledig lege hubs in plaats van op vaste minima.

- Hanteer bandbreedtes of responstijden in plaats van permanente ondergrenzen en differentieer tussen prioriteitshubs en overige locaties.

Aandachtspunten

- Enkele marktpartijen vinden de dagelijkse beschikbaarheidseisen veeleisend of spreken zich sterk uit tegen het opnemen van dagelijkse beschikbaarheidseisen.
- Andere marktpartijen stellen dat het bereiken van een hoge voertuigdichtheid (door het stellen van beschikbaarheidseisen) cruciaal is voor het behalen van succes.

5. Elektrisch versus niet-elektrisch: samenstelling van de vloot

Algemeen beeld

- Er is brede erkenning dat de vlootsamenstelling directe impact heeft op tarieven en subsidiebehoefte, maar de standpunten over de ideale samenstelling lopen uiteen:

Standpunt A: een (grotere) meerderheid aan e-bikes vergroot de aantrekkelijkheid

- E-bikes hebben een positief effect op het comfort, vergroot de doelgroep en maken langere ritten mogelijk waardoor de bereikbaarheid verbetert.
- E-bikes hoeven niet tot een verslechterde betaalbaarheid te leiden omdat het gebruik hoger ligt en de additionele aanschaf en exploitatiekosten beperkt zijn.

Standpunt B: een (grotere) meerderheid aan e-bikes verlaagt de betaalbaarheid

- Niet-elektrische fietsen zijn goedkoper in exploitatie en aanschaf en daardoor beter geschikt voor lage tarieven en sociale abonnementen binnen een vast subsidiekader.
- De gemiddelde ritlengte van e-bikes is niet significant hoger dan die van niet-elektrische fietsen.

6. Tarieven, abonnementen en betaalbaarheid

Algemeen beeld

- De meerderheid van de partijen acht de genoemde tarieven (omgerekend in pay-per-use prijzen) realistisch en geeft aan via alternatieve prijsproposities gemiddeld lagere gemiddelde tarieven te kunnen realiseren voor bepaalde doelgroepen.

Aandachtspunten

- Lagere tarieven leiden tot hoger gebruik, maar vergroten zonder aanvullende bekostiging het exploitatierisico.
- De meerderheid van de partijen adviseert om geen minutentarief te hanteren maar een vaste prijs per vaste tijdsblokken (van 15 of 20 minuten)

- Abonnementen worden gezien als een goed instrument om vraag te stabiliseren, klanten te binden en als een mogelijkheid om ketenmobiliteit te versterken.
- Er is brede interesse in de mogelijkheid om alternatieve prijsproposities aan te bieden.
 - dagpassen of maximum dagprijzen;
 - abonnementen voor frequente gebruikers;
 - gereduceerde tarieven voor OV gebruikers;
 - doelgroepkortingen.

7. Exploitatiebijdrage en risicoverdeling

Algemeen beeld

- De meerderheid acht de exploitatiebijdrage in beginsel toereikend, mits de uiteindelijke operationele en technische eisen in balans zijn met het gevraagde prestatieniveau.
- Veelgenoemde risico's zijn vandalisme, diefstal en lagere vraag dan verwacht.
- Operationele risico's binnen de beïnvloedbare sfeer van de exploitant horen primair bij de exploitant, terwijl beleidsmatige risico's bij de concessieverlener horen.

Aandachtspunten

- Realistische SLA's en flexibiliteit in de omvang van de vloot is belangrijk.
- Beleidsmatige keuzes over tarieven en toegankelijkheid behoren tot de verantwoordelijkheid van de opdrachtgever.
- Vandalisme en handhaving vragen om een gezamenlijke aanpak tussen exploitant en overheid.

8. Demonstratie- en onderzoeksprojecten

Algemeen beeld

- Er is brede steun voor een pilotopzet met ruimte voor experimenten en gezamenlijk leren, ondersteund door aanvullend budget.

Aandachtspunten

- Koppeling met het openbaar vervoer wordt door vrijwel alle partijen als kansrijk en wenselijk gezien.
- Er is bereidheid om te experimenteren met doelgroep abonnementen, werkgeversmodellen en sociale tarieven, mits budgettair onderbouwd.
- Flexibele inzet bij evenementen en werkzaamheden is mogelijk, maar mag niet leiden tot structurele reservering van ongebruikte vloot of onbeheersbare kosten.

9. Aanbestedingsprocedure en rol van prijs en kwaliteit in de selectie

Algemeen beeld

- Er is acceptatie van een procedure met voorselectie, mits de:
 - geschiktheidseisen proportioneel zijn en aansluiten;
 - selectiecriteria geen onbedoelde bevoordeling van specifieke marktprofielen veroorzaken.
- Vrijwel alle partijen pleiten voor substantiële weging van 'kwaliteit', maar ook 'prijs' wordt gezien als belangrijk beoordelingscriterium.

Aandachtspunten

- Een te sterke nadruk op prijs vergroot het risico op onder investering en verminderde kwaliteit.
- Kwaliteit moet concreet en toetsbaar worden beoordeeld, bijvoorbeeld op materieel, software, operatie en uitvoerbaarheid.

C. Reactie op aanvullende schriftelijke vragen

- **Beantwoording verzoek actuele gegevens over gebruik**

Naar aanleiding van een verzoek om gebruiksdata te delen van deelfietsen in de regio hebben wij dit nader uitgezocht. Er is echter geen recente data beschikbaar over het gebruik van elektrische deelfietsen in deze regio. Over pedaalfietsen is wel data, maar die is herleidbaar naar één specifieke aanbieder en kan om die reden niet worden gedeeld. voor deelscooters klopt dat niet helemaal. In Den Haag, waar twee deelscooteraanbieders actief zijn, lag het gemiddelde gebruik op circa 1,75 ritten per deelscooter per dag.

De afgelopen jaren is geen actuele gemiddelde gebruiksinformatie openbaar gemaakt. De meest recente openbare jaarrapportage dateert uit 2021. In die periode waren uitsluitend pedaalfietsen actief en lag het gebruik relatief laag, mede vanwege de introductiefase van het systeem.

Wel kan in algemene zin worden aangegeven dat in de regio sprake is geweest van een sterke groei in het gebruik, met jaarlijkse stijgingen in de orde van 50 tot 100 procent voor pedaalfietsen. Het aanbod pedaalfietsen is het laatste jaar fors uitgebreid.

Daarnaast is de jaarrapportage 2024 van de gemeente Rotterdam beschikbaar. Deze is vrij opvraagbaar. In deze rapportage zijn elektrische fietsen en pedaalfietsen gezamenlijk gepresenteerd. Hieruit blijkt een gemiddeld gebruik van circa 1 tot 2 verhuringen per fiets per dag.

- **Technische specificaties deelfietsen**

Ten aanzien van een vraag over specifieke technische vereisten kunnen wij aangeven dat wij op dit moment geen aanvullende, zeer specifieke technische eisen voorzien anders dan wat redelijkerwijs mag worden verwacht bij een professioneel deelfietsensysteem. De nadruk zal met name liggen op robuustheid, veiligheid en comfort. Wij zijn voornemens om primair te sturen op output, waarbij de gebruikerservaring centraal staat. Van aanbieders vragen wij om te onderbouwen hoe zij borgen dat de eindgebruiker kan rekenen op een degelijke, comfortabele en betrouwbare fiets en bijbehorende dienstverlening. In dat kader is het wel goed om te benoemen dat wij voornemens zijn om in de aanbestedingsstukken een bepaling op te nemen op grond waarvan wij in de eindfase van de aanbesteding de aangeboden fietsen zelf kunnen testen.

Daarnaast is het goed om te vermelden dat de gemeente Den Haag in haar beleidskader expliciet heeft gedefinieerd wat onder een trapfiets wordt verstaan en wat als elektrische fiets kwalificeert. Daarmee is het bijvoorbeeld niet mogelijk om elektrische fietsen zonder batterij als trapfiets aan te merken.

- **Voorselectie op basis van ervaring met deelfietsen**

Naar aanleiding van een vraag over het aantonen van ervaring met deelfietsen. Bij het opstellen van de selectiecriteria houden we er rekening mee dat relevante ervaring ook breder kan worden aangetoond dan alleen deelfietsen, bijvoorbeeld door ervaring met andere vormen van deeltweewielers.