



Marktconsultatie

ter voorbereiding op het
aanbestedingsproces van
deelauto's en **deelbakfietsen**
in het centrumgebied van Ede

Inhoud

Inhoud	1
1. Procedure	2
1.1 Algemeen	2
1.2 Opzet marktconsultatie	2
1.3 Voorwaarden	2
1.4 Planning	3
1.5 Communicatie	3
2. Achtergrond en context	4
2.1 Mobiliteitsstrategie Ede-Centrum	5
2.2 Oprichting Mobiliteitsfonds	5
3. Gewenste situatie	6
3.1 Doelstelling deelmobiliteit en hubs in Ede-Centrum	6
3.2 Rol van de gemeente Ede	6
3.3 Wat wordt verwacht van de aanbieders	6
4. Exploitatie en samenwerking	8
5. Eisen aan de deelaanbieder	10
5.1 Functionele eisen	10
5.2 Technische eisen	12
5.3 Duurzaamheids- en beleidsmatige eisen	14
5.4 Gegevensbescherming en dataverkeer	14
6. Uw visie en reflectie	16

1. Procedure

1.1 Algemeen

De gemeente Ede voert een marktconsultatie uit ter voorbereiding op het aanbestedingsproces voor deelauto's en deelbakfietsen in Ede-Centrum. De informatie die de gemeente middels deze marktconsultatie verkrijgt, neemt zij mee in haar overweging in de te volgen aanbestedingsprocedure, voor het bepalen van de scope en inhoud van de opdracht en voor de locatiebepaling van de deelmobiliteitshubs.

Gemeente Ede heeft de volgende doelen met deze marktconsultatie:

- De interesse en ervaring van marktpartijen peilen voor het aanbieden van deelmobiliteitsdiensten in Ede-Centrum;
- Toetsing van de geformuleerde kaders en uitgangspunten waaronder het beoogd model voor exploitatie en samenwerking, de locatie van de deelmobiliteitshubs en de toe te passen modaliteiten;
- De kennis van de markt benutten om de beoogde uitvraag verder te aan te scherpen en de belangen van gemeente en marktpartijen goed op te lijnen als basis voor het hierna te doorlopen aanbestedingsproces.

Gemeente Ede vraagt u om mee te denken in deze marktconsultatie. Aan de deelname of bijdrage aan deze marktconsultatie kunnen geen rechten worden ontleend, noch is er sprake van een kostenvergoeding.

1.2 Opzet marktconsultatie

De marktconsultatie vindt plaats via een open consultatie en wordt gepubliceerd op TenderNed (www.tenderned.nl). Daarnaast zijn enkele deelaanbieders direct benaderd. Wij vragen de deelnemers om in te gaan op de gestelde vragen. Naast een antwoord per vraag, vragen we u ook om een algemeen beeld van uw kennis, visie en ervaring op dit gebied met ons te delen. Wij behouden ons het recht voor om met deelnemers contact op te nemen om, naar aanleiding van de ingediende informatie, aanvullende informatie op te vragen of een verdiepend gesprek te voeren.

1.3 Voorwaarden

Deelnemers aan deze marktconsultatie kunnen hiervoor geen aanspraak maken op een financiële vergoeding.

Door de deelnemers aan deze marktconsultatie kunnen geen rechten worden ontleend. De gemeente Ede behoudt zich het recht voor om, mede naar aanleiding van deze marktconsultatie, de uitgangspunten van de beoogde tender te wijzigen of er voor te kiezen de opdracht niet in de markt te zetten.

1.4 Planning

De marktconsultatie vindt plaats in twee fasen. In de eerste fase wordt marktpartijen gevraagd een aantal vragen te beantwoorden op basis van de beschikbaar gestelde informatie. In de eventuele tweede fase kunnen marktpartijen in de gelegenheid gesteld worden in een gesprek toelichting te geven op hun beantwoording. Indien het aantal marktpartijen dat reageert op deze marktconsultatie het aantal van vijf overstijgt behoudt de gemeente zich het recht voor een selectie te maken uit de respondenten voor een verdiepend gesprek. De gemeente tracht hierin zoveel mogelijk een spreiding te realiseren binnen de diversiteit van marktpartijen naar aard en omvang van het bedrijf en voorgestelde oplossingsrichtingen.

De beoogde planning ziet er als volgt uit:

Activiteit	Datum en tijd
Publicatie documentatie op TenderNed over de marktconsultatie	10 september 2025
Uiterlijke reactie marktpartijen	29 september 2025
Reserveren ruimte voor eventuele mondelinge reactie	1 – 10 oktober 2025
Verslaglegging + delen uitkomsten open marktconsultatie	Uiterlijk 24 oktober 2025

Tabel 1.1. Planning marktconsultatie

1.5 Communicatie

Rikkert Snitselaar (adviseur duurzame mobiliteit) treedt namens de gemeente Ede op als contactpersoon voor deze marktconsultatie. De gemeente wordt bij deze marktconsultatie ondersteunt door Goudappel BV.

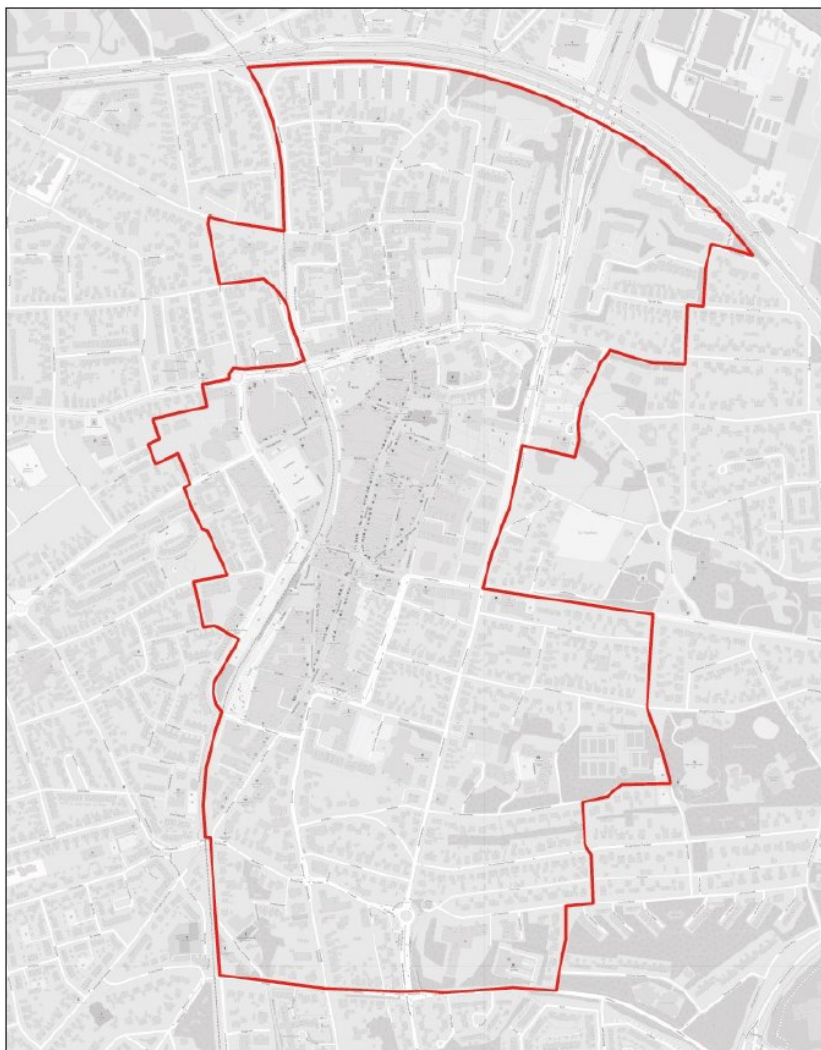
Correspondentie over deze marktconsultatie vindt plaats via de berichten-module van TenderNed (www.tenderned.nl). Indien u opmerkingen, aanvullingen of vragen heeft over de inhoud van dit document en/of de opzet van de marktconsultatie kunt u deze – bij voorkeur zo snel mogelijk – stellen.

Na afloop van de marktconsultatie wordt een verslag opgesteld. Dit verslag zal openbaar gedeeld worden. Dus zowel met deelnemers als eventuele andere partijen. Het betreft een verslag op hoofdlijnen waarin geen concurrentiegevoelige informatie wordt opgenomen en niet te herleiden is welke partijen hebben deelgenomen aan de marktconsultatie.

2. Achtergrond en context

In de gemeente Ede worden, conform de [verstedelijkingsstrategie](#), tot 2040 circa 15.000 nieuwe woningen gerealiseerd. Daarvan worden er ongeveer 1.200 toegevoegd in het centrumgebied, voornamelijk via verdichting en optopping binnen de bestaande bebouwde kom. In het centrum is de beschikbare ruimte beperkt, waardoor het realiseren van voldoende parkeerfaciliteiten volgens de traditionele normen niet haalbaar is. Tegelijkertijd nemen de druk op het wegennet en de milieubelasting toe, mede door strengere normen en veranderende mobiliteitsbehoeften.

Om deze ruimtelijke en mobiliteitsopgaven in balans te brengen, zet de gemeente in op een toekomstgerichte mobiliteitsstrategie waarin deelmobiliteit een belangrijk puzzelstuk vormt.



Figuur 2.1: Werkingsgebied Mobiliteitsfonds Ede-Centrum

2.1 Mobiliteitsstrategie Ede-Centrum

Om Ede leefbaar, bereikbaar en toekomstbestendig te houden, zet de gemeente in op een integrale mobiliteitstransitie. Naast investeringen in lopen, fietsen en openbaar vervoer vormt deelmobiliteit – in de vorm van elektrische deelauto's en deelbakfietsen – een essentieel onderdeel van deze aanpak. De gemeente beschouwt deelmobiliteit als een volwaardig alternatief voor privéautobezit, maar erkent dat dit alleen effectief is als onderdeel van een bredere gedragsverandering.

De inzet van deelmobiliteit gaat daarom hand in hand met aanvullende maatregelen, gericht op het verminderen van autogebruik en het stimuleren van duurzame vervoerswijzen:

- **Beperken van privéautobezit** door invoering van parkeerregulering en het niet toevoegen van extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte;
- **Stimuleren van alternatieve mobiliteitsvormen**, zoals wandelen, fietsen en openbaar vervoer, door te investeren in hoogwaardige fietsvoorzieningen en een fijnmazig netwerk;
- **Gerichte communicatie** richting toekomstige bewoners over de beschikbare mobiliteitsopties, in samenwerking met een communicatiepartner;
- **Spreading van deelmobiliteit via hubs** op strategische, herkenbare locaties, om zichtbaarheid, eenheid en beschikbaarheid te maximaliseren.

2.2 Oprichting Mobiliteitsfonds

Om de stap van beleidsontwikkeling naar uitvoering te maken, werkt de gemeente samen met marktpartijen. Conform de [Visie Deelmobiliteit 2023](#) neemt zij een regierol in de realisatie van multimodale deelmobiliteitshubs in Ede-Centrum. Met deze hubs wordt deelmobiliteit op een herkenbare en toegankelijke manier aangeboden, als alternatief voor het bezit van een privéauto. Om dit mogelijk te maken is, conform de [Nota Parkeernormen 2025](#), een Mobiliteitsfonds ingesteld voor inbreidingsprojecten in het centrumgebied. Dit fonds maakt het financieel mogelijk om deelmobiliteit en de bijbehorende infrastructuur – zoals hubs, laadfaciliteiten, aanvullende voorzieningen en bebording – te realiseren. Wanneer ontwikkelaars niet kunnen voldoen aan de parkeernormen op eigen terrein, kunnen zij onder bepaalde voorwaarden parkeerplaatsen afkopen tegen een vaste bijdrage van €15.000,- per niet gerealiseerde parkeerplaats. In dat geval neemt de gemeente de verantwoordelijkheid over en zorgt zij voor passende mobiliteitsmaatregelen ter beperking van de parkeerdruk.

Het Mobiliteitsfonds Ede-Centrum wordt specifiek ingezet voor:

- Het vergroten van het aanbod van deelauto's;
- Het vergroten van het aanbod van deelbakfietsen;
- Het concentreren van voorzieningen in goed bereikbare en herkenbare mobiliteitshubs.

3. Gewenste situatie

3.1 Doelstelling deelmobiliteit en hubs in Ede-Centrum

De gemeente Ede nodigt marktpartijen uit om bij te dragen aan de uitrol van elektrische deelauto's en deelbakfietsen in Ede-Centrum. Het doel is om, in samenhang met de beoogde woningbouwontwikkelingen, een hoogwaardig, dekkend en toekomstbestendig deelmobiliteitsaanbod te realiseren dat een aantrekkelijk alternatief vormt voor het bezit van een eigen auto, zowel voor huidige als toekomstige bewoners.

De deelmobiliteitshubs vormen daarbij het uitgangspunt: herkenbare en goed bereikbare locaties op gemeentegrond, waar duurzame vervoersopties worden gebundeld. De hubs worden gerealiseerd en ingericht door de gemeente Ede en blijven ook in eigendom van de gemeente. De inzet van de gemeente is erop gericht om deelmobiliteit:

- **Economisch rendabel** te laten functioneren binnen een gezonde marktstructuur;
- **Structureel onderdeel** te maken van het dagelijks mobiliteitsaanbod;
- **Actief te positioneren** als alternatief voor privéautobezit.

3.2 Rol van de gemeente Ede

De gemeente Ede neemt een **actieve regierol** in de ontwikkeling van deelmobiliteit in het centrumgebied. Zij faciliteert de noodzakelijke ruimtelijke en beleidsmatige randvoorwaarden voor een succesvolle uitrol. Concreet betekent dit:

- Inrichten van 5 tot 8 deelmobiliteitshubs op strategische maaiveldlocaties op gemeentelijke grond. De gemeente heeft hiervoor zelf locaties op het oog, maar stemt de definitieve selectie graag af met aanbieder. De maximale capaciteit per hub bedraagt circa 8 deelauto's en 8 deelbakfietsen.
- Beschikbaar stellen van laadinfrastructuur, indien aanwezig op de beoogde hublocaties;
- Inrichten van de hubs conform de uniforme Mijksenaar-hubidentiteit, inclusief bebording, parkeervoorzieningen en stallingsinrichting;
- Communicatie richting bewoners over het mobiliteitsaanbod, in samenwerking met marketing- en communicatiepartners;
- Contractmanagement met de aanbieders en monitoring;
- Financiële ondersteuning via het Mobiliteitsfonds Ede-Centrum, gericht op het faciliteren van opschaling naar een situatie waarin aanbieders zelfstandig en rendabel kunnen opereren.

3.3 Wat wordt verwacht van de aanbieders

Gemeente Ede geeft de voorkeur aan aanbieders die, al dan niet binnen een consortium, een totaalconcept van deelauto's en deelbakfietsen kunnen aanbieden. Dit houdt in dat beide modaliteiten (deelauto's en deelbakfietsen) boekbaar zijn via één platform, zodat de klant niet merkt dat hij/zij met verschillende aanbieders te maken heeft.

Van aanbieders van elektrische deelauto's en deelbakfietsen wordt verwacht dat zij bijdragen aan de realisatie van een betrouwbaar, laagdrempelig en toekomstbestendig deelmobiliteitssysteem in Ede-Centrum, voor een periode van minimaal 10 jaar. De gemeente ziet aanbieders als professionele exploitanten die zelfstandig opereren binnen een publiek kader, met oog voor gebruiksvriendelijkheid, duurzaamheid en opschaalbaarheid.

Gedurende de volledige looptijd blijft de aanbieder verantwoordelijk voor de kwaliteit en continuïteit van de dienstverlening. Het exploitatiemodel moet **zelfstandig** en **levensvatbaar** functioneren binnen de gestelde randvoorwaarden. Eventuele wijzigingen in het aanbod of operationele model dienen in overleg met de gemeente plaats te vinden. De kernverantwoordelijkheden van aanbieders omvatten in ieder geval:

- **Exploitatie van voertuigen:** inclusief inzet, onderhoud, schoonmaak, klantenservice, verzekering en gebruikersbeheer;
- **Station-based gebruik:** voertuigen worden aangeboden vanaf vaste, toegewezen parkeerplekken en keren daar na gebruik ook terug;
- **Gebruiksvriendelijke technologie:** het aanbieden van een toegankelijke reserverings- en betaalmethode, met ondersteuning voor verschillende doelgroepen;
- **Monitoring en rapportage:** het periodiek aanleveren van geanonimiseerde gebruiksdata aan de gemeente;
- **Schaalbaar** aanbod: flexibiliteit om het aantal voertuigen op te schalen in lijn met woningbouwontwikkelingen en vraagontwikkeling;
- **Actieve bijdrage** aan **bekendheid** en **gebruik:** bijvoorbeeld via gebruikerswerving, promotiecampagnes of samenwerking met projectontwikkelaars.

De aanbieder stemt het aanbod af op de ruimtelijke en beleidsmatige kaders van de gemeente en werkt proactief mee aan optimalisatie van gebruik en kwaliteit. De inzet van de gemeente is erop gericht dat aanbieders op termijn zelfstandig, professioneel en rendabel kunnen opereren binnen het gestelde systeem.

4. Exploitatie en samenwerking

De gemeente Ede is van mening dat een volwassen deelmobiliteitsmarkt op termijn zonder structurele publieke financiering moet kunnen functioneren. Om die reden stuurt de gemeente nadrukkelijk aan op een model waarin aanbieders worden uitgedaagd om een zelfstandig en rendabel exploitatiemodel te ontwikkelen. De gemeente stelt randvoorwaarden en faciliteert in de opstart, maar laat het aan de markt om het aanbod zo aantrekkelijk, efficiënt en gebruikersgericht mogelijk in te richten. Om dit ondernemerschap te stimuleren, kiest de gemeente nadrukkelijk niet voor een bijdrage op basis van alleen beschikbaarheid of vlootomvang, maar ook, en vooral, voor een vergoeding op basis van feitelijk gebruik. Daarmee legt de gemeente een duidelijke prikkel bij de aanbieder: hoe meer mensen gebruikmaken van het systeem, hoe beter de exploitatie uitpakt. Tegelijkertijd erkent de gemeente dat het ontwikkelen van een stabiele gebruikersgroep, het opbouwen van bekendheid en het realiseren van gedragsverandering tijd kost. Daarom wordt in de eerste jaren tijdelijke financiële ondersteuning geboden via een gefaseerd concessiemodel. Dit biedt aanbieders ruimte om te investeren in de opbouw van het systeem en tegelijkertijd toe te groeien naar zelfstandige exploitatie.

Voorstel exploitatiemodel

Het exploitatiemodel is gericht op een geleidelijke verschuiving van publieke ondersteuning naar zelfstandig ondernemerschap en bestaat uit vier fasen:

- In de **opstartfase** ligt de nadruk op het snel opbouwen van beschikbaarheid en zichtbaarheid, met ruimte voor overcapaciteit;
- In de **groeifase** verschuift de nadruk naar gebruik en gebruikersbinding;
- In de **inschalingsfase** is de aanbieder volledig verantwoordelijk voor de exploitatie-inzet, met publieke stimulans o.b.v. gebruik;
- In de **zelfstandige fase** draait het systeem zonder overheidsbijdrage.

In alle fasen bestaat de gemeentelijke bijdrage uit een combinatie van:

- **Exploitatiebijdrage per voertuig:** vaste maandelijkse vergoeding per geplaatste deelauto of deelbakfiets;
 - **Opstartfase (jaar 1–3):** 100% exploitatiebijdrage per voertuig. Hiermee wordt bewust overcapaciteit gecreëerd om beschikbaarheid en zichtbaarheid te waarborgen.
 - **Groeifase (jaar 4–6):** 50% exploitatiebijdrage per voertuig.
 - **Inschalingsfase / Zelfstandige fase (vanaf jaar 7):** geen exploitatiebijdrage meer.

- **Gebruiksvergoeding:** een extra financiële stimulans bovenop de door de aanbieder gerealiseerde omzet uit het gebruik van deelauto's en deelbakfietsen. Het percentage wordt berekend over de door de aanbieder behaalde omzet uit ritopbrengsten. Dit bedrag wordt door de gemeente uitgekeerd als toeslag, boven op de inkomsten die de aanbieder zelf genereert. Het doel van deze gebruiksvergoeding is:
 - Het belonen van groei in gebruik;
 - Het stimuleren van actief ondernemerschap;
 - Het versnellen van de route naar een rendabele exploitatie.

Opstartfase (jaar 1–3): 10% extra boven op de gerealiseerde omzet;

GroEIFase (jaar 4–6): 15% extra boven op de omzet, als stimulans voor ondernemerschap en gebruiksgroei;

Inschalingsfase (7 – 9 jaar): 20% extra boven op de omzet, als stimulans voor ondernemerschap en gebruiksgroei;

Zelfstandige fase (vanaf jaar 10): geen gebruiksvergoeding.

Fase	Periode	Exploitatiebijdrage per voertuig	Gebruiksvergoeding
1. Opstart	Jaar 1 – 3	100% exploitatiebijdrage per voertuig	+10% omzet
2. Groei	Jaar 4 – 6	50% exploitatiebijdrage per voertuig	+15% omzet
3. Inschaling	Jaar 7 – 9	Geen	+ 20% omzet
4. Zelfstandig	Vanaf jaar 10	Geen	Geen

Tabel 4.1. Voorstel beoogd exploitatiemodel

De exacte bijdrage per voertuig of per rit wordt vastgesteld in de aanbestedingsfase. Inschrijvende partijen kunnen concurreren op de hoogte van de gevraagde bijdrage, binnen de door de gemeente vastgesteld jaarbudget.

5. Eisen aan de deelaanbieder

5.1 Functionele eisen

F1. Duur van de dienstverlening

De aanbieder realiseert een toekomstbestendige en ononderbroken beschikbaarheid van elektrische deelauto's en deelbakfietsen in Ede-Centrum voor een periode van ten minste 10 jaar. Het systeem dient gedurende deze periode zelfstandig te functioneren, ook bij veranderende marktomstandigheden. De gemeente voert het contractmanagement en behoudt regie over de hoofdlijnen van de dienstverlening. De aanbieder waarborgt gedurende de looptijd de continuïteit van de dienstverlening en licht in zijn voorstel toe op welke wijze het aanbod duurzaam, schaalbaar en robuust wordt ingericht, met oog op toekomstige ontwikkelingen en autonome voortzetting van de dienstverlening.

F2. Beschikbaarheid voertuigen

De aanbieder zorgt voor een betrouwbare beschikbaarheid van deelauto's en deelbakfietsen op de aangewezen hublocaties in Ede-Centrum, zodat gebruikers op elk moment kunnen rekenen op een functionerend voertuig.

De beschikbaarheid draagt direct bij aan het gebruik en de betrouwbaarheid van het systeem. Van de aanbieder wordt verwacht dat hij een passende werkwijze inricht om:

- continuïteit van beschikbaarheid per voertuigtype op elke hublocatie te borgen;
- storingen en defecten tijdig te signaleren en adequaat op te lossen;
- vervangende capaciteit in te zetten bij uitval van voertuigen;
- een hoge operationele beschikbaarheid te realiseren (richtwaarde: minimaal 95%).

De aanbieder beschrijft in zijn voorstel op welke wijze hij de beschikbaarheid structureel waarborgt, monitort en optimaliseert gedurende de looptijd van de dienstverlening.

F3. Minimale voertuigbezetting per hub

De aanbieder realiseert per hublocatie een passend aanbod van elektrische deelauto's en deelbakfietsen, afgestemd op de beoogde gebruikersvraag en de functionele zichtbaarheid van het systeem. Het is daarbij belangrijk dat er, afhankelijk van de locatie en het gebruik, verschillende groottes van voertuigen worden aangeboden, zoals compacte voertuigen, grotere gezinsauto's, en bakfietsen voor specifieke toepassingen. In de opstartfase wordt een ruim basisaanbod verwacht, met het oog op bekendheid en laagdrempelig gebruik. De aanbieder beschrijft hoe hij het aantal voertuigen per hub bepaalt, hoe hij inspeelt op veranderende vraag, en hoe hij inzet op schaalbaarheid gedurende de looptijd van de dienstverlening. De gemeente gaat uit van een minimale uitgangssituatie van twee voertuigen per type per hub, tenzij de aanbieder op basis van een onderbouwd voorstel tot een andere inrichting komt.

F4. Station-based gebruik

Alle voertuigen zijn station-based: zij worden opgehaald en teruggebracht op een vaste, toegewezen plek binnen de deelmobiliteitshub. Deze plekken zijn exclusief gereserveerd voor deelmobiliteit en worden duidelijk gemarkeerd.

F5. Gebruiksvriendelijke toegang

De aanbieder zorgt voor een digitale toegang tot deelvoertuigen, waarmee gebruikers deze eenvoudig kunnen reserveren, openen, gebruiken en afsluiten. Gebruikers hebben inzicht in de actuele beschikbaarheid per voertuigtype en locatie.

De aanbieder licht toe hoe hij de toegankelijkheid en gebruiksvriendelijkheid van het systeem waarborgt, en hoe verschillende doelgroepen worden ondersteund in het gebruik.

F6. Toegankelijkheid voor diverse gebruikersgroepen

De aanbieder zorgt dat het deelmobiliteitssysteem toegankelijk is voor een breed scala doelgroepen, inclusief inwoners zonder smartphone, of met beperkte digitale vaardigheden.

De aanbieder geeft aan op welke manier hij alternatieve toegang en ondersteuning biedt, zodat ook deze groepen gebruik kunnen maken van het aanbod.

F7. Klantenservice en ondersteuning

De aanbieder garandeert een goed bereikbare en adequate klantenservice voor gebruikers van het deelmobiliteitssysteem. Minimaal is sprake van:

- Een dagelijkse bereikbaarheid voor reguliere vragen en ondersteuning via meerdere kanalen, zoals telefonisch, per mail, chatfunctie op de website, voor reguliere vragen en ondersteuning;
- 24/7 bereikbaarheid voor urgente meldingen, zoals pech of veiligheidssituaties;
- Een adequate afhandeling van meldingen, in lijn met de eisen rondom beschikbaarheid en storingsafhandeling (zie F2).

De aanbieder licht in zijn voorstel toe hoe hij de klantenservice inricht, via welke kanalen deze bereikbaar is, en hoe hij zorgt voor snelle en passende opvolging.

F8. Tariefstructuur en transparantie

De tarieven zijn helder, marktconform en vrij van verborgen kosten. De aanbieder publiceert zijn tarieven openbaar, met duidelijke specificatie van:

- Gebruiksafhankelijke kosten (per tijdseenheid of afstand);
- Eventuele vaste kosten (abonnement, borg);
- Aanvullende kosten (bijv. annuleringskosten, no-show).

De aanbieder licht in zijn voorstel toe hoe hij de tariefstructuur opbouwt en communiceert richting gebruikers.

F10. Stimulering van gebruik door bewoners

De aanbieder draagt actief bij aan het stimuleren van gebruik van deelmobiliteit door bewoners van Ede-Centrum (en de woonwijken daar direct omheen), met speciale aandacht voor verschillende doelgroepen en een langdurige inzet voor bekendheid en gebruik. In het voorstel beschrijft de aanbieder welke inspanningen hij levert in een meerjarig communicatieplan, gericht op het verduurzamen van het gebruik en het creëren van een levensvatbaar systeem. Dit plan omvat ten minste de volgende elementen:

- Vergroten van de bekendheid en toegankelijkheid van het systeem onder bewoners, door een combinatie van offline en online campagnes gedurende de looptijd van het project;
- Het bereiken en activeren van specifieke doelgroepen, waaronder de sociale doelgroep, door gerichte communicatie- en activiteitenstrategieën die de diverse behoeften van bewoners aanspreken;
- Het benutten van samenwerking met de gemeente, ontwikkelaars en makelaars bij de introductie en langdurige promotie van het aanbod, inclusief lokale evenementen, informatiesessies en campagnes die gedurende de looptijd van het project worden uitgevoerd.

5.2 Technische eisen

T1. Voertuigtypes en specificaties

Alle ingezette voertuigen zijn 100% emissievrij tijdens gebruik. De aanbieder zet uitsluitend elektrische deelauto's en deelbakfietsen in, die passen bij het beoogde gebruik in een stedelijke context.

De aanbieder zorgt ervoor dat:

- De voertuigen voldoen aan functionele vereisten voor actieradius, gebruikersgemak en inzetbaarheid;
- GPS-tracking beschikbaar is voor monitoring en locatiebeheer;
- De gekozen voertuigtypes geschikt zijn voor verschillende gebruikersdoelen (bijv. vervoer van personen, boodschappen of kinderen).

In het voorstel licht de aanbieder toe hoe het aanbod aansluit op de wensen van gebruikers én de ambities van de gemeente ten aanzien van duurzaamheid, betrouwbaarheid en gebruiksgemak.

T2. Laadinfrastructuur en aansluiting

De voertuigen worden uitsluitend geladen via het reguliere elektriciteitsnet. De aanbieder maakt gebruik van passende laadoplossingen die veilig, betrouwbaar en toekomstbestendig zijn. Waar mogelijk wordt gebruikgemaakt van bestaande laadinfrastructuur op de hublocaties. Indien aanvullende laadvoorzieningen nodig zijn, wordt dit afgestemd met de gemeente. De aanbieder licht in zijn voorstel toe:

- Hoe de laadinfrastructuur wordt ingezet om de beschikbaarheid van voertuigen te garanderen;
- Hoe schaalbaarheid, laadtijd en energie-efficiëntie worden geborgd;
- Hoe wordt samengewerkt met de gemeente bij aanvullende laadvraag.

T3. Onderhoud en netheid van voertuigen

De aanbieder zorgt voor een veilige, betrouwbare en verzorgde inzet van voertuigen. Voertuigen verkeren te allen tijde in goede technische staat, zijn schoon en vrij van zichtbare schade. De aanbieder beschrijft in zijn voorstel:

- Hoe hij structureel zorg draagt voor preventief en correctief onderhoud en tijdelijke vervanging voor als een deel van de vloot niet beschikbaar is;
- Hoe vaak en op welke wijze voertuigen fysiek worden gecontroleerd op netheid en technische staat;

- Hoe defecten of vervuiling na melding worden opgepakt;
- Hoe de gemeente inzage krijgt in onderhoudshistorie of logboeken, indien gewenst.

T4. Verzekering en aansprakelijkheid

De aanbieder is aansprakelijk voor alle schade die hem op grond van de wet of overeenkomst kan worden toegerekend. Hij vrijwaart de gemeente voor aanspraken van derden. Daarnaast dient de aanbieder zorg te dragen voor een afdoende verzekering van de voertuigen en gebruikers, waaronder minimaal een WA + volledig casco verzekering zonder eigen risico, inclusief rechtsbijstand en inzittendenverzekering voor deelauto's en deelbakfietsen.

T5. Applicatieprestaties en beschikbaarheid

De aanbieder zorgt voor een digitale omgeving (via web en optioneel app) die stabiel, goed functionerend en betrouwbaar beschikbaar is voor reservering, gebruik en beheer van voertuigen. De applicatie voldoet aan de volgende voorwaarden:

- Voldoet aan de WCAG 2.1. richtlijnen, zodat de applicatie toegankelijk is voor alle gebruikers, inclusief mensen met een beperking;
- Is vrijwel continu beschikbaar voor gebruikers, met minimale downtime;
- Maakt het mogelijk om voertuigen betrouwbaar te reserveren zonder dubbele boekingen;
- Plant noodzakelijk onderhoud zodanig in dat gebruikers zo min mogelijk hinder ondervinden.

De aanbieder licht in zijn voorstel toe hoe hij deze beschikbaarheid en prestatiegaranties waarborgt.

T6. Hosting en informatiebeveiliging

De aanbieder borgt een veilige, betrouwbare en professionele hosting van de digitale infrastructuur, met passende maatregelen voor bescherming van gebruikersdata.

Daarbij geldt:

- Gegevensuitwisseling vindt plaats op een veilige en versleutelde manier;
- De hostingomgeving voldoet aan gangbare standaarden voor informatiebeveiliging en continuïteit;
- De aanbieder is verantwoordelijk voor het adequaat beveiligen, beheren en onderhouden van zijn systemen;
- De gemeente kan periodiek inzicht vragen in de genomen beveiligingsmaatregelen, bijvoorbeeld via auditrapporten of documentatie.

T7. Technische staat en gebruiksveiligheid

De aanbieder garandeert dat alle ingezette voertuigen voldoen aan geldende wet- en regelgeving, en veilig te gebruiken zijn voor alle doelgroepen.

Minimaal wordt het volgende geborgd:

- De voertuigen voldoen aan de relevante (inter)nationale veiligheidsnormen en keurmerken;
- Essentiële veiligheidsvoorzieningen zoals verlichting, remsystemen en sloten zijn aanwezig en functioneren naar behoren;

- Indien voertuigen geschikt zijn voor passagiersvervoer (zoals bakfietsen), zijn passende veiligheidsvoorzieningen aanwezig;
- Gebruikers worden op een duidelijke en toegankelijke manier geïnformeerd over het juiste gebruik van het voertuig.

5.3 Duurzaamheids- en beleidsmatige eisen

D1. Circulair en duurzaam voertuiggebruik

De aanbieder levert een bijdrage aan een circulaire en duurzame mobiliteitsketen. Dit betekent dat voertuigen en onderdelen gedurende hun levensduur zo efficiënt en milieuvriendelijk mogelijk worden ingezet. Minimale uitgangspunten zijn:

- Voertuigen worden geselecteerd en onderhouden met het oog op een lange levensduur en efficiënt materiaalgebruik;
- Bij vervanging of afschrijving wordt hergebruik van onderdelen of circulaire verwerking nagestreefd;
- De aanbieder beschrijft hoe duurzaamheid wordt meegenomen in productie, inzet, onderhoud en end-of-life verwerking van de voertuigen.

D2. Minimale ruimtelijke en milieubelasting

De aanbieder zorgt ervoor dat de exploitatie van deelmobiliteit zo min mogelijk negatieve impact heeft op de directe leefomgeving.

Daarbij gelden in ieder geval de volgende uitgangspunten:

- Het onderhoud, laden en verplaatsen van voertuigen gebeurt met minimale geluids- en milieubelasting;
- Afvalstromen worden tot een minimum beperkt, zowel bij operationeel gebruik als bij onderhoud;
- Het serviceverkeer (bijv. monteurs, schoonmaakdiensten) emissievrij;
- Voor deelbakfietsen; de aanbieder geeft aan of en hoe gebruik wordt gemaakt van vaste laadplekken voor de fietsen, of eventueel een battery-swap systeem. Indien van toepassing, licht de aanbieder toe hoe dit systeem bijdraagt aan minimale milieubelasting;
- Onderhoud wordt bij voorkeur lokaal ondergebracht en/of georganiseerd;

De aanbieder licht in zijn voorstel toe hoe hij invulling geeft aan deze minimale belasting van de leefomgeving.

D3. Beleidsafstemming

De aanbieder houdt in de uitvoering rekening met relevante gemeentelijke beleidskaders, waaronder de Omgevingsvisie Ede 2040, de Koersnota Mobiliteit, de Visie Deelmobiliteit 2023, de Nota Parkeernormen 2025 en het Ontwikkeldkader Ede stad.

5.4 Gegevensbescherming en dataverkeer

G1. Eigendom en gebruik van gegevens

De aanbieder erkent dat alle gebruiksdata die voortkomt uit de dienstverlening eigendom blijft van de contractpartij (de gemeente Ede of een door haar aangewezen entiteit).

Bij de omgang met deze gegevens gelden de volgende uitgangspunten:

- Gegevens worden uitsluitend gebruikt ten behoeve van de uitvoering van de overeengekomen dienstverlening;
- Gegevens worden niet gedeeld met derden zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de contractpartij;
- Alleen de strikt noodzakelijke gegevens van gebruikers worden verzameld.

De aanbieder borgt de naleving van deze uitgangspunten binnen zijn organisatie en processen.

G2. Hosting en dataveiligheid

De aanbieder waarborgt een veilige opslag en verwerking van alle gegevens die voortkomen uit de dienstverlening. Daarbij gelden de volgende uitgangspunten:

- Gegevens worden binnen de Europese Unie opgeslagen en gehost, bij een partij die aantoonbaar voldoet aan gangbare informatiebeveiligingsnormen (zoals ISO 27001);
- Alle gegevensuitwisseling is versleuteld en beschermt tegen ongeautoriseerde toegang;
- De aanbieder is eindverantwoordelijk voor het garanderen van de vertrouwelijkheid, integriteit en beschikbaarheid van alle data.

G3. Monitoring en rapportage aan de gemeente

De aanbieder levert periodiek geanonimiseerde gebruiksdata aan ten behoeve van monitoring, evaluatie en beleidsontwikkeling door de gemeente. Minimaal omvat dit:

- Inzicht in gebruik per voertuigtype en locatie;
- Informatie over bezettingsgraad en gebruikspatronen;
- Gemiddelde duur en afstand van ritten;
- Indicatie van het aantal unieke gebruikers.

De frequentie van aanlevering bedraagt ten minste eenmaal per kwartaal. De definitieve rapportage-indicatoren en technische specificaties worden voorafgaand aan de start van de dienstverlening afgestemd met de gemeente.

G4. Recht op controle en audit

De gemeente behoudt het recht om periodiek controle uit te voeren op de naleving van de eisen rondom databeheer en beveiliging. De aanbieder stelt daartoe, op verzoek, relevante documentatie beschikbaar, zoals:

- technische documentatie van het databeheersysteem;
- auditrapporten (interne of externe);
- procesbeschrijvingen van dataverwerking.

6. Uw visie en reflectie

De gemeente Ede nodigt marktpartijen uit om vanuit hun eigen expertise en ervaring te reflecteren op de opzet, uitgangspunten en randvoorwaarden zoals beschreven in dit document. Wij zijn in het bijzonder geïnteresseerd in uw visie op:

- A. de voorgestelde rolverdeling tussen markt en overheid;
- B. het gefaseerde exploitatiemodel met inzet op gebruiksvergoedingen;
- C. de uitvoerbaarheid en proportionaliteit van de gestelde eisen;
- D. kansen voor samenwerking en innovatie.

Daarnaast ontvangen wij graag antwoord op de volgende vragen:

- 1. Als doelgroep ziet de gemeente met name huidige en toekomstige centrumbewoners. Hoe kijkt u hier tegen aan?
- 2. Hoe kijkt uw aan tegen de keuze voor de modaliteiten deelauto's en deelbakfietsen? Ziet u ook kansen voor het toepassen van (elektrische) deelfietsen?
- 3. Kunt u beide gevraagde modaliteiten bieden, of zoekt u hiervoor samenwerking met een andere partij?
- 4. Hoe kijkt u aan tegen het voorgestelde exploitatiemodel? Zijn er onderdelen die naar uw mening anders kunnen worden ingericht of aangepakt? Bijvoorbeeld met betrekking tot de voorgestelde wijze van publieke financiële ondersteuning of de voorgestelde looptijd van de overeenkomst.
- 5. Zijn er elementen binnen de uitgangspunten van het PvE waar u niet of juist wel erg goed mee uit de voeten kunt?
- 6. Geeft u voor de deelbakfietsen de voorkeur aan battery-swap of aan het op de hublocatie opladen van de deelbakfietsen?
- 7. Wat zijn volgens u de minimale uitgangspunten die bovenop hetgeen reeds is opgenomen in dit document als randvoorwaarden moeten worden gesteld om het succes van het project te waarborgen?
- 8. Welke mogelijke risico's of aandachtspunten ziet u voor de uitvoering van dit voorstel en hoe zouden deze het beste kunnen worden aangepakt?
- 9. Welke aanvullende ideeën of innovaties zouden volgens u bijdragen aan de effectiviteit en haalbaarheid van dit project?

Uw input wordt door de gemeente gebruikt om het vervolgproces, inclusief de opzet van de aanbesteding, verder vorm te geven. U kunt daarbij vrij aangeven welke onderdelen u kansrijk acht, welke mogelijke risico's of aandachtspunten u ziet, en hoe het voorstel beter aan kan sluiten op de realiteit van de markt.

Wij ontvangen uw reflectie graag uiterlijk op 29 september 2025, via www.tenderned.nl zoals vermeld in hoofdstuk 1.