

Nota van inlichtingen



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

Versie	1.0
Datum	30 september 2025
Referentienummer	TN 545782
Zaaknummer	nvt

Nota van inlichtingen

Deze geanonimiseerde nota van inlichtingen behandelt de vragen van gegadigden en/of wijzigingen die nodig zijn ter verbetering en verduidelijking van de marktconsultatie.

Behandeling vragen en antwoorden

Hieronder treft u een overzicht van de gestelde vragen en gegeven antwoorden.

Nr.	Vraag	Antwoord
1.-1.	Worden hubs uitsluitend op gemeentegrond gevestigd, of kunnen particuliere projectontwikkelaars ook hublocaties mee ontwikkelen in het kader van het Mobiliteitsfonds?	We kijken met name naar locaties op gemeentegrond, maar sluiten hublocaties op semipubliek terrein niet uit. Uitgangspunt is dat de hublocaties 24/7 voor een ieder toegankelijk moeten zijn.
1.-2.	Hoe wordt de op gebruik gebaseerde financiële prikkel (10-20% omzettoeslag) precies berekend en uitgekeerd? Per voertuig, per hub of over het gehele wagenpark? Maandelijkse of kwartaalafstemming?	Dat moet nog verder uitgewerkt worden. We vragen marktpartijen nadrukkelijk om hierop te reflecteren en hun inzichten aan ons mee te geven.
1.-3.	Wordt het concept van minimale omzetgarantie (per voertuig/dag) – vaak gebruikt in andere steden – overwogen als alternatief voor het model met omzettoeslag?	We geven de voorkeur aan het voorgestelde model met omzettoeslag, maar staan open voor suggesties voor alternatieven, zolang gemeente en marktpartij gezamenlijk verantwoordelijkheid dragen voor een succesvol deelmobiliteitssysteem dat op termijn zichzelf in stand kan houden (zonder overheidsbijdrage).
1.-4.	Kunnen exploitanten een andere fasering voorstellen (bijv. een langere groeifase) indien de vraagpatronen in kleinere stedelijke centra zoals Ede dit rechtvaardigen?	Zeker, we zijn benieuwd naar de inzichten vanuit de markt.
1.-5.	Het document specificeert een voertuigbeschikbaarheid van $\geq 95\%$. Wordt dit gemeten per hub, per modaliteit of het gemiddelde van het gehele wagenpark?	De vereiste voertuigbeschikbaarheid van $\geq 95\%$ betekent dat de deelvoertuigen, gemiddeld over het gehele wagenpark per modaliteit, ten minste 95% van de tijd beschikbaar moeten zijn voor gebruik door derden (m.u.v. laden). Deze beschikbaarheid wordt gemeten over een periode van één jaar.

Nr.	Vraag	Antwoord
1.-6.	Wat is de verwachting van de gemeente met betrekking tot de reactietijd bij storingen of klantenondersteuning – binnen enkele uren of dezelfde dag?	Dit wordt nader uitgewerkt in het definitieve PvE. Van de aanbieder wordt verwacht dat er een 24/7 klantenservice beschikbaar is voor gebruikers die onderweg problemen ervaren met een deelvoertuig. Daarnaast dient de aanbieder tijdens reguliere werktijden telefonisch en per e-mail bereikbaar te zijn voor overige vragen en klachten.
1.-7.	Is er flexibiliteit om de minimale voertuigaanwezigheid per hub (2 per type) aan te passen op basis van daadwerkelijk gebruik en adoptietrends?	Om misgrijpen te minimaliseren hebben we de ondergrens op 2 voertuigen per type gezet. We horen graag hoe u als marktpartij hier naar kijkt.
1.-8.	Welke mate van granulariteit (detailniveau) is vereist in kwartaalrapportages over gebruiksgegevens (per rit, geaggregeerd per dag/week, of alleen samenvattende KPI's)?	Dit wordt nog verder uitgewerkt. Als u daar ideeën over heeft horen we die graag.
1.-9.	Zal de gemeente een standaard rapportagesjabloon aanbieden, of moeten aanbieders hun eigen rapportageformats voorstellen?	Ook dat staat nog open. Wat heeft uw voorkeur?
1.-10.	Hoe worden gegevensbeschermingsaudits uitgevoerd - zelfevaluatie, certificering door derden of gemeentelijke controles?	Dit is nog niet vastgesteld en wordt nader uitgewerkt in het definitieve PvE. U mag ervan uit gaan dat de gemeente ook zelf een audit uitvoert bij de concessiehouder via een 'data protection impact assessment' (DPIA).
1.-11.	Het Programma van Eisen verwijst naar de Omgevingsvisie Ede 2040 en de Visie Gedeelde Mobiliteit 2023. Kan de gemeente de meest relevante beleids-KPI's (bijv. CO ₂ -reductie, vermindering van autobezit) specificeren die gekoppeld zullen worden aan prestatie monitoring?	In deze visiedocumenten staan geen harde KPI's. Doel is om deelmobiliteit een volwaardige plek in te laten nemen in het mobiliteitssysteem in Ede.

Nr.	Vraag	Antwoord
1.-12.	Zal de gemeente actief het parkeren van privé-auto's (zoals vermeld in de strategie) beperken, parallel aan de uitrol van gedeelde mobiliteitshubs, om de adoptie te stimuleren?	Nu al geldt er parkeerregulatie in het grootste deel van Ede-Centrum. Dit zal naar alle waarschijnlijkheid verder uitgebreid en aangescherpt worden de komende jaren. Een belangrijk deel van de nieuw toe te voegen woningen in het centrum krijgen geen eigen parkeerplaats. In de directe omgeving zullen geen nieuwe parkeervergunningen voor deze woningen uitgegeven worden.
1.-13.	Overweegt de gemeente een model met beperkte exploitanten (maximaal 1-2 aanbieders) om overaanbod te voorkomen en winstgevendheid te garanderen, of is de aanbesteding open?	De gemeente voorziet een concessiemodel met exclusiviteit voor één aanbieder per voertuigtype op de aangewezen deelmobiliteitshubs in Ede-Centrum. Exclusiviteit geldt dus voor die hubs; buiten deze hubs gelden de algemene beleids- en vergunningskaders. De definitieve begrenzing (kaart, hubs, zones) volgt in het PvE. Wij vragen marktpartijen om hun visie op deze in te steken.
1.-14.	Wordt de kwaliteit van de voertuigen (bijv. premium bakfietsen met bewezen veiligheid en bruikbaarheid) meegenomen als gewogen criterium bij de beoordeling van de aanbesteding?	De ondergrens wordt vastgelegd in het definitieve programma van eisen. We zijn er nog niet uit of we aanvullende hierop de kwaliteit van de voertuigen als gunningscriterium gaan opnemen.
1.-15.	Wat is de verwachte looptijd van de concessieovereenkomst (minimum en maximum aantal jaren)?	We denken nu aan een looptijd van 10 jaar, maar staan open voor suggesties.