



Eindverslag marktconsultatie

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

1. Inleiding

Dit verslag beschrijft de hoofdlijnen van de verkregen inzichten uit de marktconsultatie met deelaanbieders over de aanbestedingsprocedure voor deelauto's en deelbakfietsen in Ede-Centrum.

2. Samenvatting verkregen inzichten

Algemene indruk van het voorstel

De voorgenenomen aanbestedingsprocedure voor deelauto's en deelbakfietsen in Ede-Centrum is overwegend positief ontvangen door de marktpartijen en wordt als marktconform beschouwd. De proactieve aanpak van de gemeente, met aandacht voor financiering en een model waarin risico's worden toegewezen aan de partijen die het beste in staat zijn deze te beheren, wordt zeer gewaardeerd. Er zijn echter enkele zorgen geuit over mogelijke risico's in de latere fasen (jaar 3/4) als het deelmobiliteitssysteem niet volgens verwachting functioneert. De markt suggereert daarom een termijn van vier jaar om een stabiel systeem te ontwikkelen en een solide gebruikersgroep op te bouwen.

Consortium versus aparte percelen

De reacties op het consortiummodel zijn gemengd. Sommige aanbieders vinden een consortium onwenselijk. Zij maken zich zorgen over de concurrentiegevoeligheid en het potentiële verminderde gebruik van voertuigen wanneer deze via een overkoepelende of externe app worden aangeboden, aangezien dergelijke MaaS-oplossingen zich nog niet volledig hebben bewezen. Er wordt opgemerkt dat samenwerking met andere partijen niet altijd soepel verloopt en dat een gemeenschappelijke app het gebruik van voertuigen kan beperken.

Aan de andere kant zien sommige aanbieders juist kansen in een gezamenlijke aanbesteding als consortium voor de integratie van verschillende voertuigtypen, zoals deelauto's en deelbakfietsen, binnen één gebruikersinterface. Zij stellen dat alles via dezelfde app kan worden bediend, waardoor gebruikers niet merken dat de deelvoertuigen door verschillende partijen worden geleverd.

Concurrentie en prijsregulering

De markt voor deelbakfietsen biedt beperkte ruimte voor concurrentie. Er is breed gedragen overeenstemming dat het hebben van meerdere aanbieders kan leiden tot onvoldoende gebruik voor individuele partijen, vooral wanneer een tweede aanbieder moeilijk voet aan de grond krijgt als er al een actieve speler is. Om een monopoliepositie te voorkomen en de gemeentelijke grip op de prijs te behouden, is prijsregulering in de aanbesteding essentieel. Dit kan door duidelijke afspraken te maken over inflatiecorrectie en marktconforme starttarieven.

Voor deelauto's is het eigen autogebruik zo concurrerend dat prijsafspraken in de concessie vaak overbodig zijn; de markt reguleert hier de prijs al. Sommige aanbieders geven aan dat ook concurrentie tussen deelauto-aanbieders eerder gewenst dan problematisch is, zodat bewoners kunnen kiezen voor het beste product. Men staat echter open voor prijsafspraken met het oog op toegankelijkheid voor mensen met een lager inkomen. Dit zou

tariefdifferentiatie vereisen, waarvoor samenwerking met de gemeente nodig is voor inkomensvalidatie.

Een deel van de aanbieders geeft tevens de voorkeur aan een coöperatieve vorm van delen, met een gesloten systeem, direct gekoppeld aan de woningbouwontwikkelingen.

Continuïteit en concessietermijn

De voorgestelde concessietermijn van tien jaar wordt over het algemeen als lang ervaren vanwege de dynamische en snel veranderende markt, vooral in het licht van toekomstige technologische ontwikkelingen zoals autonoom rijden, die binnen ongeveer zeven jaar verwacht worden. Een termijn van tien jaar is echter acceptabel als flexibele op- en afschaling mogelijk is, bijvoorbeeld na drie jaar, afhankelijk van de vraag en evaluaties. Er is een sterke behoefte om na de initiële fase vraaggestuurd te kunnen aanpassen op basis van evaluaties.

De continuïteit van de aanbieder is cruciaal om de gebruikersgroep te behouden. Aan het eind van de concessieperiode is er risico dat gebruikers verloren gaan, vooral bij deelbakfietsen. Het is belangrijk te voorkomen dat aanbieders abrupt hun diensten stopzetten en vertrekken. Ook wordt erkend dat een periode van vier jaar nodig is om een stabiel deelmobiliteitssysteem en een gebruikersgroep op te bouwen. Duidelijke contractuele afspraken zullen worden opgenomen om dergelijke situaties te voorkomen.

Aanbod en locaties

De gemeente Ede wil starten met twee deelauto's per hub, wat door de aanbieders positief wordt ontvangen. Er is een sterke voorkeur voor overcapaciteit in de beginfase om de grootste drempel voor gebruikers weg te nemen: de beschikbaarheid van een auto.

Het idee om met twee verschillende auto's per hub, bijvoorbeeld een kleine en een grote, te beginnen, wordt gewaardeerd. Sommige aanbieders suggereren zelfs dat een groter totaal aantal, zoals vijftien deelauto's, nodig is om een integraal onderdeel van de mobiliteitsmix te worden en de beschikbaarheid te garanderen. Er bestaat wel een risico dat hubs moeten worden verwijderd als nieuwbouwwoningen niet binnen vier jaar worden opgeleverd en er nog geen stabiele gebruikersgroep is.

Het is cruciaal dat hublocaties beschikbaar zijn zodra nieuwbouwwoningen worden opgeleverd, aangezien dit een sleutelmoment is waarop bewoners hun mobiliteitskeuzes heroverwegen.

De meerwaarde van het plaatsen van deelauto's en deelbakfietsen bij dezelfde hub wordt betwijfeld. De gebruiksscenario's verschillen; bakfietsen moeten dichterbij staan dan deelauto's. Een gezamenlijke hub heeft nog geen bewezen voordeel en het gebruik van deelauto's neemt niet noodzakelijk toe door de aanwezigheid van deelbakfietsen.

Voor deelbakfietsen wordt voorgesteld te beginnen met twee per hub om voldoende beschikbaarheid te garanderen. Dit zorgt ervoor dat er altijd een bakfiets beschikbaar is. Drie bakfietsen per hub kunnen leiden tot te veel stilstand. Daarnaast is het belangrijk dat de deelbakfietsen zichtbaar op straat staan in de beginfase om gebruik te stimuleren.

De aanleg van laadinfrastructuur kan flexibel plaatsvinden. Bij deelbakfietsen kan er gestart worden met battery-swappen, met later aanleg van permanente infrastructuur zodra de optimale locaties bekend zijn. Dit vergroot de flexibiliteit. Bij deelauto's wordt slim laden, inclusief 'Vehicle-to-Grid' (V2G) functionaliteit, als veelbelovend gezien vanwege de mogelijke bijdrage aan het oplossen van netcongestie en het reduceren van laadkosten. Het is essentieel om duidelijke afspraken te maken over de eigendom van de laadpalen, zowel voor als na de

concessieperiode. De snelheid van het plaatsen van laadpalen hangt af van de beschikbare capaciteit op het elektriciteitsnet.

Er is geen consensus over het volledig aanbieden van elektrische deelauto's. Sommige aanbieders willen een volledig elektrisch wagenpark, terwijl anderen pleiten voor diversiteit in het aanbod.

Financiering en exploitatie

Het voorgestelde exploitatiemodel, waarin in de beginfase een volledige exploitatiebijdrage wordt geboden om overcapaciteit te realiseren en een gebruikersgroep op te bouwen, wordt overwegend positief ontvangen. Dit model wordt gewaardeerd omdat het risico's strategisch verdeelt naar de partij die ze het beste kan beheren. Na ongeveer vier tot zes jaar zal de financiële ondersteuning overgaan naar een compensatie op basis van gebruik.

Er is enige scepsis over de prijselasticiteit van deelbakfietsen; praktijkervaringen tonen geen significante verschillen in gebruik bij prijsverhogingen of kortingen. Aanbieders van zowel deelauto's als deelbakfietsen uiten zorgen over het laag houden van prijzen in de beginfase, met het risico van klantverlies als prijzen later stijgen na een periode van verlaagde tarieven tijdens de proefperiode.

De specifieke vorm van compensatie voor onrendabele overcapaciteit is minder belangrijk dan de zekerheid dat exploitatiekosten volledig worden gedekt. Zowel omzetgaranties als exploitatiebijdragen worden als effectieve instrumenten beschouwd voor marktontwikkeling en het realiseren van initiële overcapaciteit.

Bij deelauto's maakt het terugleveren aan het net via slim laden (V2G en laden op gunstige tijden) het realistischer om tot een financieel rendabele businesscase te komen, door aanzienlijk lagere laadkosten. Slim laden biedt ook mogelijkheden voor prijsdifferentiatie. Essentieel zijn duidelijke afspraken over de eigendomsstructuur van de laadpalen, zowel tijdens als na de concessieperiode.

Kwaliteit en klanttevredenheid

Voor het binden van klanten zijn de netheid van de voertuigen, hun beschikbaarheid en de maximale loopafstand van acht minuten naar een deelauto cruciale factoren. Voor deelbakfietsen is zichtbaarheid op straat belangrijk in de beginfase om het gebruik te stimuleren.

Er wordt voorgesteld om Key Performance Indicators (KPI's) in de concessie op te nemen, gericht op klanttevredenheid, ritbeoordelingen en voertuignetheid. Dit kan helpen de kwaliteit te verbeteren en momenten te definiëren voor het aanpassen van het aanbod, zoals wanneer een bakfiets drie keer per dag wordt gebruikt. Hoewel de voorgestelde concessietermijn van tien jaar vaak als lang en ongebruikelijk wordt beschouwd, is deze begrijpelijk gezien de ambities van de gemeente.

Vandalismepreventie is essentieel. Er wordt opgemerkt dat vandalisme vooral voorkomt buiten vaste hubs, in free-floating gebieden. Daarom is er een sterke voorkeur voor vaste hubs, eventueel in de vorm van concrete parkeervakken.

3. Vervolg

De komende periode gaat de gemeente aan de slag met locatiebepaling en ontwerp van de hublocaties. De gemeente is voornemens in de eerste helft van 2026 een aanbesteding te publiceren voor deelmobiliteit in Ede-Centrum. Het betreft een intentie waar dus geen rechten aan ontleend kunnen worden.