Gemeente Utrecht

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2026, NUMMER 126

Datum	8 september 2026
Van	College B&W
Behandeld door	Nick Knoester
E-mailadres	nick.knoester@utrecht.nl
Kenmerk	34282076
Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2026 nummer 126 van Job van den Broek (CDA), Derk van Bergen (ChristenUnie), Jonas Colenbrander (Student&Starter), David Bosch (UtrechtNu!), Yvonne Hessel (Utrecht Solidair), Titus Stam (GroenLinks-PvdA), Richard Nijhoff (VVD) van 2 juli 2026 over 'Limefietsen, sleutel in de mobiliteitstransitie of ergerlijke hindernis?'. De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vooraf
Voorafgaand aan de beantwoording vinden we het van belang meer context van deze concessie te schetsen. In de brieven van 15 december 2023, 25 maart 2025 en 9 september 2025 informeerden wij u over de voorbereidingen op een regionaal netwerk van e-deelfietsen. We hebben hierin toegelicht dat we met de regionale e-deelfiets het gebruik van gezonde en schone vervoermiddelen stimuleren en tegelijkertijd onnodige autoverplaatsingen in de stad verminderen. (Regionale) e-deelfietsen zijn een goede aanvulling op het openbaar vervoer, doordat het 24/7 beschikbaar is en kriskras-bewegingen door de stad en de regio heen mogelijk maakt en een extra oplossing is voor de first mile. Het verbetert daarmee de bereikbaarheid van bedrijventerreinen en buitenwijken.

In 2023 constateerden we dat de e-deelfietsen beter benut komen worden als we drie drempels voor de (potentiële) gebruikers zouden wegnemen:

- *Betaalbaarheid – door het commerciële minutentarief waren "langere ritten te duur"*
- *Betrouwbaarheid – het aanbod in buitenwijken, op bedrijventerreinen en in randgemeenten was "te vrijblijvend" - er stond niet altijd een fiets op loopafstand.*
- *Voorspelbaarheid – zowel de gebruikers als werkgevers die overwogen de e-deelfiets aan te bieden aan hun werknemers gaven aan vooraf te willen weten wat een ritje zou kosten.*

Daarom is een regionale concessie uitgeschreven waarin we als overheid de tariefstructuur hebben voorgeschreven: (0-20 minuten – 3 euro; 21-30 minuten - 4 euro; 31-40 minuten - 5 euro). Dit maakt de dienst betaalbaar en voorspelbaar. Daarnaast hebben we eisen gesteld aan de minimaal aanwezige voertuigen op knooppunten, bedrijventerreinen en in randgemeenten. Dit maakt de dienst betrouwbaar.

Totstandkoming concessie
Onder begeleiding van adviesbureau APPM hebben we een marktconsultatie gedaan. Ook berekende APPM op basis van concessies elders (o.a. Antwerpen) dat de wensen vanuit de overheid niet realistisch zijn zonder financiële compensatie, omdat de meerkosten van de extra aanwezigheid op knooppunten, bedrijventerreinen en in de randgemeenten niet gecompenseerd worden door de

opbrengsten in het stedelijk gebied in Utrecht. Bovendien is de tariefstructuur ook nieuw voor de aanbieders en dat brengt onzekerheden mee over kosten en opbrengsten.

Als we geen financiële bijdrage zouden doen, liepen we het risico dat er geen inschrijvingen zouden zijn of van een partij met te weinig draagkracht of die onvoldoende kennis en ervaring heeft met deelfietsen en het uiteindelijk niet volhoudt. We hebben ervaring met een failliet deelbakfiets-aanbieder en een scooterdienst die – los van de overlast – het financieel niet volhielden en verdwenen. Een ander risico was dat we een inschrijving zouden ontvangen van een kapitaalkrachtige marktpartij die de verliezen voor lief neemt om marktaandeel te bemachtigen en na verloop van tijd vooral bezuinigt op kosten en daarmee kwaliteit.

Om deze reden is gekozen voor een openbare Europese aanbesteding op basis van kwaliteit en niet op basis van prijs (om geen race to the bottom te initiëren en alsnog de bovengenoemde risico's te lopen). We hebben als samenwerkende overheden in totaal €580.000 ervoor beschikbaar gesteld, waarvan €150.000 vanuit de gemeente Utrecht. Hiermee hebben we een partij geselecteerd die de beste kwaliteit hier tegenover kon zetten (o.a. actieradius van de fietsen, omvang vloot, verlaagde tarieven voor U-pashouders en sociale huurders, plan van aanpak voor minimale overlast in de openbare ruimte). Om de overlast in de openbare ruimte te minimaliseren werken we goed samen met de aanbieder met o.a. de overcrowdanalyse , waarmee we de geschikte e-deelfietsplekken in de stad te selecteren.

<u>Eerste resultaten</u>
Inmiddels zien we dat onze aanpak zijn vruchten heeft afgeworpen. In de voorgaande jaren werden er ongeveer een half miljoen ritten per jaar gemaakt. We zitten nu al op 1,25 miljoen in de eerste acht maanden. We zien ook dat de ritlengte is toegenomen en dat het gebruik van e-deelfietsen in de randgemeenten waar de vorige aanbieder Dott eerder actief was (Nieuwegein, Zeist, Bunnik) met een factor 7 is toegenomen en het gebruik in bijv. Overvecht met factor 4 en Vleuten met factor 3 is gestegen. Daarmee kunnen we de voorlopige conclusie trekken dat het regionale e-deelfietsnetwerk een positieve bijdrage levert aan de mobiliteitstransitie en dat het voorziet in een behoefte van inwoners en bezoekers van Utrecht.

Vraag 1
Is het college op de hoogte van de problematiek rondom de foutgeparkeerde Limefietsen?
Antwoord 1
Ja, middels het klachtenloket melden af en toe inwoners zich met klachten over foutgeparkeerde e-deelfietsen van Lime. Het college ziet geen grote toename in het aantal klachten, terwijl het gebruik van de Lime-fietsen in Utrecht in de afgelopen zomermaanden 4 tot 5 keer hoger ligt dan in dezelfde periode vorig jaar. We zien wel op basis van data dat er een toename is van het aantal voertuigen in bijvoorbeeld de binnenstad. In de periode mei-juli 2025 was het maximale daggemiddelde van voertuigen van de vorige e-deelfietsaanbieder Dott in de binnenstad 85. In de periode mei-juli 2026 is het maximale daggemiddelde van voertuigen van Lime in de binnenstad 166. Dat geeft dus extra druk op de binnenstad. Tegenover een verdubbeling van het aantal aanwezige voertuigen, staat overigens ook een bijna vervijfvoudiging van het aantal ritten van en naar de binnenstad (daarover meer bij vraag 19 en vraag 24).
De consequentie is dat er ook wat meer foutgeparkeerde fietsen verschijnen. Dat kunnen we niet helemaal voorkomen.

Vraag 2
Zijn er afspraken gemaakt met Lime over waar de fietsen wel en niet geplaatst mogen worden?
Antwoord 2
Ja, er is een vergunning uitgegeven aan Lime waarin afspraken zijn gemaakt over waar voertuigen wel en niet geplaatst mogen worden.

Vraag 3
Hoe verhoudt het laten parkeren van huurfietsen in de openbare ruimte (waaronder stoepen) zich tot de recent aangenomen beleidsnota Voetganger en de ambitie van dit college om het lopen in de stad te stimuleren?

Antwoord 3
Het college heeft de ambitie om duurzame en ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit te stimuleren. Zowel lopen als deelmobiliteit vallen hieronder. In de Nadere Regel 5.14a van de APV, op basis waarvan de vergunning aan Lime is verleend, staan daarom diverse eisen ten aanzien van het voorkomen van verrommeling in de openbare ruimte. Het uitgangspunt is dat gebruikers van de e-deelfietsen zich nagenoeg net zo vrij kunnen bewegen door de stad en regio als fietsers op een eigen fiets. Daarom werken we met een zogenaamd fijnmazig 'back-to-many-systeem'.

Dat wil zeggen dat de voertuigen in principe in dezelfde openbare fietsenrekken geparkeerd moeten kunnen worden als de particuliere fietsen (alleen in het stationsgebied en in deelvervoerhubs in de stad zijn er gemarkeerde vakken die speciaal bedoeld zijn om deelvoertuigen achter te kunnen laten op een aangewezen plek). Daarnaast zijn er voornamelijk bestaande fietsvoorzieningen in de gemeente aangemerkt als virtuele hub (digitale dropzone) waar een rit gestart- en beëindigd kan worden. In de praktijk blijkt echter dat zowel de particuliere fiets, als de e-deelfietsen wel eens naast de fietsvoorzieningen worden geparkeerd en daarmee mogelijk hinder kunnen vooroorzaken.

Dit kan enerzijds worden opgelost middels reguliere handhaving en uiteraard ook in samenwerking met aanbieder Lime en afspraken die voor hen gelden om verrommeling van de openbare ruimte te voorkomen. Lime doet dit o.a. door zogenaamde 'end-of-ride'-foto's, waarbij de gebruiker na afloop van de rit een foto maakt. Dit wordt met behulp van AI gecontroleerd op hinderlijkheid. In geval dat direct hinder wordt geconstateerd wordt de gebruiker erop gewezen om het voertuig netter te parkeren. In sommige gevallen deelt Lime, na formele waarschuwingen ook boetes uit (oplopend van €5 tot €50) of leidt het tot blokkades van notoire foutparkeerders. In de periode januari – medio augustus zijn er ruim 2600 boetes uitgedeeld in het totale concessiegebied (in 0,2% van de ritten). Dit soort maatregelen zijn bedoeld om de hinder van foutief geparkeerde fietsen te verminderen en de stad toegankelijk te houden met uitnodigende stoepen voor voetgangers.

Vraag 4
Is het college het met de indieners eens dat mobiliteit voor de Limegebruiker niet ten koste mag gaan van mobiliteit voor de voetganger?
Antwoord 4
Ja, al zijn wij ons bewust van het spanningsveld tussen het belang van de voetganger en het belang van andere diensten en behoeften in de stad. Maar we werken goed samen met Lime om de impact van Limegebruikers op voetganger te minimaliseren (zie vraag 3).

Vraag 5
Is het mogelijk om te handhaven op foutief geparkeerde Limefietsen? Zo ja, gebeurt dit ook en is het college bereid dit meer te doen?
Antwoord 5
We maken in de handhaving op gevaarlijk gestalde fietsen geen onderscheid tussen particuliere fietsen en deelfietsen. Wanneer we een gevaarlijk gestalde fiets aantreffen verwijderen we deze direct. Dit doen we dus ook bij gevaarlijk gestalde Limefietsen. De eigenaar van de fiets kan deze ophalen bij het gemeentelijk fietsendepot na het betalen van een vergoeding voor het verwijderen en bewaren van de fiets.

Momenteel zijn wij met Lime in gesprek o.b.v. een 'overcrowd-analyse', waarin we plekken met hoge concentratie van voertuigen identificeren en daar verkennen we nu in hoeverre we daar maatregelen kunnen nemen door het plaatsen van fysieke hubs (een aparte belijnde zone, enkel bedoeld om Lime deelfietsen te parkeren), zodat de gebruikers van de regionale e-deelfietsen betere mogelijkheid hebben om goed te parkeren.

Vraag 6
Hoe beoordeelt het college het succes van deze beheersmaatregelen?
Antwoord 6
Aanbieder Lime heeft diverse beheersmaatregelen beschreven, zoals verplichte foto's na het einde van een rit een maximumcapaciteit op virtuele hubs. Gebruikers worden gestimuleerd op foutief geparkeerde fietsen sneller te gaan gebruiken via een financiële prikkel. Er wordt gemonitord op (voorspelbare) drukte (zie vraag 5 m.b.t. 'overcrowd-analyse'). Er zijn online en offline-campagnes om

gebruikers te attenderen op hun parkeergedrag. Daarnaast worden er ook boetes door Lime uitgedeeld.

We zijn continu in overleg met Lime om te zorgen dat de beheersmaatregelen goed worden uitgevoerd en of ze effectiever kunnen worden ingezet.

Vraag 7
Is het college het met de indieners eens dat de genomen maatregelen niet het gewenste effect hebben gehad?
Antwoord 7
We constateren dat er sprake is van toegenomen druk op de openbare ruimte, door een verruiming van het voertuigenplafond. We zien echter ook dat de introductie van de Lime-fietsen en de vele nieuwe gebruikers (zie vraag 19 en vraag 24) wat kinderziektes met zich meebrachten en dat nieuwe gebruikers nog moesten wennen aan de parkeerdiscipline die ook e-deelfietsen van gebruikers vragen. Het geregistreerde aantal klachten bij de aanbieder lag in het eerste half jaar van 2026 lager dan in het eerste half jaar van 2025.

Vraag 8
Er wordt gesproken over ‘specifieke locaties waar een rit gestart of beëindigt kan worden’. In de app is echter zichtbaar dat maar zeer kleine delen van Utrecht (en de omliggende gemeenten) een parkeerverbod hebben. Hoe verhoudt dit zich tot hetgeen er in de Statenbrief wordt genoemd?
Antwoord 8
In de app is op twee manieren zichtbaar waar wel en niet geparkeerd kan worden:

1. *Er zijn rode zones zichtbaar waar je niet mag parkeren en waar de trapondersteuning wordt uitgeschakeld. Die zones liggen in gemeenten buiten het servicegebied (gemeenten die geen onderdeel uitmaken van de Samenwerkingsovereenkomst) en om gebieden waar niet gefietst mag worden, zoals binnen het Griftpark in Utrecht.*
2. *Er zijn blauwe parkeersymbooltjes zichtbaar waar je wél mag parkeren. Dat zijn alle toegestane parkeerplekken. Zoals bij vraag 3 toegelicht, werken we met een fijnmazig back-to-many systeem van virtuele hubs, dat in de praktijk neerkomt op nagenoeg dezelfde fietsvoorzieningen als waar een fietser zijn of haar eigen fiets mag parkeren. Dat zijn dus ‘de specifieke locaties waar de rit gestart of beëindigd kan worden’*

Hier is voor gekozen om verspreiding fijnmazig te organiseren en daarmee concentratie te voorkomen. Bij de introductie van de e-deelfietsen in Utrecht was er sprake van een meer grofmazig systeem. We zijn begonnen met het aanwijzen van ‘één fietsenrek per straat’ als virtuele hub waar geparkeerd mocht worden. Dit leidde enerzijds tot concentratie van de voertuigen en daarbij gepaard gaande overlast en anderzijds tot onvrede van de gebruiker die niet dicht bij zijn eindbestemming kon parkeren en vaak ook onduidelijkheid welk fietsenrek dan was aangewezen. Zodoende is dat gaandeweg geëvalueerd tot een meer fijnmazig back-to-many systeem.

Vaak staan de Limefietsen (en ‘normale’ fietsen ook) niet alleen geparkeerd op de stoep, maar ook zodanig dat mensen in een rolstoel, scootmobiel of met een rollator er niet langs kunnen. Of ze staan geparkeerd dwars over de blindengeleidestrook.

Vraag 9
Is het college het met de indieners eens dat het niet acceptabel is dat fietsen, van Lime of anders, blindengeleidestroken blokkeren of zodanig geparkeerd staan dat mensen met een beperking lastig of helemaal niet kunnen passeren?
Antwoord 9
Ja

Vraag 10
Hoe zorgt het college ervoor dat de openbare ruimte ook toegankelijk blijft voor mensen met een beperking?

Antwoord 10
In de beleidsnota Voetganger hebben we beschreven hoe we zorgen dat de openbare ruimte niet alleen voor de reguliere voetganger, maar ook voor mensen die gebruik maken van hulpmiddelen als rolstoelen, scootmobielen, kinderwagens of rollators toegankelijk houden.

Vraag 11
Hoe wordt er nu gehandhaafd op foutgeparkeerde fietsen die blindengeleidestroken en stoepen blokkeren?
Antwoord 11
In z'n algemeenheid geldt dat andhavers van de afdeling Toezicht en Handhaving Openbare Ruimte (THOR) controleren tijdens hun rondes op gevaarlijk gestalde (brom-)fietsen. We verwijderen deze (brom)fietsen meteen, zonder eerst te waarschuwen.
De handhaving concentreert zich in de binnenstad waar we op hotspots handhaven op gevaarlijk gestalde fietsen. Zie voor meer informatie het handhavingsprogramma onderdeel verkeerd gestalde fietsen: Verkeerd gestalde fietsen | Gemeente Utrecht en de module Fietsparkeren van de Utrechtse Parkeervisie.
Met Lime hebben we vanuit de vergunning afspraken gemaakt over het juist parkeren van de fietsen (zie vraag 3 en 6)

Vraag 12
Is het college bereid hier meer op te handhaven?
Antwoord 12
In de module Fietsparkeren van de Utrechtse Parkeervisie hebben we vastgelegd dat we de handhaving richten op gevaarlijk gestalde fietsen in gebieden waar de druk op de openbare ruimte groot is en waar grote aantallen fietsen leiden tot overlast en veiligheidsproblemen. Het gaat hierbij onder meer om het winkel- en uitgaansgebied in de binnenstad en de omgeving van Utrecht Centraal. Meer handhaven elders betekent dat we met dezelfde middelen minder effectief kunnen handhaven op de bestaande aandachtsgebieden. Dat vinden we onwenselijk.

Vraag 13
Heeft Lime toestemming om zomaar ergens tientallen fietsen te plaatsen en op een dergelijke manier gebruik te maken van de openbare ruimte?
Antwoord 13
Nee, in principe maakt Lime alleen gebruik van de afgesproken virtuele hubs. Wel vragen we Lime om te anticiperen op evenementen. Er wordt samengewerkt tussen de gemeente en Lime m.b.t. evenementen. Dit moet ertoe leiden dat Lime vooraf op de hoogte wordt gesteld van speciaal voor het evenement aangemaakt fietsenstallingen, zodat daar een tijdelijke "virtuele dropzone" aangemaakt kan worden. En dat Lime na afloop van het evenement kan zorgen dat achtergebleven fietsen worden weggehaald. Bij een ander evenement in juli heeft Lime adequaat gehandeld toen er veel fietsen daar werden neergezet en direct een extra virtuele hub geopend bij de tijdelijke fietsvoorziening. Van dat soort ervaringen leren we, zodat incidenten zoals bij Central Park zich in de toekomst niet meer voor zullen doen.

Vraag 14
Is het college het met de indieners eens dat mobiliteit voor de Limegebruiker er niet voor mag zorgen dat bewoners niet meer bij hun afvalcontainer kunnen?
Antwoord 14
Ja.

Vraag 15
Vindt het college het oké dat een Amerikaans privaat bedrijf (grotendeels in handen van grote investeringsmaatschappijen) op een dergelijke manier inbreuk maakt op de openbare ruimte zonder daarvoor (precariobelasting) te betalen?
Antwoord 15
We zien meerwaarde in het aanbod van een regionaal e-bike systeem in het kader van de mobiliteitstransitie en als onderdeel van een publiek mobiliteitssysteem, zoals uiteengezet in het woord vooraf. Het is een ruimte-efficiënte manier om door of van en naar de stad te kunnen verplaatsen en vult met 24/7 beschikbaarheid het openbaar vervoer goed aan om bijvoorbeeld

bedrijventerreinen en voorzieningen altijd bereikbaar te houden. Het draagt bij aan de doelen uit het door de Raad vastgestelde Mobiliteitsplan 2040, waarin bewoners kunnen vertrouwen op een systeem van deelvervoer dat voorziet in de mobiliteitsbehoefte.
Doordat wij als overheden specifiek eisen stellen om de kwaliteit van de dienstverlening vanuit de maatschappelijke doelen (verbetering van betaalbaarheid, betrouwbaarheid, voorspelbaarheid), is er een financieel bedrag beschikbaar gesteld. En daarom faciliteren we dit concept in de openbare ruimte en daarom zien we geen logica om precariobelasting te heffen. We vragen alleen leges voor het verlenen van de vergunning o.b.v de APV.

We zijn in 2025 een selectieprocedure gestart om de geschikte aanbieder te vinden. Lime Networks BV, gevestigd te Rotterdam, heeft zich daarop ingeschreven. De aandeelhoudersstructuur was geen selectiecriterium. Het geopolitieke element dat van toepassing was, is de zogenoemde verklaring van geen Russische betrokkenheid, conform sanctieverordening EU 833/2014.

Vraag 16
Klopt het dat de Raad nooit om instemming is gevraagd voor het verlenen van subsidies aan Lime? Zo ja, waarom is dit niet gedaan?
Antwoord 16
Dat klopt, maar er is geen sprake van een subsidie. Het betreft namelijk een openbaar dienstcontract. In het door de Raad vastgestelde Meerjarenprogramma Bereikbaarheid, is budget opgenomen voor het stimuleren van deelmobiliteit, als onderdeel van het programma Anders Reizen. Dat programma voeren we nu uit, door onder andere het realiseren van het regionale e-deelfietsensysteem

Vraag 17
Is het college het met de indieners eens dat een bedrijf dat jaarlijks 6 ton gemeenschapsgeld krijgt, zich aan de regels voor fietsparkeren moet houden en alles uit de kast moet halen om diens gebruikers dat ook te laten doen?
Antwoord 17
Ja, Lime moet voldoen aan de regels van fietsparkeren. Iedere aanbieder van deelmobiliteit in Utrecht moet zich houden aan de regels voor het parkeren van fietsen en moet zich inspannen om gebruikers dat ook te laten doen. Dat staat nog los van de bijdrage.

Vraag 18
Is het college bereid de subsidiegelden te gebruiken als drukmiddel richting Lime?
Antwoord 18
Zoals bij vraag 16 vermeld betreft het geen subsidie. Er is natuurlijk wel een financiële relatie vanuit de regionale samenwerking. De gemeente Utrecht is daarin penvoerder/contractbeheerder en daarin zullen we Lime uiteraard aan de contractueel afgesproken prestaties houden. Binnen de samenwerkingsovereenkomst zijn er afspraken over hoe we Lime aansturen.
Als contractbeheerder zijn we in goede samenwerking met Lime om de overlast van e-deelfietsen verder te minimaliseren in Utrecht en waarbij Lime zich ervan bewust is dat we de mogelijkheid hebben om de vergunning en concessie nog te verlengen. Daarvoor is een minimale impact op de openbare ruimte een randvoorwaarde.

Vraag 19
Heeft de investering van 6 ton gebracht wat het college ervan verwacht had? Kan dit onderbouwd worden?
Antwoord 19
Vanuit de Utrechtse middelen gaat in jaar 1: €150.000 naar Lime en in jaar 2 en 3: €125.000. Vanuit de provincie en randgemeenten is de bijdrage €430.000 in jaar 1 en €355.000 in jaar 2 en 3. Bij elkaar gaat het in jaar 1 om €580.000 aan overheidsgeld. Het effect van deze bijdrage heeft de verwachtingen voor wat betreft gebruikscijfers ruimschoots overtroffen.

Zoals in de Monitor Mobiliteitplan 2026 valt te lezen werden in 2024 en 2025 net iets meer dan 1 miljoen ritten in twee jaar gemaakt. Op 2 augustus 2026 werd de 1.000.000ste rit gemaakt, sinds de start op 5 januari 2026. De prognose is dat we aan het eind van het jaar tussen de 1,7 en 2.0 miljoen ritten zitten. Dat is een ruime verdrievoudiging ten opzichte van vorig jaar.

Het Landelijk Gebruikersonderzoek 2025 toont aan dat de e-deelfietsen in heel Nederland gemiddeld zo'n 22% autoritten vervangt (eigen autoritten, taxiritten en meerijdend/gehaald of gebracht worden). De Amsterdamse evaluatie van deelscooters, die een vergelijkbare functie hebben binnen het Amsterdamse mobiliteitsnetwerk en in 2025 ongeveer hetzelfde gebruiksvolume hadden als de e-deelfiets in Utrecht in 2026, geeft aan dat 1 op de 4 ritten een vervanging is van een auto- of taxirit.

Als we dat conservatief inschatten – 15% à 20% van 1.700.000 ritten. Dan hebben we als stad met €150.000 rond de 300.000 autoritten weten te vermijden. Oftewel € 0,50 per vermeden autorit. Ter referentie: Rijkswaterstaat becijferde dat met spitsmijdingsprojecten voor gemiddeld €13,11 een autorit vermeden wordt (bandbreedte €1,5-€28).

Verdere inzichten volgen nog in de Monitoring en Evaluatie (M&E) van de provincie Utrecht.

Vraag 20
Wij hebben vernomen dat de subsidieverlening aan Lime in het kader van de zogenaamde DAEB, oftewel 'Dienst van Algemeen Economisch Belang', zou zijn. Klopt dit?
Antwoord 20
Nee, er is geen sprake van een subsidieverlening. De gemeente Utrecht heeft namens de samenwerkingspartners een openbare dienstcontract in de markt gezet (in de praktijk is dit regionale concessie gaan heten). Dit is via een Europese openbare aanbesteding in de markt gezet en daarmee konden alle potentiële marktpartijen zich inschrijven. De studie van adviesbureau APPM heeft een onderbouwing opgeleverd van het benodigde bedrag en welke extra diensten daar tegenover kunnen staan. De conclusie was dat we hiermee niet marktverstorend opgetreden en dat staatssteun geoorloofd is. We hebben een selectie gedaan op kwaliteit en andere aanbieders hebben een eerlijke kans gehad om plannen aan te leveren, waarin zij konden aantonen meer kwaliteit te leveren voor het beschikbaar gestelde bedrag.

Vraag 21
Kan het college inzicht geven in de kosten die Lime maakt voor het aanbieden van huurfietsen verder buiten het centrum, inclusief de parameters voor de berekening?
Antwoord 21
Nee, we hebben Lime niet verplicht om inzicht te geven in hun financiën. De kosteninschatting die is vooraf gemaakt op basis van de APPM-studie. Daarbij rekening is gehouden met budget voor extra fietsen om aan de aanbodgarantie te kunnen voldoen. Zo moeten er op ieder knooppunt moeten nagenoeg altijd vijf fietsen beschikbaar staan. Deze fietsen die er staan om extra zekerheid te bieden aan de gebruikers leveren geen inkomsten op. Verder vragen de aanbodgarantie-eisen ook extra operationele kosten om de fietsen te herverdelen. En tot slot zijn er minder inkomsten per rit dan bij het commerciële tariefmodel van Lime (in Rotterdam en Den Haag hanteert Lime: €1,00 startkosten en € 0,27 per minuut – bij een gemiddelde ritduur van 13 minuten levert een commerciële rit €4,51 op en met de gereguleerde tarieven €3,00)

Alleen in het geval dat Lime wil afwijken van de gestelde eisen (we hebben contractueel ruimte geboden om op een aantal punten beperkt te kunnen afwijken, aangezien de huidige opzet met gereguleerde tarieven en aanbodgarantie-eisen vrij nieuw is binnen Nederland/Europa), is Lime verplicht om dat met inzage in de boekhouding te onderbouwen.

Vraag 22
Zo niet, hoe kan de Raad dan controleren dat de DAEB-regeling hier correct toegepast wordt?
Antwoord 22
Er is geen sprake van een economisch voordeel of marktverstorend optreden, doordat een Europese aanbesteding is gevolgd (zie vraag 20).

Vraag 23
Als de gelden aan Lime inderdaad via een DAEB-regeling ter beschikking zijn gesteld, waarom heeft de Raad hier nooit over gestemd?
Antwoord 23
Er is geen DAEB-regeling toegepast, zie antwoord op vraag 20.

Vraag 24
Heeft het college zicht op in welke mate de elektrische huurfietsen (eerst TIER, nu Lime) in Utrecht gebruikt zijn en worden als alternatief voor de auto, de eigen fiets, het OV en lopen?
Antwoord 24
De provincie Utrecht is verantwoordelijk voor de monitoring en evaluatie (M&E). In de M&E wordt meegenomen in welke mate de e-deelfietsen worden ingezet als alternatief voor de auto, het OV of eigen fiets. Bij vraag 19 hebben we aangeven dat we op basis van eerdere onderzoek kunnen verwachten dat in een kwart van de gevallen er auto- en taxiritten zijn vermeden.

Verder weten we dat de gemiddelde leeftijd van de gebruikers boven de 30 ligt. De gemiddelde ritafstand onder Lime in Utrecht is langer dan in de voorgaande jaren (onder Dott) en is langer dan in andere Nederlandse steden (Rotterdam, Den Haag, Zwolle, Tilburg) waar Lime actief is. Het aantal ritten van en naar de randgemeenten is meer dan gemiddeld gestegen.

Daarnaast is er in de M&E ook aandacht voor inzichten even de synergie met OV, dus zowel de Lime-fiets als onderdeel van een ketenreis, maar ook bijvoorbeeld of gebruikers kiezen voor de Lime-fiets voor de heen- en terugweg met de bus of andersom, in plaats van voor de auto. We gaan onderzoeken welke effecten het gebruik van de Lime-fietsen nu heeft op de langere termijn voor wat betreft autobezit en autoverplaatsingen binnen de stad. Concreet: gaat die student die nu op een Lime zit later bij z'n eerste baan direct autorijden of blijft hij of zij zich verplaatsen met fiets, trein en deelmobiliteit?

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Schriftelijke vragen ‘Limefietsen, sleutel in de mobiliteitstransitie of ergerlijke hindernis’?

2 juli 2026

Vragen:

Sinds de huurfietsen van Lime begin dit jaar in Utrecht worden aangeboden, wordt er goed gebruik van gemaakt. Helaas worden de fietsen niet altijd even netjes neergezet, hetgeen leidt tot toenemende irritatie.[1] De fracties van CDA, ChristenUnie, Student&Starter, UtrechtNu!, Utrecht Solidair, GroenLinks-PvdA en VVD hebben hier de volgende vragen over:

1. Is het college op de hoogte van de problematiek rondom de foutgeparkeerde Limefietsen?
2. Zijn er afspraken gemaakt met Lime over waar de fietsen wel en niet geplaatst mogen worden?
3. Hoe verhoudt het laten parkeren van huurfietsen in de openbare ruimte (waaronder stoepen) zich tot de recent aangenomen beleidsnota voetganger en de ambitie van dit college om het lopen in de stad te stimuleren?
4. Is het college het met de indieners eens dat mobiliteit voor de Limegebruiker niet ten koste mag gaan van mobiliteit voor de voetganger?
5. Is het mogelijk om te handhaven op foutief geparkeerde Limefietsen? Zo ja, gebeurt dit ook en is het college bereid dit meer te doen?

In de Statenbrief over Regionale Elektrische Deelfietsen lezen we het volgende: “Het aanbieden van deelfietsen brengt risico’s met zich mee zoals verrommeling van de openbare ruimte of mogelijk vandalisme. Zowel aanbieders als gemeenten hebben de afgelopen jaren ervaring opgedaan met het tegengaan van deze ongewenste effecten. Deze risico’s worden in de pilot beheersbaar gemaakt door specifieke locaties aan te wijzen waar een rit met de deelfiets gestart of beëindigd kan worden, en deze locaties duidelijk zichtbaar te maken in samenwerking met

[1] https://www.ad.nl/utrecht/populair-en-bron-van-ergernis-waarom-de-lime-deelfiets-zo-in-trek-is-maar-ook-irritatie-opwekt-in-de-utrechtse-straten~a4695889/?slug_rd=1

de gemeenten. Daarnaast wordt de aanbieder tijdens de aanbesteding beoordeeld op zijn plannen en beheersmaatregelen."[2]

6. Hoe beoordeelt het college het succes van deze beheersmaatregelen?
7. Is het college het met de indieners eens dat de genomen maatregelen niet het gewenste effect hebben gehad?
8. Er wordt gesproken over 'specifieke locaties waar een rit gestart of beëindigt kan worden'. In de app is echter zichtbaar dat maar zeer kleine delen van Utrecht (en de omliggende gemeenten) een parkeerverbod hebben. Hoe verhoudt dit zich tot hetgeen er in de Statenbrief wordt genoemd?

Vaak staan de Limefietsen (en 'normale' fietsen ook) niet alleen geparkeerd op de stoep, maar ook zodanig dat mensen in een rolstoel, scootmobiel of met een rollator er niet langs kunnen. Of ze staan geparkeerd dwars over de blindengeleidestrook.

9. Is het college het met de indieners eens dat het niet acceptabel is dat fietsen, van Lime of anders, blindengeleidestroken blokkeren of zodanig geparkeerd staan dat mensen met een beperking lastig of helemaal niet kunnen passeren?
10. Hoe zorgt het college ervoor dat de openbare ruimte ook toegankelijk blijft voor mensen met een beperking?
11. Hoe wordt er nu gehandhaafd op foutgeparkeerde fietsen die blindengeleidestroken en stoepen blokkeren?
12. Is het college bereid hier meer op te handhaven?

Tijdens Central Park schijnt Lime op minstens één plek naast park Transwijk een behoorlijk aantal fietsen gedumpt te hebben op de stoep bij de afvalcontainers aan de Europalaan.

13. Heeft Lime toestemming om zomaar ergens tientallen fietsen te plaatsen en op een dergelijke manier gebruik te maken van de openbare ruimte?
14. Is het college het met de indieners eens dat mobiliteit voor de Limegebruiker er niet voor mag zorgen dat bewoners niet meer bij hun afvalcontainer kunnen?
15. Vindt het college het oké dat een Amerikaans privaat bedrijf (grotendeels in handen van grote investeringsmaatschappijen) op een dergelijke manier inbreuk maakt op de openbare ruimte zonder daarvoor (precariobelasting) te betalen?

Lime krijgt op jaarbasis zo'n 6 ton financiering van de provincie en de verschillende gemeenten, waaronder Utrecht. Dit zou (o.a.) zijn om ook de wijken verder van het centrum mee te nemen in het huurfietsenaanbod.

16. Klopt het dat de Raad nooit om instemming is gevraagd voor het verlenen van subsidies aan Lime? Zo ja, waarom is dit niet gedaan?
17. Is het college het met de indieners eens dat een bedrijf dat jaarlijks 6 ton gemeenschapsgeld krijgt, zich aan de regels voor fietsparkeren moet houden en alles uit de kast moet halen om diens gebruikers dat ook te laten doen?
18. Is het college bereid de subsidiegelden te gebruiken als drukmiddel richting Lime?

---

[2] https://www.stateninformatie.provincie-utrecht.nl/Documenten/SB-Regionale-Elektrische-Deelfietsen.pdf

19. Heeft de investering van 6 ton gebracht wat het college ervan verwacht had? Kan dit onderbouwd worden?
20. Wij hebben vernomen dat de subsidieverlening aan Lime in het kader van de zogenaamde DAEB, oftewel ‘Dienst van Algemeen Economisch Belang’, zou zijn. Klopt dit?

De DAEB-regels schrijven voor dat de financiering die aan een bedrijf gegeven wordt, nooit meer mag zijn dan de kosten die het betreffende bedrijf maakt. Anders zou de DAEB leiden tot onrechtmatige staatssteun. Ook stellen de regels dat als de DAEB-verlening invloed heeft op de gemeentelijke begroting – iets wat in het geval van een DAEB vaak het geval is –de gemeenteraad akkoord moet zijn.

21. Kan het college inzicht geven in de kosten die Lime maakt voor het aanbieden van huurfietsen verder buiten het centrum, inclusief de parameters voor de berekening?
22. Zo niet, hoe kan de Raad dan controleren dat de DAEB-regeling hier correct toegepast wordt?
23. Als de gelden aan Lime inderdaad via een DAEB-regeling ter beschikking zijn gesteld, waarom heeft de Raad hier nooit over gestemd?

De elektrische huurfietsen zijn ooit in Utrecht geïntroduceerd met als doel het vervangen van autoverkeer. Onderzoeken geven echter tegenstrijdige antwoorden op de vraag of elektrische huurfietsen nu autoritten, of toch vooral de eigen fiets, het OV of lopen vervangen.

24. Heeft het college zicht op in welke mate de elektrische huurfietsen (eerst TIER, nu Lime) in Utrecht gebruikt zijn en worden als alternatief voor de auto, de eigen fiets, het OV en lopen?

Gesteld door:

- Job van den Broek, CDA
- Derk van Bergen, ChristenUnie
- Jonas Colenbrander, Student&Starter
- David Bosch, UtrechtNu!
- Yvonne Hessel, Utrecht Solidair
- Titus Stam, GroenLinks-PvdA
- Richard Nijhoff, VVD