



Verslag Marktconsultatie Deeltweewielers in de provincie Utrecht



PROVINCIE  UTRECHT

Versie: Concept
Datum 18 oktober 2024

© Gehele of gedeeltelijke overneming, reproductie of openbaarmaking van de documenten, op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de auteursrechthebbende is verboden, behoudens de beperkingen bij de wet gesteld. Het verbod betreft ook gehele of gedeeltelijke bewerking.



Inhoud

1. Vragenlijst	3
2. Samenvatting	5

1. VRAGENLIJST

1.1. Toekomstvisie deeltweewielers voor stedelijk en regionaal systeem

1. Welke toekomstige ontwikkelingen op het vlak van deeltweewielers verwacht u de komende jaren voor een stad met de schaal van Utrecht en Amersfoort? Zijn deze ontwikkelingen anders voor een regionaal systeem? Zowel met betrekking tot het eigen aanbod als tot de (Europese) markt van deeltweewielers in het algemeen?
2. Houdt u rekening met deze toekomstige ontwikkelingen in uw huidige aanbod? Zijn innovaties (eenvoudig) te implementeren in het bestaande aanbod?

1.2. Systeemkenmerken en kwaliteit

3. Welke type(s) deelfiets/deelscooter stelt u voor voor pijler 1 en 2? Gaat het om elektrische fietsen of conventionele fietsen of een combinatie? Gaat het om elektrische scooters tot 25km/u of 45km/u?
4. Ziet u mogelijkheden voor de integratie van deelbakfietsen en fietsen voor specifieke doelgroepen (minder mobiele, kinderen...) in een stedelijk deelfietsensysteem? En welke verhouding fiets, elektrische fiets en/of scooter zou u voorstellen voor pijler 2?
5. Moet, volgens u, het voorgestelde deeltweewielerssysteem bestaan uit één type systeem (op gebied van voertuigen en/of stallingsmogelijkheden) of zijn er hybride vormen mogelijk?

1.3. Randvoorwaarden en timing

6. Beschrijf de stappen die moeten worden gezet voor de uitrol van het deeltweewielerssysteem voor pijler 1 en 2, en welke doorlooptijd/timing daarvoor moet worden voorzien na een eventuele toewijzing.
7. Hoe en tot waar ziet u de geografische uitrol van het nieuwe deeltweewielerssysteem binnen pijler 1 en 2?
8. Welke eventuele (al dan niet technische of infrastructurele) randvoorwaarden moeten worden gegarandeerd in functie van de realisatie van het deeltweewielerssysteem?
9. Er leeft een bezorgdheid dat deeltweewielers zorgen voor een daling in het gebruik van openbaar vervoer. Wij geloven sterk in de toegevoegde waarde van deelfietsen in aanvulling met openbaar vervoer. Heeft u hier ervaringen mee en cijfers over?

1.4. Businesscase en prijszetting

10. Binnen pijler 1 en 2 beogen de gemeenten Utrecht en Amersfoort om bepaalde ritten goedkoper te maken voor de gebruiker, om zo de modal shift te stimuleren. Hieronder worden deze voorgesteld inclusief een richtprijs voor de gebruiker. Hoe kijkt u naar deze tariefformules? Wat is de financiële bijdrage die nodig is vanuit de overheid om deze tarieven te hanteren? Dragen deze tariefformules volgens u bij aan de eerder gestelde doelen? Ziet u nog andere tariefformules die kunnen bijdragen aan de doelstellingen?
 - a. Knooppuntfiets (gemiddeld 3 euro; voor ketenreis, OV wordt aantrekkelijker alternatief, P+R aantrekkelijker): fiets ontlenen vanaf een knooppunt
 - b. Bedrijventerreinfiets (gemiddeld 3 euro; voor ketenreis, OV wordt aantrekkelijker alternatief): fiets ontlenen nabij/binnen bedrijventerreinen
 - c. Regiofiets/regioscooter (gemiddeld 3/6 euro; voor ketenreis, OV wordt aantrekkelijker alternatief en voor routes waar geen directe ov-lijn is): fiets/scooter gebruiken tussen gebieden die niet rechtstreeks met elkaar ontsloten worden door OV (zie bijlage 6.5 voor voorbeeld)
 - d. Dalfiets (gemiddeld 3 euro; stadsrit als het OV niet meer toereikend is): fiets ontlenen tijdens de daluren in gebieden waar geen OV meer rijdt bijvoorbeeld na 19u op weekdag of op zondag (zie bijlage 6.6 voor voorbeeld)
11. Welke groei verwacht u indien de tarieven voor de gebruiker (substantieel) lager liggen dan de commerciële tarieven (bv. 25% lagere kosten leidt tot x% meer gebruik)? Waar ligt het omslagpunt als er meer ritten worden afgelegd voor extra deelfietsaanbod? Gaan lagere tarieven ook leiden tot nieuwe doelgroepen?



12. Voor het eindbeeld in 2029 van het regionale deeltweewielersysteem: Wat is de kostprijs van een dergelijk regionaal systeem? Kan u ons inzicht geven in de belangrijkste kostencomponenten (zowel operationele kosten als investeringskosten)? Welke aspecten van het voorgestelde deeltweewielersysteem hebben de grootste financiële impact en hoe verhouden deze zich ten opzichte van de doelstellingen?
13. Hoe ziet het optimale financieringsmechanisme van het deeltweewielersysteem eruit? Kunt u een indicatie geven van de hoogte van de benodigde publieke financiële bijdrage? Welke opties zijn er beschikbaar om de eventuele benodigde financiële steun van de overheden te beperken?

1.5. Organisatie en samenwerkingsmodel

14. Welke aanbestedings- of samenwerkingsvorm tussen de overheid en marktpartij geniet uw voorkeur?
15. Wat is binnen uw exploitatiemodel de ratio tussen de investering (in de infrastructuur en de deeltweewielers) en de eigenlijke exploitatie en organisatie van het systeem?
16. Wat is in uw opzicht de ideale looptijd van de vergunning/overeenkomst omtrent het deeltweewielersysteem?

2. SAMENVATTING

Algemene indruk marktconsultatie	• Goed dat dit gebeurt, goede samenstelling met de juiste mensen • Er worden juiste vragen gesteld • Goed dat er hulp rond business model is vanuit regio • We begrijpen de wens, in België meer regionale dekking • Is er voldoende vraag in de regio om deze te betrekken bij de stad? • Samenwerking met overheid is noodzakelijk, niet alleen geld, ook verdelen van verantwoordelijkheid (infra klaarmaken), afspraken rond operationele termijn • Unieke uitvraag met grote scope, meerdere gebieden en type gebieden • Ook uniek dat er geld vanuit overheid komt • Blauwdruk voor meerdere gebieden in NL
Huidige situatie deeltweewielers	• We zien dat het lastiger is voor deelscooters, mede door slecht weer. • Geen groei doorgemaakt door aanwezigheid e-bike. • Deelscooter = moeilijk product, veel regelgeving. • Van free floating naar hubs, begrijpelijk, maar daardoor daalt gebruik van deelscooter. • Partnerschap vanuit gemeente is er niet voor deelscooter • Groei van deelscooters in NL is eruit • Groei nu is vooral in breedte (fietsen ipv deelscooter) • Scooterritten zijn langer geworden (net onder 4km per rit), vooral binnenstedelijke ritten • Deelfietsritten rond 3.5 km • 1 op 3 deelscooterritten wordt gemaakt in combo met OV • 1 op 3 ritten vervangt ook OV rit • 25km/u scooter gaat eruit, vooral focus op 45km/u scooter • Scooter is kapitaalintensiever • Forenzen en studenten zijn grootste gebruikers, vooral ontleningen vanaf OV knooppunt (50%) • Op 1 vlak concurrentie met OV: OV-fiets • Als OV niet goed werkt, stijgt het gebruik van deeltweewielers • e-bike is duur, pedaalfiets is enorme kans voor NL • in regionale systemen leggen e-bike en pedaalfiets zelfde afstanden af: afstand is 3-5km • Bij deelscooter gebruikers bevraging: betaalbaarheid is belangrijkste reden • Helmplicht zorgt voor minder gebruik van deelscooter • Gemak van deelscooter speelt boven beperkte kostprijs van deelfiets
Toekomstige situatie deeltweewielers	• Deelfietsen groeit in NL • Bij scooter zal fors geld bij moeten bij regionale ritten (vooral door operationele kosten) • Gebruiksgemak moet primeren: duidelijke parkeerplekken, dichtbij OV, hubs, duidelijke communicatie, ... = noodzakelijk voor slagen business case • Vooral campagne rond gebruik van deeltweewielers is nodig • Aanlooptijd is belangrijk, nodig om kosten te dekken (1 jaar voorlopig aanlooptijd)

	• In Amersfoort alleen opstarten is minder mogelijk, servicegebied is niet groot genoeg om werkplaats te openen • Voorstander van hubbeleid & duidelijke monitoring van hubs • e-bike voor langere ritten is interessant, maar prijs moet conform zijn • Enkel lange afstand voor deelscooter zal weinig gebruikt worden, op langere afstand zijn er aantrekkelijkere alternatieven voor deelscooter •
Tarifiering	• Gebruik van vaste prijzen kan werken • Veel aanpassen van prijs schrikt af • Je kan veel korting geven om gebruik te stimuleren, maar kan niet blijven duren → gemak gaat boven kostprijs • Moeilijk om bepaalde gebieden prijs te geven • Rituur goedkoper maken, hoe technisch mogelijk maken? • Opstarttarief van 1 euro is om kortgebruik te ontmoedigen • Insteek van speciale tarieven is helder, prijs voor reiziger is interessant • Vooral bij bedrijventerreinfiets meer verplaatsingskost • Regiofiets zal lager gebruik hebben, combo met deelscooter is aangewezen • In stedelijke gebieden kan knooppuntfiets rendabel zijn
Publieke bijdrage	• Beste is als mensen zien dat het goedkoper is (Elke rit wordt 5cent gesponsord door overheid, kan voor meer gebruik zorgen) • Operatie deelfiets en deelscooter moet 1 aanbieder zijn, anders is business case niet interessant
Vergunning	• Neigen naar concessie • Idealiter op 5 jaar termijn, vraag is om 3+2 jaar verlengen • 3jaar is het minimum • Niet te veel verplichten om te herpositioneren, voornamelijk in dialoog gaan • Belangrijkste voorwaarde is dat je het samen doet, en als het niet werkt, samenzoeken naar oplossing • Andere aanbieders zijn geen probleem, maar wel liever alleen, in partnership met gemeente