

Geachte leden van de Commissie Beheer,

Op uw vergadering van 16 juni komt onder punt 9 van de agenda het mobiliteitsbeleid mbt deelscooters aan de orde. Begrijpelijk dat het een en ander geregeld moet worden, maar ik ben bang dat mét de regeling de deelscooters óók een blijvertje worden.

Daarom stel ik u voor om aan de regelgeving óók een termijn te verbinden en nog belangrijker een degelijk evaluatie te verlangen of de deelscooters ook werkelijk bijdragen aan afnemend gebruik van de auto. Daar zijn méér gegevens voor nodig dan alleen de gegevens van de deelscooterbedrijven zelf! Tegelijk zou er ook iets moeten gebeuren aan het parkeren van de (dikke)deelscooters.

Duurzaamheid

De Reclame Code Commissie heeft uitgesproken dat deelscooters minder duurzaam zijn dan de aanbieders claimen. Onderhoud, kortere levensduur, productie- en verwijderingskosten van de scooters zorgen voor extra CO₂ uitstoot. Daaraan wil ik toevoegen dat zolang wind- en zonne-energie schaars zijn, we moeten kiezen waaraan we de beschikbare energie willen besteden. Willen we die energie ook inzetten waar een goed alternatief voor handen is?

Op de fiets binnen een uur van het Vondelkwartier naar de Molenplas

Haarlem is een langgerekte gemeente. Maar nog is het binnen een uur van Noord naar Zuid te fietsen en dat geldt zeker voor alle andere trajecten binnen de gemeente. De fiets is het ideale vervoermiddel, zoals ook vastgesteld in het mobiliteitsbeleid. Maar is het dan niet merkwaardig dat voor het verminderen van het autogebruik juist de ruimte voor fietsers wordt ingeperkt en belast?

Dikke deelscooters claimen ruimte van fietsers

Het is best druk op de Haarlemse fietspaden en fietsstroken. Geen reden om daar nog eens deelscooters, die meer plaats innemen en een afwijkende snelheid hebben, aan toe te voegen. Ook bij parkeren worden fietsen benadeeld: één dikke deelscooters neemt de plek in van op zijn minst 2 fietsen en door slordig parkeren, bijvoorbeeld bij fietsenrekken, eerder 3!

Cijfers, cijfers, cijfers

Vol trots wordt vermeld dat de gemeente in ruil voor de vergunningverlening de beschikking krijgt over de cijfers van de aanbieders. Maar wat zeggen die succes of winstcijfers van de aanbieders over het terugdringen van het autogebruik? Juist bij vervoer geldt dat elk aanbod zijn eigen vraag schept. Niet elk gebruik van de scooter vervangt een ander vervoermiddel. Helemaal kwalijk is het als de scooters ook nog eens het gebruik van de fiets terugdringen. Een aantal gegevens wijzen in die richting maar het is nog nooit systematisch onderzocht.ⁱ

Overlast, klachten en handhaving

Deelscooters hebben een slechte pers. Er wordt veel geklaagd over slordig parkeren en dat je ze slecht kunt horen aankomen terwijl ze toch behoorlijk snel rijden. De gemeente en de aanbieders willen die klachten serieus nemen. Maar is de mate waarin de klachten afnemen een teken dat de dikke deelscooter geaccepteerd wordt? Wettelijk zijn deelscooters snorfietsen en worden op de stoep of trottoir geparkeerd. Handhaving kan niet anders dan kijken of daaraan voldaan is en alleen in extreme gevallen van het blokkeren van het trottoir optreden. De klantenservice van de aanbieders is ook niet altijd ontvankelijk voor klachten. Uit eigen ervaring weet ik dat telefoongesprekken met aanbieders wel eens abrupt werden afgebroken. Logisch dat dan de klachten afnemen, want het heeft geen zin.

Meer groen op straat

De RABO-bank had niet begrepen dat de Reclame Code Commissie het groen van de dikke deelscooters had afgedaan als misleidend. In een grote advertentie meldde de bank vol trots dat ze met een fikse investering in één van de aanbieders, die ook in Haarlem actief is, zorgde voor meer groen op straat. Ik zie graag méér geveltuintjes, bloemenbakken en anders groen in de Haarlemse straten verschijnen, maar laat het groen van de dikke deelscooters ons bespaard blijven.

Advies

Daarom wil ik de Commissie adviseren het niet alleen bij de voorgestelde regelgeving te laten. Stel een termijn aan het 'experiment' met de deelscooters zodat ook duidelijk bekeken kan worden wát er nu bereikt is. Over het parkeren van de dikke deelscooters zou de gemeente Haarlem ook na moeten denken. Wat is mogelijk in het kader van landelijke wetgeving zodat we dit 'groen' naar daarvoor bestemde vakken kunnen verwijzen ipv onze stoepen te ontsieren en ons het uitzicht op het echte groen te ontnemen.

Werken aan een duurzame samenleving is een belangrijk opgave voor de komende tijd. Dat dwingt ons waakzaam te blijven waaraan we de beperkte energie willen besteden en alert te blijven op 'greenwashing' waaraan de dikke deelscooter bedrijven zich naar mijn mening schuldig maken.

W Hamel

ⁱ Een goed of zo u wilt slecht voorbeeld van onderzoek op basis van gegevens van een aanbieder is dat van CE in Delft (Effect of shared mopeds on CO₂ emissions). Via de ritten op deelscooters in Rotterdam komt het onderzoek via CBS mobiliteitsgegevens tot voor Felyx (opdrachtgever van het onderzoek) uiterst gunstige conclusies. Ik heb de commissie niet willen vermoeden met de dubieuze kant van deze rekenarij, maar het toont wel aan hoe alleen gegevens van aanbieders tot merkwaardige resultaten leiden.