

Hoog tijd voor deelscooterbeleid

In de grote steden zie je ze her en der staan op trottoirs, voor opritten, in parken en speeltuintjes. Ze heten Felyx, GO Sharing en Check en zijn – behalve goed voor korte ritjes – ook de oorzaak van overlast, vervuiling en kritiek. Dit vraagt om strakkere spelregels.

Deelscooters veroorzaken parkeeroverlast. Opstappen is eenvoudig. Via een app op je mobiele telefoon reserveer en activeer je een elektrische deelscooter in de buurt, een sleutel is niet nodig. Je betaalt tussen de 25 en 30 cent per minuut. Ben je klaar, dan parkeer je de scooter en meld je je af. 'Free floating' heet zo'n systeem van onbemand verhuren.

Parkeerproblemen ontstaan doordat gebruikers de scooters overal en nergens achterlaten. Evelien Dijkstra uit Eindhoven: 'Als er weer zo'n deelscooter dwars op het trottoir staat, kan ik in mijn rolstoel alleen nog op de rijweg verder. Dat is echt gevaarlijk als het een drukke weg is of als een rolstoeloprit geblokkeerd is.' Ook wandelaars – met of zonder kinderwagen – en bewoners met deelscooters voor hun oprit, melden overlast. Zo kreeg de gemeente Amersfoort in 2021 bijna 1000 klachten over foutgeparkeerde deelscooters.

Scooterresten vervuilen de wijk

Resten van deelscooters kom je overal tegen. Gemeenten ontvangen meldingen van deelscooters in sloten en grachten. Het parkeergedrag van sommige huurders leidt er toe dat geïrriteerde omwonenden scooters in brand steken. Daarnaast zijn er vandalen die dit voor de lol doen. Tot slot onderzoeken brandweer en politie gevallen van zelfontbranding. De oorzaak: de zonnepanelen met litiumbatterij raken soms overbelast als de deelscooter dagenlang in de zon staat.

Rijden zonder rijbewijs en onder invloed

De politie signaleert gevaarlijk rijgedrag door minderjarigen die in toenemende mate op deelscooters rijden. Dat is mogelijk doordat hackers gebruikersaccounts stelen en doorverkopen. De politie waarschuwt: 'Jongeren moeten beseffen dat zowel rijden zonder rijbewijs als hacken strafbaar is.' Dat geldt ook voor telefoneren onderweg en rijden onder invloed. Zo zorgen jonge, vaak dronken stappers op deelscooters voor gevaar op de Prinsenkade in Breda als ze tussen de taxi's door slingeren. 'Het is wachten op een ernstig ongeluk', zegt een taxichauffeur.

Deelscooter duurzaam? Dat is te kort door de bocht

De elektrische deelscooter is minder milieuvriendelijk dan gedacht. Het begon zo mooi in 2017: de deelscooter als alternatief voor korte ritjes met de vervuilende auto. Felyx en GO Sharing prezen hun scooters aan als 'uitstootvrij', 'duurzaam' en 'milieuvriendelijk'. De Reclame Code Commissie vond na een klacht van anti-brommerclub Scootervrij de uitspraken te stellig. De CO₂-uitstoot van elektrische deelscooters is ruim twee keer zo hoog als van elektrische scooters in privébezit, berekenden onderzoekers in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Dat komt onder meer doordat accu's sneller leeg raken, waarna het verhuurbedrijf vervangende accu's of scooters per auto aflevert. Collin Molenaar van Scootervrij: 'Deze bedrijven zijn uitmuntend in greenwashing en willen zo snel mogelijk groeien. Dat mag in Nederland. Maar niet door de consument te misleiden.' De bedrijven hebben hun websites aangepast.

Idealisme en gezondheid

Scooterrijden is ongezond. Online-platformexpert Martijn Arets, auteur van het boek *De Platformrevolutie*, waarschuwt gemeenten voor de groene beloften van deelscooterbedrijven. 'Het zijn vooral heel slimme marketeers', zegt Arets. 'Dat begint al met de term "delen", die een positieve bijklank heeft. Terwijl het feitelijk gewoon verhuurbedrijven zijn, maar dan in een modern jasje. De scooters staan op straat als reclamezuil in de publieke ruimte. Gratis reclame, heel slim.' De populariteit van elektrische vervoermiddelen onder jongeren roept vragen op over hun conditie en

gezondheid. Volgens het CBS had 15,9 procent van de jongeren in 2021 overgewicht. Fietsen biedt gezonde lichamelijke en mentale inspanning, met zitten op een deelscooter neemt de conditie op beide vlakken af.

Op weg naar de toekomst

In Duitsland zijn 26 steden waar elektrische deelscooters beschikbaar zijn. Met 23 steden zit Polen daar kort achter, Nederland staat op de derde plek met 19 steden. Naast grote steden als Amsterdam en Rotterdam zien ook Apeldoorn, Amersfoort en Haarlem de scooter als een duurzame en praktische aanvullende vorm van vervoer. In de mobiliteitsplannen van een aantal Nederlandse gemeenten staat dat deelmobiliteit, en dus deelscooters, het autobezit vermindert. Maar betekent dat ook uitbreiding van het deelscooternetwerk? De huidige inzichten tonen aan dat maatregelen nodig zijn om problemen op te lossen en ergernis te voorkomen.

Van overlastgever naar waardevol vervoermiddel door beter beleid?

Gemeenten wijzen steeds vaker parkeerzones aan zodat wildparkeren van deelscooters minder voorkomt. Daarnaast laten sommige steden geen nieuwe aanbieders van scooters meer toe. De aanbieders nemen zelf ook maatregelen. Zoals Felyx, dat gebruikers na een overlastmelding een waarschuwing of boete geeft. Verder eisen sommige verhuurders een foto van de huurder als bewijs dat de scooter correct geparkeerd staat. Bovendien belonen ze positief parkeergedrag met *coins* (beloningspunten). Tot slot verhoogt de politie landelijk de rijbewijs- en alcoholcontroles voor gebruikers van dit vervoermiddel. Gemeenten die de ontwikkelingen volgen en hun scooterbeleid hierop aanpassen, zien de overlast dalen en het imago van de elektrische deelscooter verbeteren. Dit levert winst op voor iedereen.