

WAAROM NIET IEDEREEN ENTHOUSIAST IS OVER DE ELEKTRISCHE DEELSTEP

# Een leuk gadget, ja. Maar houdt het auto's van de weg?

Elektrische deelsteps drukken hun stempel op het uitzicht van onze steden. Hun opmars lijkt onstuitbaar. Maar er zijn krassen op het blozen: overlast, ongevallen. Is het soep de kool wel waard? 'Ze vervangen vooral voetgangers en openbaar vervoer.'

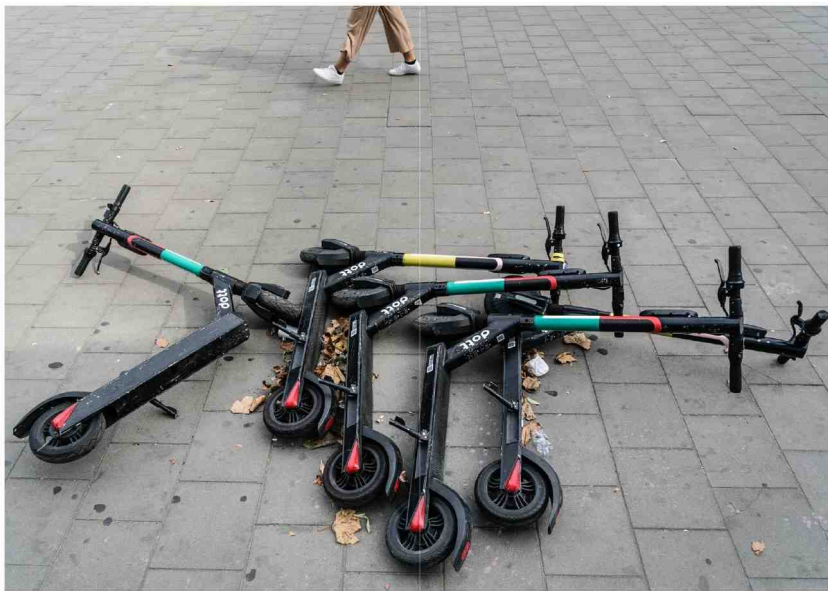
**JEF POPPELMONDE**  
BRUSSEL. 'Wij hebben drie weken lang niets anders gedaan dan wandelen, dus gingen we eropuit om te zien hoe het zou zijn.' Ben Dobbe (41) staat samen met zijn zonen Brenden en Desmond aan de rand van de Brusselse Grandmarkt. Met hun smartphone zijn ze in de weer om drie elektrische deelsteps klaar te maken voor gebruik. Het gezin uit Seattle is aan zijn laatste vakantie-dagen bezig. Met de elektrische steps willen ze naar een verhuurpunt van Segway rijden - die andere, elektrische voortbewegings-toestellen. 'Die zijn wat goedkoper voor een hele dag. Maar deze steps zijn er voor nu. Het is niet de bedoeling om erop te rijden en er niet meer van te zien.'  
Een verloop, aan het Euro-parkstation voor het Centraal Station, stelt Anthony Lellaert (16) een step. De Oostenrijkse pendelt elke dag naar de hoofdstad, waar hij aan het Ritcs studeert. Voor hem vervangt de step een rit op de metro. 'Het grootste voordeel? Ik moet niet wachten, ze staan altijd voor de deur. Ideaal voor korte verplaatsingen. Ik rijd er net de lift niet meer in.'

**Instabiel en gevaarlijk**  
Leuk, snel, flexibel: geen wonder dat de elektrische deelsteps wereldwijd in een razend tempo steden overvullen. In ons land vielen Brussel en Antwerpen alvast voor de 'Free-floating'-systemen: gebruikers kunnen de steps eender waar in de stad achterlaten. Ook in kleine steden als Mechelen duiken ze op. Er rijden ook al deelsteps over de weg.  
Maar niet iedereen is enthousiast. 'Mijn fiets is gestolen, dus heb ik nu even geen andere keuze', zegt Lina Belli (28), die op weg is naar een afspraak. 'Dit is zo instabiel en gevaarlijk, met die kleine wieltjes. Automobilisten kijken alsof ik gek ben, fietsers vinden me lui.' Belli is niet overtuigd van het hel van de step voor de stedelijke mobiliteit. 'Gebruiken ze die niet alleen voor korte afstanden, die mensen anders te voet of met de fiets anders afgegraven?'

Een recente Franse studie bevestigd dat aanvullen. Het onderzoeksbureau of bereikt 4.200 gebruikers van elektrische deelsteps in Parijs, Lyon en Marseille. Meer dan de helft van de verplaatsingen die zij afleggen, duurt minder dan 15 minuten. Maar ook negen van de tien keren vervangt de elektrische step andere, duurzame(vormen van verplaatsing: te voet,

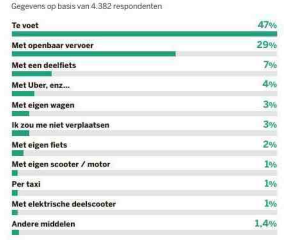
op de fiets of met het openbaar vervoer (zie grafiek). Slechts zelden wordt dankzij de step een auto- of een taxi-voertuig verminderd. De - weliswaar beperkte - steekproef van De Standaard bij twintig deelstepers, wijst in diezelfde richting.  
Aanbieders van deelsteps gaan er niettemin prat op dat zij de 'afhankelijkheid' van personenwagens verminderen. 'Ze zetten evenementen op over wieden zonder auto's' en presenteren zichzelf als ecologische vernieuwers. Volgens Kris Peeters, auteur en lector verkeerskunde, hebben de bedrijven, meestal groot en Amerikaans, dat positieve beeld nodig als tegengewicht over de negatieve aspecten van hun steps.  
Lima, Cir, Dett... Wie het station Brussel-Central buitenwandelt, struikel haast over het grote aanbod steps op het Europaparkstation. Op woensdagmiddag tellen we er vijftien: de helft mooi op een rijtje, maar de helft oetend door de aanbieders zijn opgesteld. De rest, die al gebruikt is, her en der op het plein uitgestrooid. Er valt niet naar te kijken.  
Zo is het niet alleen aan de grote stations. Overal in Brussel - op elke hoek, tot in de kleinste historische steegjes - zie je de deelsteps staan of liggen. Ook midden op de Grote Markt. Ze zijn nu al met bijna vijftien, aangeboden door meerdere bedrijven.  
'Ze er mee', zegt Luca Belli, en hij is niet de enige die dat vindt. Al sinds de komst van de steps waaert de stad met het beslag dat ze op de publieke ruimte leggen. Op tijd en stond trekt de politie er een in het kanaal aan, hoef in een boom.

**Verboden in Amsterdam**  
Ook de veiligheid staat ter discussie. In april viel in Brussel een dode door een steen van zijn Zakenhuizen in de stad krijgen elke dag 'gemiddeld twee steentjes' die ongevallen over de vloer' (DS 15 mei). Ook in Antwerpen stelden spoeddiensten dat effect vast.  
'Tot slot wordt zelfs het groene karakter in vraag gesteld: de productie van de steps - zeker van de batterij - produceert heel wat CO<sub>2</sub>. Niet als het oplosproces: elke macht worden de steps door busjes opgehaald, opgeplaat in 'oelchtempo' over op straat goet.  
In Amsterdam moeten ze niets van deelsteps weten. Het systeem is er, net als in veel andere Nederlandse steden, verboden. 'We bekijken hoe de mobiliteit kan het



Overal in Brussel slingeren achtergelaten deelsteps rond, van op plaatsen tot in de kleinste steegjes. Al en toe belandt er ook eenje in het kanaal of in een boom. © Knut Vanden

### Hoe zou u deze verplaatsing hebben gemaakt zonder elektrische deelstep?



De afbeelding is een illustratie van de afbeelding.

### 'Voor steden is het een vorm van stadspromotie: ze moeten die hippe dingen hebben'

**DICK DUFOUR**  
Mobiliteitsbureau Tridre

Brussel en Antwerpen geloven wel voluit in het systeem. Maar de ongebredde vrijheid die zij aanbieders aanvankelijk boden, is verleden tijd. Beide steden rollen in groeiende mate regelgeving uit om alles in goede banen te leiden en overlast te beheersen. Zo moeten alle kandidaat-aanbieders een licentie aanvragen. Beide steden zullen ook wellicht snel, zoms invoeren waarin geen steps achtergelaten mogen worden.  
'Voor mij zijn het interessante schakels in de multimodale keten', zegt Koen Koomen, Antwerpse schepen van Mobiliteit (N-VA). 'Ze zullen natuurlijk niet in hun eentje onze stad antwoord maken, maar ze geven mensen wel meer keuzevrijheid. Ze zijn bijzonder interessant voor verplaatsingen van en naar het openbaar vervoer. Ze bieden een uitstekend alternatief om de auto thuis te laten. Dat zal ik altijd aanmoedigen.'  
Ook in Vlaanderen is niet elke stad overtuigd. Leuven, dat met al zijn studenten nochtans een getintorensers publiek heeft, besluit de boot voorlopig af. 'Wij hebben nog veel bekendmakingen', zegt David Dessers (Groen), schepen van Mobiliteit. 'Hoe duurzaam zijn die steps? We horen dat ze gemiddeld anderhalve maand meegaan en dan in de container belanden. We willen ook niet dat de rondslingeren of de verkeersveiligheid in het geding brengen.'

### Marginaal effect

Dick Dufour van het mobiliteitsbureau Tridre - dat onder andere het mobiliteitsplan van het Brussels Gewest tekende - is ervan overtuigd dat de deelsteps er zijn om te blijven. 'Ze zijn aantrekkelijk voor individuele gebruikers en voor steden die het een vorm van stadspromotie: ze moeten die hippe dingen hebben. Maar de claims dat zij de stedelijke mobiliteit ingrijpend zullen veranderen, daar gebeld Dufour niets van. In tegenstelling tot hun beschikbaarheid in het straatbeeld, is hun aanbod in de model opif marginaal. In het sop - overlast en overveiligheid - de kool dan waard? Wellicht niet. Maar ze zijn wel leuk.'

### Overlast beheersen

'Maar de belangrijkste vraag is: waartoe dienen ze?' De aanbieders richten zich op studenten, op jonge mensen. Als een soort van gadget. Dat willen we niet: de studenten zitten al op de fiets, waarnaar ze daar wegahalen? Voor ons zouden de steps een stukje moeten zijn in de grote mobiliteitspazet van onze stad. We betwijfelen of ze daarvoor in aanmerking komen.'

### Brigitte Lopez

#### 'Samen lunchen dankzij deelsteps'

Brigitte Lopez (36) staat samen met haar vriend in hun twee steps in een bankkantoor op de kleine Brusselse ring. 'Dat kan je met de auto of de fiets niet, het' lacht ze. Ze geeft li-chamelijkke opvoeding in een secundaire school en in de zomer begeleidt ze sportplanten. Elke middag spreken de twee af om samen te eten. Dankzij de elektrische steps. 'Geen enkel ander vervoersmiddel maakt het ons mogelijk om zo snel en zo flexibel af te spreken.'  
Als Lopez niet op een step rijdt, verplaatst ze zich met het openbaar vervoer of op rollerskates. 'Maar dat laatste kan ik niet als ik naar mijn werk ga: dan kom ik beresert aan. Bovendien zijn die steps ook heel leuk en kan je ze overal mee naar toe nemen.' (p.4)



© Knut Vanden

### Michel Locuffier

#### 'Op een warme dag is dit genieten'

Het stralende weer, vertelt Michel Locuffier (52), verleide hem tot zijn allererste rit op een deelstep. 'Normaal gezien rijd ik met mijn fiets naar mijn werk aan het Noordstation. Maar bij die rit hoort heel wat klimmen. Ik zou vandaag niet van het zweet aangekomen zijn. Dus is deze step bij dit weer ideaal.'  
Helemaal gerust is Locuffier er wel niet in. 'Ik vermijd de grote wegen en die kleine opstapjes bij het oversteken zijn levensgevaarlijk.' Over zijn pak trok hij voor de zekerheid een fluoreerlijk aan.  
'Of hij dit vaker zal doen? 'Ik denk dat ik liever de fiets kies, voor de beweging, of de metro, waar ik kan lezen. Maar op zo'n warme dag als deze is dit wel genieten.' (p.4)



© Knut Vanden

**gopress**  
Innovating Digital Content

De Standaard/West-Vlaanderen 31/08/2019, bladzijden 14 & 15  
All rights reserved. Gebruik and reproductie enkel mits toelating van de uitgever via De Standaard/West-Vlaanderen

**De Standaard/West-Vlaanderen 31/08/2019, bladzijden 14 & 15**

**Een leuk gadget, ja. Maar houdt het auto's van de weg?**

De afbeelding is een illustratie van de afbeelding.