

## [Transcript] DS Vandaag / De deelstep: eerst een duurzame oplossing, nu een bron van frustratie

Het is 19 april.

Dit is vandaag de dagelijkse podcast van de standaard.

Ik ben Alexander Lippenveld.

Op papier lijken deelsteps een briljante oplossing voor het mobiliteitsprobleem in steden.

Ze zijn laagdrempelig in gebruik en niet duur.

Maar in de realiteit ligt dat net iets anders, want het businessmodel staat onder druk en in sommige steden zoals Parijs weken de steps zoveel frustratie op dat ze gewoon verboden worden.

Hoe lang zullen we de deelsteps nog in het straatbeeld zien?

Wat vindt u van de deelsteps?

Een goede idee.

Ik vind dat nog handig.

Ja, handig.

En ja, dat gaat snel, want je moet niks doen.

Ik vind er niks aan.

Nee, ze rijden gewoon te hard, vind ik.

Dat is handig voor de mensen, als die wel eens een leuke ritje doen.

De enigste nadeel, die worden niet op de plaats waar die moeten staan parkeren, die worden overal weggegooid.

Ze staan overal verspreid op kruisingen en op voetbadden overal.

Ik vind de meeste gebruikers vrij sociaal op de baan.

Je kunt dat snag zet nemen, je kunt dat op elk moment van een dag en zonder dat je enige vorm van opleiding krijgt of van hoe je ermee moet omgaan.

Ja, ik heb dat veel gebruikt.

Het kost ook heel veel.

Ik ben er ook al mee gevallen.

Ja.

Dus het is wel gevaarlijk.

Heb je het toen voor je eens bijgegaan?

Ja.

Toch wel een barstie met schouders.

Oké.

Maar ja.

Ook wel gedronken, hè.

Dus het is wel gevaarlijk.

Ja, op zijn kin is gevallen en echt wel ook hard.

Ja, ik ben er niet wild van.

Ik ga er geen gebruik van maken, maar we doen het maar, hè.

Onze reporter Margot de Klerk ging de straat op in Antwerpen en je hoort het.

Er zijn mensen enthousiast, maar er zijn er ook veel die de deelsteps vooral irritant vinden.

Amber Janssens van onze binnenlandredactie.

Namjel, is een deelstep.

Ja, zeker.

## [Transcript] DS Vandaag / De deelstep: eerst een duurzame oplossing, nu een bron van frustratie

Eigenlijk neem ik nog regelmatig een deelstep.

Voorals ik te laat ben ergens, dan ben ik wel handig om daar snel op te springen.

Ja.

En ik heb nog een tijdje in Parijs gewoond.

Oké.

En daar heb ik zelfs eens een bergstping gekregen van de politie omdat ik met een vriendin op een deelstep zat.

En dat mag dus niet.

Heel gevaarlijk.

Ja, goed.

Een deelstep, dat lijkt wel een ideale oplossing voor mobiliteitsproblemen in steden.

Ze nemen niet veel plaats in.

Je geraakt overal redelijk snel.

Je moet bijvoorbeeld nooit wachten op een tram of op een bus.

Maar toch ligt het erg moeilijk, hè.

Ja, zeker.

Toen dat deelsteps opkwamen, zagen heel veel steden daar heilen.

Ze dachten, ja, dat is een duurzame oplossing voor onze mobiliteitsknoop.

Zo gaan we meer auto's uit de stad weren.

Maar stilaan komen ze er toch een beetje op terug.

Bijvoorbeeld in Parijs is er nu onlangs haar vriendin geweest.

En de uitkomst daarvan was dat deelsteps uit het straatbeeld gaan verdwijnen daar.

En wereldwijd is Parijs zeker niet de enige stad waar dat geval is.

In Morrail, in Canada zijn deelsteps al sinds 2020 verboden.

Dus ja, dat is toch wel een tijdje.

En ook in Kopenhagen waren deelsteps een tijdje verboden.

Ja, het Valhalla van de mobiliteit eigenlijk.

In de laatste.

Ja, oké.

Maar daar mochten te snie.

Fietsen is eigenlijk heel populair in Kopenhagen.

Maar toch zijn ze daar op teruggekomen.

Ik denk een jaartje geleden ongeveer.

Vermoedelijk ook onder druk van de aanmiddels een beetje.

En nu mag je terug, maar wel met veel strengere regels.

Iedereen moet bijvoorbeeld een helm dragen die dan deelstep wilt gebruiken.

En zo van die zaken.

Maar niet enkel in buitenland.

Ook bij ons zijn deelsteps niet overal geliefd.

Er zijn steden zoals Schent, Leuven.

Maar ook Brugge en Hasselt die dat de deur toegouden of dichthouden voor deelsteps.

Dus ja, dat is wel opvallend.

Maar dan anderzijds zijn er ook steden zoals London.

## [Transcript] DS Vandaag / De deelstep: eerst een duurzame oplossing, nu een bron van frustratie

Die daar deelstaps wel heel hard omarmen.  
Want daar zijn privésteps verboden, maar deelstaps niet.  
Oké.  
Dus ja, het is eigenlijk een beetje overal anders.  
En heel ingewikkeld ook.  
Maar er zijn toch meer en meer steden die minder enthousiast zijn over die steps.  
Waarom is dat zo?  
Wel, eigenlijk zijn er twee grote problemen.  
Die liggen deelstop bij de gebruiker.  
Het gaat vooral over rijgedrag en parkeergedrag.  
En mijn rijgedrag bedoel ik dan iedereen die dat alles iemand op een deelstep heeft zien rijden.  
Weet dat die soms nogal roekeloos rijden.  
Overal tussen die deelstaps zijn klein.  
Dus dat gaat ook.  
Ze kunnen overal tussen slalomen.  
Ook op het voetpad rijden ze soms.  
Dat zorgt voor gevaarlijke toestanden.  
Soms met twee, Amber.  
Ja, soms met twee.  
Heel gevaarlijk.  
Doe het niet.  
Dus ja, ze vormen wel echt een soms in gevaarlijke weg.  
En dat toont zich ook in de verkeersveiligheidsstatistiek van Vias bijvoorbeeld.  
Want vorig jaar in 2022 zijn er vier mensen gestorven bij een ongeval met een step.  
En er waren zo'n 1700 letsel-ongevallen waar mensen mijn step bij betrokken waren.  
Dat wil zeggen dat er gemiddeld per dag 5 ongevallen zijn waar de aanstap aan te pas komt.  
Vooral in Brussel zagen ze een grote stijging van het aantal ongevallen met steps.  
Ook het parkeergedrag van deelstappers is ook een groot probleem.  
Vooral strooisteps vormen dat een probleem.  
Dat zijn steps die daar willenkeurig ergens achtergelaten worden op het voetpad, in het midden van straat, in een wegbarm.  
En zo'n mensen honderden.  
Jongeren mensen springen daar misschien nog makkelijk over.  
Maar mensen die we aardig zijn, niet goed zien.  
Of mensen waar een kind was bijvoorbeeld.  
Die kunnen niet door.  
En dat zorgt wel voor heel wat hunders.  
Ja, inderdaad.  
Dus daarom gingen ze in Parijs over tot een verbod of tot dat referendum.  
Dat het volk eigenlijk een stem kreeg.  
Maar dat referendum is wel een beetje om te strepen.  
Omdat er maar 8% van alle Parijzenaars is komen opdagen.  
Dat is iets van 100.000 Parijzenaars.

## [Transcript] DS Vandaag / De deelstep: eerst een duurzame oplossing, nu een bron van frustratie

Maar 90% van die mensen stemden wel tegen deelstaps.  
En de burgemeester van Parijs, Anne Hidalgo, die had beloofd om te luisteren naar de uitslag omgeachte opkomst.  
De Parijzijnen en de Parijzijnen  
se sont massivement exprimé  
contre de maintien van de trottinette in Libreservice in Parijs.  
Ze hebben ons een veuille de route gegeven.  
En we gaan de beslissingen volgen, zoals ik me heb geïnteresseerd.  
De 1e september is volgende.  
Er is niets meer van de trottinette in Libreservice in Parijs.  
En ja, ze gaat dat ook doen.  
Vanaf 1 september gaan ze in Parijs,  
de contracten van de huidige aanbieders voor de nemer verlenken.  
Maar ja, omdat dat maar zo'n kleine groep is die gestemd heeft,  
is dat natuurlijk een beetje omstreden.  
Want vorige referendums hebben ook al aangetoond  
dat vooral mensen zijn die heel erg tegen iets zijn,  
een hele vele mening hebben tegen of voor iets  
dat zij naar zo'n referendum komen.  
Dus ja, vermoedelijk zijn ze in Parijs,  
die echt deelstapshaten die daar zijn gaan stemmen.  
Ik vond het prefererend te voteren tegen,  
om niets te voeren.  
Maar omdat het een bordel in Parijs is met de trottinette,  
maar ik ben de utilisator van de trottinette.  
Maar het gaat niet over de organisatie,  
het danger dat het in Parijs is,  
de visuele politie en de meerdere mensen,  
de visuele politie en de meerdere mensen,  
de vervoerding tegen...  
Ik ben hier voor het vervoerden tegen de trottinette in Parijs.  
Ik vind dat het een accidentogeen is,  
ook als het een stukje is, dan voor de piëttten.  
In mijn werk hebben we ook veel accidenten aan de trottinette.  
Ik zie echt het negatieve effect van de trottinette.  
Dat is natuurlijk wel een beetje moeilijk,  
omdat er ook wel mensen zijn die wel pro-deelstaps zijn,  
maar misschien geen stem hebben uitgebracht.  
De uitslag van dat referendum is natuurlijk wel duidelijk.  
Zo'n verbod is niet de enige tegenslag  
waar die deelste bedrijven mee te maken hebben.  
Ruben Mooiman van onze economieredactie.  
We halen jou er ook even bij,

## [Transcript] DS Vandaag / De deelstep: eerst een duurzame oplossing, nu een bron van frustratie

omdat dat businessmodel toch niet waterdicht is.  
Zo'n ritje is eigenlijk vrij goedkoop.  
Het is niet wat je goedkoop noemt,  
het is een kleine 5 euro voor een kwartiertje.  
Ik vind het persoonlijk niet zo heel goedkoop,  
maar lichter aan wat je referentie is.  
Het is duurder dan een tramticket.  
Dus dan halen van die deelste bedrijven hun kosten er wel uit,  
kan ik me inbeelden of niet?  
Nee, want ze maken nog altijd geen winst.  
Dat is natuurlijk de bedoeling als je een bedrijf opricht,  
dat je inkomsten te groter zijn dan je kosten.  
Dat is het ultieme doel natuurlijk van een commercieel bedrijf,  
maar dat is nog lang niet het geval.  
Dus die inkomsten zijn lang niet voldoende om de kosten te dekken.  
En dat is de grote vraag nu in de sector.  
Gaat dat ooit wel gebeuren?  
Ja, oké, gaat het ooit gebeuren?  
Wel, dat valt te bezien.  
Het is natuurlijk zo dat die groeiende bedrijven,  
want dit is echt een sector van groeiende bedrijven,  
die starten hun activiteiten met startkapitaal.  
En als dat op is, dan vragen ze aan hun aandeelhouders van,  
graag nog wat erbij.  
En dat kan een tijdje zo doorgaan,  
maar op een gegeven moment zeggen die aandeelhouders wel,  
we moeten nu wel zicht krijgen op winst.  
En de vraag is, ja, waar ligt dat punt ergens?  
Want dat model staat of valt met groei.  
Maar op het moment dat die bedrijven niet meer groeien,  
gaan die aandeelhouders ook zeggen van ja,  
maar dan wordt het voor ons een moeilijk verhaal.  
En dat zie je nu een beetje gebeuren.  
Zijn de kosten ook gewoon te hoog?  
De kosten zijn erg hoog.  
Je hebt om te beginnen de kosten van het opladen van die stepjes  
en het verzamelen ervan.  
Want ja, zoals we weten, of tenminste zoals iedereen  
die wel eens in Brussel of Antwerpen komt weten,  
slingeren die dingen overal op straat rond.  
Dus die moeten op een gegeven moment opgehaald worden en opgeladen.  
Dus dat kost geld, ze moeten ook gerepareerd worden.  
Die stromen zelf kost geld.

## [Transcript] DS Vandaag / De deelstep: eerst een duurzame oplossing, nu een bron van frustratie

Wat ook geld kost, zijn die apps om de betaling te regelen, want daar moeten ze dan ook weer licenties op betalen, op die betaal mogelijkheden.

Ook veel steden rekenen geld aan.

Dus ja, die kosten lopen enorm op.

En de step zelfs en ook niet graad is natuurlijk...

Nee, dat is een crucial punt dat veel analisten aanhalen.

Die steps zijn eigenlijk heel onduurzame om het zo maar te zeggen.

Ze gaan heel kort mee.

Dus die worden goedkoop gemaakt natuurlijk, want de kosten moeten laag blijven.

Maar de consequentie daarvan is dat ze ook snel hun maximale levensduur hebben bereikt.

Dat is eigenlijk al na een paar maanden het geval.

Dus die moeten constant vernieuwd worden.

En dat is natuurlijk ook een belangrijke kost.

En nu hoor je dus ook in de sector van ja, om de business model duurzamer te maken, moet eigenlijk de levensduur van die steps verlengd worden.

Maar ja, dat betekent dat er dus fabrikanten bereid moeten zijn om duurzamere steps te maken, die dan ook weer duurder zijn.

Dus je ziet, het is allemaal niet zo eenvoudig.

Nogtans heeft dat wel een soort van duurzaam etiquette, want het is deelmobiliteit.

We denken altijd van delen.

Dat is goed voor klimaat en milieu.

Dat is helemaal niet geval dan.

Nee, nee, als je toch veel onderzoeken moet geloven, dan is het inderdaad niet een heel duurzaam model.

Dus al het feit dat die steps heel kort meegaan, is natuurlijk niet het toonbeeld van duurzaamheid.

Maar ook de CO2-uitstoot, als je de hele levenscyclus bekijkt, blijkt behoorlijk hoog te zijn.

Dus de ULB heeft daar onderzoek naar gedaan.

En die kwamen tot de conclusie dat het zelfs nog hoger is dan per kilometer dan, dan wanneer je met de auto rijdt door die hele korte levensduur van die stepjes.

Want ja, het fabrikeren daarvan, dat is een industrieel proces waar natuurlijk ook veel CO2 bij vrij komt.

Ja, ja, ja.

En hoe komt het dan dat die bedrijven zelf niet meer groeien?

## [Transcript] DS Vandaag / De deelstep: eerst een duurzame oplossing, nu een bron van frustratie

Want je ziet ze toch overal die deelsteps?

Ja, je ziet ze overal, maar je ziet nu...

Parijs is natuurlijk wel een wake-up-call geworden.

Parijs zegt van ja, een afschaffing,

wat natuurlijk niet prettig is voor die bedrijven,

want dan verliezen ze toch een belangrijk Europese markt.

En de vraag is natuurlijk waar ligt ergens het punt dat ze winst kunnen maken.

Hoeveel steden moeten ze nog veroveren?

Bovendien, de concurrentie is heel erg groot.

Dus ja, de mogelijkheden om prijzen te verhogen,

bijvoorbeeld, ja, die zijn natuurlijk gering

als je met vijf andere bedrijven moet concurreren.

Dus er is, denk ik, wel enige bezorgdheid in de sector over ja, waar gaat dit eindigen?

Je zegt het al, er is veel concurrentie binnen die markt van die deelsteps.

Is dat de reden waarom ze niet, ja, niet winstgevend kunnen zijn?

Dat is ongetwijfeld een belangrijke factor.

Dus in veel van die groei-sektoren zie je

dat er een soort winner-take-sol-model is,

bijvoorbeeld in de sector van de maaltijdbezorging.

Daar zijn bedrijven heel erg gefocust op elkaar overnemen om haar groter te worden.

Maar ja, bij die deelsteps zie je dat eigenlijk niet zo erg gebeuren.

Er zijn niet zoveel overnames gebeurd

en ja, er zijn er inderdaad wel heel wat

die elkaar allemaal ja, beconcurreren

en de markt dus allemaal onder elkaar moeten verdelen.

Dus ja, dat lijkt me inderdaad wel een probleem.

En zijn er nog elementen die de sector wat partens spelen?

Wel, wat je nu ziet, is dat door de renteverhoging

en eigenlijk het hele wijzige van de financiële context

in de wereld het steeds moeilijker wordt

om het nodig kapitaal te verzamelen.

Een paar jaar geleden was de rente heel laag,

waardoor geld heel goedkoop was.

En ja, beleggers wisten dus eigenlijk geen blijf met dat geld.

Het was gratis, ze zochten naar manieren

om dat te laten renderen.

Dus er gingen heel veel geld naar allerlei start-ups

en bedrijven die Gouden Bergen beloofden.

## [Transcript] DS Vandaag / De deelstep: eerst een duurzame oplossing, nu een bron van frustratie

Maar ja, de situatie is nu gekeerd.  
Het geld is helemaal niet meer gratis.  
Dus beleggers gaan eens heel kritisch kijken naar waar ze hun geld eigenlijk insteken.  
En je ziet dat dat die technobedrijven en start-ups wel partenspeelt.  
Dus in Silicon Valley is het veel moeilijker om aan geld te geraken.  
En die deelstepbedrijven hebben er ook last van.  
Vooral Burt in Amerika is een bekend voorbeeld.  
Dat is één van de weinige deelstepbedrijven die Burt genoteerd is.  
Dat betekent dat je daar ook een vrij goed inzicht hebt in de financiële gang van zaken.  
Want ja, Burt's genoteerde bedrijven zijn verplicht om daarover verslag te doen aan hun aandeelhouders.  
En Burt is zelfs gedwongen geweest om te crimpen, wat natuurlijk heel vreemd is voor een bedrijf dat zichzelf als groeibedrijf profereert.  
Dus vorig jaar hebben ze zich teruggetrokken uit een aantal Europese steden.  
Omdat ze zeiden ja, we zien daar eigenlijk geen enkele mogelijkheid om ooit winstgevend te worden.  
Ja, wat natuurlijk vrij pijnlijk is als vaststelling.  
En die resultaten van dat bedrijf zijn ook heel slecht.  
Dus hebben we vorig jaar 36 miljoen verliezen gemaakt.  
Ja, op zich kan dat wel voor groeibedrijven.  
Maar natuurlijk niet als je tegelijkertijd een aantal markten verwelzelt.  
Dus die koers is ook gekelderde.  
Die is echt heel erg sterk naar beneden gegaan.  
Ja, ze waren dus op een gegeven moment ook bang dat ze geen kapitaal mee konden aantrekken.  
Ze hebben daar hun aandelaars ook voor gewaarschuwd.  
Nu, dat is dan toch nog met veel moeite gelukt.  
In januari hebben ze nog een ronde gedaan.  
Dus voorlopig kunnen ze weer even vooruit.  
Maar goed, die hele episode bewijst wel dat de kansen gegeerd zijn voor die deelsteppendrijven.  
Ja, absoluut.  
Straks gaan we nog door op hoe we dan het best omgaan met deelsteps, maar eerst gaan we even uit voor reclame.  
U overweegt de nieuwe bedrijfswagen?

## [Transcript] DS Vandaag / De deelstep: eerst een duurzame oplossing, nu een bron van frustratie

Dan wist u natuurlijk al dat vanaf 1 juli de aftrekbaarheid van plug-in hybridevoertuigen jaarlijks daalt.

U goed, fiscaliteit is uiteraard belangrijk.

Maar luxe en comfort zijn dat minstens evenzeer.

En dat moet u gewoon zelf ervaren.

Kom onze plug-in hybride en volledig elektrische Mercedes-Benz-modellen testrijden tijdens de Electric Driving Days

bij Heading Automotive.

Reserveer nu uw plekje achter het stuur

op [HeadingAutomotive.be](http://HeadingAutomotive.be).

Zou u dat dan erg vinden als er een verbod zou komen?

Niet echt, eerlijkerwijze.

Van mij mogen we het onmiddellijk volledig verbieden.

Allemaal de stad uit en gewoon afschappen net zoals in Parijs.

Ik zou niet begrijpen waarom, want dat is toch altijd handig.

Dat denk ik niet.

Voor de veiligheid zou ik wel zeggen

dat ze beter zouden met u gecontroleerd worden.

Want ze staan er wel veel met twee op.

En dat ze hier de snacks vooral als ze veel gedronken hebben in het uitgangsevenen.

En met twee erop, dat is wel een vrijdiskans.

Maar ze moeten niet verboden worden voor u?

Nee, geen enkele probleem.

Niet echt precies als allemaal een regelsvader die mogen wel bestaan.

Het is wel ook leuk.

Nee, we moeten niets verboden worden van hem.

En er zijn een paar dingen die verboden mogen worden.

Maar er zijn regels genoeg.

Laat dat maar achterwege.

Minder regels.

Minder regels, maar meer gezond verstand.

Amber, terug naar jou.

In Parijs gingen ze dus over tot een verbod.

Maar is dat dan de enige oplossing?

Zijn er geen andere manieren om overlast aan te pakken?

Nee, verbieden is zeker niet de enige oplossing.

Als je kijkt naar Antwerpen bij ons,

daar zijn er heel wat maatregelen

om de overlast van deelstaps in te pakken.

## [Transcript] DS Vandaag / De deelstep: eerst een duurzame oplossing, nu een bron van frustratie

Zo zijn er slow-speed zones.  
Dat zijn zones waar de snelheid beperkt wordt.  
Denk bijvoorbeeld aan de mei.  
Daar mogen steps absoluut niet snel stapvoets eigenlijk.  
Dat gebeurt automatisch.  
Dat is zo ingesteld met de aanbieders.  
Dat is zo afgesproken.  
Maar ze beperken ook bijvoorbeeld het aantal aanbieders tot 3.  
En die aanbieders mogen op hun beurt  
ook maar een beperkt aantal steps op straat  
uithelen of op straat zetten.  
Om zo het aantal steps toch te beperken in hun stad.  
Omdat ze toch op een manier nog aan te bieden.  
Maar er zijn ook bijvoorbeeld parkeerzonens.  
Dat zijn dan dropzonens.  
Dat zijn afgebakende vakken  
waar de steps verplicht moeten gesteld worden.  
En de stad heeft afspraken met die aanbieders.  
Dat ze dat echt wel moeten handhaven.  
Want anders krijgen de aanbieders strafpunten.  
En hoe meer strafpunten er is,  
hoe minder steps ze mogen aanbieden.  
Dus zo zorgt Antwerpen er eigenlijk voor  
dat de aanbieders toch wel luisteren.  
Want het is niet omdat er dropzonen zijn.  
Dat die gebruikt wordt dan natuurlijk.  
We luisteren even naar Koen Kennis,  
de antwerpse schepen van mobiliteit die zelf vertelt  
hoe dat in Antwerpen dan concreet in zijn werk gaat.  
Mijn rijt er op op plekken waar je eigenlijk  
gemengd bent met voetgangers.  
En daar willen we technologisch eigenlijk  
met die deeltips wat aan doen.  
Normaal gezien moeten mensen dat vanzelf doen.  
Maar we helpen eigenlijk hiermee mensen om  
uit te doen,  
dat is even van bijvoorbeeld de dopraplein.  
Dat is geen plek waar je zomaar  
je step in het midden van het plein achterlaat.  
Of bijvoorbeeld de meer.  
Daar ga je niet aan 20 kilometer per uur door.  
Ja, we horen het hier.  
Ook de gebruiker moet een soort besef krijgen.

## [Transcript] DS Vandaag / De deelstep: eerst een duurzame oplossing, nu een bron van frustratie

Want het is niet omdat aanbieders luisteren dat de gebruiker dat ook automatisch doet natuurlijk. Nee, dus de aanbieders die proberen dat dan af te dwingen, door bijvoorbeeld met geolocation te werken of geofencing. Dus dat wil zeggen dat er in de app een soort van GPS is ingebouwd en een kaartje en dat het onmolelijk wordt gemaakt om nog buiten bepaalde zonnesteunen te parkeren. Want anders blijft die rekening als gebruiker oplopen. Dus dat is wel een manier. Maar dat is zeker niet voor alle aanbieders het geval. Sommige aanbieders vertrouwen echt nog op hun gebruikers. En als gebruiker is dat dan niet doen. Of niet doen wat we moeten doen. Ja, dan is daar geen beginnen aan natuurlijk. Nee, ja, ja. Is er een ideale oplossing? De ideale oplossing, die bestaat niet denk ik. Als je deelstaps gaat verbieden, dan gaan er sowieso heel veel mensen misnoegd zijn die dat deelstaps gebruiken. Ik zelf bijvoorbeeld gebruik wel de eigen deelstep. En zo zullen er nog mensen zijn. Maar anderzijds, maatregelen zoals dropsonen, parkeervakken. Allemaal goed en wel, als dat al respecteerd wordt natuurlijk. Maar dan neemt het nog altijd het probleem van verkeersveiligheid niet weg. Want mobiliteitsexperts die zijn er ook wel over eens dat het gevaar van steps ook

## [Transcript] DS Vandaag / De deelstep: eerst een duurzame oplossing, nu een bron van frustratie

een beetje verbonden is aan het voertuig zelf.  
Het heeft heel kleine wielotjes en step.  
En onze steden en onze straten liggen er nogal hobbelig bij soms.  
En ja, met die kleine wielotjes blijf je dan snel steken.  
Wat dat dan gevaarlijk is, want dan val je.  
Maar ook omdat ze zo klein en wendbaar zijn is het makkelijk om overal tussen te schezen.  
Bij wijze van het schreeken.  
Er is ook wel, er is een stuk van het veiligheidsprobleem is verbonden aan het voertuig zelf.  
Dus dan neem je dat niet weg.  
Misschien is een helmplicht wel een logische stap of niet?  
Ja, dat zou wel wel helpen dan, maar dat is dan voor namelijk voor de veiligheid van de gebruiker.  
Natuurlijk, dan neemt het nog altijd niet weg dat je niet onveilig kan gemaakt worden door iemand die roekeloos stept.  
En los daarvan is dat ook moeilijk, want hoe handhaaf je dat dan?  
Of hoe gaat het dan in zijn werk moet iedereen dan zijn eigen helm meenemen om een stap te gebruiken.  
Ik ga daar wel wat zaken bij komen kijken nog.  
Dat dat niet zo evident is om dat in de praktijk te brengen.  
Omdat steps natuurlijk ook geliefd zijn omdat ze net zo makkelijk te gebruiken zijn en tijdig snel kan opspringen.  
Je neemt je trein en nadien neem je gewoon snel een stap.  
Je moet geen helm bij hebben.  
Ja inderdaad, deel fietsen, dat kennen we natuurlijk al veel langer.  
Bloepbikes, aanstations of de velokes

## [Transcript] DS Vandaag / De deelstep: eerst een duurzame oplossing, nu een bron van frustratie

in antwerpen om daar terug op te komen.  
Waarom zijn die zo veel minder  
becontesteerd?  
Wel bijvoorbeeld in Leuven  
waarin ze geen steps willen  
hebben ze wel deel fietsen  
heel veel zelfs  
en die worden daar ook goed gebruikt.  
En besteden zien vooral  
daar een meegwaarde in  
omdat die vaak aan een station vast hangen.  
Bijvoorbeeld de velokes ook in antwerpen  
die worden vastgeklikt in een  
deelstation.  
Waardoor ze niet zomaar kunnen achtergelaten  
worden overal, sowieso met een step  
is het ook al  
veel moeilijker om op het voetpad  
te rijden, om buiten  
het fietspad te rijden, om gevaarlijk  
te rijden. Pas op, sommige fietsers schrijden ook gevaarlijk  
maar toch, fietsen is al veel meer ingeburd  
denk ik ook dan stepen.  
Het grootste probleem  
van die strooisteps, dat heb je niet  
met zo'n deel fietsen die daar vastgeklikt worden.  
Ergens aan een station, ergens aan  
een verzamelpunt.  
Dus dat is denk ik de voornaamste reden waarom  
dat steden wel heil zien  
in deel fietsen, maar niet in deel steps.  
En waarom  
doen ze dat dan niet, die deel steps verplicht  
ergens vast klikken?  
Dat zal misschien nog de oplossing zijn.  
Zullen deel steps  
tot slot nog lang deel uitmaken  
van ons straatbeeld, denk je  
of gaan ze verdwijnen?  
Ik denk dat ze nog niet direct gaan verdwijnen.  
Bijvoorbeeld in antwerpen  
laten weten dat een verbod  
momenteel absoluut niet aan de orde is.

## [Transcript] DS Vandaag / De deelstep: eerst een duurzame oplossing, nu een bron van frustratie

Want dat wel echt lukt, volgens hen toch om met de huidige maatregelen steps in het straatbeeld te verwerken op een goeie manier. En in Brussel bijvoorbeeld, ligt er ook nog niet meteen een verbod op tafel. Ze hebben nu ook een hele resum maatregelen zoals dropsones, verlaagde snelheid ingevoerd en ze willen eerst zien wat dat geeft. Dus ik denk dat deel steps nog niet direct zelf verdwijnen uit ons straatbeeld. Goed, dan kunnen we ons nog gemakkelijk verplaatsen. Amor Janssus, dankjewel. Kijk je dan. Dit was vandaag de dagelijkse podcast van de standaard. Bedankt voor het luisteren. Volg ons op Spotify, Apple podcast of eender welk ander podcastplatform. In onze gratis FDS podcast kan je niet alleen ons werk beluisteren maar ook de beste podcasttips terugvinden. Alle credits van de podcast die je net hoorde vind je op [standaard.be](https://standaard.be) schijnenstreep podcast. Reageer kan via [podcastadstandaard.be](https://podcastadstandaard.be)