

Astrid Joosten: 'Het verlies van Willem is niet helemaal voor niets geweest. Ik ben een betere versie van mezelf geworden' **V10-11**



DINSDAG 25 SEPTEMBER 2018
VOLKSKRANT.NL

de Volkskrant



Kavanaugh of de vrouwelijke kiezer

Om zijn conservatieve opperrechter Kavanaugh te redden kiest Trump voor de vlucht naar voren. Hij doet beschuldigingen van seksueel wangedrag af als een Democratisch complot. Maar durven de Republikeinen dat ook in aanloop naar de Congresverkiezingen waar vrouwelijke kiezers een sleutelrol spelen? **P5**



De peetmoeder van de slow-foodbeweging

INTERVIEW
ALICE WATERS
V4-7



De razendsnelle opmars van de elektrische step

P6-7

Advertentie



Nelleke Noordervliet
CONSTANTIJN HUYGENS-PRIJS
voor haar gehele oeuvre
uitgeverij atlas contact



Pannekoek

150

Ellie Lust moest weg bij de Amsterdamse politie, vanwege haar succes op tv. In *Het Parool* toonde ze zich ontstemd. Maar toch was Ellie, zijnde Ellie, ook realistisch, en gaf toe dat anderen het conflict misschien anders zagen: 'Ik weet het, een pannenkoek heeft altijd twee kanten.'

Als je dit googelt kom je alleen maar tegen dat Ellie het zelf eerder heeft gezegd. Het is een zelfbedacht spreekwoord, dat verder nog niet breder wordt gebruikt. Ellie is hiermee de nieuwe Cruijff.

Het is een prachtig spreekwoord. Tot nu toe hadden we het meestal over de twee kanten van een medaille. De mooie kant, en de vervelende keerzijde, die je voor lief moet nemen.

De twee kanten van de pannenkoek zijn echter gelijkwaardig. Een pannenkoek heeft geen voor- of achterkant. Liberté, égalité, pannenkoek.

Maar alle gelijkheid op een stokje, het was wel heel duidelijk aan welke kant van de pannenkoek Ellie stond.

Paulien Cornelisse

'GEBAAAR VAN ERKENNING'

Schaderegeling Q-koorts

Acht jaar na de Q-koortsepidemie die duizenden mensen trof, roept het kabinet een schaderegeling in het leven. Na diverse vergeefse verzoeken van de Nationale Ombudsman komt toch nog 14,5 miljoen euro beschikbaar als 'gebaar van erkenning' voor de patiënten. Zij kunnen vanaf 1 oktober per persoon aanspraak maken op maximaal 15 duizend euro. Ook nabestaanden komen daarvoor in aanmerking.

TEN EERSTE PAGINA 4

Misstand? Tip de Volkskrant

Meer dan ooit heeft de samenleving behoefte aan journalisten die zaken tot op de bodem uitzoeken. Heeft u informatie over een belangrijke misstand die u met de Volkskrant wil delen? Ga naar: volkskrant.nl/tip

JAARGANG 97
48 pagina's ●
NUMMER
28718

€ 2,85

België €3,35
Duitsland €3,60
Frankrijk €3,60
Luxemburg €3,35
Oostenrijk €3,60



Beleef bijzondere evenementen, krijg interessante kortingen en maak kans op mooie prijzen

Ga nu naar volkskrant.nl/inclusief

Ten eerste

Van zakenman tot student, allerlei Parijzenaars en Moskovieten grijpen naar de step om zich door de verkeersdrukte van hun metropool te worstelen. Maar niet iedereen is blij met deze trend, zo leren eerdere ervaringen in de VS.

Step veroverert

Na de VS maakt de elektrische step ook een opmars in Moskou en Parijs. Slimme ondernemers bieden deelsteps en bijbehorende apps aan om de verkeersdrukte in de metropolen te omzeilen. En maken daarbij handig gebruik van het gebrek aan regelgeving. De vraag is of

dit niet tot problemen gaat leiden. De opkomst van Lime, Bird en andere stepbedrijven uit Silicon Valley doet denken aan die van Airbnb en Uber, dat veel investeert in Lime. Ook die hadden in eerste instantie een sympathiek imago, maar bleken al snel ontwrichtende effecten met zich mee te brengen. Zo heeft ook de deel-



Elektrische steps zijn al zo vertrouwd in het straatbeeld van Parijs, dat niemand er meer van opkijkt. Al bestaat er wel onvrede over de hinder voor voetgangers. Foto's Guus Dubbelman / de Volkskrant



PARIJS

Uitkomst voor wie de overvolle Parijse metro wil mijden

In de Lichtstad pleit de politiek al voor regels voor de snel oprukkende step. 'Als ze niet uit zichzelf aan de kant gaan, schreeuw ik gewoon.'

De apps werken allemaal hetzelfde. Gebruikers betalen 1 euro reserveringskosten, en kunnen zich dan vrij door de stad verplaatsen, à 15 eurocent per minuut. Het bedrag wordt afgeschreven van je creditcard. Een step ontgrendelen is een kwestie van met je mobielte de barcode op het stuur scannen.

Ook belangrijk voor het snelle succes is dat andere Parijse projecten voor deelvervoer zijn vastgelopen. Autolib', het deelaautosysteem van Parijs, hield in juli op te bestaan na maanden van wanbeleid. Velib', ooit een toonaangevend deelfietsproject, is inmiddels een bron van ergernis voor veel Parijzenaars. De exploitatie ervan is in januari in andere handen gekomen en sindsdien zijn dusdanig veel stallingen en fietsen buiten gebruik dat Velib' niet langer als betrouwbaar wordt gezien.

Slordig parkeren

Grootste voordeel van de deelstep is dat je hem zomaar kunt achterlaten. Centrale stallingen zijn er niet. De keerzijde is dat hinderlijk geparkeerde stepjes al gauw overlast veroorzaken voor voetgangers. De Lime-app verplicht gebruikers na hun rit een foto van de geparkeerde step te nemen. Wie slordig parkeert, wordt daar volgens Lime op geattendeerd. Het bedrijf deelt geen boetes uit voor verkeerd gestalde stepjes.

De steps worden iedere avond met vrachtwagens opgehaald. In een centrale opslagplaats worden ze verzameld, zodat de batterijen kunnen worden opgeladen en om diefstal en van-

dalisme te voorkomen. 's Ochtends vroeg worden de steps weer neergezet, op plekken in het centrum waarvan Lime door middel van data-analyse weet dat ze er veel gebruikt worden.

De stepverhuurders opereren in een blinde vlek van de Franse verkeerswet: de step is in Frankrijk niet als vervoersmiddel geregistreerd. Lime France-topman Jacquier vindt dat de step daarom tot nader order als fiets moet worden beschouwd.

Stepgebruikers moeten op de straat rijden, of op het fietspad, als dat er is. Ze zijn gebonden aan een maximumsnelheid van 25 kilometer per uur – een stuk minder dan de 40 kilometer per uur die sommige stepjes halen. Steppen op de stoep mag met maximaal 6 kilometer per uur, maar is volgens Jacquier nadrukkelijk niet de bedoeling. Het gebeurt wel regelmatig.

Je wordt op een step niet snel staande gehouden door de politie, zegt Josh Rack. 'Ik ben al drie keer voor de neus van een flic door rood gereden. Maar ze doen niets!' Problemen met voetgangers zijn er volgens Rack niet. 'Niet voor mij in elk geval. Als ze niet uit zichzelf aan de kant gaan, schreeuw ik gewoon.'

Daan Kool
Parijs

Behendig manoeuvreert souvenirwinkelenaar Josh Rack zijn elektrische step langs voetgangers op een zebraad aan de Parijse Boulevard Saint-Michel. Hij draagt geen helm, wel een koptelefoon en een zonnebril. De step heeft hij zojuist op een straathoek opgepikt en huurt hij via een app voor de duur van de rit. Straks, over tien minuten, laat hij hem weer achter op de stoep of tegen een brug.

Veel Parijzenaars zijn als een blok gevallen voor de 'vrij circulerende' elektrische stepjes die aan een razendsnelle opmars bezig zijn in de Franse hoofdstad. Voor wie dichtgeslibde autowegen en overvolle metro's wil vermijden, is de step een uitkomst. Sinds het Amerikaanse bedrijf Lime in juli de eerste deelsteps introduceerde, zijn de limoengroene, witte en donkergrijze stepjes niet meer weg te denken uit het straatbeeld.

Lime heeft enkele honderden steps in Parijs staan, maar binnen een paar maanden moeten dat er enkele duizenden zijn, zegt Arthur-Louis Jacquier, ceo van Lime France. Parijs groeit wat Jacquier betreft uit tot lichtend

voorbeeld voor Europa. Het is de bedoeling dat er voor het einde van het jaar Lime-bikes in 26 Europese steden staan, waaronder Amsterdam. Maar een tijdpad voor de introductie is er nog niet.

Gemeentehuis

De opmars van de stepjes is in het gemeentehuis van Parijs niet onopgemerkt gebleven. Als het aan de wethouder van Transport, Christophe Najdovski, ligt, wordt de step binnenkort geregistreerd als officieel vervoermiddel. Dan kunnen er regels worden gesteld. Voetgangers hebben volgens Najdovski regelmatig last van de stepjes. 'We moeten voorwaarden vaststellen waar de aanbieders van deze nieuwe vorm van transport zich aan moeten houden', zei Najdovski op de Franse televisie.

In het kielzog van Lime zijn ook concurrenten Bird en Bolt deze zomer met het verspreiden van deelsteps in Parijs begonnen. Ideaal, vindt stepper Rack, die nu toevallig een Bird onder zijn voeten heeft. 'Maar dat had net zo goed een Lime- of Bolt-step kunnen zijn. Ik heb alle apps op mijn telefoon, en kijk gewoon welk van de drie in de buurt een step beschikbaar heeft.'

Opmars van de step **Ten eerste**

nu ook de Europese steden

step in Amerikaanse steden tot overlast geleid.

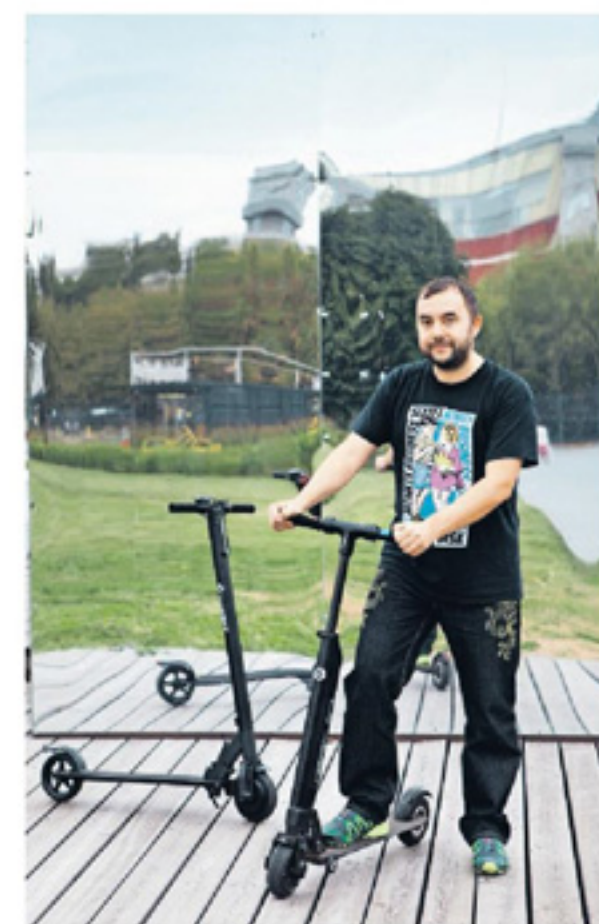
In San Francisco, thuishaven van zowel Lime als Bird, zijn de stepjes aanvankelijk enthousiast onthaald, maar ze bleken al snel tot overvolle trottoirs en verkeershinder te leiden. Twee weken na lancering nam de gemeente al tientallen steps in beslag die de stoep

blokkeerden. In juni besloot San Francisco stepverhuur zonder vergunning te verbieden, om in augustus aan twee relatief kleine start-ups, Skip en Scoot, toestemming te geven om elk maximaal 625 steps in de stad te verspreiden. Saillant detail is dat de pioniers van de huurstep – Lime, Bird en Spin – geen vergunning hebben gekregen.

Op internet kwamen inwoners van San Francisco en andere Amerikaanse steden in het geweer tegen de alom aanwezige steps. Op de Instagram-pagina 'Bird Graveyard' bijvoorbeeld, volgens de beheerders 'een eerbetoon aan overleden steps'. Op de site staan foto's en video's van stepjes die op het strand worden begraven of in vuilnis-

bakken worden gestopt, en ook beelden van stepjes die volledig worden gesloopt. Aan het denken gezet door die chaos hebben de Moskouse stepbedrijven speciale parkeerstations in de stad gezet, om de overlast voor te zijn. Mogelijk is dat ook voor andere Europese steden de toekomst.

Daan Kool



Met de klok mee: zakenman Dmitri op een elektrische step bij het Gorkipark, de kinderen Marina en Marti, en Alexander Kuriilo van IconBit. Foto's Emile Ducke

Tom Vennink
Moskou

Lena Jegorova weet hoe je eten bezorgt in het nieuwe Moskou. De bestelling, in haar geval dampende Georgische deeggerechten, gaat in een vierkante doos op de rug. Voortbewegen doet ze zovend, over glimmende trottoirs die breder zijn dan de aangrenzende auto-wegen. 'Het gaat lekker snel', zegt Jegorova (18) op nieuw voetgangersgebied langs de rivier Moskva. 'Bijna iedereen die ik ken, heeft nu een step.'

Ja, wie heeft er geen step in het centrum van Moskou? Voor de Staatsuniversiteit voor Design en Technologie staan steppen geparkeerd. Verkeersagenten zoeven op elektrische varianten langs geparkeerde auto's. En mensen die de metro uitlopen, stappen op huurstepjes die klaarstaan in oranje rekken.

'Met het openbaar vervoer zou ik 40 minuten kwijt zijn aan dit ritje', zegt Oleg Berezin, een marketingmanager op weg naar een zakenafpraak. Met zijn matzwarte elektrische Xiuomistep uit China doet hij er slechts 15 minuten over, want, zo zegt hij: 'Moskou heeft de beste stoepen van Rusland. Dat stept vlot.'

De step, met of zonder elektronische ondersteuning, is de kroon op de grootschalige stadsvernieuwing van Moskou. Wie zich vijf jaar geleden op de stoep bevond, moest daar nog een offer voor brengen: hoorndol worden van claxons, uitlaatgassen inhaleren en zigzaggen tussen fout geparkeerde auto's en illegale kioskes. Na de stadsvernieuwing van burgemeester Sergej Sobjanin – aangetreden in 2010 en deze maand herkozen voor 5 jaar – is het aantrekkelijker geworden om de deur uit te gaan. Autowegen en parkeerplaatsen hebben territorium ingeleverd aan parken, fietspaden en, vooral, aan de breedste trottoirs ter wereld.

'Moskou is bijna hindernisvrij', zegt ondernemer Dmitri na een proefritje op een elektrische step. Hij wil er een om tijd te besparen tijdens woon- en werkverkeer. Een step is handiger dan een fiets, zegt hij. Vooral vanwege de grote afstanden. 'Met een step mag je in de metro, die klap je zo in.'

Een ander voordeel van de step is het lichte gewicht. Handig tijdens het oversteken van de Tuinring, de rondweg om het centrum: op de meeste plekken kan dat alleen door een tunneltje. Een fiets de trap op tillen valt niet mee, zeker de ov-fietsen zijn zwaar.

MOSKOU

Zoeven over de stoepen langs de Moskva

In de Russische hoofdstad liggen vele kilometers superbrede trottoirs – ideaal voor steppers. 'Ik doe niets meer met mijn auto.'

Een grote stap in de Moskouse step-revolutie kwam afgelopen voorjaar met de opening van vijftig stepstations: stallingen waar je via een paartikjes in een app een elektrische step kan huren voor 3 tot 4 euro per uur. De step kan alleen ingeleverd worden bij een andere stalling en niet, zoals in som-

mige Amerikaanse en Europese steden, op willekeurige plekken in de stad.

'We willen voorkomen dat het een zootje wordt in de stad', zegt manager Jekaterina Nefedetsjeva in het trendy kantoor van Delisamokat, dat in mei begon met de stepverhuur. In de eerste vier maanden zijn 150 duizend ritjes gemaakt. Een stuk minder dan de 2,4 miljoen ritjes op ov-fietsen in dezelfde periode. Maar het stepnetwerk is kleiner (50 stations) dan het fietsnetwerk uit 2013 (430 stations) en groeit veel sneller: Delisamokat verdubbelt het aantal stepjes volgend jaar.

Grootste gebruikers zijn werkende mensen tussen de 25 en 33 jaar. 'Moskou is een zakenstad', zegt Nefedetsjeva. 'Iedere minuut telt.'

Hoge hakken

Ook voor concurrent YouDrive Lite zijn zakenmensen de belangrijkste doelgroep, zegt Boris Golikov, directeur van de verhuurdienst met 500 elektrische stepjes. 'Je kan gewoon je pak aan, of je hoge hakken en je jurk.'

Moskouse steppers zeggen trots te zijn dat hun stad tot de wereldsteden behoort die voorop lopen op stepgebied. Alexander Koerilo, die dit jaar in Moskou 25 duizend elektrische stepjes

verkocht van het Hongkongse stepmerk Iconbit, dankt de opkomst van het vervoersmiddel mede aan de flexibele opstelling van de Russische overheid. 'Als iets niet verboden is, betekent het hier dat het mag. In sommige West-Europese landen is het andersom. Daar moeten producenten soms wachten totdat de wetgeving aangepast is.'

Steppers worden met rust gelaten door de Moskouse verkeerspolitie. Ze steppen waar ze willen. Op de stoep of op de 772 kilometer aan nieuwe fietspaden – al eindigen die nog vaak abrupt in een drukke autoweg.

Bij school 1258 aan de Moskva willen ouders een speciale stepparkeerplaats, zoals die al bestaat bij andere scholen. Nu staan er zoveel kinderstepjes dat mensen erover struikelen om de hoofdingang te bereiken. De drukte bereikt een hoogtepunt als ouders op steppen arriveren om hun stappende kinderen op te halen.

'Ik doe niets meer met mijn auto', zegt de moeder van Marti (7) en Marina (8). Ook in de winter, als de elektrische huursteppen naar binnen gaan, stept de familie door, zegt ze. 'Je moet wat voorzichtiger zijn, maar dan nog ben je sneller dan met de auto. En als je thuis komt, heb je gespart.'