

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 22 juni 2010 21:22
Aan: EK-postbus
CC: [REDACTED]
Onderwerp: informatie voor de vaste commissie voor VenW over Segway

BRIEF EERSTE KAMER
 NR. 146389.02
 RUB. XII
 CS
 DATUM 23 JUN 2010
 KOPIE *vtw*
 N.N. 3225

Aan de heer Dr. A.G.Schouw,
en overige geachte leden van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,

Uw schrijven lezende, van 26 mei 2010 aan de heer Eurlings, wil ik u het volgende ter informatie en beeldvorming mededelen.

Ik ben docent benaderingstechniek en voertuig beheersing aan de Academie Politie Amsterdam-Amstelland. Vanuit mijn rol als docent geef ik sinds 2 jaar les aan politiemensen en medewerkers van Stadstoezicht, in het rijden en werken op de Segway.

Als voorbeeld heeft de gemeente Rotterdam inmiddels meer dan 50 Segways aangeschaft voor de handhaving en heb ik daar al meer dan 300 mensen opgeleid in het werken op de Segway. Mijn ervaring op dit gebied is in Europa, voorsnog, uniek te noemen.

Door de honderden medewerkers die in de afgelopen 2 jaar dagelijks op de Segway hebben gewerkt, en de dagelijkse trainingen en opleidingen die ik nog steeds op de Segway geef, is er inmiddels een duidelijk beeld ontstaan, omtrent de verkeersveiligheid rond de Segway.

Gebleden is, dat de Segway het best vergeleken kan worden met de verkeersveiligheid van een fiets. Ten slotte mogen beide voertuigen alleen op het fietspad en op de openbare weg rijden. (behalve een enkele gehandicapte die ipv een elektrische kar, nu met 6 km per uur met een Segway op het trottoir mag, zodat deze groep toch winkels kan bezoeken)

Behalve Segways geef ik ook vergelijkbare trainingen aan politiemensen op de Mountainbike. Hieruit blijkt, dat met gelijk geoefende bestuurders, de remweg van een Segway iets korter is als de remweg van een fiets.

tevens is de wendbaarheid van een Segway veel groter dan die van een fiets en is het grondoppervlak van een Segway veel kleiner.

(de Segway neemt ongeveer het zelfde grond oppervlak in als een normaal gebouwde volwassene)

De maximale snelheid die op de openbare weg te halen is met een Segway is trouwens 19,6 km per uur en niet 25km per uur.

Die 25 km per uur is de door de RDW opgegeven maximale snelheid, die met een Segway gereden zou mogen worden, maar voor zover bekend, nog nooit met een Segway is gehaald.

Dit is namelijk door de constructie onmogelijk gemaakt.

Een moderne, fiets met elektrische trap ondersteuning, gaat met gemak 35km per uur en sneller. Hiervoor is geen opleiding vereist en ook geen keuring of kenteken plicht.

Voor uw informatie, de Segway IS voor het gebruik door gehandicapten, technisch begrenst op 6 km per uur. Deze begrenzing is door de handhavers makkelijk te controleren. De begrenzing is vervolgens alleen op te heffen door de bestuurder te laten stoppen, aft te laten stappen, in de polscomputer de standen te laten wijzigen, en vervolgens weer te laten opstappen.

Direct is dan ook weer te controleren dat de 6 km stand is vrij gemaakt voor gebruik op de openbare weg of fietspad.

Daar waar de gemiddelde mens enige tijd nodig heeft om veilig te leren fietsen, is het rijden om een Segway vrij intuïtief en zeer eenvoudig aan te leren.

Het verdient echter wel aanbeveling om mensen een 2 uur durende training te laten ondergaan, teneinde hen een goede noodstop aan te leren. Dit is eigenlijk de enige manoeuvre die voldoende aandacht behoeft. Met al die honderden mensen die inmiddels door mij zijn opgeleid, zijn, buiten een enkele blauwe plek, geen noemenswaardige incidenten geweest.

Ik kan u zelfs mededelen dat er tijdens de trainingen van onze mountainbike teams meer en zwaardere verwondingen zijn ontstaan, dan ooit op een Segway.

Mogelijk is in het geval van de Segway sprake van het oude gezegde: "Wat de boer niet kent dat vreet hij niet"

Wat ons tijdens diverse trainingen nog is opgevallen, is dat het plaatsen van een kentekenplaat de Segway onveiliger heeft gemaakt.

Het is meermaals tijdens het op en afstappen gebeurd dat de bestuurder met zijn kleding of schoeisel hierachter bleef haken. Het is eigenlijk het enige scherpe voorwerp aan de hele constructie en brengt mijns inziens zoveel onveiligheid met zich mee, dat het nooit zou kunnen opwegen tegen welk administratief voordeel dan ook.

Voordeel van kentekenvoering kan hooguit kunnen liggen in registratie of opsporing, en een mogelijke concurrentie positie voor de importeur, ivm bestrijding illegale import..

Indien u meer gericht praktijk vragen heeft kan ik deze ten alle tijde voor u beantwoorden. Indien gewenst tevens bereid om u in de praktijk te demonstreren wat de mogelijkheden en onmogelijkheden zijn van de Segway. Hierdoor kunt u zich mogelijk een juist beeld verschaffen van dit innovatieve vervoermiddel.

Voor onze politie organisatie is het inmiddels een uitkomst gebleken. Daar waar veel arbeidsintensieve en personeel verslindende voetsurveillance nodig is, blijkt dat een koppel van 2 Segway rijders het vervangende werk kan doen van 3 koppels voetsurveillanten. Qua kostenbesparing is dit voor ons een onverwacht grote hulp in ons werk gebleken.

Hiervan zijn inmiddels enkele project verslagen bij mij bekend.

Indien gewenst kan ik deze naar u sturen ter inzage.

Hoogachtend

Koen van der Linden

Docent IBT aan de Academie Politie Amsterdam-Amstelland.