

PERSBERICHT

Leidschendam, 5 oktober 2007

Bij toelating openbare weg

Segway beter op fietspad dan op voetpad

In een duurzaam veilig verkeer moet het aantal voertuigtypen om redenen van herkenbaarheid en voorspelbaarheid zo beperkt mogelijk zijn. Als de Segway op de openbare weg zou worden toegelaten, kan dat vanuit veiligheidsoverwegingen beter op het fietspad dan op het voetpad. Wel is het dan verstandig enkele eisen aan voertuig en berijder te stellen. Dit concludeert de SWOV op basis van een onderzoek dat zij in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft uitgevoerd naar de te verwachten consequenties van de Segway op de openbare weg.

De Segway is een elektrisch aangedreven tweewielig gemotoriseerd voertuig. De naast elkaar geplaatste wielen worden door een voor- of achterwaartse beweging van de berijder aangedreven. Sturen gebeurt door de stuurstang naar links of rechts te bewegen. Remmen gebeurt door achterover te hangen, waarmee de vooruit-tractie wordt omgewisseld naar de achteruit-tractie. Op dit moment mag de Segway niet op de openbare weg. De daarvoor vereiste 'typegoedkeuring' van de Segway ontbreekt.

Besturen Segway niet moeilijker

Uit een proef met het rijden op de Segway op een afgesloten terrein bleek dat proefpersonen even goed konden manoeuvreren met de Segway en ook even goed reageerden op onverwachte gebeurtenissen als met een scootmobiel en een fiets. De scootmobiel was gebruikt als vergelijking voor de Segway op het voetpad (met een maximale snelheid van 6 km/uur) en de fiets voor de Segway op het fietspad (maximale snelheid 20 km/uur). Het berijden van de Segway bleek ook geen extra mentale inspanning te kosten.

Segway op voetpad: meer slachtoffers bij tegenpartij

De veiligheidsconsequenties van de Segway zijn ingeschat door opnieuw de scootmobiel en de fiets als uitgangspunt te nemen. Bij ongevallen waarbij deze voertuigen betrokken zijn, valt ongeveer 90% van de slachtoffers onder de berijders zelf. Als de Segway op het voetpad zou komen te rijden, verwachten we dat er naar verhouding meer slachtoffers onder de tegenpartij zullen vallen, ook als de Segway daar maximaal 6 km/uur rijdt. Bij hogere snelheden, en dat zal in de praktijk waarschijnlijk vaak het geval zijn, zijn er aanzienlijk meer slachtoffers te verwachten. De SWOV adviseert daarom de Segway op het fietspad te laten rijden.

Segway op fietspad en rijweg: nauwelijks effect

Naar verwachting zal de Segway op het fietspad en, waar nodig, op de rijweg, naar verhouding niet meer slachtoffers bij de tegenpartij veroorzaken dan de fiets. We gaan er daarbij van uit dat de snelheid van de Segway maximaal 20 km/uur is, overeenkomstig de meest gangbare Segway-modellen. Weliswaar is de Segway zwaarder dan de fiets, maar het zwaartepunt ligt erg laag. Bij een eventuele aanrijding zal dit de consequenties voor de tegenpartij beperken.

Eisen aan voertuig en berijder wenselijk

Als de Segway tot het fietspad en de rijweg zou worden toegelaten, lijkt het wenselijk een aantal eisen aan het voertuig en zijn berijder te stellen. De SWOV adviseert de berijder een verplichte basistraining te laten volgen en een minimumleeftijd van bijvoorbeeld 16 of 18 jaar in te stellen. Volgens de SWOV kan de Segway-berijder het best als 'bestuurder' aangemerkt worden vanwege de voorrangregelingen die dan van kracht zijn. De SWOV adviseert verder het voertuig te voorzien van een bel, verlichting en reflectie en het onder de Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorvoertuigen te laten vallen. De noodzaak tot het dragen van een helm is volgens de SWOV voor een Segway-rijder niet groter dan voor een fietser.

Het rapport 'De verkeersveiligheidsconsequenties van toelating van de Segway tot de openbare weg' (C.C. Schoon, M. Houtenbos, J. Mesken, V. Kars, R-2007-6) is te vinden op www.swov.nl onder Onderzoek, Publicaties.

Naderen informatie is te verkrijgen bij:

SWOV, afdeling Informatie & Communicatie
Jolanda Maas, tel. 070-317 3315 of email jolanda.maas@swov.nl.

Over de SWOV

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV doet al 45 jaar fundamenteel en anticiperend onderzoek naar verkeersveiligheid en fungeert als kennis- en informatiecentrum op dit gebied. De SWOV is daarmee uitgegroeid tot het Nederlands wetenschappelijk onderzoeksinstituut voor de verkeersveiligheid. Doelstelling is de verkeersveiligheid te bevorderen met behulp van de resultaten uit wetenschappelijk onderzoek. Verdere informatie over de SWOV is beschikbaar op www.swov.nl

