



## **Segway / Zacht zoemend over straat**

Catrien Spijkerman 02 mei 2008

Vanaf juli mag de Segway in Nederland officieel de fietspaden op. Een wapen tegen files, parkeerfrustratie, smog in de steden én tegen zweeten in je maat- of mantelpak.

Een nette man in pak zoemt rechtopstaand met twintig kilometer per uur door het centrum van Amsterdam. Een paar minuten geleden kwam hij met de trein aan op Centraal Station. In plaats van een dure taxi te nemen, een onderzoek in te stellen naar de geschiktste buslijn, of – nog erger – kilometers ver te lopen, zoekt hij met de Segway over de grachten. Op de elektrische 'Segway' kijkt hij kinderlijk glimlachend om zich heen. Zijn stropdas wappert in de wind.

Vanaf 1 juli kan het weer, dan mag de Segway officieel overal rijden waar de fiets dat ook mag. De uitvinding uit de Verenigde Staten betrad al in 2005 de Nederlandse paden, maar werd verboden. Nu hij officieel veilig is verklaard door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, wordt de wetgeving aangepast. Ministers van justitie Ernst Hirsch Ballin en van verkeer Camiel Eurlings hebben vorige maand na anderhalf jaar ruim baan gegeven.

Dat werd tijd, vindt Piet Kruijt, directeur van Segway Nederland. Want de Segway is volgens hem dé oplossing voor veel leed en frustratie: het fileprobleem, parkeertekorten, milieuvervuiling, tijdgebrek en zelfs een slecht humeur. Want de Segway verleidt iedereen, aldus Kruijt. „Er zijn mensen die zich de hele dag verheugen hem te gebruiken.”

Maar wat is het? De Willie Wortel-achtige uitvinding ziet eruit als een traprede op twee wielen met een stuur. Een druk op de kleine afstandsbediening haalt hem van de vergrendeling, net als bij een auto. „Blieb blieb”, startklaar. Men neme het stuur in beide handen, en zet de voeten op de trede. Dat is alles. De Segway houdt de gebruiker in balans. Voor de besturing is alleen intuïtie nodig. Beweegt de gebruiker zich naar voren, dan begint de Segway te rijden. Leunt hij naar rechts, dan zeilt de Segway feilloos door de bocht naar rechts. Hoe verder het lichaam naar voren leunt – het stuur nog steeds in de hand - hoe harder de Segway rijdt. Ook remmen gaat zoals het gevoel dat ingeeft: als je stopt, neig je naar achteren. Je trekt je lichaam terug. Zo ook bij de Segway. Een beweging naar achteren en hij staat stil. Even abrupt als de gebruiker beweegt.

Maximaal twintig kilometer per uur gaat hij, of zes kilometer per uur als de 'schildpadmodus' is ingesteld. „Harder lukt dan ook niet, dan houdt hij je tegen”, zegt Kruijt. Bij het voorover leunen drukt het stuur dan terug naar achteren, waardoor de Segway niet harder gaat. Verder geldt: wat je beter niet met de fiets kan doen, is ook met de Segway niet aan te raden. Lage stoeprandjes wel, hoge stoepranden beter niet. „En altijd goed voor je kijken, want je bent hoger dan je gewend bent. Overhangende takken kunnen een onaangename verassing vormen.”

Inderdaad, het ding verleidt. Zacht zoemend lijkt de berijder haast wel te zweven boven de grond. Hem je evenwicht toevertrouwen is alleen de eerste tien minuten onwennig. Al snel doet hij precies wat je wil. Zelfs in een klein kantoor is hij makkelijk tussen tafels en stoelen door te manoeuvreren.

Arjen Kamphuis, een 34-jarige adviseur, is fan vanaf het eerste uur. „Als je erop hebt gestaan, ben je verliefd. Iedereen leert het binnen een uur, jong en oud. Ik nam hem wel eens mee als ik met rosé in de zon in het park ging zitten. Dan mochten al m'n vrienden er even mee spelen. Een feestnummer.”



De adventure-Segway.

Gebruiker Kamphuis kocht de Segway destijds om zijn 'persoonlijke vervoersprobleem op te lossen'. „Ik woon in het centrum van Amsterdam en heb geen auto, want dat is daar een ramp. Als ik voor mijn werk naar klanten moet, ga ik met de trein. Laptopje op schoot, zo kan ik mijn tijd goed besteden. Maar tussen station en eindbestemming zit vaak een gat. In die anderhalf jaar dat de Segway verboden was, heb ik een klein vermogen uitgegeven aan taxi's. Vanaf 1 juli neem ik mijn Segway weer mee. Ik schuif hem in elkaar, en zet hem op het balkon. Hij neemt dan evenveel plaats in als een grote koffer of een vouwfiets. Ik hoefde er van de conducteur nooit een extra kaartje voor te betalen.” Behalve de fiets is de Segway volgens Kamphuis in de binnenstad het efficiëntste, schoonste en snelste vervoersmiddel. „De meeste zakenmensen krijg je echt niet op een vouwfiets. Dan kom je helemaal plakkend en zwetend in je pak bij de klant aan. Dat kan gewoon niet.”

Kruijt verwacht dat de Segway voornamelijk vooral in het zakelijke verkeer gebruikt zal worden. „Zakenmensen hebben vaak geen zin om veel inspanning voor mobiliteit te leveren. Vijfhonderd meter lopen vinden ze al te veel. Tegelijkertijd hechten ze een groot belang aan individualiteit en onafhankelijkheid. Ze hebben er uren en uren in de file voor over om zelf de regie in handen te hebben.” Toch denkt Kruijt niet dat iedere zakenman in de toekomst net als Kamphuis z'n Segway de trein in zal slepen. „Dat neemt toch heel wat plaats in, en veroorzaakt irritatie.” Eerder voorziet hij Segway verhuurpunten op transferia en op stations. Met de NS is hij er al over in gesprek. „Stel je voor: je stapt de trein uit, steekt je betaalkaart in een automaat bij een Segway verhuurpunt en zoekt direct naar je plaats van bestemming. Geen inspanning, geen wachttijden.”

Privégebruik zal volgens Kruijt ook steeds meer toenemen. De Segway is namelijk ook geschikt om 'gewoon' de boodschappen mee doen. Speciale bagagerekken bieden uitkomst voor volle supermarkttassen. „Voor eigenaren van appartementen in het centrum van een grote stad is dat gewoon onvermijdelijk. Auto's worden steeds meer uit binnensteden geweerd, en parkeerplaatsen zijn schaars en loeiduur.” Dus vanaf 1 juli zullen de eerste Segways aan de grachten geparkeerd staan. Of in speciale parkeerplaatsen, want waar behoefte is aan andere vormen van vervoer verschijnen volgens Kruijt vanzelf ook de faciliteiten. „Er komen speciale overdekte plaatsen waar je ook meteen je Segway op kan laden.”

Ook voorziet Kruijt ANWB-achtige diensten die de Segway komen ophalen als de accu per ongeluk leeg is. „We moeten in Nederland anders naar problemen kijken en in mogelijkheden

geloven. Voor een vrouw is het bijvoorbeeld een probleem als haar haren door de war gaan van de wind of door de regen. Ik sluit niet uit dat het volgende Segwaymodel er één met een dakje is.” Eerder kwamen al speciale golf-Segways (met opbergmogelijkheden voor golfclubs) en adventure-Segways (met extra grote banden voor los zand en onverharde wegen) op de markt.

Het is niet de bedoeling dat mensen niet meer gaan lopen of fietsen, zegt Kruijt. Segway moet de korte autorit vervangen. „Het is heus niet zo dat je van Segway vette mensen krijgt, want diezelfde mensen zitten nu in de auto, 26 rondjes te rijden om een parkeerplaats te vinden. Kennelijk is de fiets niet uitdagend genoeg om uit die auto te komen. De Segway kan die verleiding wél bieden.”

Goedkoop is de gangmakende gadget niet. Een Segway kost zo’n vijfduizend euro of meer, afhankelijk van het model en het aantal toevoegingen zoals speciale sloten, lichten en bagagekoffers.

De Segway werkt op stroom en moet dus opgeladen worden. Hij gaat maximaal veertig kilometer mee, tot hij weer in het stopcontact moet. Zodoende kost hij ongeveer een kwartje aan energie per veertig kilometer. De Segway veroorzaakt slechts een tiende van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van een auto, en geen smog in de steden. Als hij met groene energie wordt opgeladen, veroorzaakt het apparaat helemaal geen CO<sub>2</sub>-uitstoot.