

Vias waarschuwt voor motorhelmen met ingebouwde infotainmentsystemen

Steeds meer vormen van afleiding op de motor

Steeds vaker zijn er allerhande infotainmentsystemen voor motorrijders en andere gemotoriseerde tweewielers beschikbaar die voor afleiding kunnen zorgen. Uit een nieuwe studie van Vias institute blijkt dat 55% van die gebruikers van een gemotoriseerde tweewieler aangeeft minstens 1 infotainmentsysteem te gebruiken. In die groep rijdt een kwart met een smartphone op het stuur en gebruikt 8% een 'Head-up Display', dat is een motorhelm met klein projectiescherm voor één oog. Dat scherm kan verbonden worden met een smartphone. Hoewel er nog geen bewezen rechtstreekse link is met verkeersongevallen werd vastgesteld dat de systemen mogelijk risico's inhouden. Daarom roept Vias institute toch op tot voorzichtigheid met die systemen en raadt het aan om de focus op de primaire rijtaak te houden.

Om veilig met de motor te rijden is een hogere mate van aandacht vereist dan voor het besturen van een auto. Een motorrijder moet zijn voertuig namelijk steeds stabiel houden. Ook zijn noodmanoeuvres complexer om uit te voeren en is anticiperen een veeleisende taak. Zo moeten motorrijders voortdurend alert zijn voor gevaarlijke infrastructuur zoals putten in de weg en andere weggebruikers. Een fout kan snel leiden tot een val met mogelijk ernstige gevolgen.

55% van de gemotoriseerde tweewielers gebruikt een infotainmentsysteem

Voor deze studie over infotainmentsystemen bevroeg Vias een groep van bijna 300 bestuurders van een gemotoriseerde tweewieler. 45% gaf aan geen infotainmentsysteem te gebruiken. Over het algemeen gebruiken jongere bestuurders vaker infotainmentsystemen dan oudere bestuurders.

Binnen de groep van de gemotoriseerde tweewieler bestuurders die wel een infotainmentsysteem gebruiken, zijn dit de populairste systemen:

- **Navigatiesysteem op het stuur** (1 op de 3 rijders)

Wordt vaak gebruikt om informatie te krijgen over de route of rit en een vaak uitgevoerde handeling is het gebruiken van het toestel via bedieningsknoppen op het stuur.

- **Smartphone op het stuur** (1 op de 4 rijders)

Gelijkaardig aan het navigatiesysteem op het stuur, maar ook functies als oproepen beantwoorden, tekstberichten ontvangen en met andere motorrijders communiceren worden algemeen gebruikt.

- **Smartphone in de zak met een oortje** (1 op de 5 rijders) en **Intercom** (1 op de 7 rijders)

De informatie die ontvangen wordt is auditief en luisteren staat centraal. Rijders communiceren met een passagier, luisteren naar muziek, beantwoorden oproepen en ontvangen (auditieve) informatie over de omgeving. Een intercom wordt ook vaak bediend met knoppen op de helm.

- **Heads-up Display** (8% van de rijders)

Een heads-up display is een klein projectiescherm voor één oog dat in de helm wordt ingebouwd. Dat scherm is verbonden met de smartphone en op die manier kunnen er tal van opties weergegeven worden zoals navigatie, favoriete muziekljstjes of zelf het ontvangen van tekstberichten. De systemen gebruiken Apple CarPlay of Android Auto, maar er zijn ook specifieke interfaces beschikbaar. Die systemen kunnen vrij complex zijn, waardoor het moeilijk is om bepaalde handelingen uit te voeren en specifieke functies te gebruiken. Gebruikers geven aan sociale media te bekijken, te communiceren met andere rijders en informatie te ontvangen over de omgeving.

Infotainmentsystemen kunnen een positieve impact hebben. Ze geven bijvoorbeeld de maximumsnelheid aan of bezorgen tijdig informatie waardoor bestuurders minder vaak plots van rijstrook moeten veranderen. Anderzijds zorgen ze ook voor negatieve effecten. Zo worden bochten bijvoorbeeld soms verkeerd ingeschat omdat ze niet even scherp lijken op een navigatiesysteem. Ook laten sommige systemen toe om tijdens het rijden sociale media te checken of tekstberichten lezen. Dit raden we ten stelligste af omdat je op die manier onmogelijk je voertuig nog voldoende onder controle kan hebben of tijdig kan reageren op een gebeurtenis.

De nieuwste regelgeving voor de typegoedkeuring van helmen (ECE 22.06) stelt dat systemen of accessoires die op de helm gemonteerd worden alleen zijn toegestaan indien ze samen met de helm werden getest. Vias institute adviseert dan ook om geen systemen te gebruiken die niet samen met de helm werden goedgekeurd. Ook adviseert het om waakzaam te blijven bij het combineren met een oudere helm. Gezien het onderzoek een mogelijke invloed op afleiding heeft vastgesteld, kan het gebruik de verkeersveiligheid beïnvloeden.

Vias institute roept dus op tot waakzaamheid bij het gebruik van deze systemen. Bij het raadplegen van deze systemen wenden bestuurders namelijk hun blik af van de weg en ze geven zelf aan andere weggebruikers of situaties daardoor niet altijd op te merken. Ook is het belangrijk om eerst de motorfiets goed onder controle te hebben vooraleer te gaan experimenteren met allerlei technologie.

Start van het motorrijseizoen: motorrijden steeds veiliger

19% meer motorfietsen, 22% minder ongevallen

Nu het mooie weer eraan komt, trekken veel motorliefhebbers er terug op uit. Uit een profileringsstudie van motorrijders door Vias institute blijkt namelijk dat 8 op de 10 motorrijders niet rijdt in de winter. Vanaf maart begint het aantal letselongevallen terug te stijgen en ongeveer drie kwart van de ongevallen met motorrijders gebeurt tussen april en oktober. In ons land waren vorig jaar 538.536 motorfietsen ingeschreven. Dat is een stijging van 19% in de afgelopen tien jaar. Het aantal ongevallen is nochtans tijdens diezelfde periode gedaald met 22%. Gemiddeld gebeuren er nog altijd zo'n 7 motorongevallen per dag, 2517 in totaal in 2023. Vorig jaar kwamen ook 49 motorrijders om het leven, in 2014 waren er dat nog 81.

In Vlaanderen daalde het aantal letselongevallen op 10 jaar met 28%, in Wallonië met 16%, en in Brussel met 17%.

Motorongevallen in Wallonië, 16 keer ernstiger dan in Brussel

Van alle weggebruikers zijn de motorrijders betrokken bij de meest dodelijke ongevallen. Op 1000 letselongevallen vallen er 27 dodelijke slachtoffers onder de motorrijders, ten opzichte van 8 fietsers, 9 automobilisten en 18 voetgangers bijvoorbeeld.

Er zijn sterke regionale verschillen. In Wallonië vallen er per 1000 letselongevallen met een motorfiets 33 doden. Daarmee zijn de motorongevallen daar 2 keer zo ernstig dan in Vlaanderen (16 doden per 1000 letselongevallen) en maar liefst 16 keer ernstiger dan in Brussel (2 doden per 1000 letselongevallen).

Een derde van de motorrijders komt om bij een enkelzijdig ongeval

In het merendeel van de ongevallen met een motorrijder is er sprake van een aanrijding met een andere weggebruiker. Motorrijders zijn bij ongevallen met een tegenpartij ook het meest kwetsbaar langs opzij. Bij 34% van de ongevallen in België met motorrijders werd de motorrijder namelijk langs opzij geraakt. Van de motorrijders die overlijden komt 36% echter om in een ongeval zonder tegenpartij.

5 tips voor motorrijders om aandachtig te rijden

1. **Vertrouw niet blindelings op je navigatiesysteem:** je navigatiesysteem is niet 100% accuraat. Vertrouw bij het aansnijden van de bochten op je eigen ogen en houdt afstand van de andere rijstrook.
2. **Telefoneer zo weinig mogelijk en hou het gesprek kort!** Motorrijden vergt veel concentratie, extra mentale belasting kan een impact hebben op je concentratievermogen.
3. **Stel je navigatie of systeem in voor je vertrekt:** Je bestemming al rijdend ingeven of je systeem bedienen kan complex zijn en zorgt langer dan je denkt dat je blik niet op de weg gericht is.
4. **Probeer eerst een goed gevoel te hebben op je motor vooraleer je technologie gebruikt!** Zeker bij het begin van het motorrijseizoen is het belangrijk om terug de motor volledig onder controle te hebben.
5. **Wees bewust van de effecten van afleiding:** Leer op een juiste manier te compenseren wanneer je met technologie een rit uitvoert. Check je systeem tijdens minder risicovolle momenten in het verkeer.

Contactpersoon:

Kishan Vandael Schreurs (woordvoerder Vias institute): 0492/99.33.56