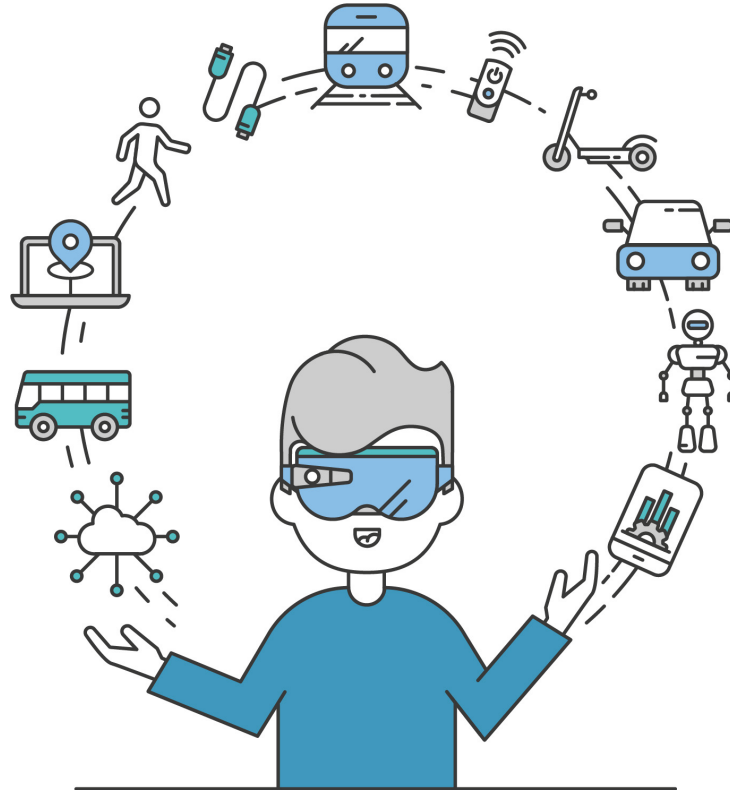
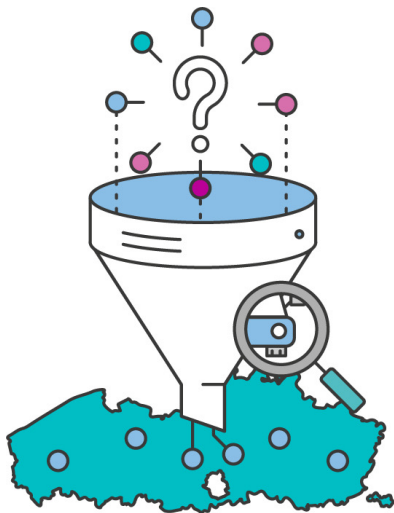


imec.mobiliteitsmeter 2023





Waarom de
imec.mobiliteitsmeter?



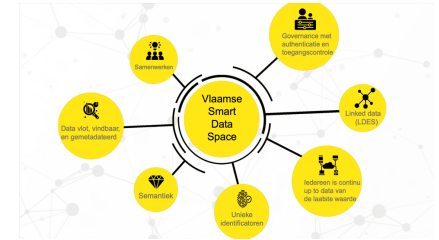
De resultaten en kennis die imec door deze bevraging realiseert, worden ingezet in **lokale innovatieprojecten** die bijdragen aan de economische en maatschappelijke ontwikkeling in Vlaanderen.

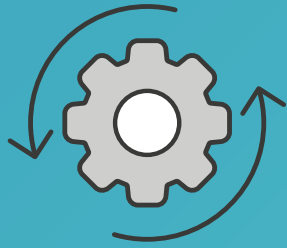
Om ervoor te zorgen dat **technologische innovatie** onze levenskwaliteit verbetert, is het cruciaal om **de behoeftes, noden en vragen van onze samenleving en haar burgers** scherp te krijgen.

We geven **inzichten** mee rond technologie in mobiliteit voor beleidsmakers, technologische ontwikkelaars en belangengroepen. Verder is het doel van deze meter ook om **inspiratie** te bieden voor verder onderzoek rond mobiliteit.

Enabling Digital Transformation

Relevantie voor Vlaamse en Europese innovatieprojecten





Methodologie

Vragenlijst

Opzet

- In kaart brengen hoe Vlamingen nu en in de toekomst omgaan met mobiliteitstechnologie* in termen van gebruik, attitude en vaardigheden
- Ontwikkeld door imec, nagekeken en bijgestuurd door verschillende mobiliteitsexperten
- Afgenomen van 13 tot en met 29 december 2022
- Gemiddelde invultijd: 23 minuten

*Disclaimer: deze studie heeft niet als doel om verplaatsingsgedrag in kaart te brengen

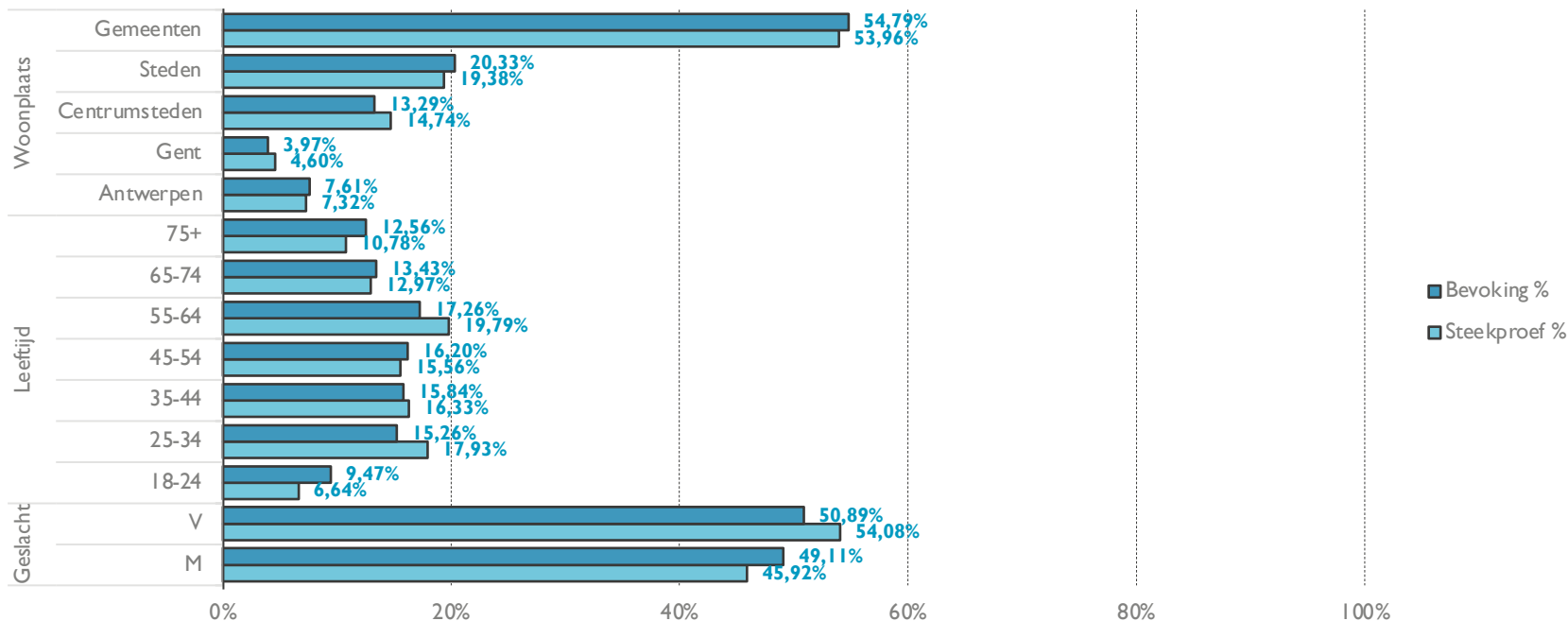
Rekrutering

- Online rekrutering via het panel van het marktonderzoeksbureau Bilendi
 - Deze manier van dataverzameling impliceert dat diegene met lagere digitale vaardigheden waarschijnlijk ondervertegenwoordigd zijn in de bevraging
- Gestratificeerde steekproef volgens geslacht, leeftijd en woonplaats
 - De grootte van de strata werden bepaald door de verdeling van geslacht, leeftijd en woonplaats (Antwerpen, Gent, centrumsteden, steden, gemeentes) onder de Vlaamse bevolking en vervolgens bijgestuurd volgens de responskans (gebaseerd op eerdere ervaring van Bilendi)
 - Deze rekrutering via *gemakssteekproeven* impliceert dat de data geen statistisch representatief beeld kan geven van de Vlaamse bevolking. Op basis van onze steekproef zijn we wel in staat om tendensen in de samenleving bloot te leggen.
- De finale dataset bestaat uit 2198 respondenten
 - 2783 personen vulden de vragenlijst in, waarvan 585 respondenten weerhouden werden. Zij vulden de controlevraag verkeerd in, hadden ontbrekende informatie voor cruciale vragen of behoorden niet tot de doelgroep van Vlamingen boven 18 jaar

Steekproef

De gerealiseerde steekproef volgt bij benadering de verdeling van geslacht, leeftijd en woonplaats van de Vlaamse bevolking

Verdeling van de quota - kenmerken





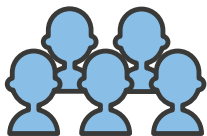
Samenvatting

Imec.mobiliteitsmeter

Belangrijkste inzichten en aanbevelingen

1

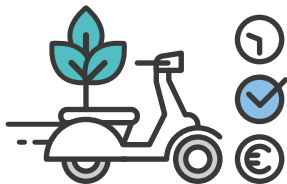
Er is geen “one size fits all” oplossing



We onderscheiden 5 imec.mobiliteitstypes met verschillende digitale kennis, vaardigheden en noden waarop kan ingespeeld worden.

2

Technologie maakt onze verplaatsingen gemakkelijker



Mensen willen zich duurzamer verplaatsen, als deze opties snel, betrouwbaar en betaalbaar zijn

3

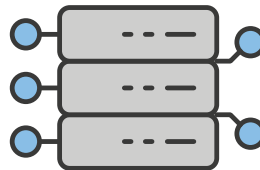
Opportunities voor technologie om het verkeer vlotter en veiliger te maken



Gepersonaliseerde routeplanning en navigatie zijn kans voor beleid bij verkeersmanagement

4

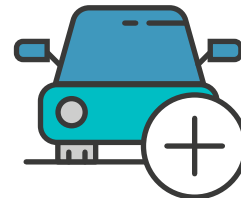
1 op 3 wil persoonlijke mobiliteitsgegevens delen, op voorwaarde iets in de plaats te krijgen



Groot potentieel om op nieuwe manieren met gegevens om te gaan, die focussen op meer controle voor de data eigenaar

5

Deelmobiliteit is vaak onbekend en niet overall beschikbaar



Naast bewustwording van technologie is het ook belangrijk te blijven inzetten op digitale inclusie



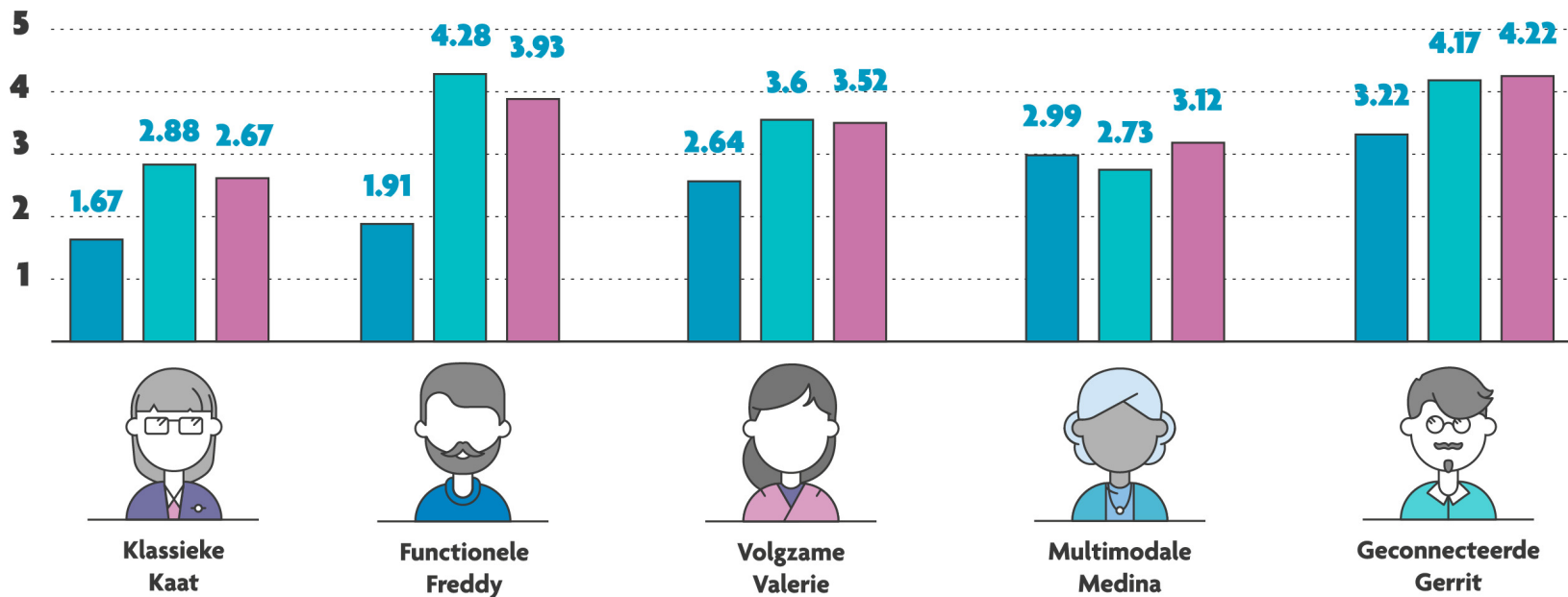
Er is geen “*one size fits all*”
oplossing



Typologie van 5 imec.mobiliteitsprofielen

- EVALUATIE NIEUWE TECHNOLOGIËN
- VAARDIGHEDEN TECHNOLOGIE EN MOBILITEIT
- ATTITUDE TECHNOLOGIE EN MOBILITEIT

Op basis van statistische clustering bij de data-analyse kunnen we 5 mobiliteitsprofielen* onderscheiden op basis van drie segmentatievariabelen.

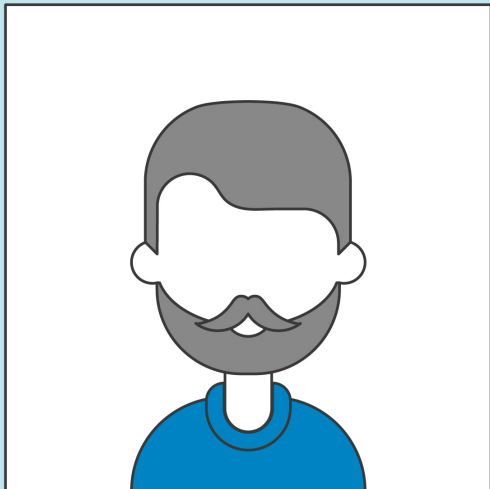


*Disclaimer: deze profielen zijn opgesteld op basis van data verzameld in december 2022, maar moeten dynamisch geïnterpreteerd worden in de tijd

Profiel I (17.7%) – Functionele Freddy

Naam: Functionele Freddy

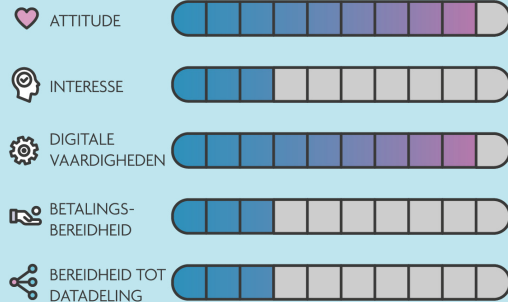
ADOPTIEPOTENTIEEL: Early majority



DIGIMETER PROFIEL:

Passionele relatie / Haat-liefde verhouding

HOUDING TEN OPZICHTE VAN MOBILITEITSTECHNOLOGIE



■ Socio-demo

- Hoger opgeleid
- Werkend
- Hoog inkomensniveau
- Relatief jong

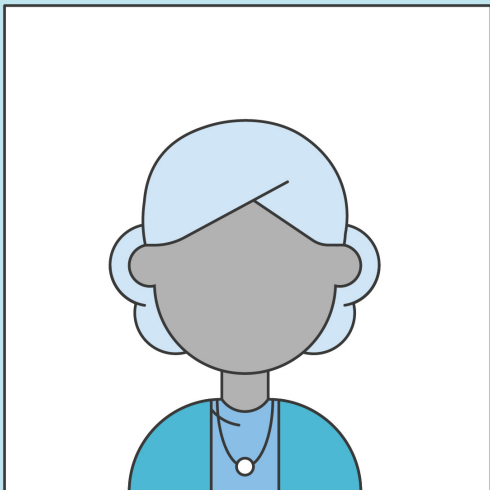
■ Verplaatsingsgedrag

- Opzoeken en plannen van 1 route/vervoersmiddel
- Technologie is geen motivator om zich op andere manier te verplaatsen

Profiel 2 (17.5%) – Multimodale Medina

Naam: Multimodale Medina

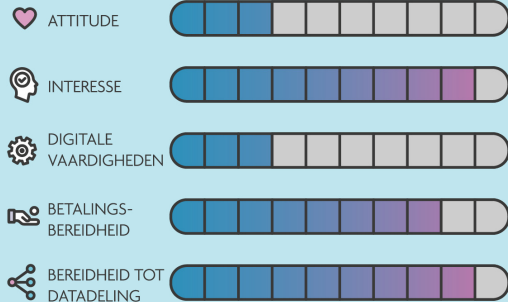
ADOPTIEPOTENTIEEL: Early majority



DIGIMETER PROFIEL:

**LAT-relatie / Platonische relatie /
Geen relatie**

HOUDING TEN OPZICHTE VAN MOBILITEITSTECHNOLOGIE



■ Socio-demo

- Lager opgeleid
- Gepensioneerde vrouwen
- Gemiddeld inkomensniveau

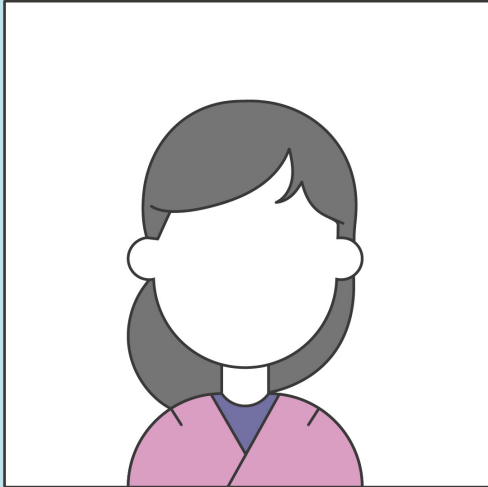
■ Verplaatsingsgedrag

- Gefragmenteerd verplaatsingsgedrag: te voet, elektrische step, deelmobiliteit, speed pedelec, openbaar vervoer
- Denkt bewust na over hoe zich te gaan verplaatsen, willen dit ook duurzamer en actiever doen
- Voelt zich beperkt in verplaatsingsmogelijkheden
- Staat open voor het gebruiken van nieuwe mobiliteitstoepassingen

Profiel 3 (26.3%) – Volgzame Valerie

Naam: Volgzame Valerie

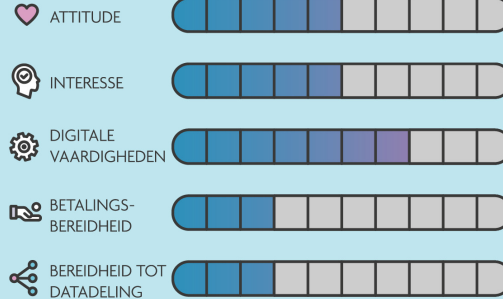
ADOPTIEPOTENTIEEL: Late majority



DIGIMETER PROFIEL:

**LAT-relatie / Platonische relatie /
Passionele relatie**

HOUDING TEN OPZICHTE VAN MOBILITEITSTECHNOLOGIE



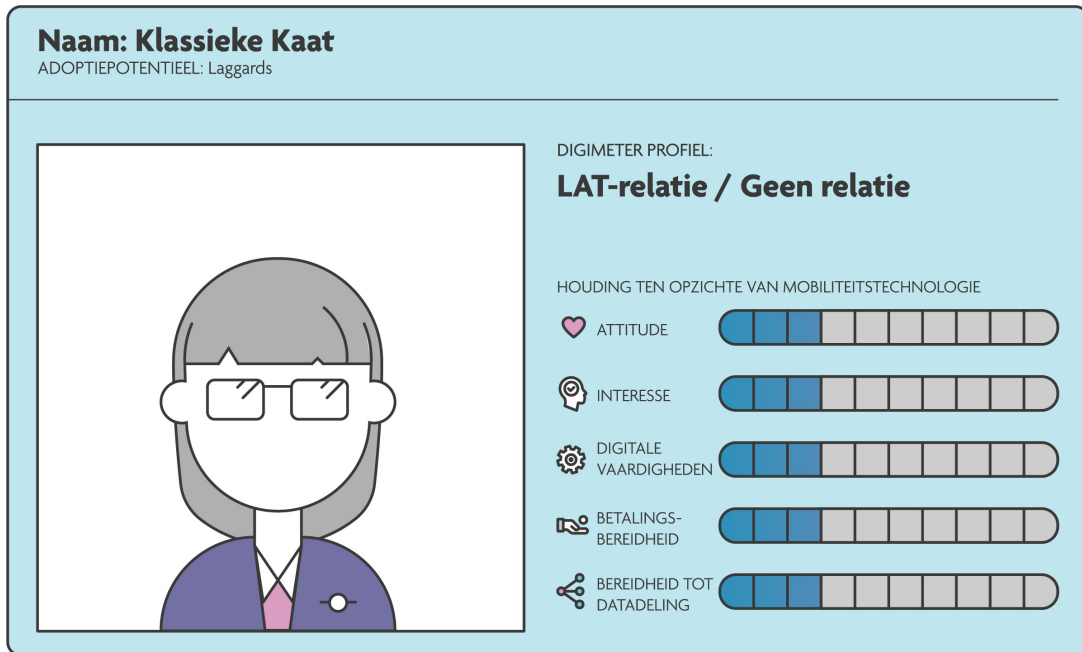
■ Socio-demo

- Hoog opgeleid
- Mix van werkenden en gepensioneerden
- Gemiddeld inkomensniveau en leeftijd

■ Verplaatsingsgedrag

- Traditioneel verplaatsingsgedrag
- De helft heeft geen behoefte om zich anders te verplaatsen, de helft wil zich actiever verplaatsen

Profiel 4 (14.8%) – Klassieke Kaat



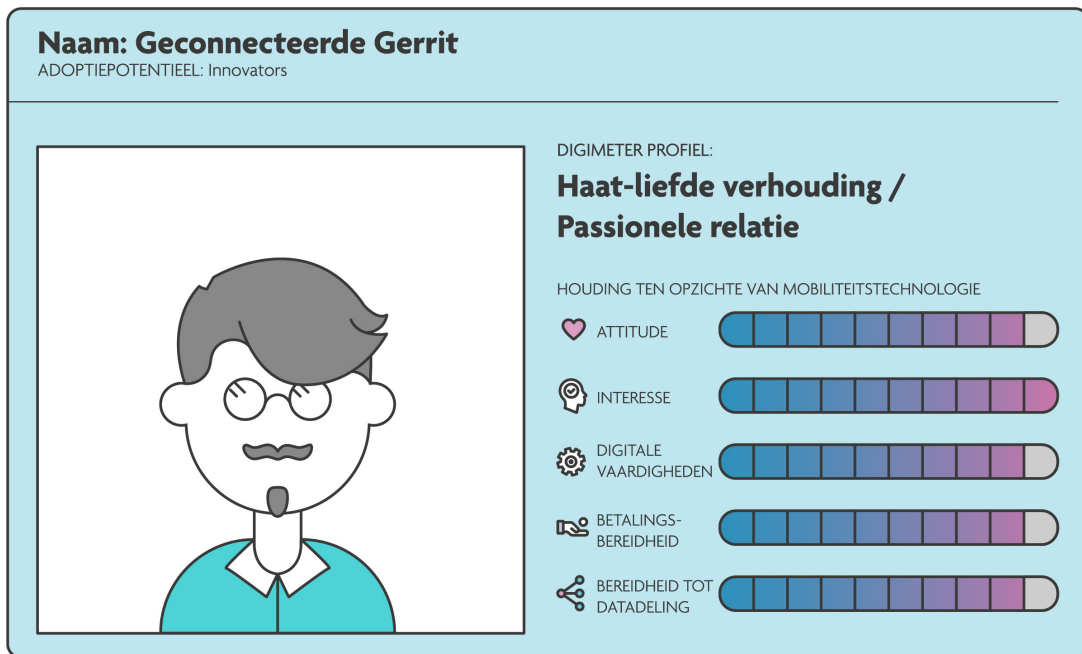
■ Socio-demo

- Laag opgeleid
- Iets oudere vrouwen

■ Verplaatsingsgedrag

- Traditioneel verplaatsingsgedrag
- Lage kennis van deelmobiliteit
- Geen behoefte om zich op een andere manier te verplaatsen
- Maakt het minste gebruik van technologie voor en tijdens verplaatsingen
- Laag vertrouwen in technologie
- Het minste afhankelijk van mobiliteitstoepassingen op hun smartphone in het dagelijkse leven

Profiel 5 (23.7%) – Geconnecteerde Gerrit

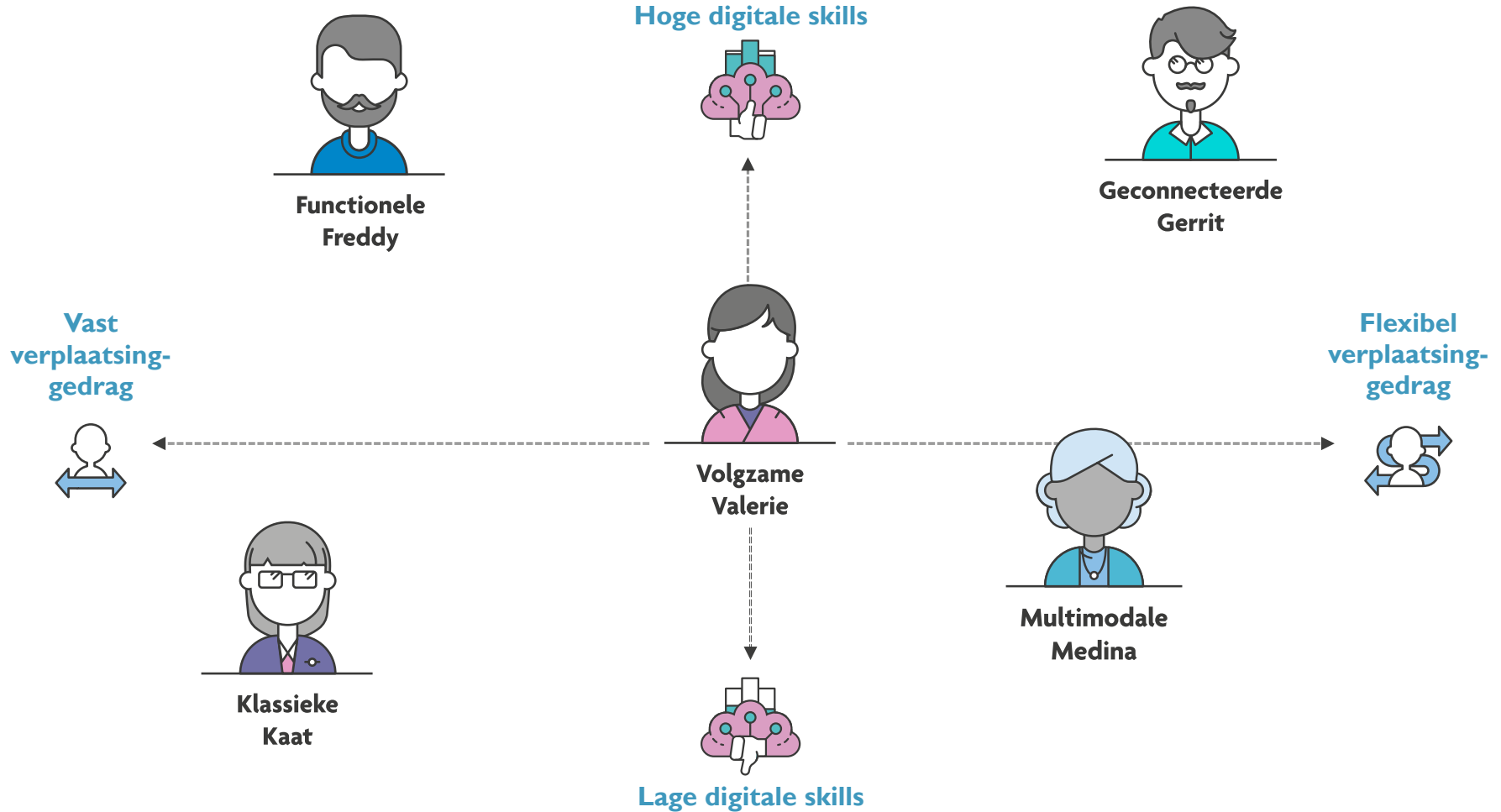


■ Socio-demo

- Hoog opgeleid
- Werkend
- Hoog inkomensniveau
- Jonge mannen

■ Verplaatsingsgedrag

- Hoogste graad van combimobiliteit
- Bezitten een bedrijfswagen
- Hoge kennis en gebruik van deelmobiliteit
- Denkt bewust na over hoe zich te verplaatsen en wil dit ook graag duurzamer gaan doen
- Plannen, opzoeken en ondersteuning van route adhv technologie
- Afhankelijk van mobiliteitstoepassingen op smartphone
- Apps stimuleren gebruik van openbaar vervoer en deelmobiliteit



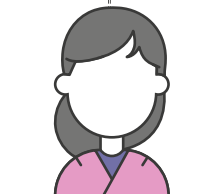
Hoge nood aan ondersteuning door technologie tijdens verplaatsingen



Geconnecteerde
Gerrit



Multimodale
Medina



Volgzame
Valerie

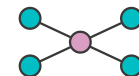


Functionele
Freddy

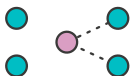


Klassieke
Kaat

Grote
bereidheid data
delen

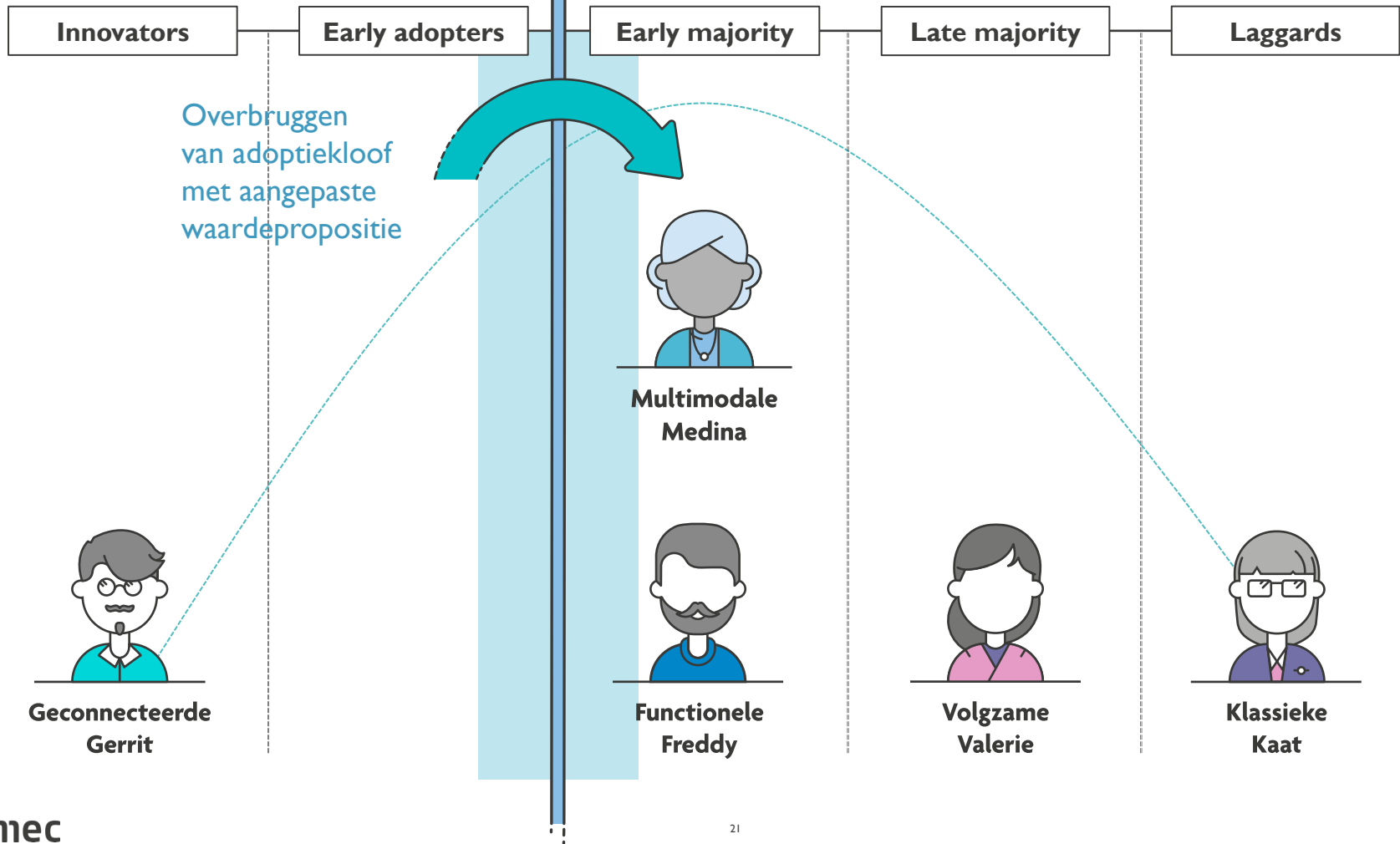


Lage bereidheid
data delen



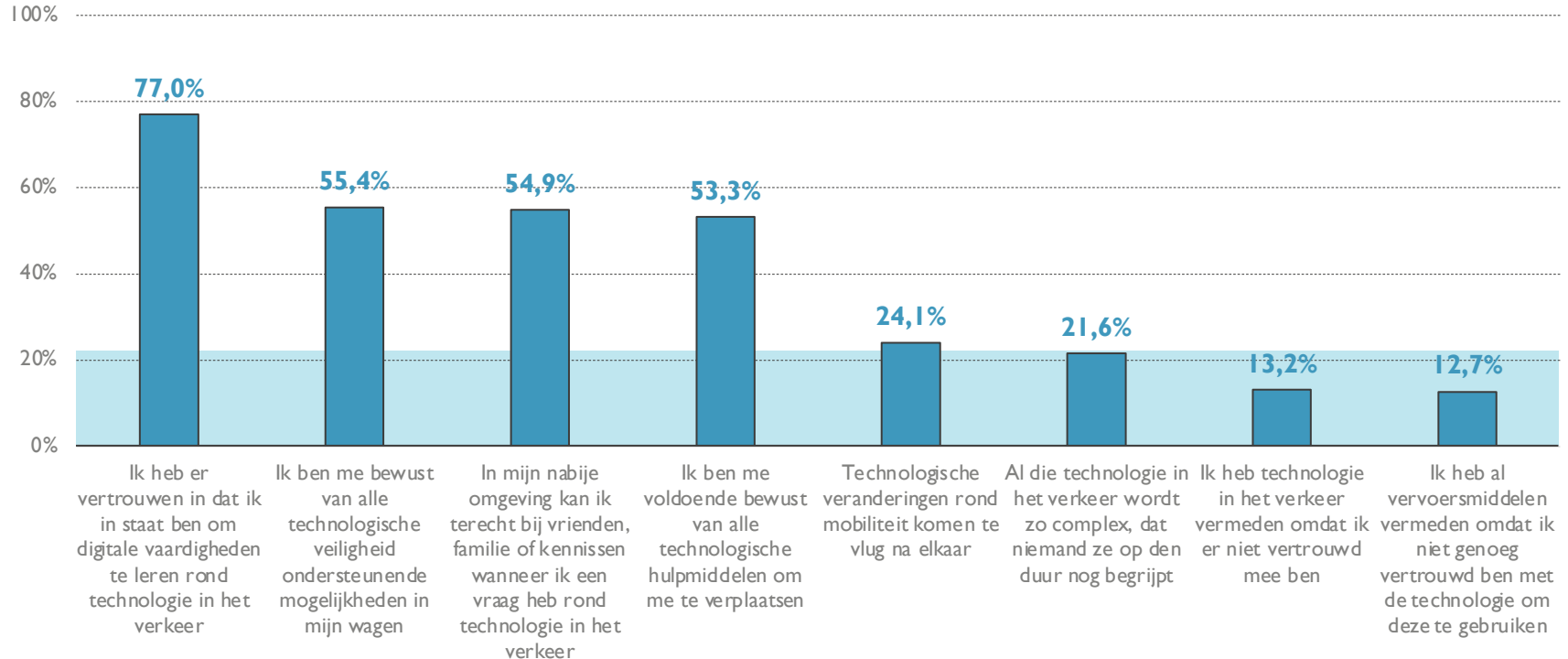
Lage nood aan ondersteuning door technologie tijdens verplaatsingen





Opportunities for technology in transport

In welke mate ben je het eens of oneens met volgende stellingen over technologie en mobiliteit?
% (helemaal) eens



Take-aways



- De **digitale kloof** dichten door in te zetten op verhogen van digitale kennis en vaardigheden
 - Opleiding
 - Toegankelijke applicaties
- De **adoptiekloof** overbruggen door meerwaarde en functionaliteiten van technologische mobiliteitstoepassingen te aligneren met noden en behoeftes per mobiliteitstype
 - Mensen variëren qua gedrag gedurende de tijd, profielen zijn dynamisch gegeven

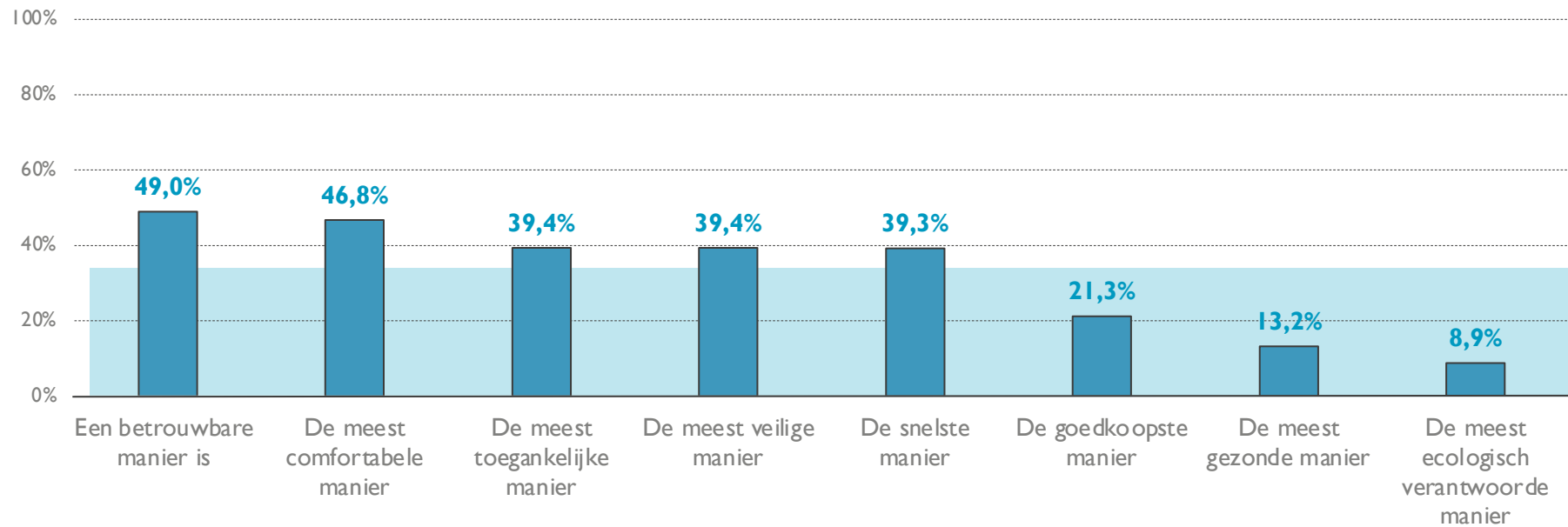
2

Technologie maakt onze
verplaatsingen gemakkelijker



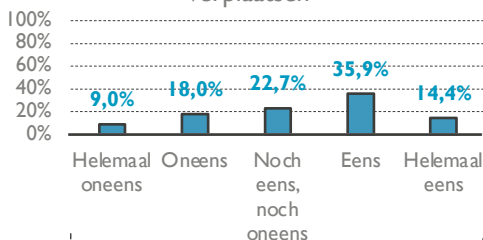
Duurzame vervoersmiddelen promoten door belangrijke verplaatsingsfactoren te benadrukken

Als je op zoek bent naar de beste manier om je in het verkeer te verplaatsen, hoe belangrijk is het dan voor jou dat... (% zeer belangrijk)

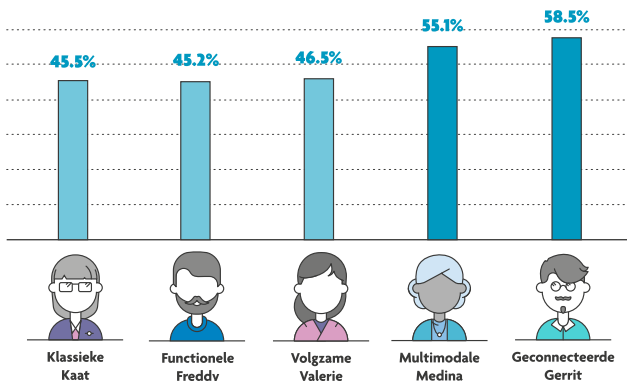
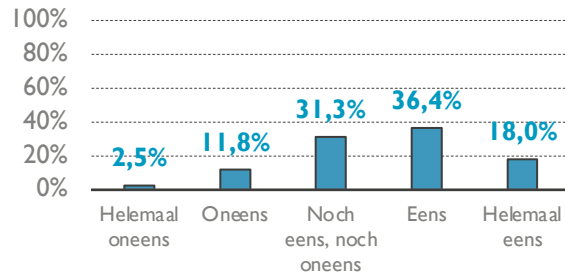


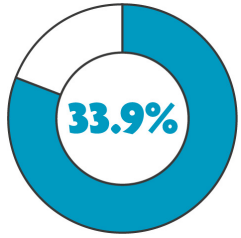
I op 2 denkt bewust na rond zijn verplaatsingsgedrag, maar slechts 14.3% heeft de behoefte om zich op een andere manier te verplaatsen

Voordat ik een verplaatsing maak denk ik bewust na over hoe ik me ga verplaatsen



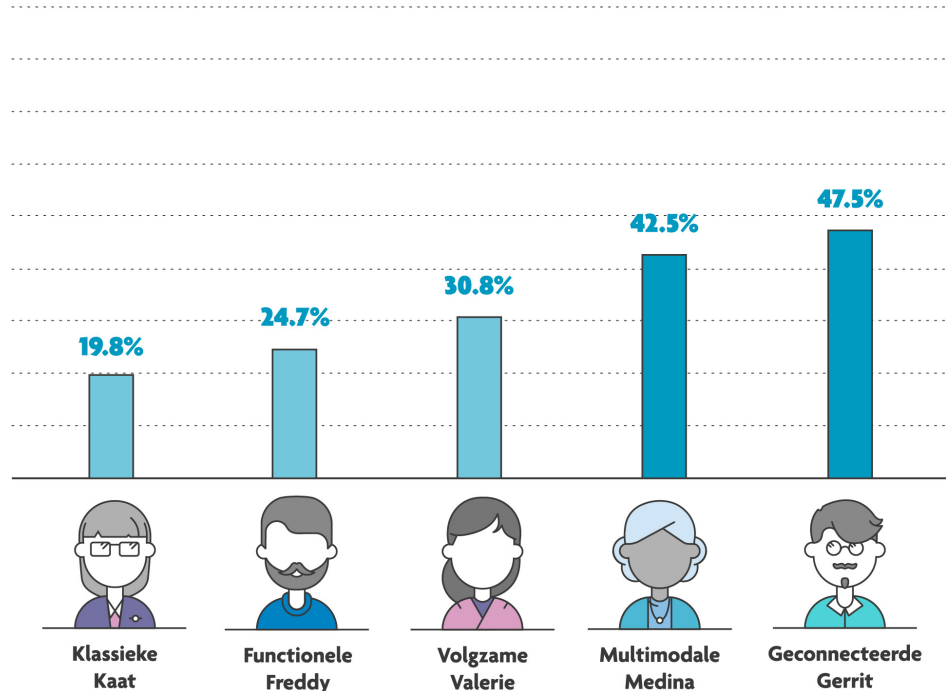
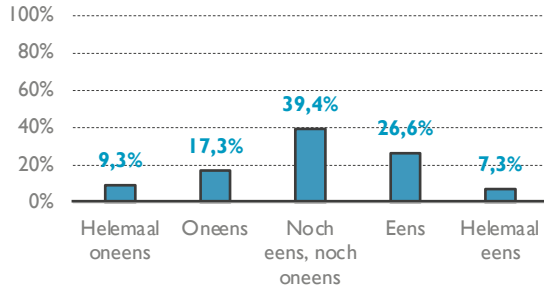
Ik heb geen behoefte om me op een andere manier te verplaatsen





geeft aan zich graag op een duurzamere manier te willen verplaatsen

Ik zou me graag meer duurzaam verplaatsen (bv. Meer openbaar vervoer, deelmobiliteit, fietsen,...)



Prijs, snelheid en betrouwbaarheid van verplaatsing zijn grootste motivator voor duurzamer verplaatsingsgedrag

Wat kan jou motiveren om je meer met de fiets, het openbaar vervoer of deelmobiliteit te verplaatsen? (meerdere antwoordopties)



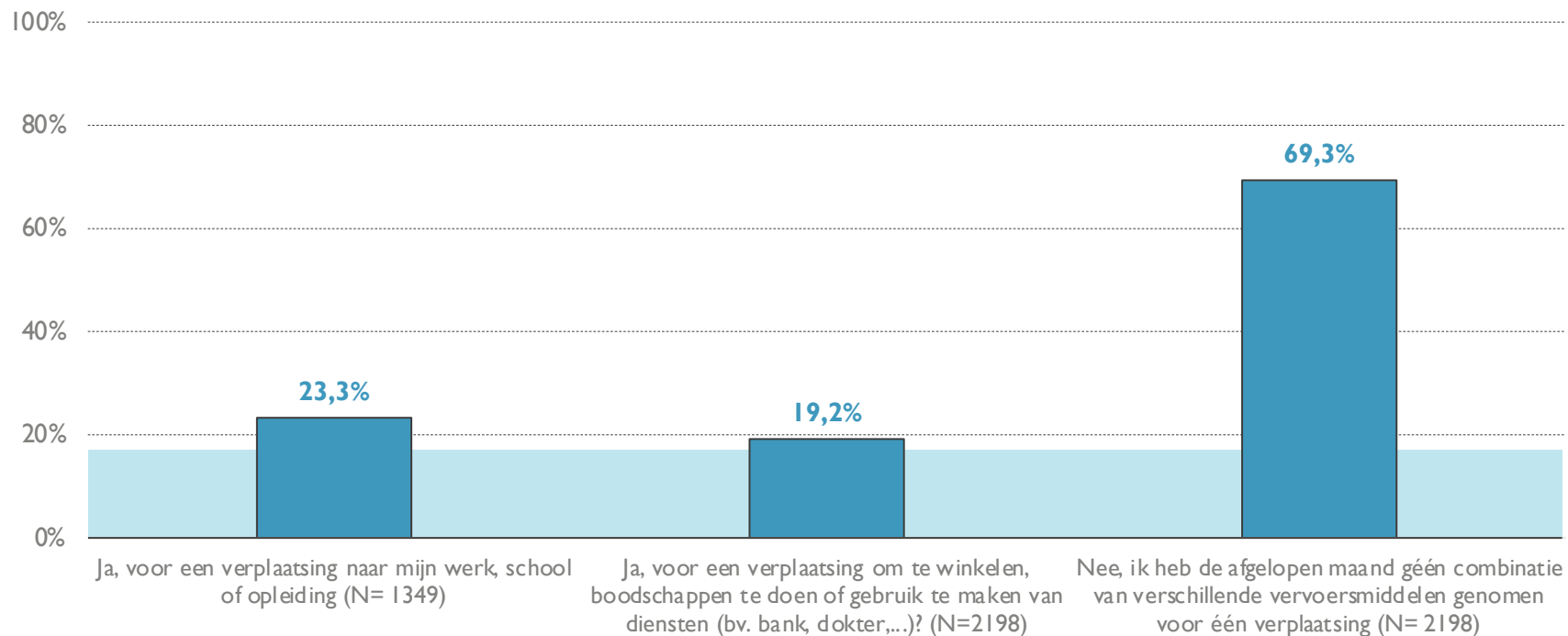
Ecologische factor bij verplaatsing scoort beter in combinatie met andere factoren

- Bijna 1 op 2 is bereid om pakjes uitsluitend op te pikken in een ophaalpunt in de buurt
 - Link met comfort, zekerheid van ontvangen pakketje,..
- Directe link met duurzaamheid blijkt minder effectief
 - Zorgen voor een **betere doorstroming** in het verkeer (40.2%: heel belangrijk)
 - ⇔ Stimuleren dat wagens minder moeten remmen en zo hun **uitstoot verminderen** (17.1% heel belangrijk)

1 op 3 maakt gebruik van combimobiliteit

Heb je de afgelopen maand voor minstens één verplaatsing een combinatie van verschillende vervoersmiddelen genomen? (bv. combinatie van wagen en trein, combinatie van bus en (deel)fiets,...).

Belangrijk: korte verplaatsingen te voet (minder dan 15 minuten)



Er is nood aan een betere aan app rond combimobiliteit

1 op 3 (29.4%) vindt dat er een goede, laagdrempelige/gebruiksvriendelijke/toegankelijke smartphone app ontbreekt waarbij men gemakkelijk een verplaatsing kan plannen en betalen om meerdere vervoersmiddelen te combineren

- 7.3% geeft aan dat betere applicaties of technologie hen kan motiveren om zich meer duurzaam (fiets, OV, deelmobiliteit) te verplaatsen
 - Vooraf Geconnecteerde Gerrit (12.6%) vindt technologie belangrijk als motivator
- 26.8% vindt dat smartphone apps het gemakkelijker maken om voor één verplaatsing meerdere vervoersmiddelen te combineren
- Technologie als middel om duurzame vervoersopties te promoten
 - 12.2% geeft aan dat smartphone apps hen stimuleren om (meer) gebruik te maken van het openbaar vervoer
 - 5.4% geeft aan dat smartphone apps hen stimuleren om (meer) gebruik te maken van deelmobiliteit



Take-aways



- Mensen zijn bereid zich **duurzamer** te verplaatsen, als deze vervoersmiddelen ook **snel, betaalbaar en betrouwbaar** zijn
- Nood aan betere app rond **combimobiliteit**
 - Gebruikers van combimobiliteit geven aan dat een goede app hiervoor ontbreekt
 - Niet-gebruikers van combimobiliteit kunnen mogelijks door app gestimuleerd worden om zich anders te verplaatsen
 - Testen en experimenten moeten aantonen “*what people say = what people do*”
 - Absolute voorwaarde dat fysieke infrastructuur en gebruiksvriendelijke, laagdrempelige digitale diensten op elkaar afgestemd zijn

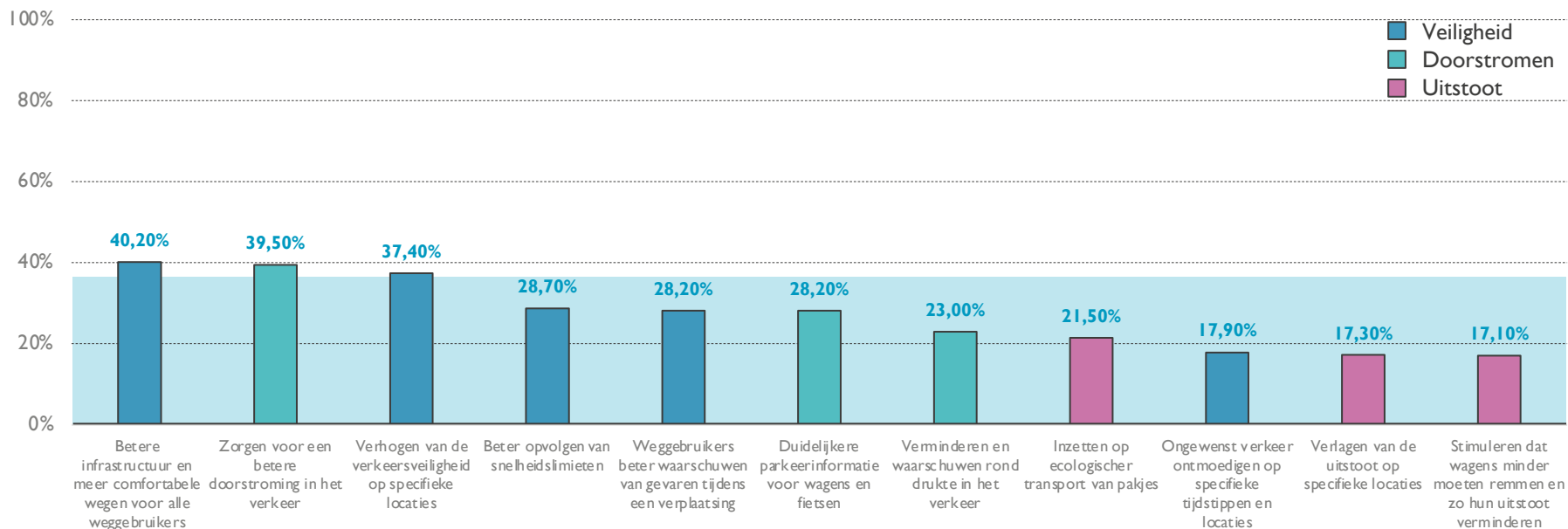
3

Opportunities for technology
to make traffic flow and safer



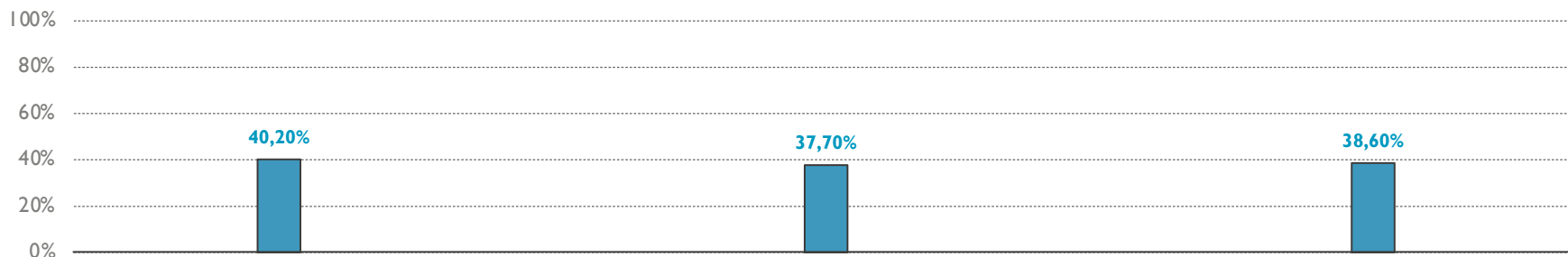
Mobiliteitstechnologie moet inspelen op veiliger en vlotter verkeer, maar betere infrastructuur blijft prioritair

Hoe belangrijk vind jij dat technologie mee ingezet wordt voor onderstaande oplossingen? (% heel belangrijk)



Nood aan een veiligere infrastructuur en wegen voor alle weggebruikers*

87% van onze respondenten vindt dat technologie moet inzetten op **betere infrastructuur en meer comfortabele wegen** voor alle weggebruikers



Stel je voor dat er een **website of applicatie** wordt ontwikkeld waar je als burger **real-time (live) melding** kan maken van **gevaarlijke infrastructuur of situaties** op de weg (bv. een kapot verkeerslicht, glas op de weg,...).
Jouw melding wordt rechtstreeks doorgestuurd naar de organisatie die hiervoor verantwoordelijk is. Op het platform kan je ook zien wat de status is van de melding (bv. is er iemand bezig met het probleem, het probleem is opgelost,...)

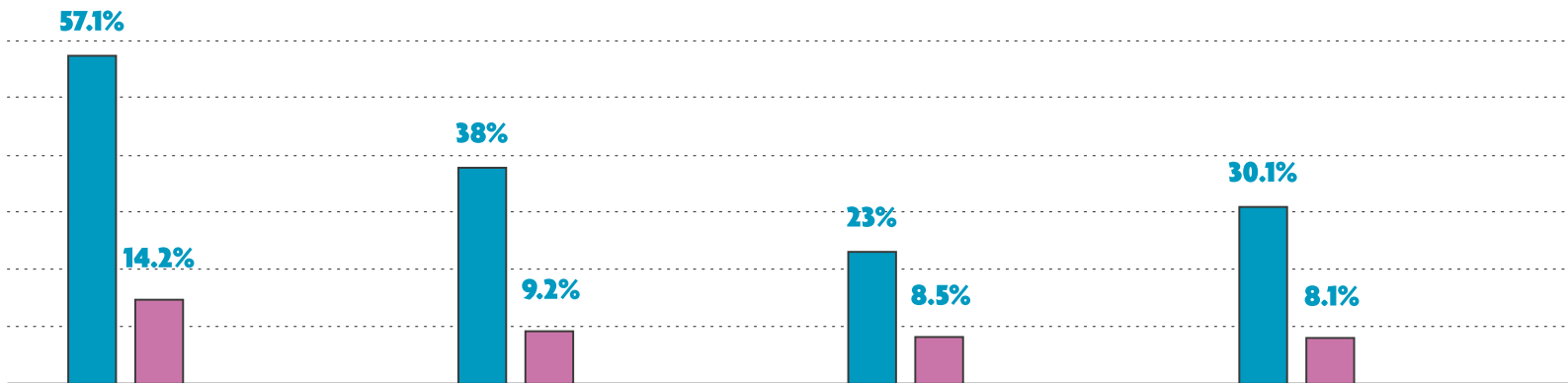
Stel je voor dat je als autobestuurder **informatie** krijgt over **gevaarlijke punten** op de baan rekening houdend met de actuele weer- en verkeerssituatie of met de lading van je auto.

Stel je voor dat je als **voetganger of fietser informatie/waarschuwingen** krijgt over **gevaarlijke punten, problemen of risico's** op de baan bij het plannen van je traject of wanneer je onderweg bent.

*use case data

Er is een toegevoegde meerwaarde en grotere betalingsbereidheid voor fietstoepassingen in vergelijking met autotoepassingen*

■ Speelt in op een relevant probleem voor mij
■ Betalingsbereidheid



Stel je voor dat je als gebruiker van een **speed pedelec** verwittigd wordt bij **veranderende snelheidslimieten** op je traject.

Stel je voor dat je als **fietser** de mogelijkheid krijgt om **steeds groen** licht te krijgen wanneer je een kruispunt op een fietssnelweg nadert. Hierdoor moet je als fietser minder afstappen en kan je vlotter doorrijden.

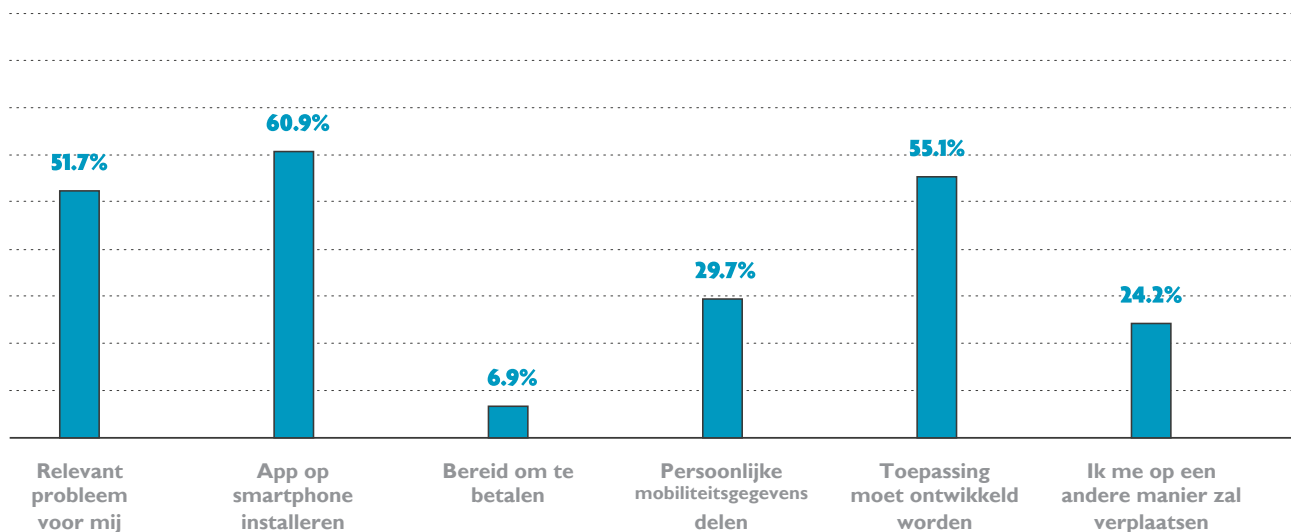
Stel je voor dat je als **fietser** **parkeerplaatsen kan reserveren** in de buurt van een station of ander overstappunt (bv. tramhalte), of bij een event

Stel je voor dat je als gebruiker van een **elektrische fiets** informatie ontvangt over **oplaadpunten** of lockers in de buurt of op je traject.

*use case data

Parkeerproblematiek als belangrijkste uitdaging bij autobestuurders*

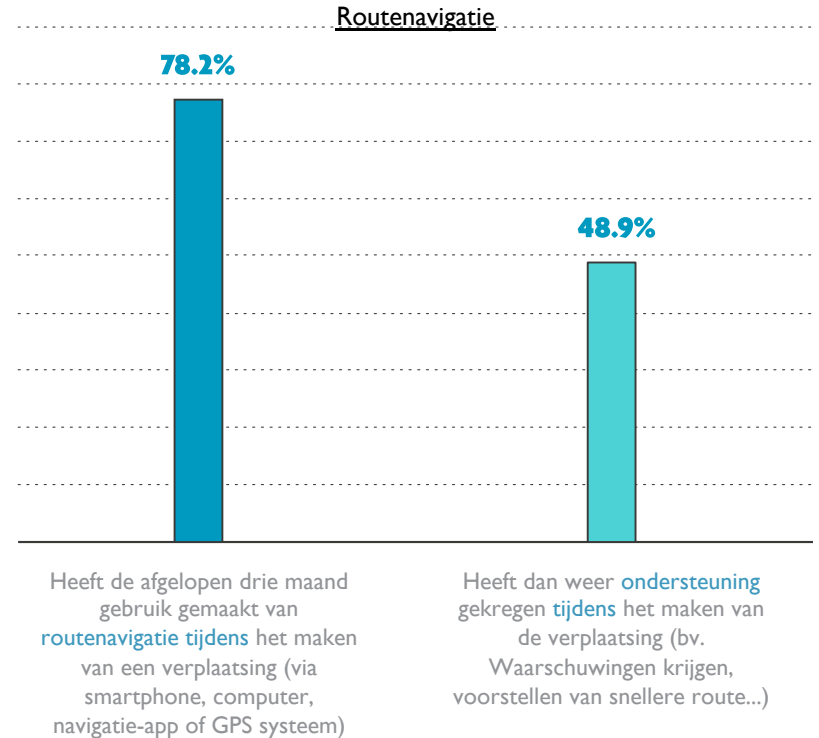
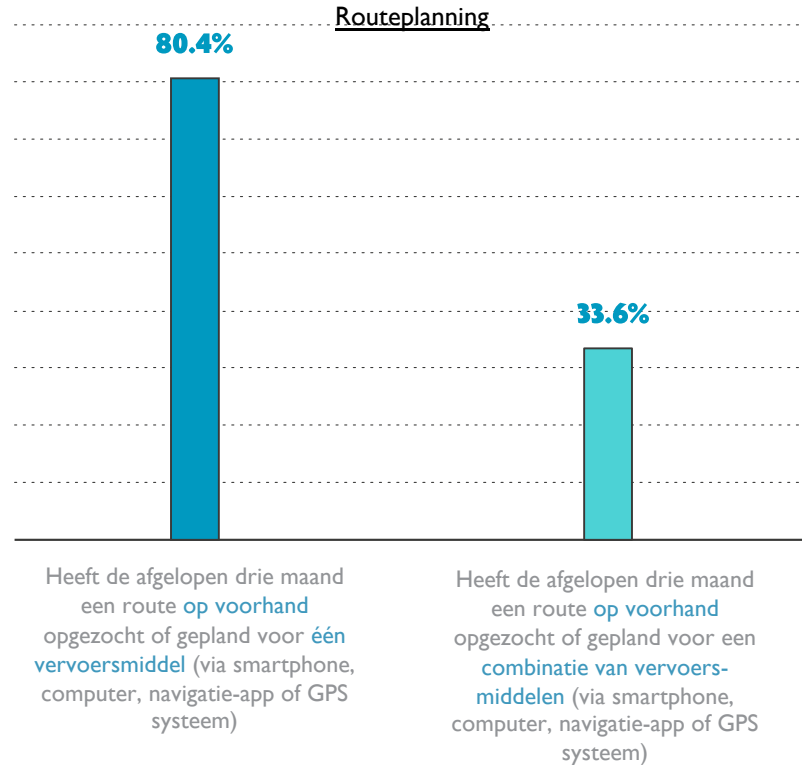
Stel je voor dat je als **autobestuurder informatie** krijgt over de beschikbare **parkeermogelijkheden** in de buurt of op je traject.



In tegenstelling tot autobestuurders, scoren de use cases rond fietsparkeerplaatsen (info krijgen over fietsparkeermogelijkheden en parkeerplaatsen reserveren als fietser) het laagst. Deze problematiek is dus vooral relevant voor autobestuurders.

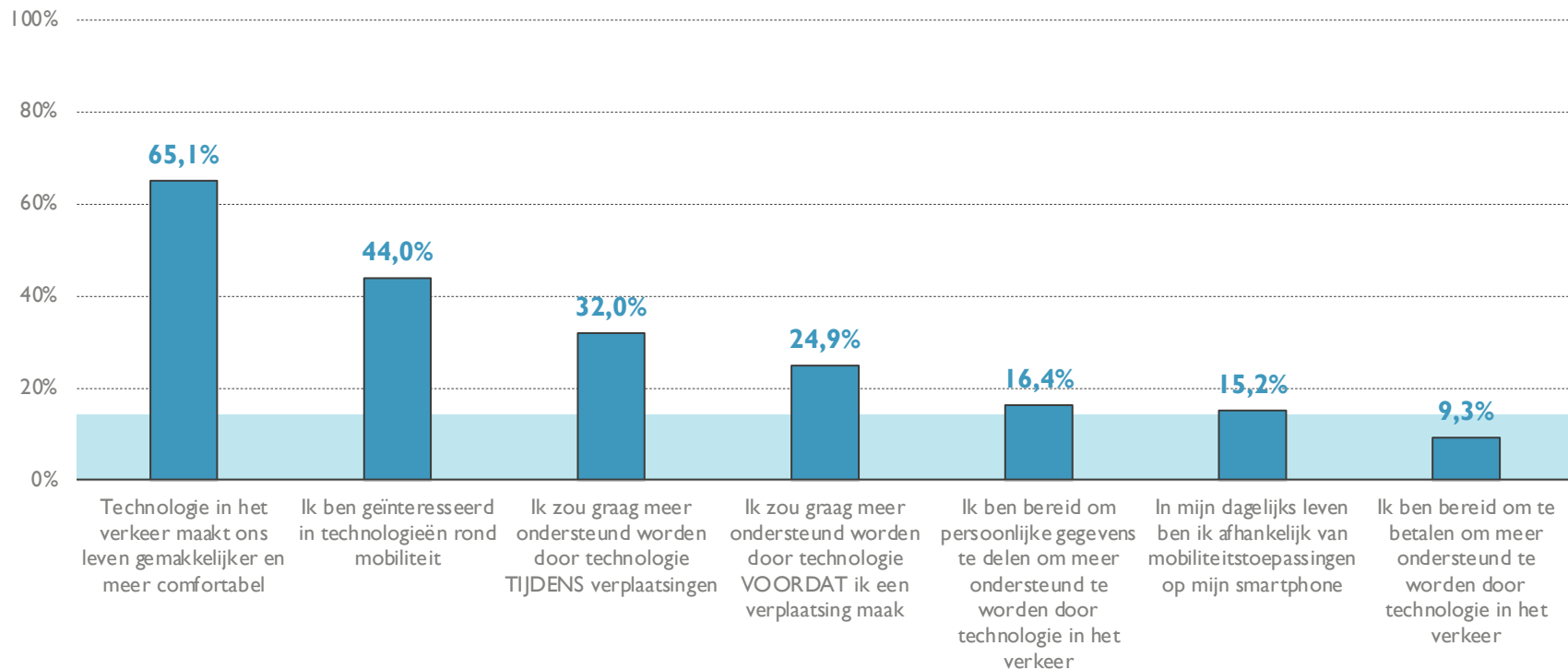
*use case data

Plannen en navigeren van route aan de hand van technologie zijn ingeburgerd



Positieve tendens van technologie in het verkeer

In welke mate ben je het eens of oneens met volgende stellingen over technologie en mobiliteit?
% (helemaal) eens



Take-aways



- Potentieel voor **modal shift** grijpen door fietsers extra te ondersteunen met technologie
- **Gepersonaliseerde routeplanning en navigatie** zijn kans voor beleid bij verkeersmanagement
 - Betalingsbereidheid stijgt mogelijks bij aanbieden van additionele diensten die route ontzorgen (bv. sturen naar de goedkoopste/dichtstbijzijnde parking bij bestemming en betaling via de app)
 - Routes omleiden voor verkeersveiligheid
 - Experimenteren met informatie en waarschuwingen bieden bij routeplanning versus routenavigatie voor gedragsbeïnvloeding om alternatieve vervoersopties te promoten
 - Belang van parkingbeheer voor steden
- Technologie inzetten als **hulpmiddel**
 - Weggebruikers informeren over wegeninfrastructuur
 - Plannen van (preventief) onderhoud
 - Transparante dataontsluiting over infrastructuur door steden en gemeentes



Use cases
Wagenbestuurders

Use cases wagenbestuurders

■ Speelt in op een relevant probleem voor mij

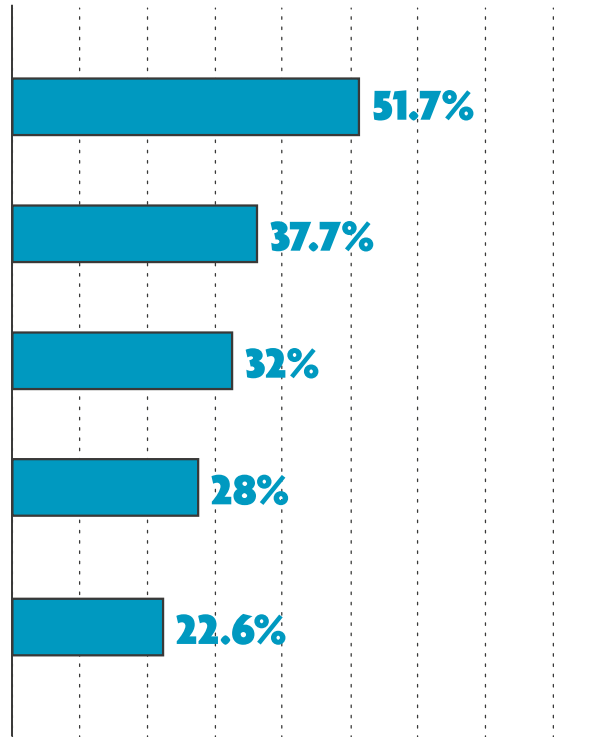
Stel je voor dat je als **autobestuurder informatie** krijgt over de beschikbare **parkeermogelijkheden** in de buurt of op je traject.

Stel je voor dat je als autobestuurder **informatie** krijgt over **gevaarlijke punten** op de baan rekening houdend met de actuele weer- en verkeerssituatie of met de lading van je auto.

Stel je voor dat je als **autobestuurder verwittigd** wordt wanneer je een **fietser** of een groep fietsers nadert.

Stel je voor dat je als **autobestuurder alternatieve routes** voorgesteld krijgt die andere weggebruikers (bv. schoolgaande kinderen) minder hinderen.

Stel je voor dat je als autobestuurder **real-time (live) aangepast rij- en/of advies** krijgt om je **uitstoot van schadelijke emissies** op je traject te helpen verminderen (bv. verminderen van snelheid, vermijden van stadscentrum...).



A blue-tinted photograph of a row of bicycles parked on a sidewalk. The focus is on the front basket and wheel of the bicycle in the foreground, with the rest of the row receding into the background. The text 'Use cases' and 'Fietzers' is overlaid in white on the image.

Use cases
Fietzers

Use cases fietsers

Stel je voor dat je als gebruiker van een **speed pedelec** verwittigd wordt bij **veranderende snelheidslimieten** op je traject.

Stel je voor dat je als **voetganger of fietser informatie/waarschuwingen** krijgt over **gevaarlijke punten, problemen of risico's** op de baan bij het plannen van je traject of wanneer je onderweg bent.

Stel je voor dat je als **fietser** de mogelijkheid krijgt om **steeds groen** licht te krijgen wanneer je een kruispunt op een fietssnelweg nadert. Hierdoor moet je als fietser minder afstappen en kan je vlotter doorrijden.

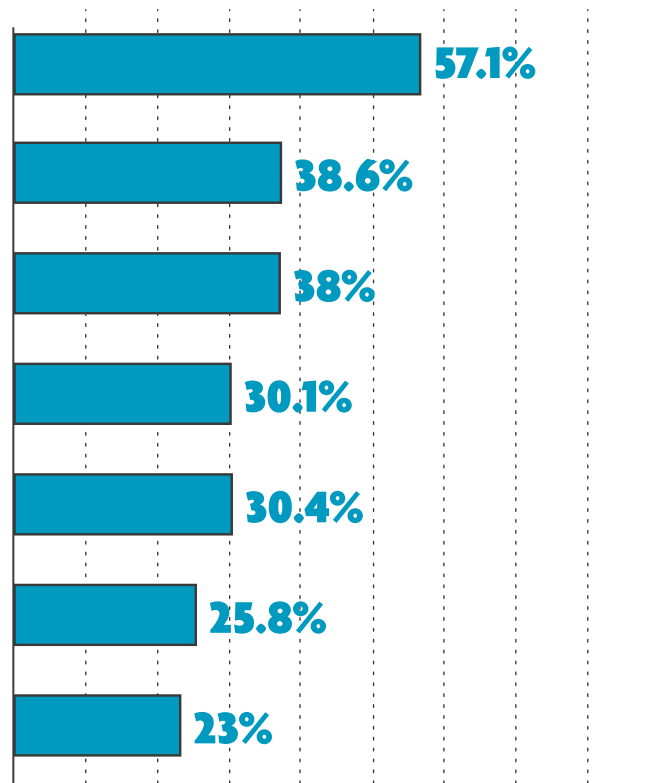
Stel je voor dat je als gebruiker van een **elektrische fiets informatie** ontvangt over **oplaadpunten** of lockers in de buurt of op je traject.

Stel je voor dat je als **voetganger of fietser informatie** krijgt over de **drukke** op je traject en een alternatieve route voorgesteld krijgt

Stel je voor dat je **als fietser informatie** krijgt over **parkeermogelijkheden** of andere diensten in de buurt of op je traject.

Stel je voor dat je als **fietser parkeerplaatsen kan reserveren** in de buurt van een station of ander overstappunt (bv. tramhalte), of bij een event.

■ Speelt in op een relevant probleem voor mij





Use cases
Alle weggebruikers

Use cases alle weggebruikers

Stel je voor dat er een **website of applicatie** wordt ontwikkeld waar je als burger **real-time (live) melding** kan maken van **gevaarlijke infrastructuur of situaties** op de weg (bv. een kapot verkeerslicht, glas op de weg,...).
Jouw melding wordt rechtstreeks doorgestuurd naar de organisatie die hiervoor verantwoordelijk is. Op het platform kan je ook zien wat de status is van de melding (bv. is er iemand bezig met het probleem, het probleem is opgelost,...)

Stel je voor dat technologie **jouw persoonlijke mobiliteitsgegevens** gebruikt en jou ook **feedback** vraagt om te zien waar de **pijnpunten** in het verkeer zijn (bv. meten van de drukte van kruispunten, meten van sluipverkeer,...).

Stel je voor dat technologie **jouw persoonlijke mobiliteitsgegevens** gebruikt en jou ook **feedback** vraagt om te zien wat de **impact** is van bepaalde aanpassingen in het verkeer (bv. heraanleg van een kruispunt, aanpassen van maximumsnelheid in een straat,...).

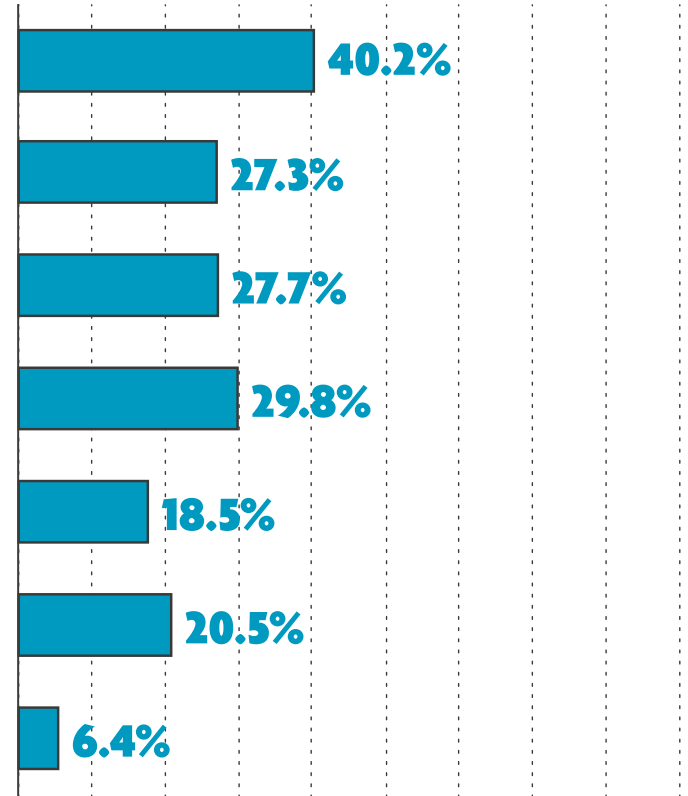
Stel je voor dat je als **reiziger real-time (live) informatie** krijgt over de aankomsttijden van **trein, tram, bus**.

Stel je voor dat je als reiziger **informatie** krijgt over de **impact op het milieu** bij de keuze van je vervoersmiddel of traject.

Stel je voor dat je als **reiziger** informatie krijgt over de meest **duurzame vervoersoptie** (bv. minder uitstoot van schadelijke stoffen) bij het plannen van je traject.

Stel je voor dat je als reiziger **real-time (live) informatie** krijgt over de beschikbaarheid van **deelfietsen , deelsteps of deelauto's?**

■ Speelt in op een relevant probleem voor mij



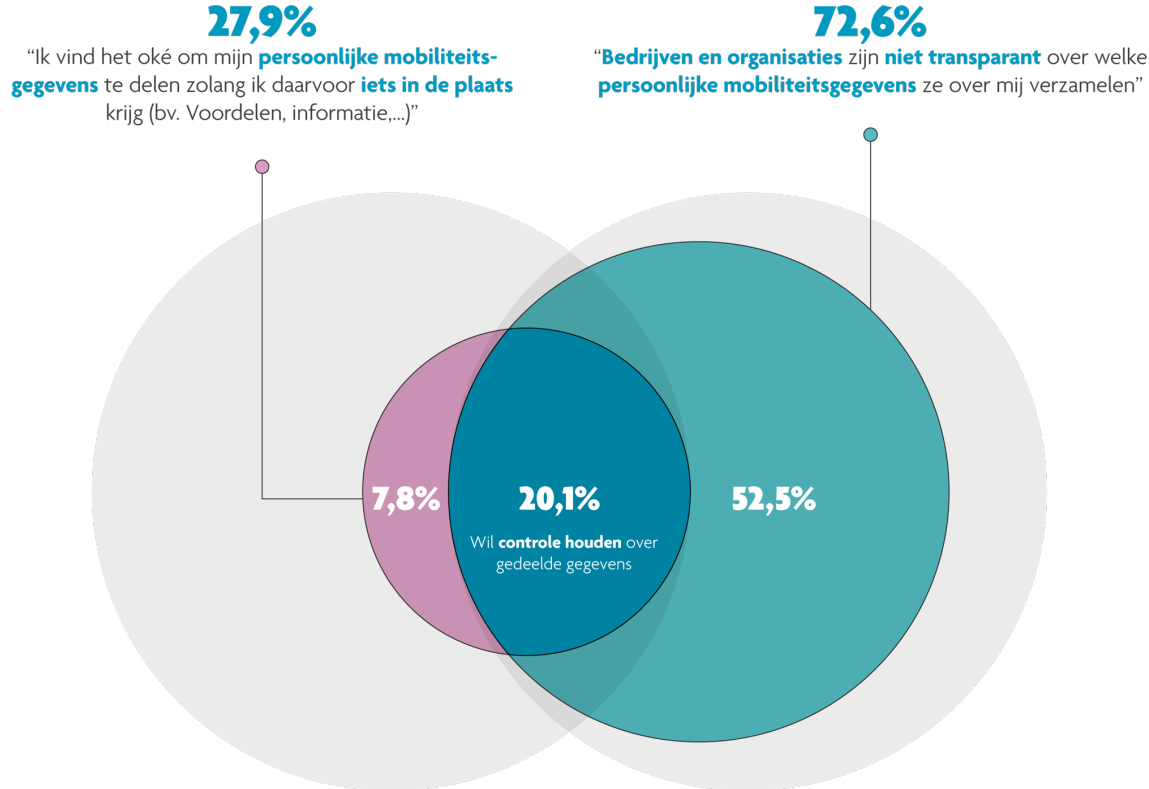
4

I op 3 wil persoonlijke mobiliteitsgegevens delen,
op voorwaarde iets in de plaats te krijgen



Analoog aan de imec.digimeter zien we de privacyparadox

De **privacyparadox**

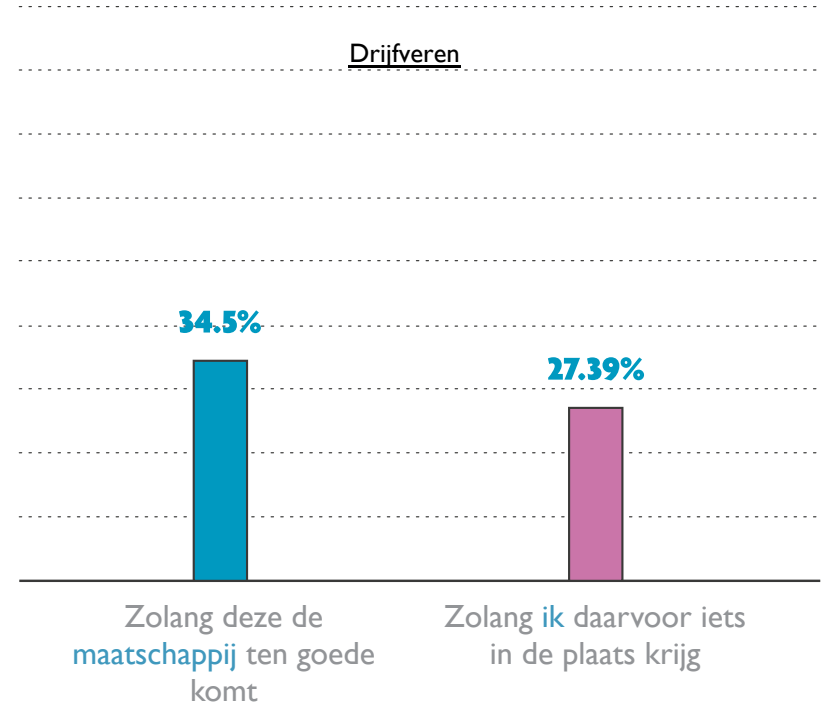
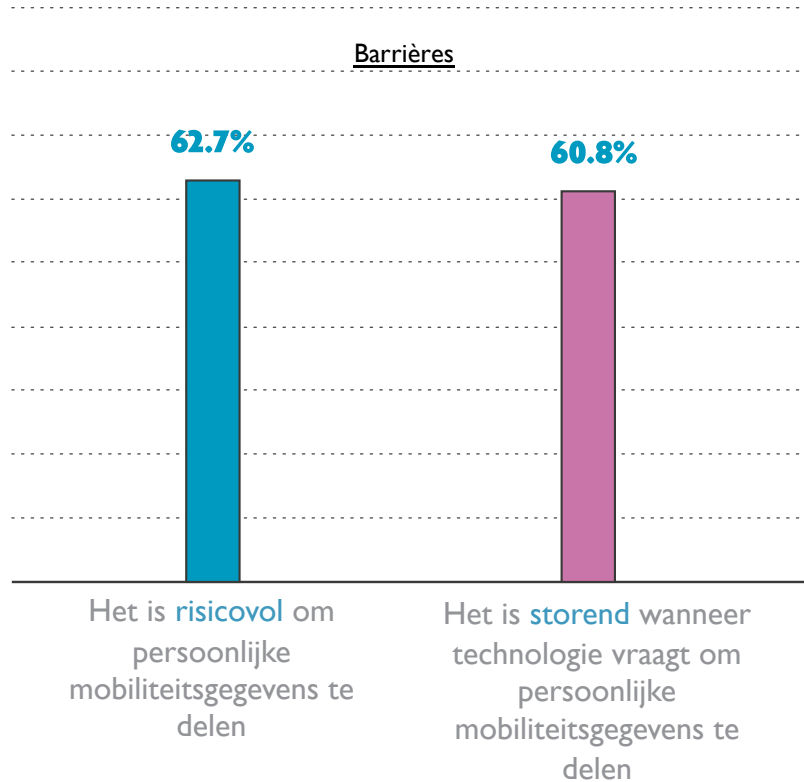


Privacyparadox

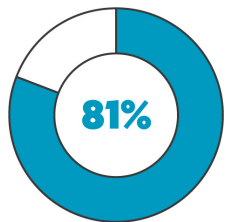
We omarmen het gebruiksgemak en populariteit van allerlei online diensten, tegenover de sterk toegenomen bezorgdheid omtrent privacy, transparantie en controle over persoonlijke data.

- ➔ Gebruikers gaan steeds meer op zoek naar **controle** over hun **persoonlijke data en privacy**
- ➔ **81%** wil gemakkelijk kunnen nagaan welke persoonlijke mobiliteitsgegevens van hen worden gebruikt

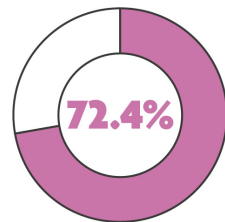
Het delen van persoonlijke mobiliteitsgegevens voelt aan als storend en risicovol



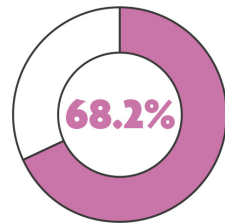
Controle en transparantie vormen de sleutel in bereidheid tot delen van persoonlijke mobiliteitsgegevens voor mobiliteitstoepassingen



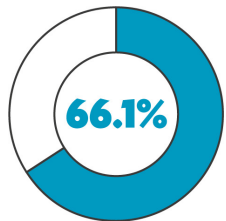
Men wil gemakkelijk kunnen nagaan welke mobiliteitsgegevens gebruikt worden



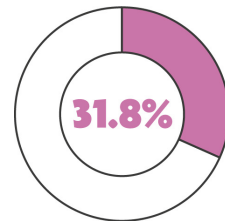
Respondenten vinden bedrijven en organisaties hierover niet transparant



Is zich vandaag niet bewust van welke data ze delen



Men vindt het niet oké niet te weten welke mobiliteitsgegevens verzameld worden



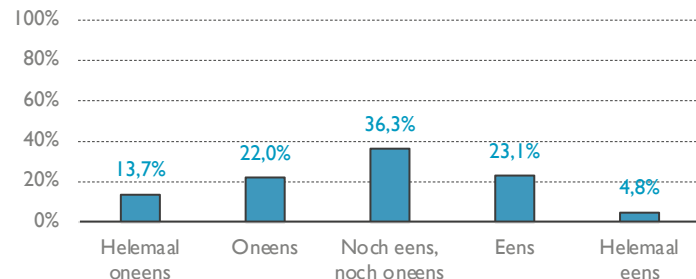
Slechts beperkte groep is zich bewust van de mobiliteitsgegevens die ze delen



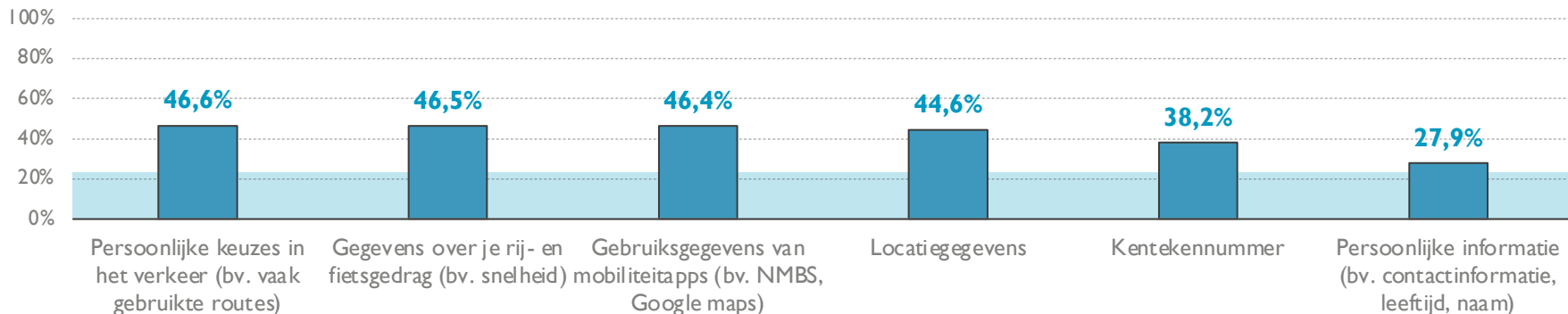
1 op 3 wil persoonlijke mobiliteitsgegevens delen, op voorwaarde iets in de plaats te krijgen

- Er is dus bereidheid tot datadeling, wanneer dit gepaard gaat met **persoonlijke voordelen**
- Hogere bereidheid om mobiliteitsgegevens te delen gelinkt aan **persoonlijke mobiliteitskeuzes en -gedrag**
- Geconnecteerde Gerrit** (45.4%) is veel meer dan alle andere profielen bereid om persoonlijke gegevens te delen als ze daarvoor iets in de plaats krijgen. (FF (27,1%), MM (25,8%), VV (25,7%) & KK (8,1%))

ik vind het oké om mijn persoonlijke mobiliteitsgegevens te delen zolang ik daarvoor iets in de plaats krijg (bv. voordelen, informatie,...)

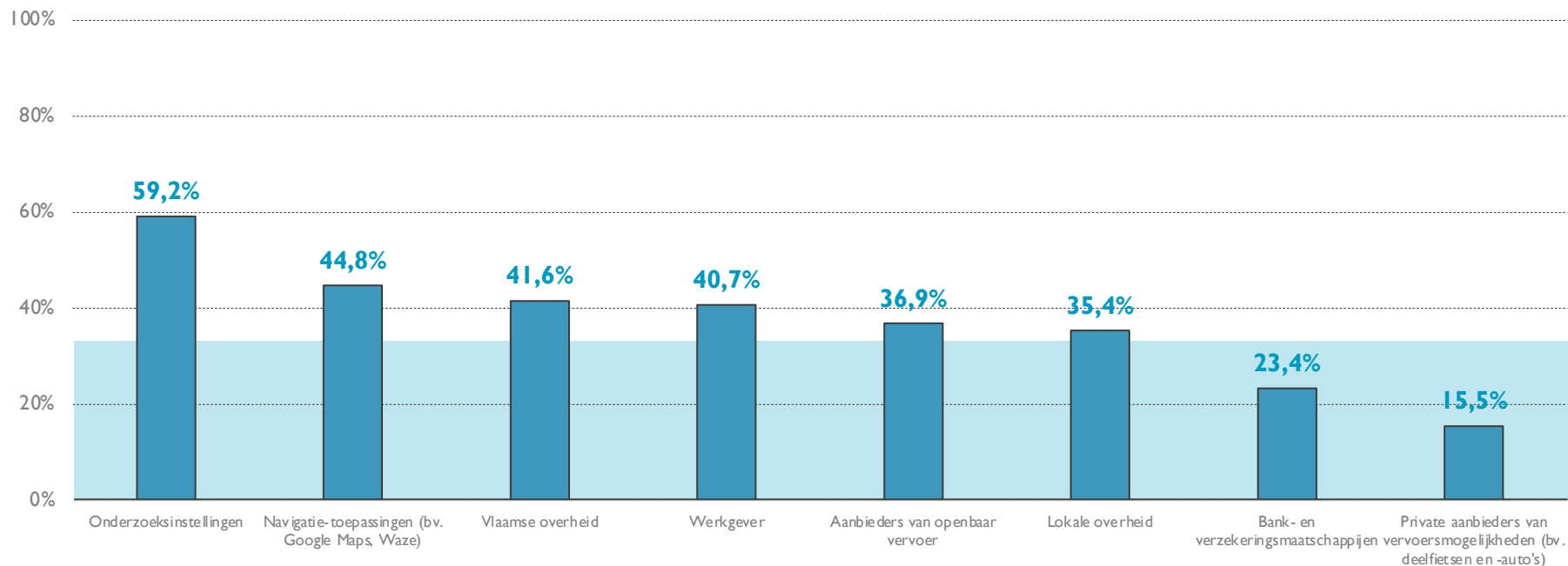


% (eerder) bereid te delen



De bereidheid tot datadeling is het grootst met onderzoeksinstellingen

% (eerder) bereid te delen



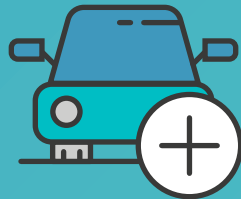
Take-aways



- Groot potentieel voor nieuwere manieren om met gegevens om te gaan, die focussen op meer controle voor de data owner
 - Samenwerkingen met onderzoeksinstituten
 - Regulatory sandboxes
 - Edge AI
 - Solid
- Belang van consistente transparantie bij elke technologische toepassing over hoe gegevens verzameld worden en wat er met gegevens zal gebeuren
 - Vertrouwen winnen
 - Beschermen van persoonsgegevens
 - Autonomie van de keuze tot het (al dan niet) delen van gegevens
 - Meerwaarde voor de gebruiker van datadeling blijven benadrukken

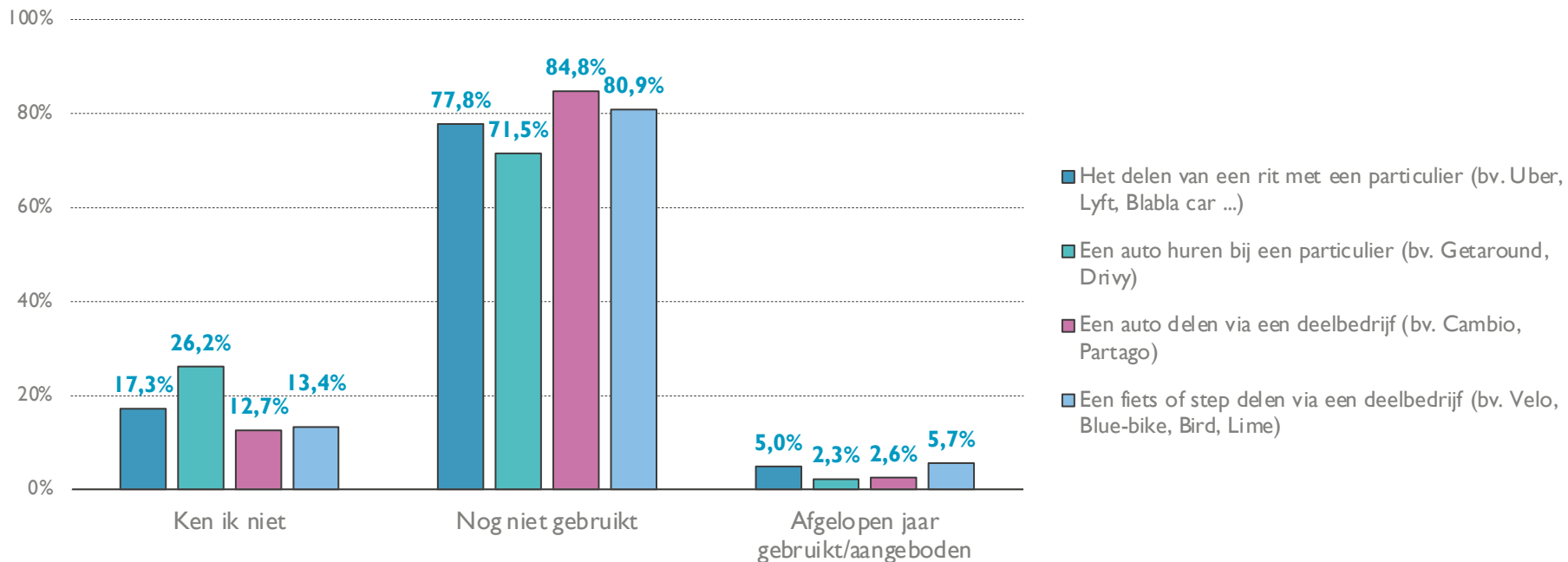
5

Deelmobiliteit is vaak onbekend
en niet overal beschikbaar



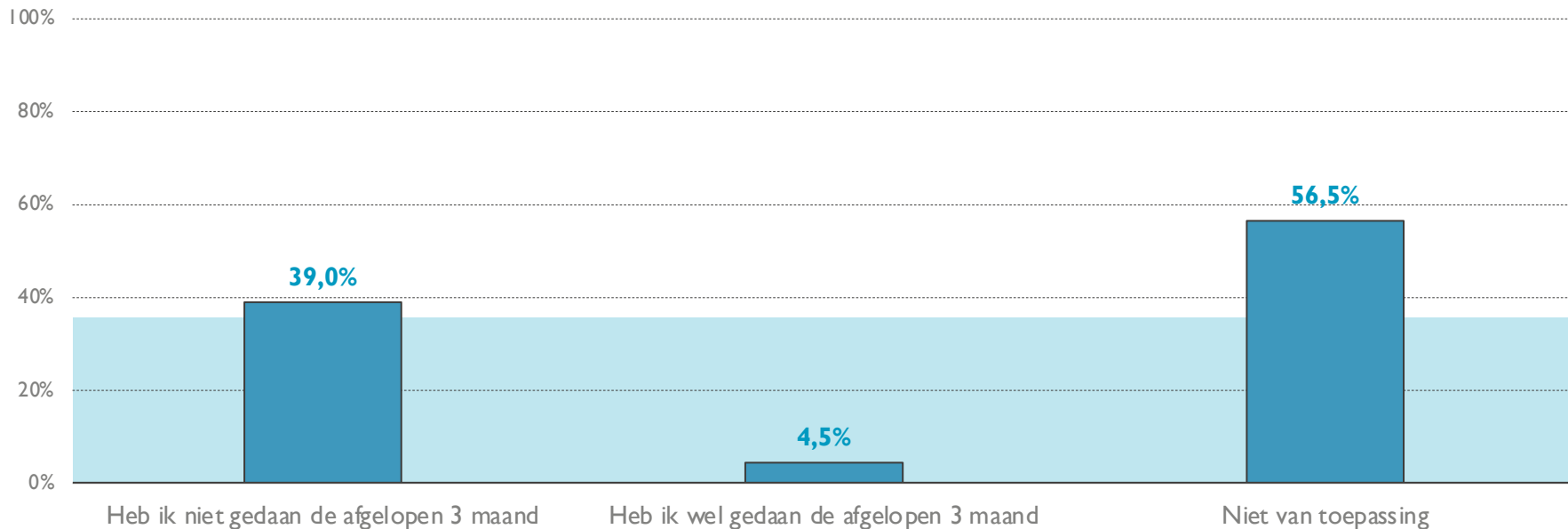
Deelmobiliteit is onbekend en onbemind

Welke van onderstaande online diensten heb je het afgelopen jaar gebruikt en/of aangeboden?

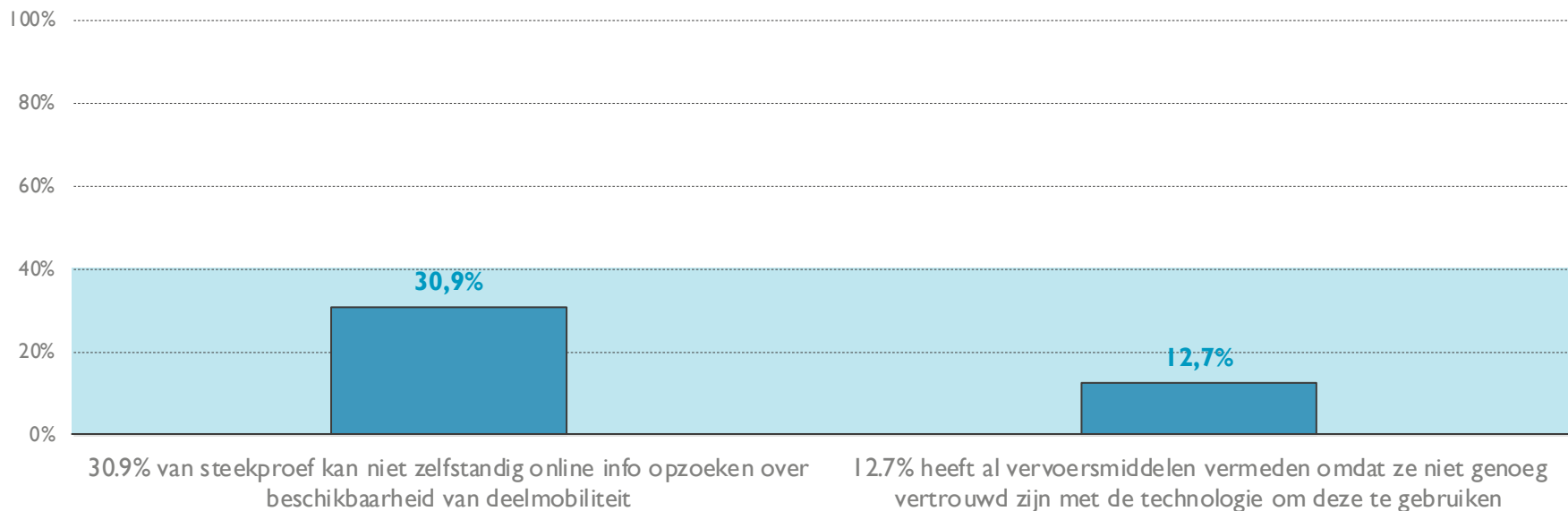


Laag gebruik van deelmobiliteitstechnologieën

Welke acties gekoppeld aan verplaatsingen heb je de afgelopen 3 maanden uitgevoerd op je smartphone, jouw computer, via een navigatie-app of GPS systeem?
Maken van een reservatie voor een vervoersmiddel (bv. deelwagen reserveren)



Lage vaardigheden rond deelmobiliteit: oorzaak of gevolg?

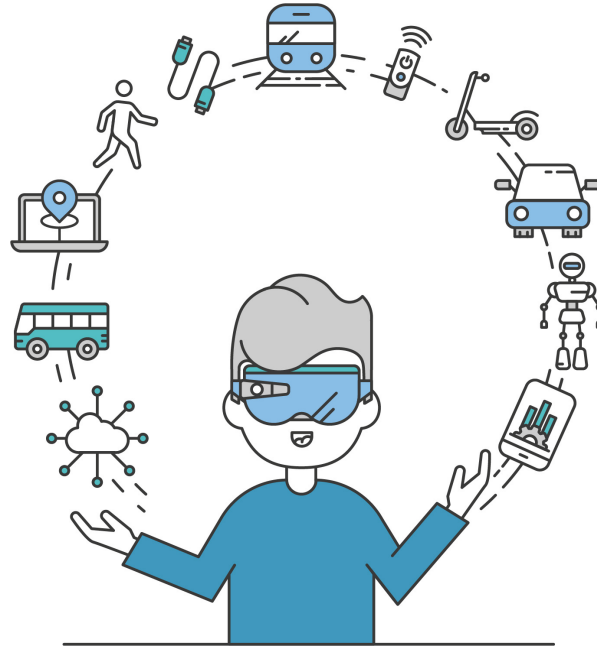


Take-aways



- Deelmobiliteit is vaak onbekend en niet overal beschikbaar
 - Gebruikers moeten weten dat deelsystemen bestaan en beschikbaar zijn als alternatieve vervoersoptie
 - Gebruikers moeten over voldoende kennis en vaardigheden beschikken om met de deelsystemen te willen en kunnen omgaan
 - Beschikbaarheid van deelsysteem
 - Reservatie van een rit
- Deelmobiliteit heeft meerwaarde voor kleine groep aanvullend op traditionelere vervoersmodi
 - Deelmobiliteit maakt vervoer toegankelijker door interessante prijs en minimaal onderhoud

imec.mobiliteitsmeter 2023



Vragen, opmerkingen of meer informatie
over imec.mobiliteitsmeter?

Contact: olivia.willems@imec.be