



# Stadspanel Halle

## Rapport bevraging Nieuwe Technologieën

06/08/2024

In samenwerking met  hoplr

# Inhoudstafel

<b>Samenvatting</b>	<b>3</b>
1.1 Stadspanel en methodologie	3
1.2 Negende bevraging: doel en thema's	3
1.3 Belangrijkste resultaten	3
<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
2.1 Over het Stadspanel van stad Halle	5
2.2 Over de negende bevraging	5
<b>Methodologie</b>	<b>6</b>
3.1 Gevolgde procedure	6
3.2 Toelichting bij de analyses	8
3.3 Samenstelling bevraging	8
3.3.1 Gender en leeftijdscategorie Stadspanel	8
3.3.2 Diploma	9
<b>Resultaten bevraging</b>	<b>10</b>
4.1 Kennis nieuwe technologieën	10
4.2 Gepercipieerde effectiviteit nieuwe technologieën en privacy bezorgdheden	11
4.2.1 Effectiviteit nieuwe technologieën	11
4.2.2 Privacy bezorgdheden	12
4.3 Acceptatie nieuwe technologieën	12
4.3.1 Overlastcamera's	13
4.3.2 Parkeercamera's	16
4.3.3 ANPR	16
4.3.4 Warmtebeelden	17
4.3.5 Telramen	18
4.3.6 Bezoekersdata	19
4.3.7 Bodycams	20
4.3.8 Floating car data	21
4.4 Kennis en acceptatie Generatieve AI	23
4.4.1 Kennis generatieve AI	23
4.4.2 Acceptatie generatieve AI	23
4.4.3 Verwachtingen ten aanzien van het gebruik van AI	24
<b>Discussie en conclusies</b>	<b>26</b>
5.1 Kennis nieuwe technologieën	26
5.2 Effectiviteit en privacybezorgdheid	26
5.3 Acceptatie nieuwe technologieën	26
5.4 Kennis en acceptatie generatieve AI	27
5.5 Advies	27

# Samenvatting

## 1.1 Stadspanel en methodologie

Om het lokale beleid optimaal af te stemmen op de wensen en verwachtingen van haar burgers, heeft stad Halle het Stadspanel opgericht. Dit panel bestaat uit meer dan 500 leden die minstens twee keer per jaar worden bevraagd over uiteenlopende thema's. De leden worden per brief uitgenodigd en representeren de Halse bevolking zo goed mogelijk.

## 1.2 Negende bevraging: doel en thema's

De negende bevraging van het Stadspanel vond plaats van 13 mei tot en met 30 juni 2024. Het onderwerp was het **gebruik van nieuwe technologieën en dataverzamelingmethoden door de stad Halle**. 1680 Hallenaren werden uitgenodigd om hun opinie te delen over het buurtleven in Halle. Daarvan namen er 660 deel. Aan de hand van de bevraging ondersteunen we het stadsbestuur in de verdere ontwikkeling van het lokaal beleid.

## 1.3 Belangrijkste resultaten

Concreet wilde stad Halle met behulp van de negende bevraging van het Stadspanel inzicht verkrijgen in het kennisniveau en de acceptatiegraad onder de panelleden van het gebruik van nieuwe technologieën zoals warmtecamera's, overlastcamera's en artificiële intelligentie (AI) door stad Halle. Hieronder bespreken we de **belangrijkste bevindingen**.

### **Kennisniveau nieuwe technologieën:**

- Hoge bekendheid met bodycams (89%) en ANPR (87%).
- Lagere bekendheid met bezoekersdata (48%), telramen (44%), en floating car data (22%).
- Kennisniveau varieert op basis van geslacht, opleidingsniveau en leeftijd.

### **Gepercipieerde effectiviteit en privacy bezorgdheden:**

- Meer dan 75% van de panelleden denkt dat nieuwe technologieën nuttig zijn voor de stad Halle.
- Grote bezorgdheid over privacy; minder dan de helft vertrouwt erop dat gegevens veilig bewaard en beschermd worden.
- Hoger vertrouwen in gegevensbeheer bij hoger opgeleiden en oudere panelleden.

### **Acceptatie nieuwe technologieën:**

- Hoge acceptatie voor overlastcamera's, parkeercamera's en bodycams, vooral voor veiligheidsdoeleinden.
- Redelijke acceptatie voor ANPR-camera's en telramen, vooral voor misdadbestrijding (ANPR) en verkeersbeheer (telramen). Matige acceptatie van floating car data.

- Controversiële acceptatie van warmtebeelden en bezoekersdata vanwege privacyzorgen.
- Acceptatie is hoger naarmate de percepties van nut, efficiëntie en vertrouwen in gegevensbescherming hoger zijn.

**Kennis en acceptatie generatieve AI:**

- Generatieve AI is redelijk bekend, vooral onder jongeren en hoger opgeleiden.
- Hogere acceptatie voor administratieve doeleinden, lagere acceptatie voor complexere taken.
- Belangrijke behoefte aan menselijke tussenkomst en duidelijke communicatie over het gebruik van AI.

# Inleiding

## 2.1 Over het Stadspanel van stad Halle

Het Stadspanel draagt bij aan het participatiebeleid van de stad. Het panel omvat een **representatief staal van de bevolking** en brengt meningen naar boven van groepen die zich bij andere participatie-initiatieven minder laten horen. Dat is essentieel om beleid te voeren dat relevant is voor de hele bevolking.

Door middel van dit inwonerspanel houdt de stad de vinger aan de pols. Op regelmatige tijdstippen wordt het **Stadspanel bevraagd over onderwerpen die spelen binnen de stad** of over belangrijke beleidskeuzes die moeten worden gemaakt.

Het Stadspanel is tenslotte ook een manier om de **realisatie van de beleidsdoelstellingen uit het strategisch meerjarenplan** op te volgen. Het inwonerspanel is een aanvulling op andere participatie-initiatieven en de adviesraden.

## 2.2 Over de negende bevraging

In het kader van het Stadspanel vond in de periode mei - juni 2024 de negende bevraging plaats, met als onderwerp het gebruik van nieuwe technologieën door stad Halle. Meer bepaald polsten we naar:

- De kennis over en de aanvaarding van nieuwe technologieën die gebruikt worden door de stad.
- Het gebruik van AI in communicatie door de stad
- De effectiviteit van nieuwe technologieën
- Bezorgdheden over privacy.

Aan de hand van de bevraging willen we het stadsbestuur **ondersteunen bij het lokale beleid in Halle.**

# Methodologie

## 3.1 Gevolgde procedure

De populatie voor het inwonerspanel omvat **alle inwoners van Halle die ouder zijn dan 16 jaar**, behalve raadsleden, leden van het college van burgemeester en schepenen, leden van het vast bureau en leden van het bijzonder comité voor de sociale dienst. Het steekproefkader bestond op 1 mei 2024 bijgevolg uit **N = 34.660 inwoners**.

Het Stadspanel werd gevormd door middel van een **proportioneel gestratificeerde steekproeftrekking**. Hierbij werd rekening gehouden met **geslacht en leeftijd**. De populatie (alle Hallenaars ouder dan 16 jaar) werd onderverdeeld in exclusieve groepen (strata), waarna er enkelvoudige aselechte steekproeven werden getrokken binnen elk stratum. Dit in verhouding tot de proportie van ieder stratum in de populatie.

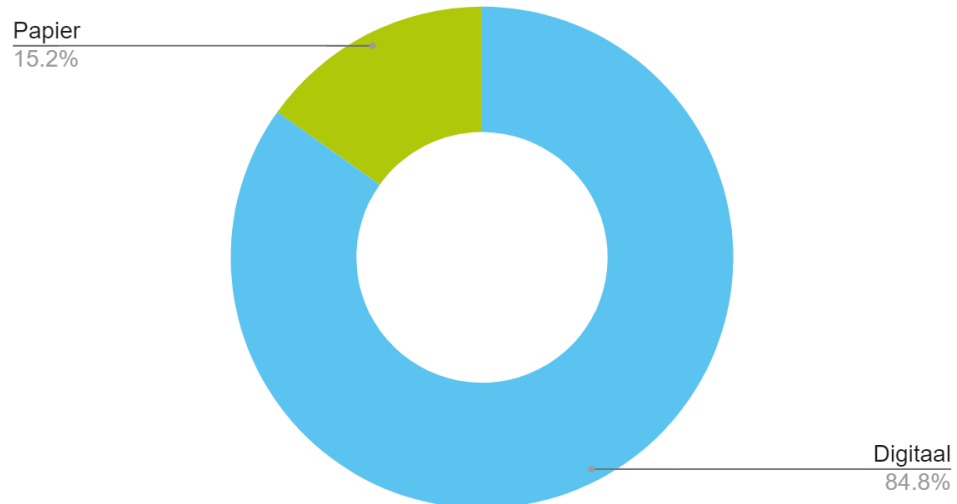
De tabel hieronder geeft een overzicht van de verschillende strata, hun verdeling in de populatie en **deelnemers van de negende bevraging** van het Stadspanel.

<b>Steekproef beschrijving (leeftijd x geslacht) en wegingscoëfficiënten</b>				
Segmenten		Proporties per segment (%)		
		Populatie	Steekproef	Wegingsfactor
16-24	Man	5.92	3.35	1.7672
	Vrouw	5.97	3.19	1.8715
25-34	Man	8.11	4.94	1.6417
	Vrouw	7.99	6.38	1.2524
35-44	Man	8.26	8.29	0.9964
	Vrouw	8.31	8.29	1.0024
45-54	Man	7.83	9.09	0.8614
	Vrouw	7.94	7.34	1.0817
55-64	Man	7.53	10.21	0.7375
	Vrouw	7.61	8.77	0.8677
65-74	Man	5.56	8.93	0.6226
	Vrouw	6.41	10.53	0.6087
75+	Man	4.93	5.26	0.9373
	Vrouw	7.63	5.42	1.4077

In totaal werden voor de negende bevraging **1680 leden van het stadspanel** uitgenodigd. Deze Hallenaren ontvingen een **uitnodigingsbrief** waarin ze gevraagd werden de vragenlijst in te vullen. Na twee weken kregen degenen die nog niet deelgenomen hadden een herinneringsbrief. Nog eens twee weken later, kregen degene die dan nog niet deelgenomen hadden een herinneringsbrief en enquêtebundel op papier.

De leden van het Stadspanel konden op drie manieren deelnemen aan de bevraging: **online**, **op papier** of **telefonisch**. Uiteindelijk namen **660 panelleden** deel, waarvan 560 online, 100 door middel van de papieren vragenlijst.

### Verdeling deelnamemodi (n = 660)



## 3.2 Toelichting bij de analyses

Bij elk onderdeel van de bevraging werd nagegaan **of er een samenhang bestaat** tussen de antwoorden enerzijds en socio-demografische gegevens (bv. geslacht en leeftijd). Enkel de significante verschillen worden gerapporteerd.

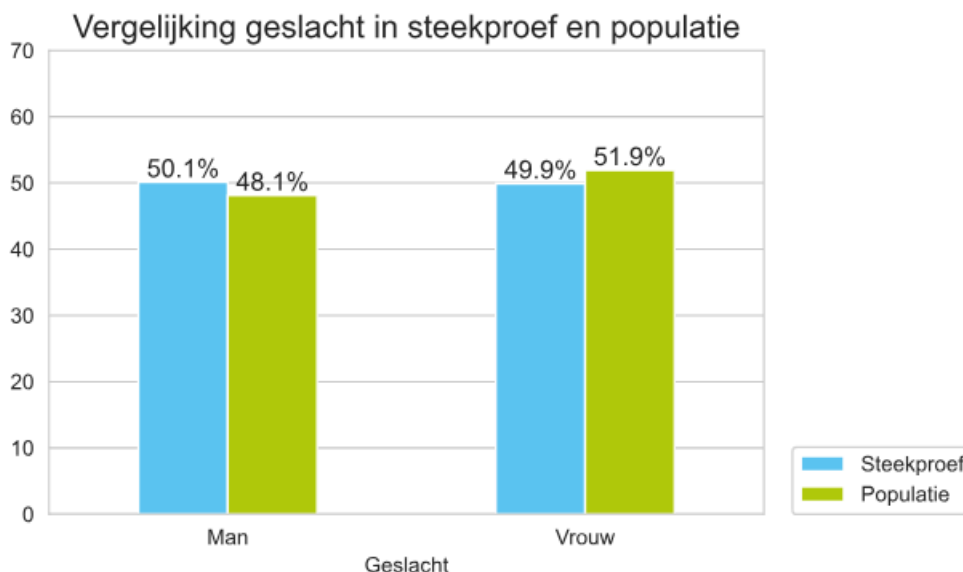
De aanwezigheid van een significante samenhang wordt doorheen het rapport gerapporteerd en is gebaseerd op de uitgevoerde statistische testen (i.e. Chi<sup>2</sup>-test, Spearman rangcorrelatie of Kruskal Wallis). De antwoorden op de open vragen worden thematisch geanalyseerd.

## 3.3 Samenstelling bevraging

Aan de negende bevraging van het Stadspanel namen **660 Hallenaren** deel, waarvan er 627 weerhouden werden na data cleaning<sup>1</sup>. Dit komt neer op een netto responsgraad van **37,3%** en resulteert in een **foutmarge van 3,88%** bij een betrouwbaarheidsniveau van 95%.

### 3.3.1 Gender en leeftijdscategorie Stadspanel

De uiteindelijke steekproef van de negende bevraging van het Stadspanel bestond uiteindelijk uit 314 (**50,1%**) **mannen** en 313 (**49,9%**) **vrouwen**. Hiermee benadert de samenstelling van de steekproef die van de populatie (Man = 48,1%, Vrouw = 51,9%).



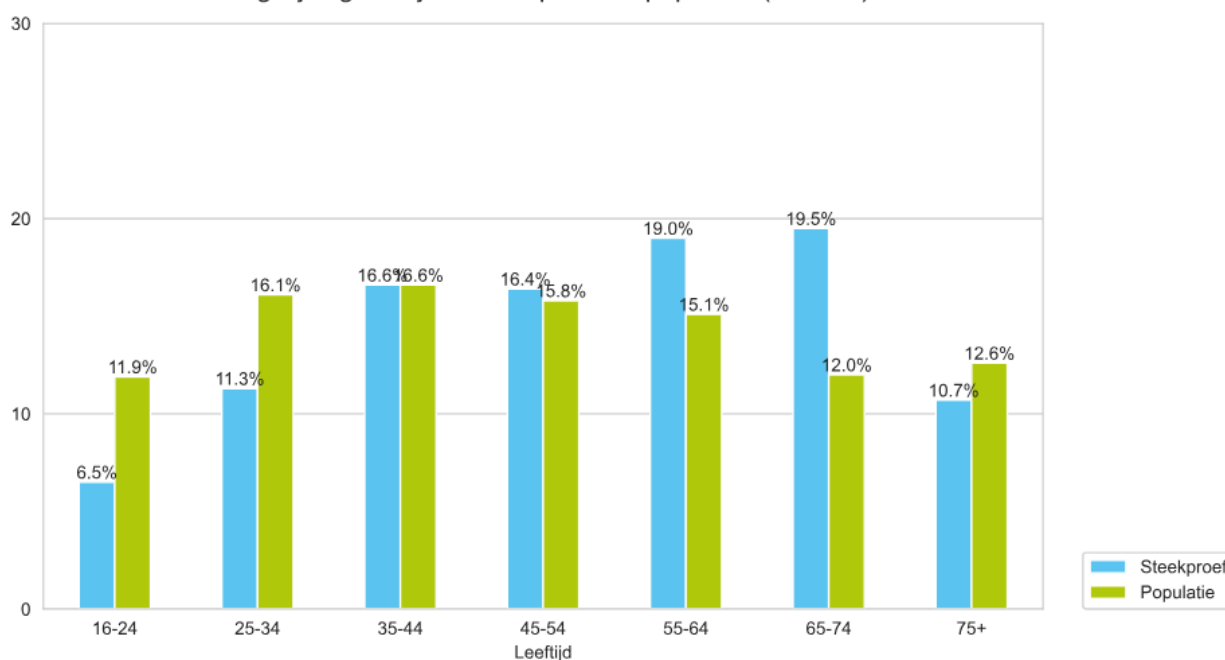
**Met betrekking tot leeftijd** merken we een algemene oververtegenwoordiging van 55 tot en met 74-jarigen, en een ondervertegenwoordiging van personen jonger dan 34, alsook mensen ouder dan 75 jaar. We compenseren deze over- en ondervertegenwoordigingen door middel van **weging**.

De gemiddelde leeftijd van de steekproef bedraagt 52,7 jaar, terwijl die van de populatie 48,6 is. De jongste deelnemer is 16 jaar, de oudste is 92 jaar.

<sup>1</sup> De vragen in de enquête waren niet verplicht in te vullen. Het aantal deelnemers kan daarom verschillen van vraag tot vraag. Bij alle resultaten wordt het reële aantal deelnemers per vraag daarom gerapporteerd.

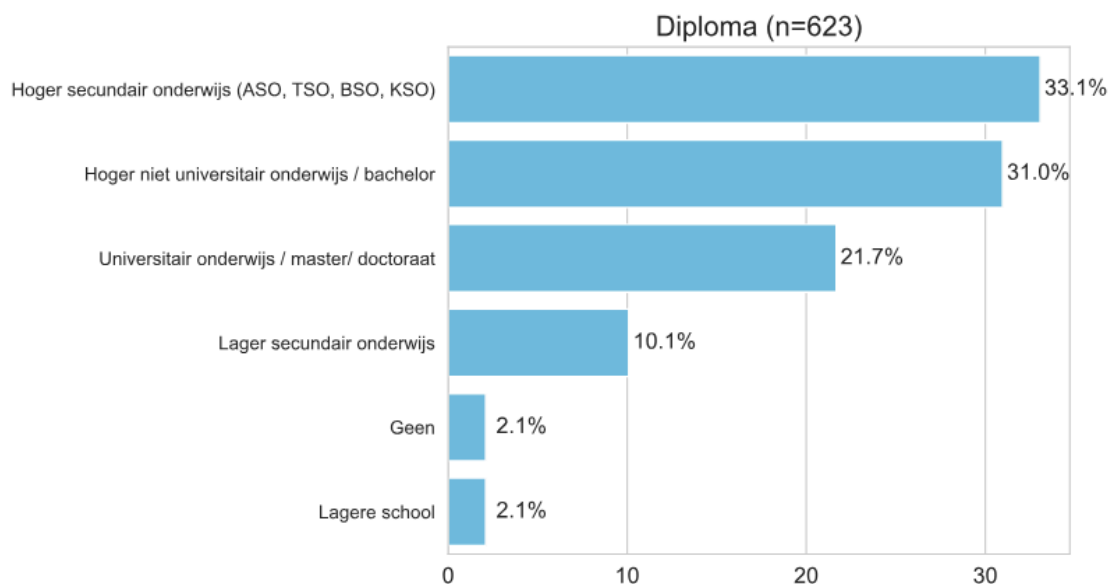


Vergelijking leeftijd in steekproef en populatie (n = 627)



### 3.3.2 Diploma

Slechts een beperkt deel van de steekproef heeft geen diploma. Een meerderheid van de deelnemers (52,7%) heeft een **diploma hoger onderwijs**. In vergelijking met de populatie, is het aantal personen met een diploma hoger onderwijs (29,2%) oververtegenwoordigd en het aantal personen zonder diploma middelbaar onderwijs (30,4%) ondervertegenwoordigd<sup>2</sup>.



<sup>2</sup> provincies.incijfers.be - Hoogste onderwijsniveau van inwoners 25+ jaar - 2017 - Halle

# Resultaten bevraging

In dit hoofdstuk bespreken we de resultaten van de bevraging. We delen deze op **per thema**:

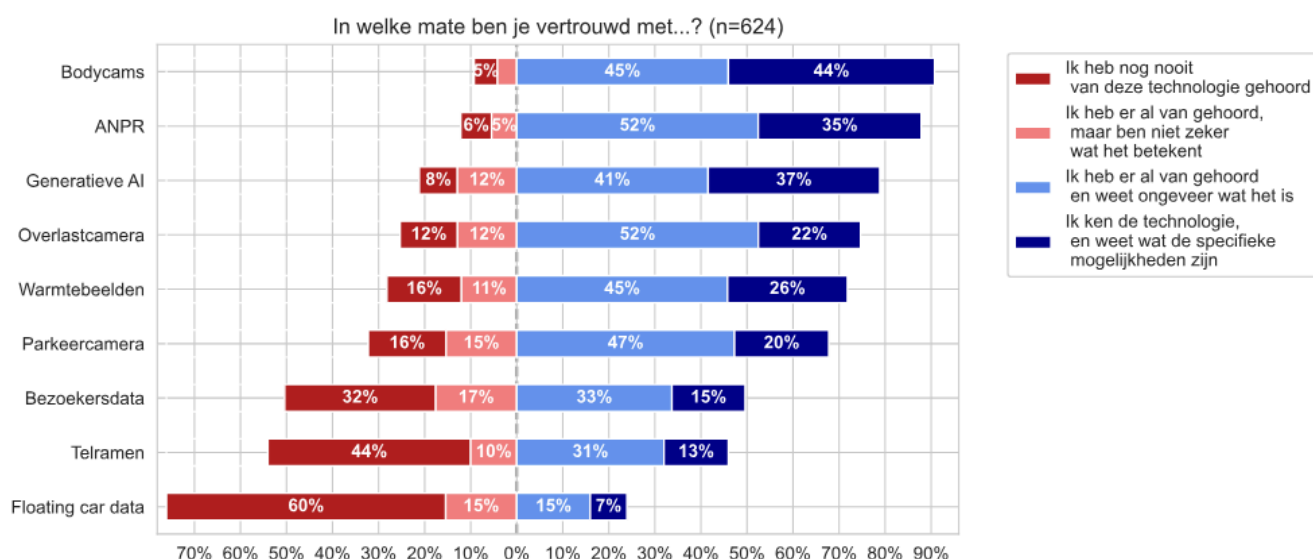
1. Kennis nieuwe technologieën
2. Gepercipieerde effectiviteit nieuwe technologieën en privacy bezorgdheden
3. Acceptatie nieuwe technologieën
4. Kennis en acceptatie Generatieve AI

We lichten telkens de relevante en opvallende bevindingen toe.

## 4.1 Kennis nieuwe technologieën

Het kennisniveau van de verschillende nieuwe technologieën is uiteenlopend. Bodycams (89%) en ANPR (87%) zijn hierbij het meest bekend bij de panelleden. Ook generatieve AI (78%), overlastcamera's (74%), warmtebeelden (71%) en parkeercamera's (67%) zijn bij een relatief breed publiek bekend.

Bezoekersdata (48%), telramen (44%), en floating car data (22%) hebben als gegevensverzamelingstechnologieën een (veel) lagere bekendheid. Een derde heeft nog nooit gehoord van bezoekersdata, 44% nog nooit van Telramen en 60% is volledig onbekend met floating car data.



Het kennisniveau lijkt voor verschillende technologieën te variëren naar gelang een aantal socio-demografische achtergrondvariabelen:

- **Mannen** geven iets vaker dan vrouwen aan dat ze bekend zijn met de technologieën **bodycams**, **overlastcamera's**, **warmtebeelden**, **bezoekersdata**, **floating car data**.
- Panelleden met een **hoger opleidingsniveau** geven aan meer bekend te zijn met **bezoekersdata**, **warmtebeelden**, en **generatieve AI**.

- **Oudere** panelleden, met name 55 tot 74 jarigen, geven vaker aan dan panelleden jonger dan 35 jaar dat ze bekend zijn met **overlastcamera's**. Omgekeerd zijn **-45 jarigen** meer bekend met **generatieve AI** dan +55 jarigen.

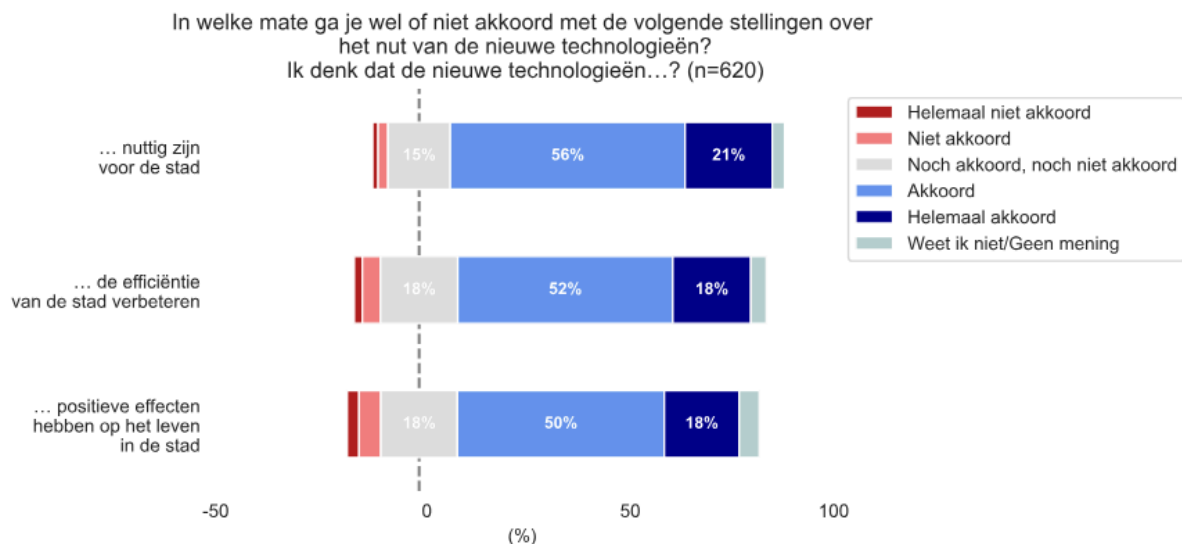
## 4.2 Gepercipieerde effectiviteit nieuwe technologieën en privacy bezorgdheden

Voor we de acceptatie van de verschillende technologieën uitgebreid bespreken, kijken we eerst naar twee meer generieke zaken. Eerst en vooral bevroegen we de mate waarin de panelleden denken dat het inzetten van nieuwe technologieën effectief zal zijn. Ten tweede bevroegen we ook de mate waarin de panelleden bezorgd zijn om hun privacy bij het verzamelen, opslaan en gebruiken van verschillende gegevens door stad Halle.

### 4.2.1 Effectiviteit nieuwe technologieën

**De panelleden hebben over het algemeen een positief beeld over de effectiviteit van nieuwe technologieën voor de stad Halle.**

**Meer dan 75%** denkt dat de nieuwe technologieën nuttig zijn voor de stad. **Meer dan 70%** denkt dat de nieuwe technologieën de efficiëntie van de stad zullen verbeteren. **Iets minder dan 70%** denkt dat de nieuwe technologieën een positief effect zullen hebben op het leven in de stad en zullen bijdragen tot minder overlast, meer verkeersveiligheid, gericht beleid, ...



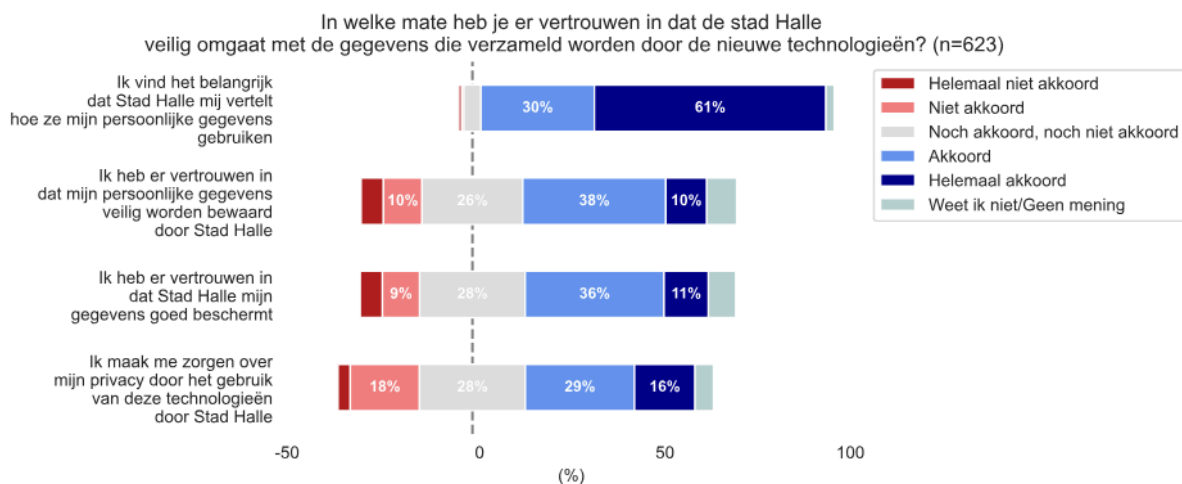
Panelleden die verwachten dat de technologieën **nuttig** zullen zijn, denken ook vaker dat het een **positief effect** zal hebben op het leven in de stad en het de **efficiëntie van de stad zal verbeteren**. Aanvullend stellen we vast dat panelleden met een **hoger opleidingsniveau** vaker verwachten dat de nieuwe technologieën **nuttig** zullen zijn voor de stad.

## 4.2.2 Privacy bezorgdheden

Het verzamelen, bewaren en verwerken van allerlei gegevens kan de nodige privacy bezorgdheden bij de inwoners teweegbrengen. Daarom vroegen we de panelleden in welke mate:

- ze de stad Halle vertrouwen dat die veilig omgaat met de gegevens die verzameld worden door de nieuwe technologieën,
- stad Halle hen moet informeren over het gebruik van die gegevens,
- ze zich zorgen maken over hun privacy door het gebruik van de nieuwe technologieën door stad Halle.

We stellen vast dat de panelleden het **heel belangrijk vinden dat stad Halle hen vertelt hoe ze de verzamelde persoonlijke gegevens gebruiken**. Ruim 90% vindt dit (heel) belangrijk. Tegelijk zien we dat er nog werk is aan het vertrouwen in hoe stad Halle de gegevens bewaart en beschermt. **Iets minder dan de helft van de panelleden heeft er vertrouwen in dat de gegevens veilig bewaard (48%) en beschermd (47%) worden**. Een kwart tot een derde is hier onzeker over en tot bijna 20% is van mening dat dit momenteel niet goed gebeurt. Tegelijk maakt ongeveer **45%** van de panelleden zich **zorgen over hun privacy** door het gebruik van deze technologieën door de stad Halle terwijl 20% dat niet doet. Omgekeerd maakt ongeveer 20% zich hier geen zorgen over.



Het **vertrouwen** in het bewaren en beschermen van de gegevens is **hoger** onder de panelleden met een **hoger opleidingsniveau** en **onder de oudere panelleden**. Het vertrouwen ligt dan weer **lager** onder de panelleden die zich meer **zorgen maken over hun privacy**.

Panelleden die **meer vertrouwen** hebben in hoe Stad Halle hun gegevens bewaart en beschermt en zich hierbij **minder zorgen maken over hun privacy**, staan over het algemeen **positiever ten aanzien van het potentieel van deze technologieën voor de stad, de werking van de diensten**, en verwachten dat deze een **positief effect zullen hebben op het leven in de stad**.

## 4.3 Acceptatie nieuwe technologieën

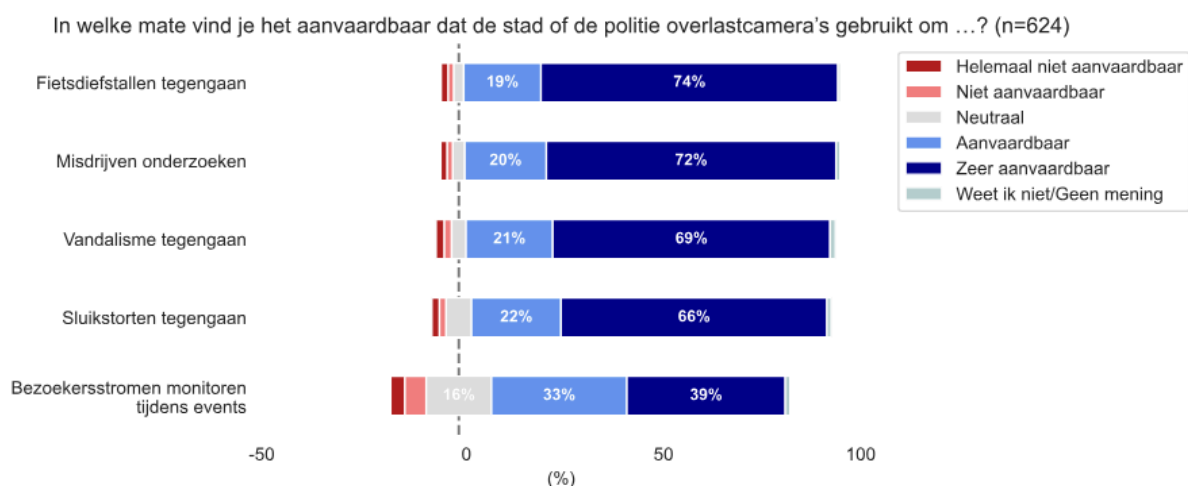
Per technologie polsten we niet alleen naar het kennisniveau van de betreffende technologie, maar ook naar de mate waarin het gebruik van de technologie acceptabel is voor specifieke doeleinden. We onderzochten met andere woorden of er draagvlak is voor het gebruik van nieuwe technologieën in de publieke ruimte. De resultaten zijn hieronder per technologie weergegeven. Concreet bespreken we de volgende technologieën:

- Overlastcamera's
- Parkeercamera's
- ANPR-camera's (Automatic Number Plate Recognition)
- Warmtebeelden
- Telramen
- Bezoekersdata
- Bodycams
- 'Floating car data'

### 4.3.1 Overlastcamera's

Een (ruime) meerderheid vindt het gebruik van overlastcamera's voor de verschillende doeleinden in het algemeen (zeer) aanvaardbaar. Om fietsdiefstallen, vandalisme, en sluikstorten te bestrijden, en misdrijven te onderzoeken vindt **tot meer dan 90%** van de panelleden de overlastcamera's (zeer) **aanvaardbaar**. Om misdrijven en fietsdiefstallen te vermijden vindt zelfs meer dan 70% het gebruik **zeer aanvaardbaar**.

Enkel voor het **monitoren van grote bezoekersstromen** bij grote evenementen ligt de acceptatiegraad lager. Desalniettemin vindt **meer dan 70%** ook voor dit doel het gebruik van overlastcamera's (zeer) aanvaardbaar.



Panelleden die overlastcamera's voor één doeleinde aanvaardbaar vinden, vinden dit typisch ook voor andere doeleinden aanvaardbaar. Een hoger kennisniveau van wat overlastcamera's zijn en kunnen, lijkt hierbij samen te gaan met een hogere aanvaarding van de technologie voor de verschillende doeleinden.

Panelleden die van mening zijn dat nieuwe technologieën in het algemeen **nuttig** zijn, dat ze de **efficiëntie** van de stad zullen verhogen, en **het leven in de stad zullen verbeteren**, staan **positiever** ten aanzien van het inzetten van overlast camera's voor elk van de bevestigde doeleinden.

De aanvaarding om overlastcamera's gebruiken om **misdriften te onderzoeken, vandalisme tegen te gaan en bezoekersstromen te monitoren** vergt dan weer een **hoger vertrouwen in het veilig bewaren en goed beschermen** van de verzamelde gegevens.

De **aanvaarding** van overlastcamera's ligt evenwel voor elke toepassing **lager** onder inwoners die zich **zorgen maken om hun privacy**.

**Correlatiematrix: Aanvaarding overlastcameratoepassingen en gepercipieerd nut en vertrouwen**

	Nuttig	Efficiëntie	Positief effect	Beschermen gegevens	Veilig bewaren	Zorgen om privacy
<b>Sluikstorten</b>	0.204***	0.181***	0.247***	0.086	0.102	-0.149**
<b>fietsdiefstallen</b>	0.2***	0.176***	0.225***	0.082	0.094	-0.166**
<b>vandalisme</b>	0.177***	0.175***	0.25***	0.123**	0.144**	-0.179***
<b>misdriften</b>	0.21***	0.195***	0.262***	0.165***	0.19***	-0.228***
<b>Bezoekersstromen</b>	0.236***	0.217***	0.315***	0.235***	0.239***	-0.245***

\*\*\* p < 0.001, \*\* p < 0.01, \* p < 0.05

De panelleden konden hun keuze ook motiveren:

**Veiligheid** is de grootste prioriteit van de voorstanders van overlastcamera's. Het bestrijden van criminaliteit staat hierin voorop. Een veilige omgeving is een nette en meer leefbare omgeving.

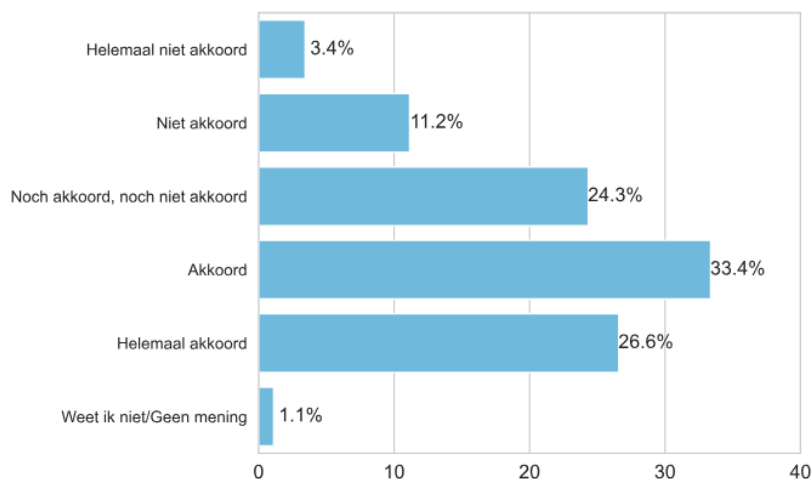
Tegelijk worden er ook privacy zorgen geuit. Zowel voor- als tegenstanders zijn van mening dat het gebruik van camera's een inbreuk op de privacy kan betekenen. Te veel camera's zouden kunnen leiden tot te veel controle. **Het waarborgen van privacy wordt dan ook regelmatig als voorwaarde voor de aanvaardbaarheid van overlastcamera's geformuleerd.**

Panelleden die **tegen** het gebruik van camera's zijn, zeggen ook dat ze niet **vertrouwen** dat de beelden voor de juiste doeleinden gebruikt zouden worden. Tot slot geven verschillende deelnemers aan dat ze overlastcamera's op bepaalde gerichte plaatsen kunnen goedkeuren, maar dat een algemene monitoring te ver gaand is.

### 4.3.1.1 Bewakingscamera's en het veiligheidsgevoel

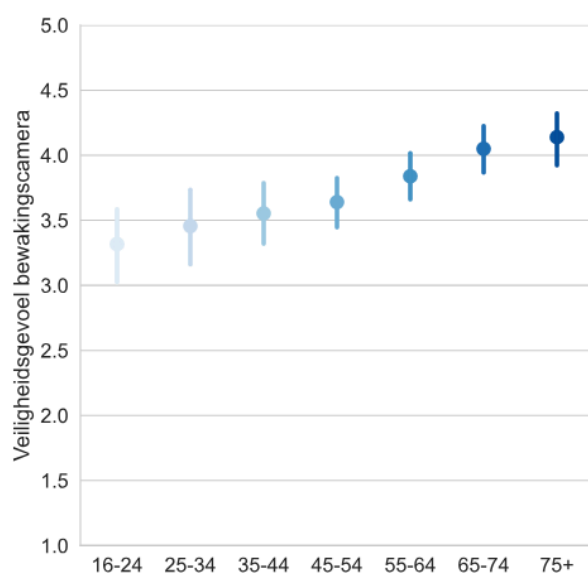
De aanwezigheid van bewakingscamera's in de stad zorgt voor **net geen 60%** van de panelleden dat ze zich veiliger voelen in de stad. Iets minder dan een kwart staat hier neutraal tegenover en voor 15% zorgen bewakingscamera's niet voor een hoger veiligheidsgevoel.

Ik voel me veiliger in de stad als er bewakingscamera's aanwezig zijn (n=625)



Alle leeftijdsgroepen lijken zich veiliger te voelen met bewakingscamera's in de stad, maar dit veiligheidsgevoel is sterker bij de oudere panelleden.

Veiligheidsgevoel bewakingscamera per leeftijdscategorie (n=625)

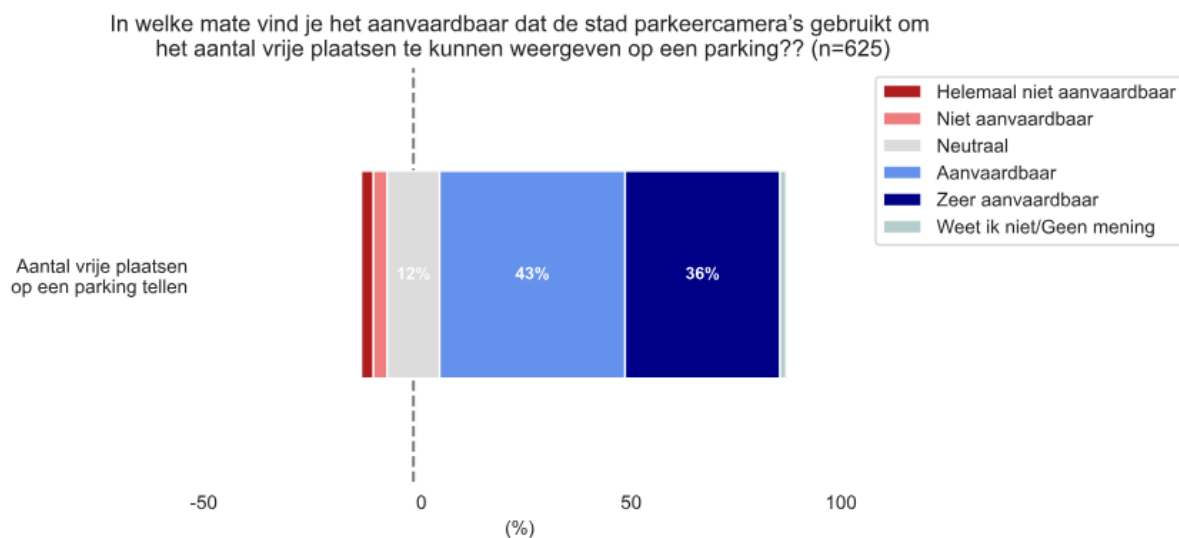


Panelleden die een **hoger veiligheidsgevoel** hebben door bewakingscamera's, hebben ook vaker het idee dat nieuwe technologieën, in het algemeen, een **positief effect hebben op het leven in de stad**, en hebben er **vertrouwen** in dat gegevens goed worden bewaard en beschermd door de stad.

### 4.3.2 Parkeercamera's

Parkeercamera's zijn camera's die het aantal auto's tellen op een parking. Deze camera's worden voornamelijk gebruikt om het aantal vrije plaatsen te meten.

**Net als voor overlastcamera's is er een groot draagvlak voor parkeercamera's onder de panelleden.** Net geen 80% vindt het gebruik van parkeercamera's om het aantal vrije plaatsen te kunnen weergeven op een parking (zeer) aanvaardbaar. Omgekeerd vindt minder dan 10% het gebruik (helemaal) niet aanvaardbaar of heeft het geen mening.



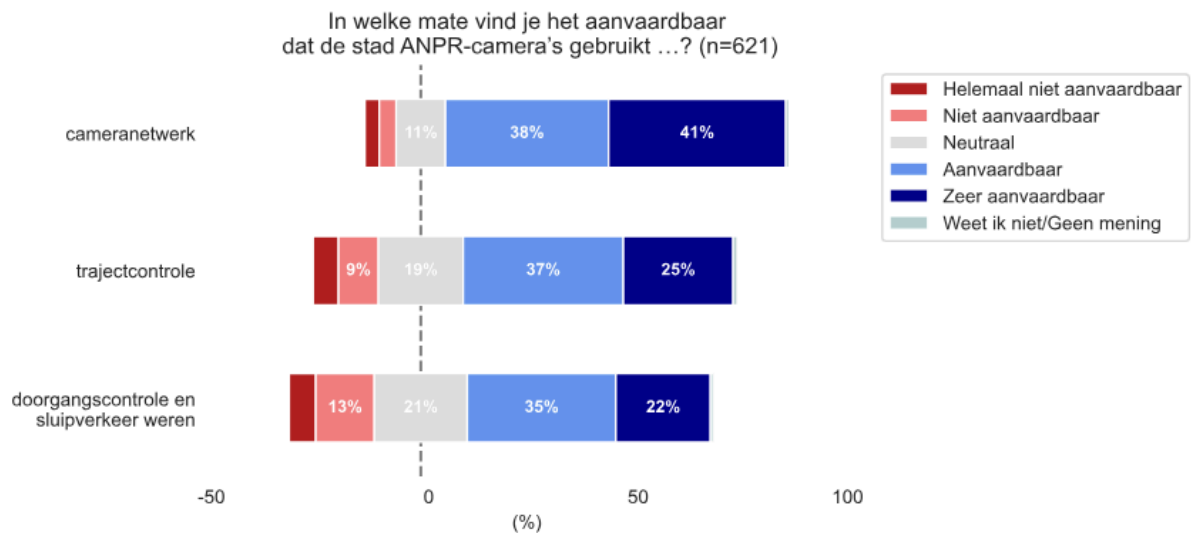
Panelleden die **beter op de hoogte zijn** van wat een parkeercamera is en kan, staan ook **positiever** ten opzichte van het gebruik ervan. Verder worden parkeercamera's meer aanvaard door die panelleden die verwachten dat nieuwe technologieën in het algemeen nuttig zijn voor de stad, de efficiëntie van de stad verhogen, en een positief effect zal hebben op de stad. Tegelijk hebben ze er een hoger vertrouwen in dat stad Halle de verzamelde gegevens goed beschermen en veilig bewaren, en maken ze zich minder zorgen om hun privacy.

### 4.3.3 ANPR

ANPR staat voor 'Automatic Number Plate Recognition' of automatische nummerplaatherkenning. Deze slimme camera's kunnen nummerplaten van voorbijrijdende voertuigen kunnen lezen. Een stad gebruikt ANPR-camera's om te controleren of bestuurders de verkeersregels naleven.

Voor het gebruik als 'cameranetwerk', om voertuigen die de stad binnenrijden te registreren in het kader van opsporingen door de politie, vindt **bijna 80%** het gebruik van deze technologie minstens aanvaardbaar. Voor doorgangscntrole en voor het keren en het weren van sluipverkeer, alsook voor algemene trajectcontrole ligt de aanvaardbaarheid iets lager, maar toch nog altijd **boven de 50%**. Wel is er telkens een groep van 15% tot 20% die het gebruik van ANPR camera's voor deze doeleinden (helemaal) niet aanvaarden.





**Panelleden die ANPR camera's voor één doeleinde aanvaarden, doen die typisch ook voor een ander doeleinde.** Een rode draad hierbij is dat verwacht wordt dat nieuwe technologieën een positieve impact zullen hebben op de werking van de stad en de stad efficiënter zal laten werken. Tegelijk hebben deze panelleden ook meer vertrouwen in hoe de stad de verzamelde gegevens veilig zal bewaren en beschermen. Tegelijk maken ze zich ook minder zorgen over hun privacy.

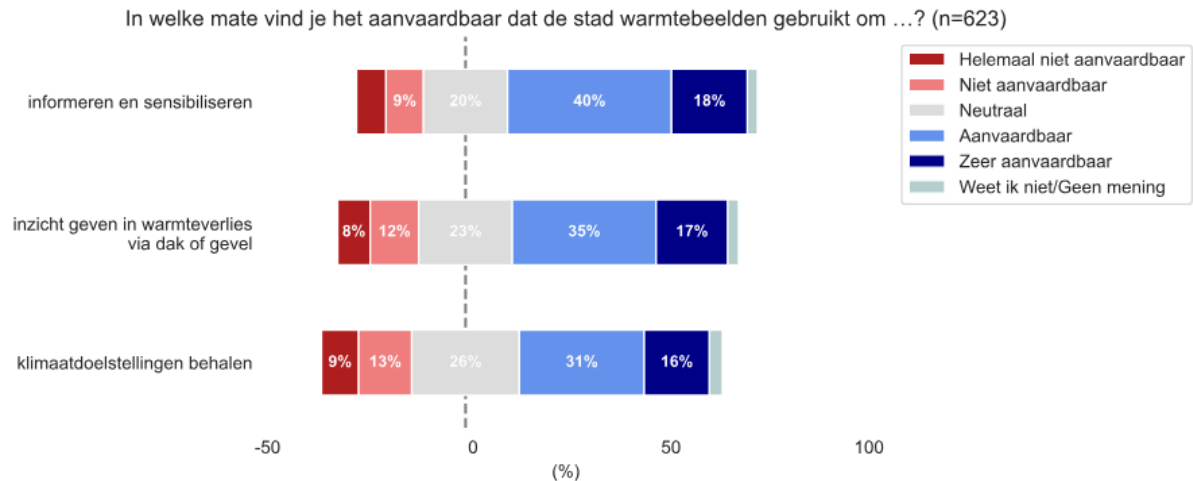
Specifiek voor het gebruik van ANPR camera's voor **doorgangscntrole** zien we een hoger draagvlak onder **oudere** panelleden.

#### 4.3.4 Warmtebeelden

Om een zicht te krijgen op de isolatie van daken en gevels, kan de stad beelden maken met warmtecamera's op een auto en een drone. Die beelden laten zien hoeveel warmte er ontsnapt door het dak of de gevel van een huis.

**Bijna 60%** vindt het gebruik van warmtebeelden om mensen te **informer en sensibiliseren** (zeer) aanvaardbaar. **Meer dan 50%** vindt het gebruik van warmtebeelden om mensen zicht te geven op hoeveel **warmte er ontsnapt** door hun dak of gevel (zeer) aanvaardbaar. **Meer dan 45%** vindt het gebruik van warmtebeelden om klimaatdoelstellingen te behalen (zeer) aanvaardbaar.

Voor ieder doeleinde staat telkens ook een groot deel (16% tot 24%) negatief tegenover het gebruik van warmtebeelden.



Warmtebeelden inzetten voor de drie verschillende doelstellingen **worden meer aanvaard door panelleden die** nieuwe technologieën in het algemeen als nuttig beschouwen voor de stad, verwachten dat ze de efficiëntie van de stad zal verhogen, en een algemeen positief effect zullen hebben op het leven de stad. Tegelijk hebben ze er een hoger vertrouwen in dat stad Halle de verzamelde gegevens goed beschermen en veilig bewaren, en maken ze zich minder zorgen om hun privacy.

De **voorstanders** vinden het gebruik van warmtebeelden **nuttig** om mensen te helpen met hun energiezuinigheid. **De voorwaarde voor gebruik**, onder zowel voor- als tegenstanders, is echter dat de informatie gebruikt wordt om te informeren en bewoners te **sensibiliseren en niet om te sanctioneren**. De monitoring via warmtebeelden zou volgens de antwoorden moeten leiden tot een besparing op energie voor de gemiddelde inwoner, en niet tot meer kosten door boetes.

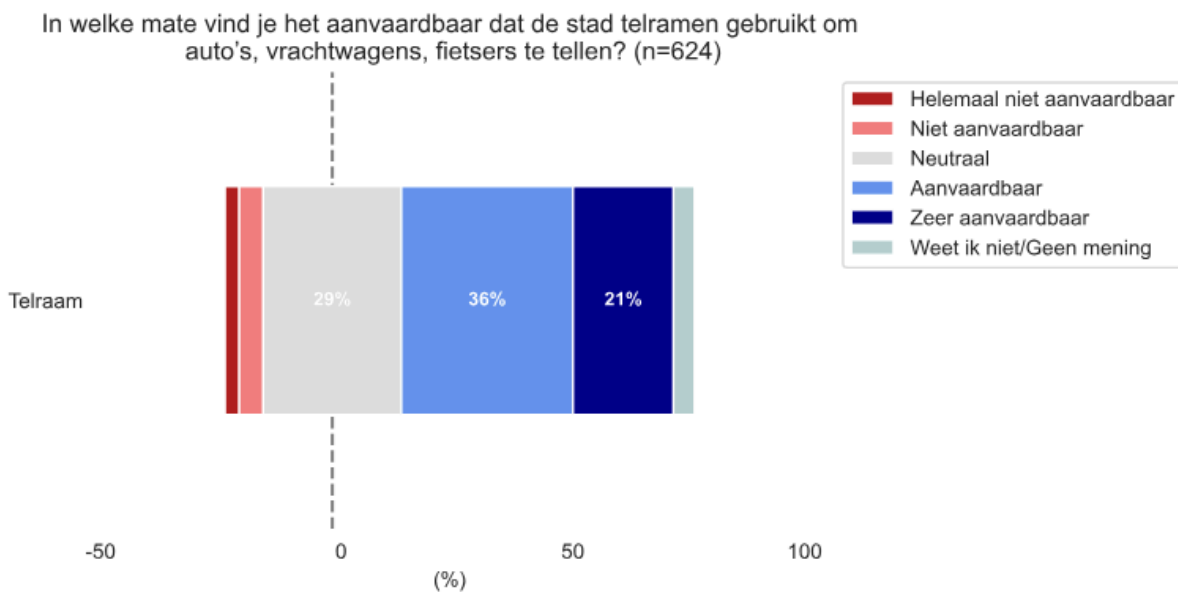
**Tegenstanders** zijn vooral van mening dat dit gebruik een rechtstreekse **inbreuk op privacy** zou betekenen. Zeker als het gaat over inzicht verkrijgen in het warmteverlies van een woning gaat het voor de respondenten niet langer over het openbaar domein, maar de private ruimte, waar de gemeente geen inspraak in zou mogen hebben. Verschillende mensen suggereren dat dit enkel op vraag van de bewoners zou mogen gebeuren.

Ook formuleren verschillende **tegenstanders** dat het gevolg van het gebruik van warmtebeelden mensen in de **kosten** zal jagen door de nood aan renovatie. Deze mensen maken zich dus vooral zorgen om het financiële luik.

#### 4.3.5 Telramen

Een telraam is een slimme verkeersteller. We plaatsen ze op strategische locaties achter het raam van bewoners in Halle. Zo kan het verkeer geteld worden.

**Meer dan 50%** vindt het (zeer) aanvaardbaar dat de stad telramen gebruikt om auto's, vrachtwagens en fietsers te tellen. **Bijna 30%** staat neutraal tegenover het gebruik van telramen. Omgekeerd vindt slechts een beperkte minderheid van 8% het inzetten van telramen (geheel) onaanvaardbaar.



De **acceptatie** van telramen om auto's, vrachtwagens, en fietsers te tellen ligt **hoger** onder de panelleden die nieuwe technologieën in het algemeen als nuttig beschouwen voor de stad, verwachten dat ze de efficiëntie van de stad zal verhogen, en een algemeen positief effect zullen hebben op het leven de stad. De acceptatie ligt dan weer **lager** onder panelleden die zich meer zorgen maken om hun **privacy**.

De **voorstanders** van telramen in de publieke ruimte zien vooral mogelijkheden om verkeersoverlast tegen te gaan. De informatie van metingen kan volgens hen helpen om verkeersstromen te begrijpen en beter te plannen waardoor er minder opstoppingen en files ontstaan.

Omgekeerd zien panelleden die **neutraal of tegenstander** zijn het nut of de meerwaarde van telramen niet in. Ook vinden verschillende mensen het gebruik van telramen, net zoals andere technologieën, een inbreuk op de privacy.

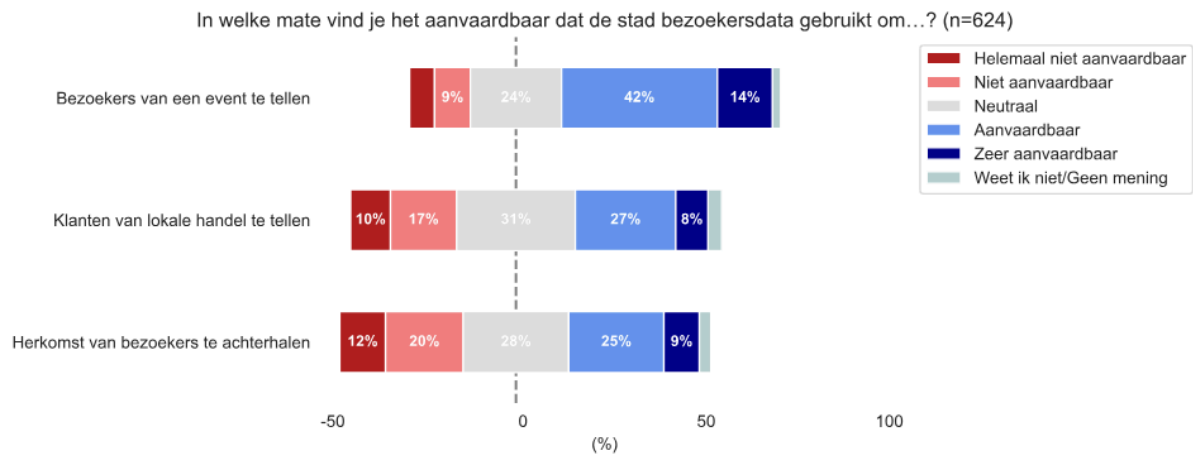
### 4.3.6 Bezoekersdata

Het verzamelen van bezoekersdata wil zeggen dat de stad gebruik maakt van wifi-antennes om het aantal bezoekers in de stad te meten. Een stad koopt daarvoor datarapporten aan bij een mobiele telefoonprovider over hun bezoekers.

**Rond het gebruik van bezoekersdata voor de verschillende doeleinden lopen de meningen van de panelleden uiteen. Meer dan 50%** vindt dat bezoekersdata gebruikt mogen worden om het aantal bezoekers op een evenement te tellen. **Net geen kwart** staat hier neutraal tegenover, en ongeveer 15% vindt dit (helemaal) niet aanvaardbaar.

Voor zowel het tellen van klanten bij lokale handelaars als het achterhalen van de herkomst van bezoekers zijn de meningen van het stadspanel opgesplitst in drie gelijke delen over de schaal. 35% vindt dat bezoekersdata gebruikt mogen worden om het aantal **klanten van lokale handel** te tellen. 32% staat hier neutraal tegenover en ongeveer 28% vindt niet

aanvaardbaar. Ongeveer 35% vindt dat bezoekersdata gebruikt mogen worden om de **herkomst van bezoekers** van de stad te achterhalen, terwijl 28% hier neutraal tegenover staat en ongeveer 33% dit niet aanvaardbaar tot zelfs helemaal niet aanvaardbaar vindt.



**Oudere** panelleden staan **positiever** tegenover het gebruik van bezoekersdata om de **herkomst** van de bezoekers te achterhalen.

Verder wordt het gebruik van bezoekersdata voor de verschillende doeleinden meer **aanvaard** door panelleden die verwachten dat nieuwe technologieën een positieve impact zullen hebben op de werking van de stad, de stad efficiënter zullen laten werken, en een positieve impact zullen hebben op het leven in de stad. Tegelijk hebben deze panelleden ook meer vertrouwen in hoe de stad de verzamelde gegevens veilig zal bewaren en beschermen. Tegelijk maken ze zich ook minder zorgen over hun privacy.

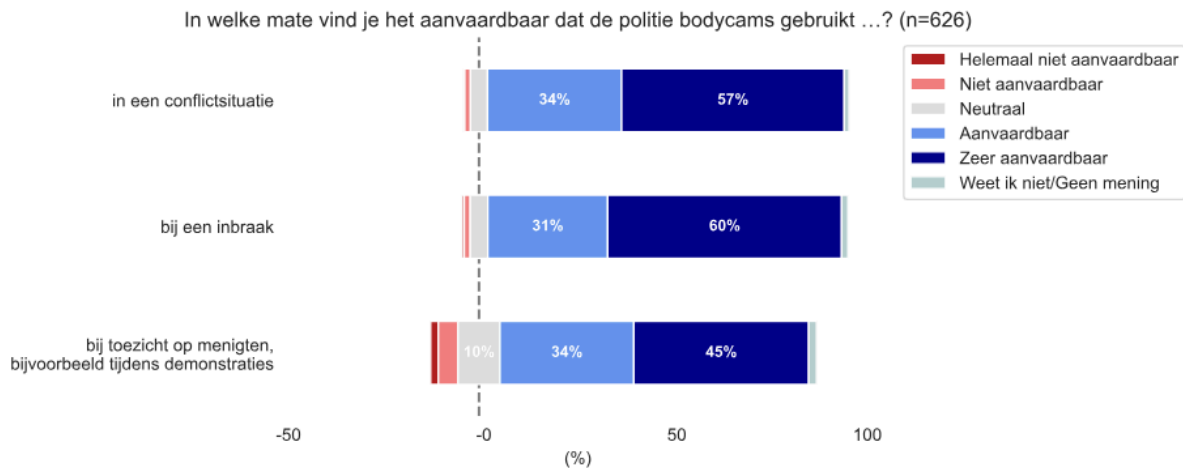
**Voorstanders** van het verzamelen van bezoekersdata zien in dat dit nuttig kan zijn om beleid op af te stemmen. De slogan 'meten is weten' wordt zo regelmatig vermeld. Verschillenden geven echter aan dat dit gebruik enkel is toegestaan om bijvoorbeeld de handelssector een duw in de rug te geven.

Verschillende mensen, voornamelijk **tegenstanders**, stellen zich (opnieuw) vragen bij de mate waarin dit een **inbreuk op privacy** zou kunnen betekenen. Ook is voor een deel van de tegenstanders en neutrale panelleden **het nut of de meerwaarde van bezoekersdata onvoldoende duidelijk**.

### 4.3.7 Bodycams

Een bodycam is een camera die op het lichaam wordt gedragen waardoor het mogelijk is om precies te zien wat de drager ziet en hoort. Ze worden door verschillende groepen (bv. politie, hulpverleners en beveiligers) gebruikt om bijvoorbeeld feiten vast te leggen.

**Meer dan 90%** vindt het aanvaardbaar dat politie bodycams gebruikt bij zowel een conflictsituatie als bij een inbraak. **Net geen 80%** vindt het aanvaardbaar dat de politie bodycams gebruikt bij toezicht op menigten, zoals tijdens een demonstratie. **Slechts heel kleine minderheden vinden bodycams niet aanvaardbaar.**



Panelleden met een **hoger kennisniveau** van bodycams staan **positiever** tegenover het gebruik ervan bij de drie vermelde doeleinden.

Opnieuw zien we hier een **positieve samenhang** tussen de aanvaarding van de technologie en de mate waarin nieuwe technologieën, in het algemeen, nuttig zijn voor de stad, de stad efficiënter laten werken en een algemeen positief effect zullen hebben op het leven in de stad. Voorstanders van het gebruik van bodycams in het geval van crowdcontrol hebben er bovendien ook meer vertrouwen in dat de stad de verzamelde gegevens veilig bewaard.

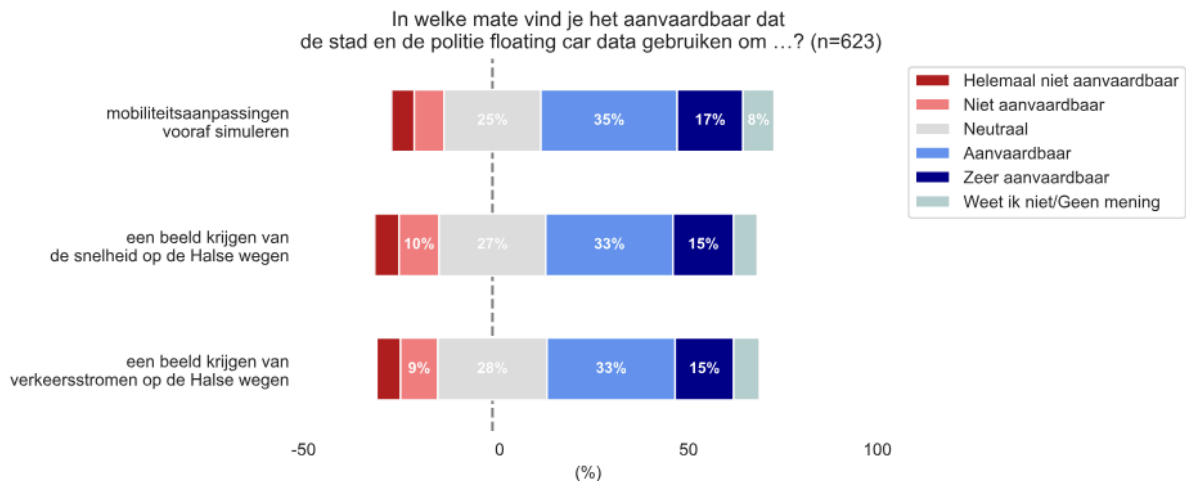
De **voorstanders** geven aan dat ze bodycams vooral **nuttig vinden om de veiligheid van alle betrokken partijen te garanderen**. De videobeelden kunnen helpen om sterke objectieve data voor te leggen over (conflict)situaties waarin de politie betrokken is. Verschillenden geven ook specifiek aan dat ze hierin vooral de veiligheid van de politie in acht nemen. De beelden van bodycams kunnen ook hun rol meer specifiek duiden en, indien nodig, de politie beschermen tegen eventuele vervolging.

Omdat de **tegenstanders** gering zijn, is de motivatie achter de antwoorden ook beperkt. Enkele mensen zijn echter van mening dat de politie geen autonomie mag krijgen in het gebruik van de camera's en dat de gemeente hiermee naar *een politiestaat* zou kunnen evolueren. Enkel merken ook op dat het gebruik sterk afhankelijk is van de situatie.

### 4.3.8 Floating car data

Geanonimiseerde Floating Car Data (FCD) zijn gegevens over de snelheid en de locatie van voertuigen, die verzameld en verkocht worden door autobouwers en leveranciers van navigatiesystemen.

**Meer dan 50%** vindt het aanvaardbaar om FCD te gebruiken om mobiliteitsaanpassingen vooraf te **simuleren**. **Net geen 50%** vindt het aanvaardbaar om floating car data te gebruiken om een beeld te krijgen van de **snelheid** op de Halse wegen en om een beeld te krijgen van **verkeersstromen** op de Halse wegen. **Een kwart** staat hier neutraal tegenover. Ongeveer 12% tot 16% vindt het gebruik van deze gegevens niet aanvaardbaar voor de opgegeven doeleinden.



Ook ten aanzien van de toepassing van FCD zien we een **positieve samenhang** tussen de aanvaarding van de technologie en de mate waarin nieuwe technologieën, in het algemeen, als nuttig aanzien worden voor de stad, de stad efficiënter laten werken en een algemeen positief effect zullen hebben op het leven in de stad.

**Voorstanders** van FCD staan hier positief tegenover van vanwege de potentie om de verkeersveiligheid te verbeteren, verkeersstromen te optimaliseren en beter geïnformeerd beleid te maken. Privacyzorgen en de kosten-batenanalyse spelen echter een cruciale rol in de acceptatie. Zolang de gegevens anoniem blijven en de voordelen duidelijk zichtbaar zijn, is er brede steun voor de implementatie van FCD om mobiliteitsuitdagingen aan te pakken en verkeerssituaties te verbeteren.

De **tegenstanders** onder de panelleden, uiten voornamelijk zorgen over privacy en het mogelijke misbruik van de gegevens. Ze zijn bezorgd dat de gegevens niet volledig anoniem zijn en kunnen worden herleid tot individuele personen, wat leidt tot privacy-inbreuken. Er is wantrouwen tegen het commerciële gebruik van de gegevens door autobouwers en leveranciers van navigatiesystemen. Daarnaast vrezen zij dat de technologie kan leiden tot overmatige controle en vergelijken dit met een *'Chinese controlestaat'*. Sommige respondenten halen aan dat er **alternatieve methoden** zijn, zoals klassieke tellers en camera's, die minder ingrijpend zijn en vinden de aanschaf van FCD een onnodige en dure uitgave. Ze roepen op tot duidelijkere wettelijke omkadering om de burger te beschermen.

## 4.4 Kennis en acceptatie Generatieve AI

In dit hoofdstuk bespreken we de acceptatiegraad van generatieve AI. Generatieve artificiële intelligentie is een vorm van artificiële intelligentie waarmee iemand automatisch teksten, afbeeldingen, geluidsfragmenten en andere media kan maken. De resultaten zijn hieronder per technologie weergegeven.

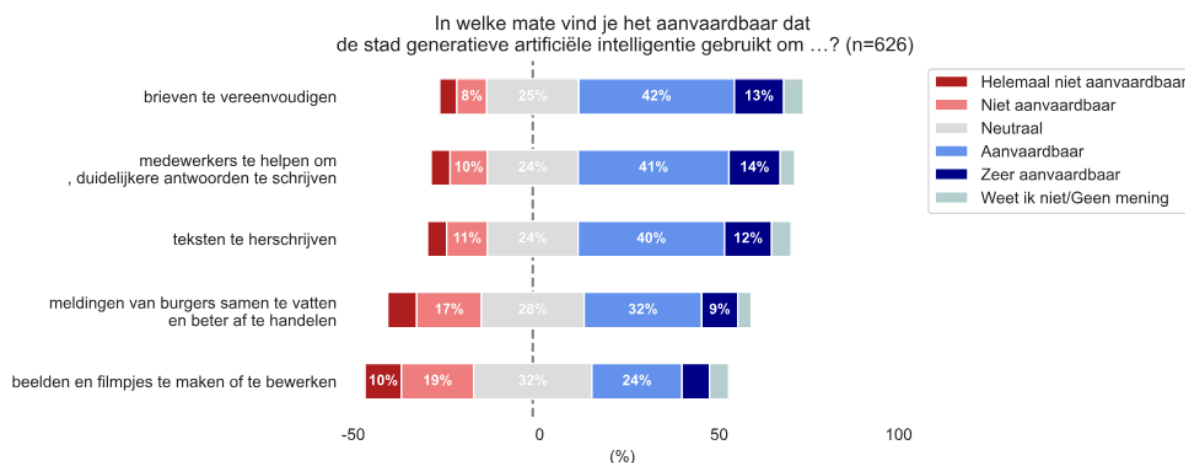
### 4.4.1 Kennis generatieve AI

Zoals hierboven al besproken kent **37%** van de panelleden generatieve AI en de mogelijkheden van deze technologie. **41%** heeft er al van gehoord, en weet ongeveer wat het is. **13%** heeft er al van gehoord, maar weet niet echt wat het is en **8%** heeft nog nooit van generatieve AI gehoord.

Jongere panelleden en panelleden met een hoger opleidingsniveau lijken beter op de hoogte te zijn van wat generatieve AI is dan oudere panelleden en panelleden met een lager opleidingsniveau.

### 4.4.2 Acceptatie generatieve AI

Het gebruik van generatieve AI wordt **voornamelijk aanvaard** voor het vereenvoudigen van brieven (55%), medewerkers te helpen om duidelijkere antwoorden te schrijven (55%), en teksten te herschrijven (52%). De **acceptatie is kleiner** voor toepassingen zoals het samenvatten en afhandelen van meldingen van burgers (41%) en het maken of bewerken van beelden of filmpjes (32%). Ten aanzien van deze laatste twee toepassingen zien we ook grotere groepen van tegenstanders, met respectievelijk 26% en 30% van de panelleden die het gebruik van generatieve AI niet aanvaardbaar vindt hiervoor.



Panelleden met een **hoger kennisniveau** van generatieve AI staan **positiever** tegenover het gebruik van generatieve AI voor het **herschrijven** van teksten en het **vereenvoudigen** van brieven.

Verder ligt de **aanvaarding** van generatieve AI in het algemeen **hoger** onder de panelleden die verwachten dat nieuwe technologieën een positieve impact zullen hebben op de **werking** van

de stad, de stad **efficiënter** zullen laten werken, en een positieve impact zullen hebben op het **leven** in de stad. Tegelijk hebben deze panelleden ook meer vertrouwen in hoe de stad de verzamelde gegevens veilig zal bewaren en beschermen. Tegelijk maken ze zich ook minder zorgen over hun privacy.

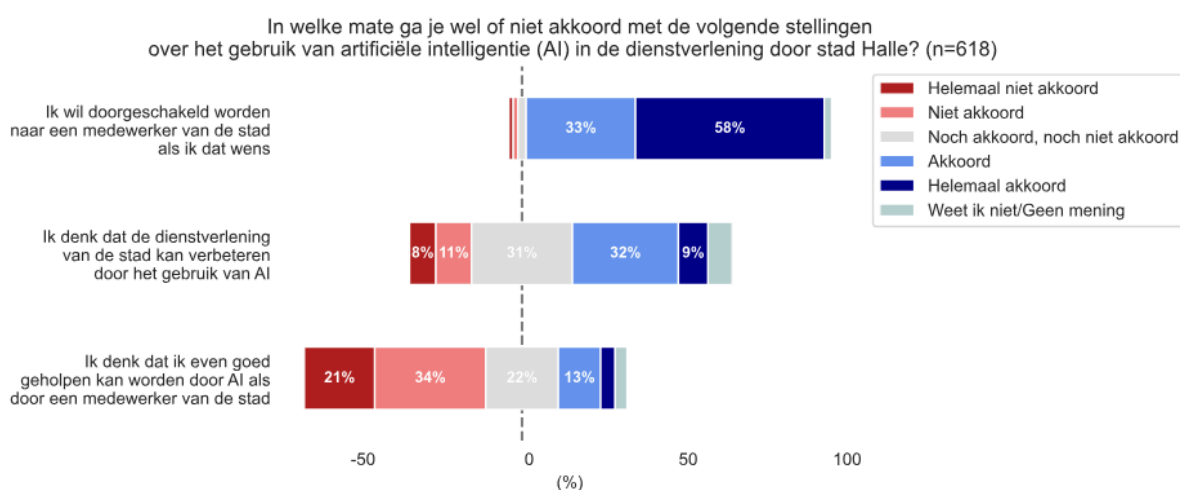
De **voorstanders** van het gebruik van generatieve AI zien deze technologie als een logisch gevolg van vooruitgang en modernisering, maar ook als een kans voor de gemeente om kosten te besparen. **Tegenstanders** zien echter eerder de gevaren van AI. Niet iedereen vindt deze technologie even betrouwbaar of heeft niet het vertrouwen dat generatieve AI al voldoende ontwikkeld is.

Zowel voor- als tegenstanders zijn van mening dat AI **ter ondersteuning** van het werk moet dienen en er altijd een kritische menselijke reflex tegenover deze technologie moet zijn. De mate waarin generatieve AI ondersteuning zou moeten bieden is echter heel divers onder de respondenten. Waar sommigen volledig tegen zijn, zien anderen dus kansen, mits een goed uitgewerkt (juridisch) kader.

### 4.4.3 Verwachtingen ten aanzien van het gebruik van AI

**Hoewel de panelleden generatieve AI aanvaardbaar vinden in de meeste toepassingsdomeinen, lijken de verwachtingen minder positief te zijn.** Zo verwacht ongeveer 40% van de panelleden dat generatieve AI de dienstverlening van de stad zal verbeteren. Tegelijk is ongeveer een even grote groep onbeslist of heeft die geen mening, en verwacht net geen 20% dat door AI de dienstverlening zal verslechteren.

**Minder dan 20%** denkt dat ze even goed geholpen kunnen worden door AI als door een medewerker van de stad. Iets meer dan 20% staat hier neutraal tegenover en **meer dan 50% verwacht minder goed geholpen te zullen worden.** Tegelijk wil **meer dan 90%** van de panelleden de optie hebben om doorgeschakeld te worden naar een medewerker van de stad bij gebruik van AI.



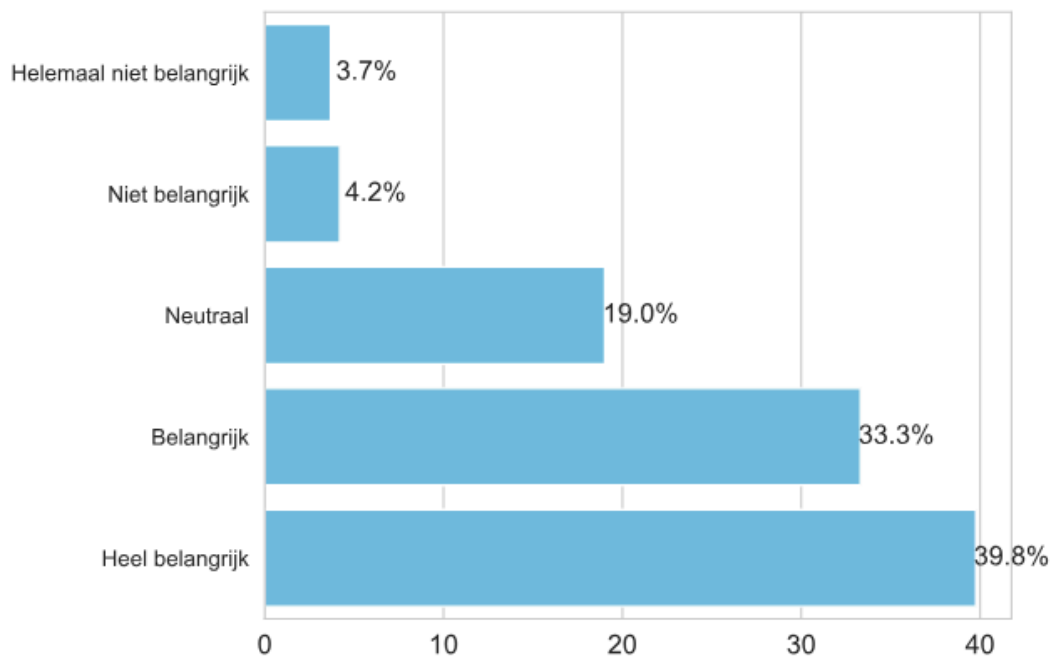
**Panelleden die verwachten dat ze even goed geholpen zullen worden door AI als door een medewerker,** staan over het algemeen positiever tegenover het gebruik van generatieve AI door de stad voor verschillende doeleinden, verwachten dat de dienstverlening zal



verbeteren, en verwachten in het algemeen dat nieuwe technologieën nuttig zijn voor de werking van de stad, het leven in de stad aangenamer maken, en de stad efficiënter doet werken. Tegelijk hebben ze het vertrouwen dat de stad hun gegevens veilig bewaren en beschermen.

**Meer dan 70% vindt het bovendien (heel) belangrijk dat de stad vermeldt dat ze gebruik maken van AI.** 19% staat hier neutraal tegenover en minder dan 10% vindt dit niet belangrijk of helemaal niet belangrijk.

Hoe belangrijk vind je het dat de stad steeds vermeldt dat er AI gebruikt is om een afbeelding, teksten, of antwoorden op te stellen? (n=623)



Panelleden die doorgeschakeld willen worden naar een medewerker van de stad en panelleden met een hoger opleidingsniveau, vinden het belangrijker dat de stad vermeldt dat ze AI gebruikt.

# Discussie en conclusies

De negende bevraging van het Stadspanel Halle wilde inzicht verkrijgen in de perceptie en aanvaarding van het gebruik van nieuwe technologieën door stad Halle. Concreet waren we geïnteresseerd in de volgende thema's:

- De kennis over nieuwe technologieën die gebruikt worden door de stad.
- De gepercipieerde effectiviteit van nieuwe technologieën en bezorgdheden over privacy.
- De aanvaarding van nieuwe technologieën die gebruikt worden door de stad.
- Het gebruik van AI in communicatie door de stad.

Aan de negende bevraging namen 660 panelleden deel, waarvan er 627 weerhouden werden na het schoonmaken van de gegevens. Dit komt neer op een netto responsgraad van 37,3%.

Hieronder geven we de belangrijkste conclusies weer.

## 5.1 Kennis nieuwe technologieën

De inwoners van Halle hebben een uiteenlopend kennisniveau over nieuwe technologieën. Technologieën zoals bodycams (89%) en ANPR (87%) hebben een hoge bekendheid, terwijl andere technologieën zoals bezoekersdata (48%), telramen (44%), en floating car data (22%) minder bekend zijn. Het kennisniveau varieert ook op basis van socio-demografische factoren, waarbij mannen en hoger opgeleiden vaker aangeven dat ze bekend zijn met de technologieën, en jongeren meer bekend zijn met generatieve AI dan ouderen.

## 5.2 Effectiviteit en privacybezorgdheid

Er is een algemeen positief beeld over de effectiviteit van nieuwe technologieën, met meer dan 75% van de panelleden die geloven dat deze nuttig zijn voor de stad. Echter, er zijn aanzienlijke privacy bezorgdheden. Zo vertrouwt minder dan de helft van de panelleden erop dat de gegevens veilig bewaard en beschermd worden. Het vertrouwen in de stad is hoger bij hoger opgeleiden en oudere panelleden, en lager bij degenen met meer privacyzorgen. Tegelijk vindt 90% het belangrijk dat de stad hen informeert over hoe de verzamelde gegevens gebruikt worden.

## 5.3 Acceptatie nieuwe technologieën

De acceptatie van nieuwe technologieën varieert per type en doeleinde. Overlastcamera's, parkeercamera's, en bodycams genieten een hoge acceptatie, vooral voor veiligheid en misdaadbestrijding. ANPR-camera's en telramen hebben ook redelijke acceptatie, vooral voor verkeersbeheer. De acceptatie van FCD is matig, met een grotere acceptatie in de context van voorafgaande simulaties van verkeerswijzigingen. Warmtebeelden en bezoekersdata zijn meer controversieel, met zorgen over privacy en effectiviteit.

Over het algemeen accepteren panelleden technologieën meer als ze geloven dat deze nuttig zijn voor de stad en als ze vertrouwen hebben in de bescherming van hun gegevens. Tegelijk zien we ook dat de acceptatie van de technologieën vaak hoger ligt wanneer het kennisniveau over de technologie hoger is

## 5.4 Kennis en acceptatie generatieve AI

Generatieve AI is relatief bekend, vooral onder jongeren en hoger opgeleiden. De acceptatie van generatieve AI is hoger voor administratieve doeleinden zoals het vereenvoudigen van brieven en het herschrijven van teksten, en lager voor complexere taken zoals het samenvatten van meldingen of het maken van beelden. Hoewel de acceptatie redelijk is, zijn er aanzienlijke zorgen over de betrouwbaarheid, de kwaliteit van de dienstverlening, en de noodzaak van menselijke tussenkomst. Panelleden hechten veel waarde aan de optie om te schakelen naar een menselijke medewerker en willen geïnformeerd worden over het gebruik van AI.

## 5.5 Advies

Hieronder voorzien we een aantal suggesties om de acceptatie van de aangehaalde technologieën te verbeteren:

1. **Investeren in voorlichting en educatie** om het kennisniveau van minder bekende technologieën, zoals bezoekersdata en floating car data, te verhogen.
2. **De transparantie en communicatie rondom dataverzameling en privacy verhogen.** Zorg ervoor dat inwoners duidelijk geïnformeerd worden over hoe hun gegevens worden verzameld, opgeslagen en gebruikt, en versterk de beveiligingsmaatregelen om het vertrouwen te vergroten. Aanvullend is het hierbij belangrijk om rekening te houden met privacyzorgen en deze serieus te nemen door middel van strikte privacyprotocollen en regelmatige audits.
3. **Benadruk de voordelen van technologieën die direct bijdragen aan de veiligheid en levenskwaliteit in de stad**, zoals overlastcamera's en parkeercamera's, en zoek manieren om de positieve impact van generatieve AI te demonstreren terwijl menselijke tussenkomst beschikbaar blijft.



## **Meer weten over dit onderzoek?**

Contacteer ons:

E-mail: [services@hoplr.be](mailto:services@hoplr.be)