

Interviewrapport Wave 3: Smart Mood GPS: Input & Routebeschrijving

Project: Smart Mood GPS

Fase: Gebruikerstesten – Wave 3

Projectteam: Diego Vande Vyvere & Mattiz Vermeulen

Datum: April 2025

1. Doelstelling

Deze derde wave focust zich op het afwerken van input- en outputmogelijkheden in het Smart Mood GPS-systeem en op hoe routevoorstelling optimaal kan gebeuren. Eerdere waves hebben aangetoond dat gebruikers openstaan voor fysieke inputsystemen en duidelijke, eenvoudige feedbackvormen. In deze fase testen we mogelijke posities, vormen en voorkeuren door deelnemers prototypes of opties zelf te laten plaatsen en beoordelen. De inzichten worden gebruikt om concrete design requirements af te leiden.

2. Steekproef

Respondent	Leeftijd (jr)	Ervaring (jr)	Groepsgrootte	Locatie
Bram	22	2	3	Campus UGent Kortrijk
Killyen	20	4 (brommer)	2-3	Huis Geïnterviewde
Mike	43	26	3	Huis Geïnterviewd
Leni	19	1 (brommer)	2	Campus UGent Kortrijk

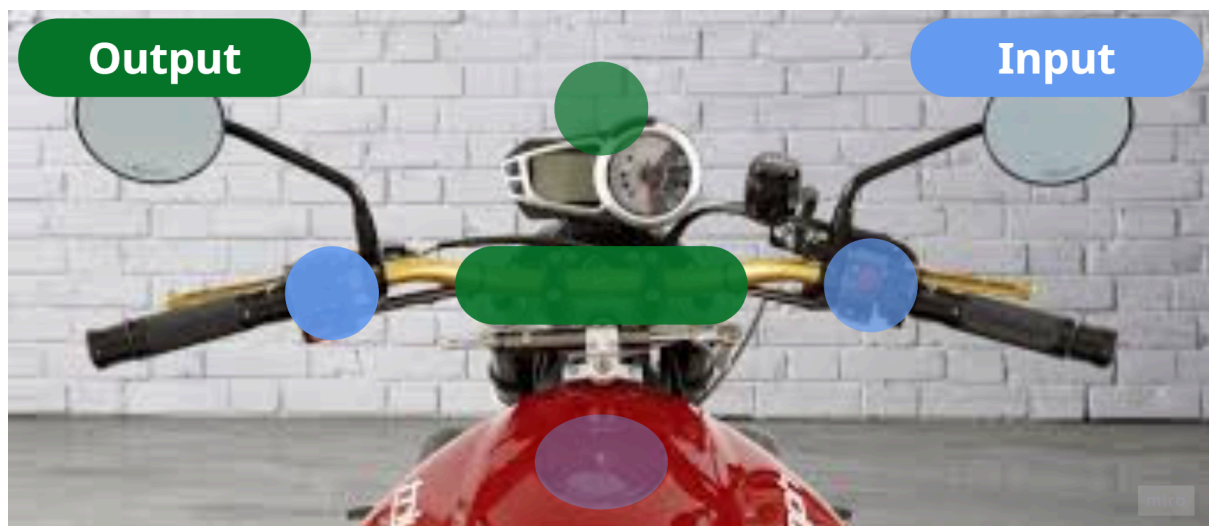
3. Resultaten

Elk prototype of concept kreeg een score van 1 tot 5 op vijf aspecten. Hieronder is de gemiddelde score van de 4 interviews te zien.

Gemiddelde	Knoppen / Servo	Touchscreen	Glove	Sensoren	Voice activated
Intuïtief	4,5	3,25	3,75	4,25	3,25
Onderscheid	4,5	3	3,25	n.v.t	3,75
Focus	3,75	1,75	4,75	4,75	4,5
Vertrouwen	4,5	3	3,25	2,5	2
Algemeen	4,5	1,75	4	3,25	3

3.1 Inputvoorkeuren

Op de foto hieronder wordt de plaatsing van de input en output getoond, hoe donkerder de kleur, hoe meer personen dezelfde positie gekozen hebben.



Knoppen op het stuur werden als meest intuïtieve en betrouwbare invoermethode beoordeeld. Touchscreens werden als afleidend en onveilig beschouwd, met name tijdens het rijden. De handschoen werd als innovatief, maar technisch uitdagend of ingewikkeld ervaren. Voice-input werd initieel positief ervaren maar scoort laag bij het vertrouwen en intuïtie, terwijl sensorgebaseerde detectie geen kans geven op eigen input.

Conclusie: Stuurgeïntegreerde knoppen vormen de voorkeursmethode. Alternatieve inputvormen kunnen enkel aanvullend en contextspecifiek worden overwogen.

3.2 Te communiceren situaties

De voorgestelde vier basisfuncties (tanken, pauze, gevaar, wacht op mij) werden als voldoende beoordeeld. Desnoods kan er onderling in een groep afgesproken worden om knoppen een andere betekenis te geven..

Conclusie: Vier vaste communicatieacties zijn functioneel goed, mits eventuele aanpassing mogelijk is.

3.3 Plaatsing input/output

De voorkeur ging uit naar positionering van inputknoppen nabij de duimen op het stuur, zodat minimale handverplaatsing vereist is. Alternatieve posities bevonden zich op de tank.

Conclusie: Optimale plaatsing van knoppen situeert zich op duimhoogte aan de linkerkant, maar sta verplaatsing toe in het design.

3.4 Routevoorstelling

De voorkeur ging uit naar een top-down navigatieweergave, vergelijkbaar met Waze. Respondenten gaven aan zelf suggesties te willen kunnen doen, evenals een functie om snel terug te keren naar de groep of kapitein bij verlies van visueel contact.

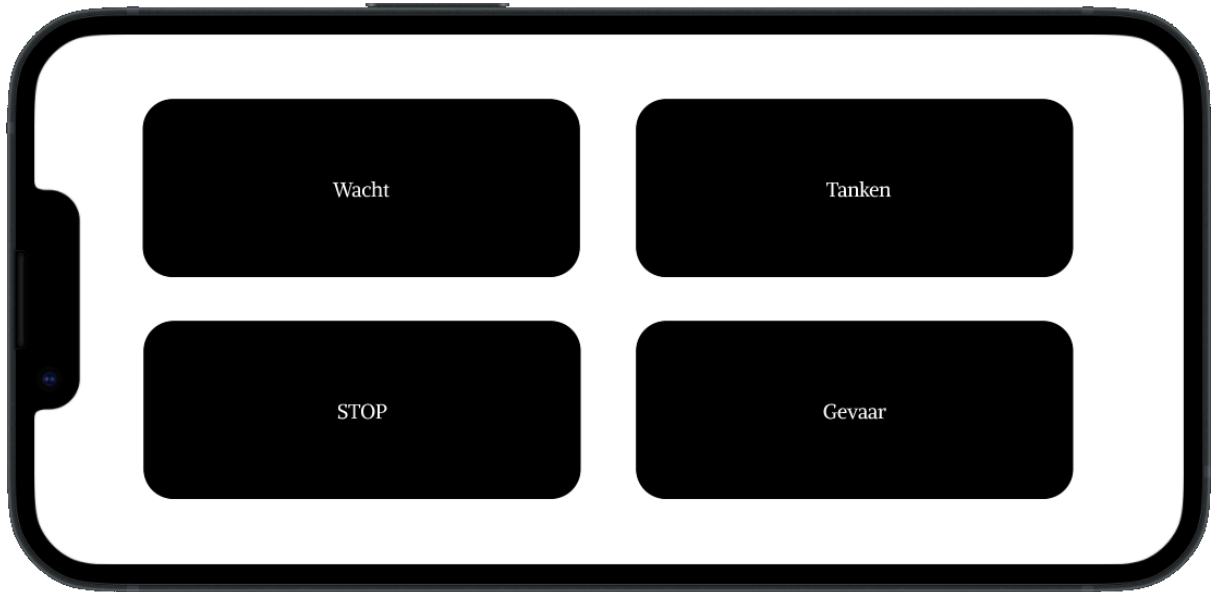
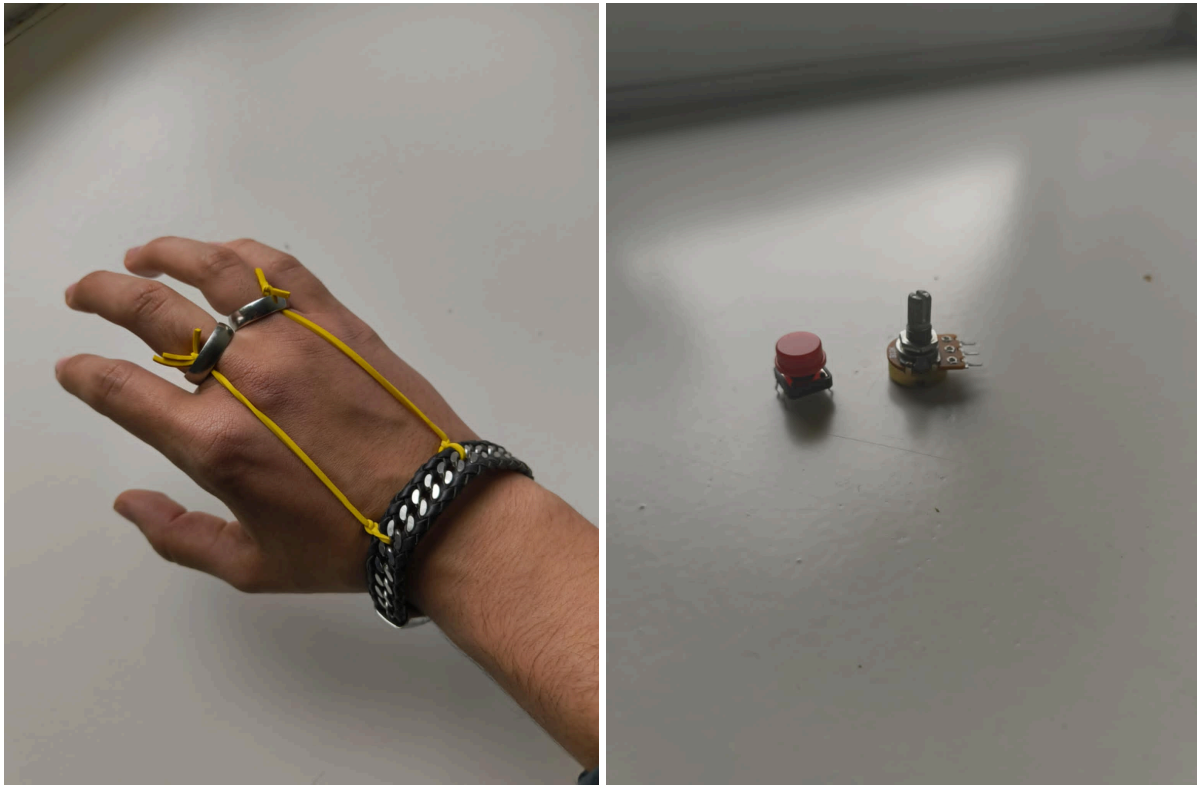
Conclusie: De navigatie-interface dient gebaseerd te zijn op een top-down-weergave met mogelijkheid om de bestemming in te stellen op de kapitein.

4. Overzicht van implicaties

- Input: knoppen op stuur prioritair; touchscreen af te raden bij het scherm .
 - Functionaliteit: vier basisacties voldoen; uitbreidbaarheid wordt als positief ervaren.
 - Navigatie: routevisualisatie moet duidelijk, aanpasbaar en groepsgericht voor motobestuurders zijn.
-

5. Bijlagen

Prototype glove, knoppen/ servo, en touchscreen



Rekenblad:

<https://docs.google.com/spreadsheets/d/1ByF29JYQG6WjQP-23vm7aEubzWeNF1HFokMT-o-NiTZc/edit?gid=0#gid=0>