

## University of Groningen

### Information along familiar routes

Harms, Ilse

DOI:  
[10.33612/diss.151948918](https://doi.org/10.33612/diss.151948918)

**IMPORTANT NOTE: You are advised to consult the publisher's version (publisher's PDF) if you wish to cite from it. Please check the document version below.**

*Document Version*  
Publisher's PDF, also known as Version of record

*Publication date:*  
2021

[Link to publication in University of Groningen/UMCG research database](#)

*Citation for published version (APA):*  
Harms, I. (2021). *Information along familiar routes: on what we perceive and how this affects our behaviour*. University of Groningen. <https://doi.org/10.33612/diss.151948918>

#### Copyright

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

The publication may also be distributed here under the terms of Article 25fa of the Dutch Copyright Act, indicated by the "Taverne" license. More information can be found on the University of Groningen website: <https://www.rug.nl/library/open-access/self-archiving-pure/taverne-amendment>.

#### Take-down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Downloaded from the University of Groningen/UMCG research database (Pure): <http://www.rug.nl/research/portal>. For technical reasons the number of authors shown on this cover page is limited to 10 maximum.

Propositions pertaining to the dissertation

## **“Information along familiar routes: On what we perceive and how this affects our behaviour”**

Ilse Harms, 23 april 2020

1. The adage ‘practice makes perfect’ is misleading.
2. Traffic participants’ failure to comply with dynamic traffic information is not necessarily the result of an unwillingness to comply.
3. When considering what is seen and what is not seen by traffic participants, it is important to examine actual road user behaviour rather than relying solely on their verbal or written reports.
4. Most of the time traffic participants are already on autopilot, even without the use of an advanced driver support system (ADAS) or self-driving car.
5. The strong focus on human error results in a tendency to forget about human capability, flexibility and adaptiveness.
6. To increase the ecological validity of traffic related research, researchers should take route familiarity into account as part of their research design.
7. Traffic participants are very much interested in other road users, just like traffic psychologists.
8. Although in the land of the blind, the one-eyed man is king, it is important he keeps improving sight instead of being complacent with his position.
9. Political and organisational goals should not impact on how research is conducted by the scientific community and how the results of such research are shared with the general public.
10. Although the amount of people who obtained a degree in traffic psychology is limited, the general public comprises a large number of experts in this field, equal to the number of football coaches during the World Cup.
11. Despite all effort a PhD candidate puts in writing a prominent PhD thesis, the ‘Acknowledgements’ is the best-read chapter.

These propositions are considered to be opposable and defensible and as such have been approved by the supervisors prof.dr. D. de Waard and prof.dr. K.A. Brookhuis.

Stellingen behorende bij het proefschrift

## **“Information along familiar routes: On what we perceive and how this affects our behaviour”**

Ilse Harms, 23 April 2020

1. Het gezegde ‘oefening baart kunst’ is misleidend.
2. Het negeren van dynamische verkeersinformatie door verkeersdeelnemers is niet noodzakelijk het gevolg van onwil.
3. Om te achterhalen wat door verkeersdeelnemers gezien is en wat niet, is het van belang om het werkelijke gedrag van weggebruikers te onderzoeken in plaats van uitsluitend te vertrouwen op hun mondelinge of schriftelijke respons.
4. Het merendeel van de tijd rijden verkeersdeelnemers al op de *autopilot*, zelfs zonder gebruik te maken van geavanceerde rijtaakondersteuning (ADAS) of zelfrijdende auto.
5. De sterke focus op menselijke fouten leidt tot de neiging om voorbij te gaan aan het menselijk vermogen.
6. Om de ecologische validiteit van verkeersonderzoek te vergroten, moeten onderzoekers rekening houden met routebekendheid als onderdeel van hun onderzoeksopzet.
7. Verkeersdeelnemers zijn zeer geïnteresseerd in andere weggebruikers, net als verkeerspsychologen.
8. Alhoewel in het land der blinden eenoog koning is, is het belangrijk dat hij blijft pogen zijn zicht te verbeteren in plaats van zelfgenoegzaam te zijn met zijn positie.
9. Politieke en organisatiedoelen behoren geen invloed te hebben op hoe onderzoek wordt uitgevoerd door de wetenschappelijke gemeenschap en hoe de resultaten van dergelijk onderzoek worden gedeeld met het grote publiek.
10. Alhoewel het aantal mensen die een graad hebben behaald in verkeerspsychologie beperkt is, omvat het grote publiek een groot aantal experts op dit vakgebied, gelijk het aantal voetbalcoaches tijdens het wereldkampioenschap voetbal.
11. Ondanks alle moeite die een promovendus steekt in het schrijven van een belangwekkend proefschrift, is het Dankwoord het meest gelezen hoofdstuk.

Deze stellingen worden oponeerbaar en verdedigbaar geacht en zijn als zodanig goedgekeurd door de promotoren prof.dr. D. de Waard en prof.dr. K.A. Brookhuis.