

Lang zullen we leren van de weggebruiker!

“Een leven lang leren” is tegenwoordig een hot item, in zo’n beetje elke sector. Iedereen zegt het te doen (en te willen). Vanuit het studentperspectief lijkt leren soms inderdaad lang te duren. En wanneer je erop terugblijkt vraag je jezelf soms af waarom het zo lang duurde voordat je iets in de vingers had. Je hebt dan iets geleerd: je vindt datgene dan ineens “logisch”, het spreekwoordelijke kwartje is gevallen. Maar wanneer leer je dan iets? Soms door gewoon bezig te zijn, elke dag is dan weer een nieuw stukje ervaring. Dat voorkomt dat je eerder gemaakte fouten opnieuw maakt. Soms leer je wat extra, door bijvoorbeeld cursussen te volgen. Maar wát wil je dan leren? En van wie wil je dat leren? Laat ik proberen die laatste twee vragen te beantwoorden met dit blog.

Tijdens het CVS congres van vorig jaar luidde het thema “Hoe slim is smart?”. Voor dit blog lijkt het mij een goed idee om het oude thema te combineren met het huidige. Dit vanwege de gedachte dat we op het gebied van allerlei nieuwerwetse ontwikkelingen onder de noemer “smart mobility” nog lang niet uitgeleerd zijn. We beginnen pas net te leren dat slim omgaan met mobiliteit niet hetzelfde is als het simpelweg implementeren van “slimme” technologieën in het verkeer. De wildgroei aan allerlei telefoonapplicaties is daar een voorbeeld van, hoe mooi sommige initiatieven ook zijn.

Op technologisch vlak lijken de ontwikkelingen onverminderd door te gaan. We kunnen steeds meer en we worden ook steeds beter in wat we kunnen. Neem bijvoorbeeld de verkeersinformatievoorziening. De technologische innovatie levert ons veel kennis en informatie op over de toestand op de weg. We kunnen daarmee prognoses maken en incidenten detecteren. De technologische vooruitgang stelt ons in staat om informatie te verzenden en te ontvangen. Er wordt gewerkt aan het delen van die kennis en informatie tussen voertuigen, wegkantsystemen en verkeerscentrales. Zodra al deze nieuwe ontwikkelingen dan in aanraking komen met de weggebruiker, wordt het voor een verkeerskundige pas echt een interessante uitdaging. Immers, het hele idee van verkeersinformatie is dat de ontvanger ervan het kan toepassen op het eigen handelen. Waarom zou je anders iemand informatie geven? Waar het nu helaas nog vaak fout gaat, is dat er informatie gedeeld wordt waar een weggebruiker op dat moment niet zo veel aan heeft. Of waarbij het zelfs nadelig kan zijn om informatie op een specifiek moment te ontvangen. Slimme informatie- en communicatie techniek wordt dan niet op een slimme manier ingezet.

Kortom: als wij slimmer willen omgaan met mobiliteit en ons daarbij laten assisteren door de steeds slimmer wordende techniek, dan zullen wij moeten blijven leren van de weggebruiker. Wat willen we dan van de weggebruiker leren? We willen leren hoe wij ervoor kunnen zorgen dat de weggebruiker de technologische ontwikkelingen correct gebruikt en we willen leren hoe de technologie van ons betere weggebruikers maakt. Wij kunnen leren van de weggebruiker door onszelf de volgende vragen te stellen:

- Begrijpt de weggebruiker wat er van hem/haar verwacht wordt?
- Is de weggebruiker in staat om het gewenste gedrag te vertonen?
- Veroorzaakt de maatregel een gelijke of lagere taakbelasting?
- Is de weggebruiker bereid om het gewenste gedrag te vertonen?

Als één van deze vragen met “nee” beantwoord wordt, kunnen de door ons bedachte maatregelen niet zo efficiënt werken zoals het bedoeld was. In andere woorden: we zijn dan nog niet slim genoeg omgegaan met onze mobiliteit. Om maatregelen zodanig in te richten dat er vier maal “ja” geantwoord wordt, moeten we dus eerst meer te weten komen over die weggebruikers: we moeten dus van hen leren. En aangezien de “slimme” technologie zich steeds verder ontwikkelt, is dit een oneindig proces. We zullen nog lang moeten blijven leren van de weggebruiker.