

Parkeren in ons brein

Over parkeren, cognitie en gedrag

Mobiliteit is voer voor psychologen! Dat is een van de favoriete stellingen van verkeerspsycholoog Gerard Tertoolen. Vooral waar het de auto betreft. Een artikel over de menselijke kant van parkeren; zowel de schaduwzijde ervan als de 'verlichting,' met aan het einde nog even aandacht voor het ouder wordende brein.

TEKST GERARD TERTOOLEN

Zowel de schaduwzijde van ons menszijn (emoties, diepere drijfveren, oerinstincten), als de 'verlichte kant' van ons bestaan (techniek, vooruitgang en beschaving) verenigen zich in dat bijzondere object dat ons daarnaast ook nog eens geriefelijk van A naar B brengt. Of we daarbij ook echt op B (onze bestemming) uitkomen, hangt voor een belangrijk deel af van of we een goede parkeerplek kunnen vinden. Parkeren neemt daardoor – ook al betreft het telkens maar een klein stukje van de gehele reis – een belangrijke plek in bij de beleving van de verplaatsing per auto. De hoogste tijd dus om eens wat uitvoeriger stil te staan bij de psychologie van het parkeren. Een artikel over de menselijke kant van parkeren.

DE SCHADUWZIJDE

Als we er rechtstreeks naar gevraagd worden, zijn we geneigd te ontkennen dat we als moderne mens voor een belangrijk deel gestuurd worden door primitieve driften. Toch moet die weerstand snel worden opgegeven; de bewijzen zijn namelijk te makkelijk te leveren. Neem nou ons territoriumgedrag; daar zouden we anno 2015 toch wel boven moeten staan? Maar kijk eens rond in trein,

waar menigeen wanhopig probeert de stoel naast hem ook in te nemen met jas, tas, of paraplu. Nog niet overtuigd? Denk aan het uitgooien van handdoeken bij het zwembad om de lege stoel te claimen, of aan hoe je het zou vinden als er ineens iemand die zelf geen huis heeft bij jou komt binnenlopen en zegt van plan zijn te blijven. Bekijk anders eens een moderne woonwijk vanuit de lucht en zie hoe iedereen zijn territorium zorgvuldig heeft afgebakend met een houten schutting of buxushaag. Over oorlog en verovering wil ik het dan nog niet eens hebben.

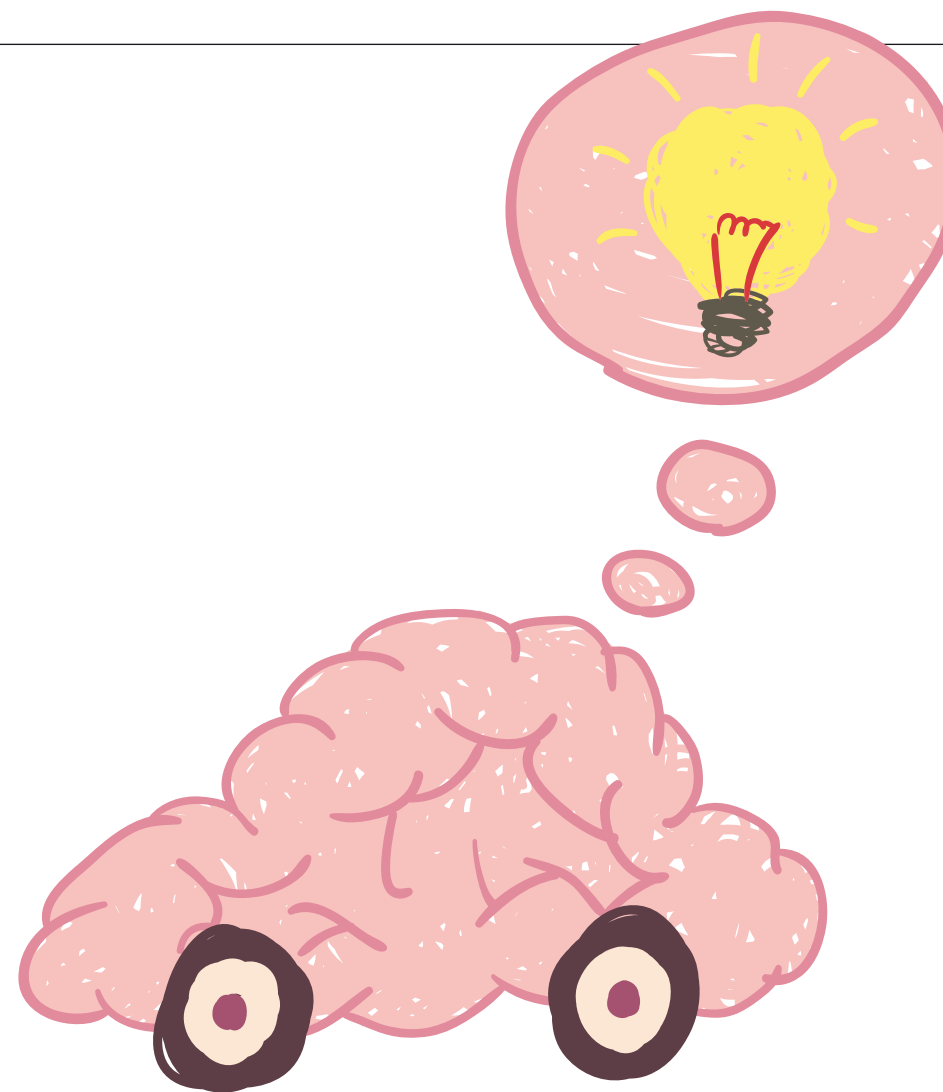
Bij territoriumgedrag draait het voornamelijk om eigenaarschap en controle kunnen uitoefenen. We bezetten, verdedigen, personaliseren of markeren een stukje van onze omgeving. Dat voelt prettig. Omdat de auto zich prima leent voor identificatie (het verlenen van ons ego) en ons krachten geeft die vele malen sterker zijn dan onze eigen mogelijkheden, leent de auto zich ook bij uitstek voor het bevredigen van onze territoriale driften. We veroveren iedere dag kilometers asfalt die we – voor een kort moment, dat dan weer wel – afgepakt hebben van al die andere automobilisten die er ook aanspraak op durfden te maken. En dan, aan

het eind van de rit, moeten we de heilige koe gaan stallen. We zoeken een stukje in de omgeving dat we tijdelijk kunnen claimen en dus wordt onze bezettingsdrift ook hier optimaal geactiveerd. Het bevalt ons helemaal niet als we moeten toezien hoe het anderen is gelukt om hun auto te parkeren, terwijl het ons zelf niet zo gemakkelijk afgaat. Frustratie is het gevolg.

Nog een overblijfsel uit een tijd van jagen en veroveren is dat het ruimtelijk inzicht bij mannen beter ontwikkeld is (zij parkeren doorgaans wat makkelijker) dan bij vrouwen. Maar tegelijk zijn mannen ook weer minder dan vrouwen opgewassen tegen tegenslagen. Een man mag dan wat makkelijker inparkeren, de frustratie bij het niet kunnen vinden van een parkeerplaats is gemiddeld toch wat groter dan bij een vrouw die hetzelfde overkomt.

DE 'VERLICHTING'

Ook op het gebied van parkeren biedt de techniek ons verlichting in de worsteling met onze duistere kanten. Waar het inparkeren in kleine ruimtes steeds makkelijker wordt gemaakt door camera's in de auto, wordt ook hard gewerkt aan het aanbieden van informatie over beschikbare ruimte, die we ver-



volgens zonder slag of stoot kunnen innemen, omdat de navigatie ons er feilloos naar toe loodst. Het gaat dan zowel om statische informatie over bijvoorbeeld de ligging van parkeervoorzieningen als dynamische informatie over de actuele bezetting van die parkeerplaatsen en dus waar nog vrije ruimte is (wat vooral weer frustratie bij mannen voorkomt).

Het betalen van parkeerplaatsen ondergaat eveneens een metamorfose. Het zoeken naar kleingeld, bonnetjes achter de voorruit, parkeermeters op de hoeken van de straat; het behoort snel tot het verleden. Mobiele telefoon en automatische afschrijvingen; dat is het nieuwe parkeren. Inschatten hoe lang je on-

REFERENTIES

Dijk, J. van, 2013, *Waarom eigenen we ons een territorium toe*, Omgevingspsycholoog, psychologie van architectuur en interieur, Den Haag.
Hedden T, Gabrieli J.D., 2004, *Insights into the ageing mind: a view from cognitive neuroscience*, Nat. Rev. Neurosci. 5 (2): 87-96.
Tertoolen, G., 2010, *De psychologie van het parkeren*, Verkeerskunde, 7.
Jitze Rinsma, *De senioren komen er aan*, Vexpansie 3 - 2013.

geveer gaat winkelen, hoeft niet meer. Daarmee verdwijnt het risico dat je teveel betaalt voor de stalling van je auto, of te weinig – met als gevolg dat je dankzij een overrijverige parkeerplicht alsnog veel te veel moet betalen.

PARKEREN EN OUDEREN

Het lijkt dus allemaal wel goed te komen. Met intelligente *Parking Assist*-systemen gaan we de wereld een stukje verder aan ons onderwerpen en dringen we onze schaduw iets verder terug in zijn hok. Toch is de vraag of iedereen even makkelijk meekomt in deze nieuwe ontwikkelingen. Dat de technische hulpmiddelen frustratie voorkomen bij jongeren, die dankzij hormonen en geldingsdrang sowieso wat heftiger worstelen met de duistere kant van hun ego, ligt in de lijn der verwachting. Maar hoe zit het met de oudere medemens? In een tijd waarin vergrijzing een feit is en mensen tot op steeds hogere leeftijd hun auto blijven gebruiken, is dat geen overbodige vraag.

Ouderen zijn vergeleken met jongeren in het nadeel in taken die een beroep doen op het tempo en de efficiëntie van het denken en reageren. Dit blijkt onder andere uit meer traagheid en het maken van meer fouten, met

name bij functies als concentratie, aandacht en het werkgeheugen (informatie over een korte periode vasthouden en op basis daarvan bepaalde bewerkingen moeten uitvoeren). Daarnaast hebben ouderen meer moeite met het produceren van doelgericht gedrag, het omgaan met en/of inspelen op nieuwe situaties, stellen van prioriteiten, en het oppakken en benutten van signalen over het eigen gedrag. Om kort te gaan, de 'verlichting' die in hoog tempo wordt gerealiseerd op het gebied van intelligent parkeren, kan bij ouderen wel eens tot grote problemen gaan leiden.

Het snel en intensief ontwikkelen van speciaal op ouderen gerichte parkeerassistentie, lijkt me dan ook een bittere noodzaak, omdat zij anders de boot (maar vooral de vrije parkeerplaatsen) wel eens geheel kunnen gaan missen. Het gaat dan onder meer om weinig complexe uitvoeringen die niet te veel informatie tegelijk aanbieden, waarbij de gebruiker de tijd krijgt om over beslissingen na te denken en die vergevingsgezind zijn (een foutje moet nog relatief makkelijk te herstellen zijn, of het aanbieden van een alternatief geschiedt snel en duidelijk).

TOT SLOT

Terwijl de technische ontwikkeling rond parkeren doordendert en niet meer te stoppen is, zouden we ons wel wat meer om specifieke doelgroepen mogen bekommeren. Niet iedereen komt even makkelijk mee en niet iedereen heeft dezelfde wensen en mogelijkheden. Dat lijken de technenuten die de ontwikkelingen aanvoeren nog wel eens te vergeten. De oudere automobilist is daar een mooi voorbeeld van.

Of we uiteindelijk allemaal beter worden van het verder terugdringen van de primitieve kanten van onze menszijn, zoals de hierboven beschreven behoefte om constant ruimte te veroveren op onze medemens, zal de toekomst moeten uitwijzen. Het ziet er in ieder geval veelbelovend uit met al die high-tech speeltjes op ons dashboard en in onze smartphone.

Maar, zoals de Franse dichter Pierre Reverdy het halverwege de vorige eeuw al uitdrukte (toen er nog geen enkele *Parking Assist* bestond): 'De toekomst is een paradijs waaruit nog nooit iemand is teruggekeerd.'

GERARD TERTOOLEN, De Verkeerspsycholoog GTI