

32/446(sus)2'et

**BIBLIOTHEEK
STARINGGEBOUW**

Autosnelwegen in het landschap

Beleving door weggebruikers

M.B. Schöne

J.F. Coeterier

m.m.v. M.W.M. van den Toorn

Rapport 545

DLO-Staring Centrum, Wageningen, 1997

1.1 JULI 1997

15n 910357 *

REFERAAT

Schöne, M.B., J.F. Coetier en M.W.M. van den Toorn, 1997 *Autosnelwegen in het landschap; beleving door weggebruikers*. Wageningen, DLO-Staring Centrum. Rapport 545. 97 blz.; 2 fig.; 7 tab.; 34 ref.; 2 aanh.

Onderzocht is welke aspecten in de beleving van de weggebruikers een rol spelen bij de inpassing van autosnelwegen in het landschap. Er is een korte mondelinge enquête gehouden op twee tankstations, een uitgebreide, thuis in te vullen schriftelijke enquête, en een mondeling afgenomen foto-enquête. Enkele belangrijke resultaten zijn dat automobilisten snelwegen het liefst als onderdeel van het omringende landschap ingepast zien, dat het uitzicht op het landschap hoog gewaardeerd wordt, dat bij het ontwerp veel aandacht nodig is voor passende bermen, en dat rustplaatsen meer op rust ontworpen moeten worden.

Trefwoorden: effecten van vormgeving, landschapsarchitectuur, wegontwerp

ISSN 0927-4499

©1997 DLO-Staring Centrum, Instituut voor Onderzoek van het Landelijk Gebied (SC-DLO)
Postbus 125, 6700 AC Wageningen.
Tel.: (0317) 474200; fax: (0317) 424812; e-mail: postkamer@sc.dlo.nl

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van DLO-Staring Centrum.

DLO-Staring Centrum aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit het gebruik van de resultaten van dit onderzoek of de toepassing van de adviezen.

Project 7485

[Rap545.HM/06.1997]

Inhoud

	blz.
Ten geleide	7
Samenvatting	9
1 Inleiding	13
2 Verkenning van bestaande informatie	17
2.1 Inleiding	17
2.2 Conclusies uit het materiaal	17
2.3 Slotconclusie	20
3 Mondelinge enquête	21
3.1 Inleiding	21
3.2 Resultaten	22
3.2.1 Karakterveranderingen in het landschap langs de snelweg	22
3.2.2 Passen in het landschap	25
3.2.3 Stedelijk karakter	29
3.2.4 Opvallende elementen en oriëntatiepunten	31
4 De schriftelijke enquête	35
4.1 Inleiding	35
4.2 Resultaten	35
4.3 Antwoorden per vraag	35
4.4 Verbanden tussen vragen	57
4.4.1 Verschillen tussen bijrijders en automobilisten	57
4.4.2 Aantal km per jaar dat wordt gereden	57
4.4.3 Horen snelwegen bij het landschap of zijn het twee gescheiden werelden?	59
4.4.4 Hoort zijbermbepplanting bij de weg of bij het landschap?	60
4.4.5 Ziet U veel verschil in beplanting langs snelwegen?	61
4.4.6 Losse verbanden	62
5 De foto-enquête	63
5.1 Inleiding	63
5.2 Resultaten	63
6 Conclusies volgens de vier thema's	71
6.1 Inleiding	71
6.2 Thema 1 - Samenhang tussen autosnelweg en landschap	71
6.3 Thema 2 - Ervaring van landschapstypen	73
6.4 Thema 3 - Hebben stedelijk en landelijk gebied een eigen 'tekenset'?	74
6.5 Thema 4 - Wat zijn de effecten van vormgevingsmiddelen, zoals bermbreedte, type beplanting, taluds?	75
6.6 Overige aandachtspunten	77
7 Aanbevelingen voor het ontwerpen	79
7.1 Inleiding	79

7.2 Uitwerking van de principes	80
7.3 Uitwerking van specifieke aandachtspunten	82
7.4 Tot slot	84
Literatuur	85
Aanhangsel 1	89
Aanhangsel 2	91

Ten geleide

Al sinds 1916 bestaat er een samenwerkingsrelatie tussen het Ministerie van LNV en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat over de landschappelijke inpassing van de hoofdinfrastructuur. De afdeling Verkeerswegen, tot 1988 onderdeel van het Staatsbosbeheer en thans van de Dienst Landelijk Gebied (DLG), stelt adviezen over de landschappelijke inpassing op voor Rijkswaterstaat. Dit gebeurt in alle belangrijke planfasen voor de hoofdinfrastructuur, van Tracénota/MER tot en met het beheer.

Ontwerp en vormgeving vormen de hoofdmoot van de adviezen. Ontwerp en vormgeving zijn gebaseerd op de drie aspecten van landschappelijke kwaliteit: esthetische kwaliteit, ecologische kwaliteit en economisch-functionele kwaliteit. De kwaliteitsaspecten zijn afkomstig uit de nota Landschap en zijn nogal abstract geformuleerd. De consequentie daarvan is, dat iedere landschapsarchitect behoorlijk vrij is in de interpretatie van de drie kwaliteitsaspecten. Voor 'vrije' opdrachten, zoals voor prijsvragen en dergelijke, is dat geen probleem; sterker nog is dat vaak de essentie van de opdracht. Maar voor 'gebonden' opdrachten, zoals voor Rijkswaterstaat, is deze situatie ongewenst. De opdrachtgever RWS moet een heldere opdracht kunnen verstrekken, waarvan de kern gevormd wordt door een programma van eisen.

Zo moet het, maar de praktijk is tot nu toe anders. Er worden weinig opdrachten verstrekt, gebaseerd op een eenduidig programma van eisen. Daarom hebben RWS, DLG en het ministerie van LNV in 1995 het project Kader Landschappelijke Inpassing (KLIP) opgezet. Dat heeft geresulteerd in de 'Leidraad en checklist landschappelijke inpassing hoofdwegen'. Daarin wordt aangegeven uit welke ingrediënten het programma van eisen bestaat (checklist) en op welke wijze het programma van eisen wordt opgesteld (leidraad). De drie aspecten van landschappelijke kwaliteit, waarover ik het eerder had, zijn in de leidraad en checklist verder uitgewerkt. Zo komen bij ecologische kwaliteit bodem, water en ecologie aan de orde. Bij esthetische kwaliteit komt 'landschap' in zijn totaliteit aan de orde. Daartoe behoren onderwerpen als cultuurhistorie, archeologie, landschapselementen. Een zeer wezenlijk onderdeel van de esthetische kwaliteit is de omgevingspsychologische betekenis van weg en omringend landschap. Hierover gaat deze studie.

Ik vind dit een zeer belangrijk rapport voor het werk van de afdeling Verkeerswegen. En voor het werk van al die anderen, die zich met het ontwerpen van weg en omgeving bezighouden. De automobilist treedt uit de anonimiteit. Ik heb vaak ontwerpers hun ontwerp horen motiveren met zinsneden als: 'Voor de automobilist is dat heel belangrijk'. En niet zelden was het zo dat uit naam van diezelfde automobilist oplossingen werden aangedragen, die haaks op elkaar stonden. Door de resultaten van dit onderzoek is dat niet meer mogelijk. Niet langer is de automobilist een 'blanco projectiescherm', waarop iedere ontwerper naar eigen inzicht zijn beeld kan projecteren.

We bevinden ons in Nederland weer in een periode waarin de infrastructuur volop in de aandacht staat. In de 'Nota Samen Werken Aan Bereikbaarheid' beschrijft de

regering het ambitieuze verbouw- en nieuwbouwprogramma voor het komende decennium. Het gevolg is, dat er voor de ontwerpers van weg en omgeving de komende jaren veel te doen is en dan helpt een studie als deze. Niet als een dictaat, maar als inspiratie. Wanneer je als ontwerper weet hoe bijvoorbeeld bepaalde ontwerp oplossingen worden beleefd door de automobilist, kan je bewust kiezen hoe je met dat gegeven om wilt gaan.

Wat mij gelukkig stemt is dat veel van de ontwerpprincipes die we als afdeling hanteren, in het onderzoek worden onderschreven. Bijvoorbeeld het belang van uitzicht en ruimte en het gebruik van laanbeplanting daarbij. We hebben het de afgelopen 81 jaar dus niet zo slecht gedaan, of, met andere woorden, we hebben ons redelijk goed kunnen verplaatsen in de automobilist. Maar het is geen reden om zelfgenoegzaam achterover te leunen. Daarvoor zijn er in dit rapport genoeg prikkelende voorbeelden te vinden van een andere opvatting dan wat tot nu toe gemeengoed was bij de afdeling.

Wat in dit onderzoek opvalt is de onbekendheid bij hét publiek over de ontwerp-inspanning die rondom infrastructuur wordt geleverd. Het zou zinnig zijn om daar meer bekendheid aan te geven. Wanneer je weet hoe een ontwerp in elkaar zit kun je er ook meer van genieten. Daar zouden we wat aan moeten doen.

Ik wil graag al die mensen bedanken die als automobilist hebben meegewerkt aan dit onderzoek. Dat zijn er heel wat geweest. Zij hebben de ingrediënten geleverd voor de boeiende resultaten. Mijn dank gaat ook uit naar de ontwerpers van de afdeling Verkeerswegen. Zij hebben in alle openheid informatie gegeven over hun ontwerp opvattingen. Daarmee hebben zij zich kwetsbaar opgesteld. Zonder die kwetsbare opstelling was het niet mogelijk geweest de vraagstelling voor dit onderzoek scherp te krijgen. Hun openheid wordt beloond met zeer bruikbaar materiaal voor op te stellen de programma's van eisen.

Tenslotte wil ik Lon Schöne en Freek Coeterier, de onderzoekers van DLO-Staring Centrum in Wageningen, bedanken. Met al hun ervaring op het gebied van omgevingspsychologisch onderzoek én de doorvertaling naar het ontwerp zijn zij met ons in de slag gegaan om de juiste hypothesen voor dit onderzoek te formuleren. Dat was een lastige klus en het heeft ook vrij veel tijd gekost. Het onderzoek is daardoor wat later afgerond dan we oorspronkelijk hadden gepland, maar het was noodzakelijk voor de kwaliteit van de resultaten. En die kwaliteit hebben ze bereikt!

Het moment waarop het rapport uitkomt is een bijzonder moment. Het moment, waarop de afdeling Verkeerswegen, na 81 jaar, ophoudt te bestaan. Daarmee verdwijnen de taken van de afdeling niet. Ze worden op een andere manier in de organisatie van DLG ondergebracht.

Dit rapport markeert daarmee een afsluiting én een nieuw begin.

Sim Visser
Utrecht, 10 juni 1997

Samenvatting

Weinig automobilisten zijn zich bewust van het grote aantal keuzes dat wordt gemaakt bij de aanleg of herinrichting van een snelweg. Veel van deze keuzes beïnvloeden de beleving van de weg en het omringende landschap. Om deze keuzes te vergemakkelijken en te onderbouwen zijn diverse studies verricht, die ingaan op het beeld dat de automobilist heeft van de snelweg en het landschap. Maar, hoewel er dus tamelijk veel literatuur over snelwegen voorhanden is, blijkt uit de verkenning van het reeds bestaande materiaal, dat de volgende conclusie getrokken moet worden: er is niet veel werkelijk bekend over hoe automobilisten de snelweg en zijn omgeving ervaren. Wel circuleren er op tamelijk veel fronten (ongetoetste en vaak ook tegenstrijdige) ideeën over wat belangrijk is voor de beleving van de automobilisten in de relatie tussen de weg en het omringende landschap.

Om in deze leemte van kennis te voorzien is, in opdracht van de afdeling Verkeerswegen van de Dienst Landelijk Gebied en deels met financiering uit het DLO programma Landschapskwaliteit, onderzoek uitgevoerd naar de beleving van de landschappelijke inpassing van het hoofdwegenet. Het gaat hierbij specifiek om de vormgevingsaspecten van het wegontwerp, waarbij de volgende onderdelen tot het wegontwerp behoren: het tracé zelf, de bermen en de beplanting erlangs, en bijzondere objecten zoals verzorgingsplaatsen, kunstvoorwerpen, viaducten en geluidsschermen.

Het onderzoek beperkt zich tot de meningen van de weggebruikers. Zowel de bestuurders als bijrijders zijn ondervraagd. Bijrijders blijken overwegend hetzelfde te oordelen over landschappelijke inpassing van snelwegen als bestuurders; er is geen aanleiding om ze als een aparte groep te beschouwen.

In dit onderzoek zijn de meningen van om- en aanwonenden van autosnelwegen niet meegenomen. In onder andere de 'Infralab studie Ede - Veenendaal', die aan dit onderzoek vooraf ging, is aandacht besteed aan deze groep belanghebbenden. Ook de afweging van mogelijk tegenstrijdige belangen komt in deze studie niet aan bod.

De studie geeft inzicht in de manier van kijken van de automobilist naar de omgeving. Om de manier van kijken te achterhalen is op drie manieren aan automobilisten gevraagd wat zij beleven bij het rijden op de autosnelweg. Allereerst is op twee tankstations liggend aan de A1 een korte mondelinge enquête afgenomen bij 1470 automobilisten. Vervolgens hebben 232 personen uit deze groep een uitgebreide schriftelijke enquête ingevuld. Als laatste stap in het onderzoek hebben 12 automobilisten deelgenomen aan een uitgebreide foto-enquête.

De belangrijkste resultaten zijn:

1. Mensen die veel rijden en mensen die weinig rijden vormen twee aparte categorieën belevers. Dit is nu alleen op een aantal punten onderzocht, maar geldt waarschijnlijk voor meer punten. De twee groepen hebben een verschillend referentiekader. Voor mensen die weinig rijden zijn veel dingen nog nieuw en ze

- reageren anders dan mensen die eraan gewend zijn. Veel rijden is echter meer dan een gewenningseffect; het leidt tot een andere manier van kijken en beleven.
2. Vrijwel alle ondervraagde automobilisten gaan uit van landschappelijke inpassing, een weg moet zo goed mogelijk in harmonie met de omgeving aangelegd worden. De meeste mensen wilden de weg en de omgeving als één geheel zien, waarbij de onderdelen op elkaar afgestemd zijn. Vrijwel niemand van de ondervraagden vond dat de weg en de directe omgeving van de weg als een 'eigen wereld' moest worden vormgegeven. Behalve de gewenste harmonie met de omgeving zijn er bij de relatie tussen de snelweg en de omgeving voor de automobilist nog vier aspecten van belang: rust, ruimte met uitzicht op de omgeving, afwisseling en een goed beheer
 3. Standaardoplossingen voor het wegontwerp worden niet gewenst; de meest voorkomende antwoorden waren 'afhankelijk van de situatie'. Enerzijds betekent dit dat er een grote mate van ontwerpvrijheid blijft. Anderzijds dat er behoefte is aan gebiedsspecifieke en context-afhankelijke ontwerpen. Hierbij moet wel bedacht worden dat veel ontwerpers anders naar de omgeving kijken dan de meeste automobilisten. De belangrijkste aspecten die voor de automobilist een rol spelen als men zegt 'afhankelijk van de situatie' zijn:
 - het mooi of lelijk vinden van een landschap waar men doorheen rijdt;
 - de grondsoort, natheid;
 - de onregelmatigheid van het landschap;
 - de ouderdom van het landschap;
 - de mate van 'gemaaktheid' van het landschap;
 - de soort vegetatie in het landschap, zowel wat betreft de vorm als de plantensoort.
 4. Stedelijk en landelijk gebied wekken verschillende reacties op. Indicatoren voor stedelijkheid manifesteren zich zowel in het landschap als aan de weg.

In het landschap zijn dit:

 - nieuwbouw;
 - veranderde bebouwing, modernisering en/of verandering van functie;
 - opgespoten grond of grond in bewerking;
 - reclame in diverse vormen.

Aan de weg:

 - een toename van wegen en afritten, viaducten;
 - geluidsschermen;
 - een carpoolstrook;
 - grotere drukte.

Wanneer de wensen voor de inrichting van de berm in stedelijk en landelijk gebied vergeleken worden dan treden hier duidelijke verschillen op. Zo past kunst veel beter in het stedelijk gebied dan in het buitengebied. In het buitengebied wenst men veel vaker een situatie-afhankelijk ontwerp, in het stedelijk gebied speelde dit veel minder een rol. Zowel struiken als uitzicht worden in het stedelijk gebied beduidend vaker gewenst dan in het buitengebied. Bomen in de berm worden in beide situaties vaak passend gevonden.
 5. Van verschillende aspecten is nagegaan of deze volgens de automobilisten een rol spelen bij de inpassing van de weg in het landschap. Van de zeven aspecten waar naar gevraagd is, blijken de breedte van de zijberm en de middenberm, gevolgd door de hoogteligging en de bochten de belangrijkste te zijn. Ruim

tweederde van de ondervraagden vindt dat deze aspecten een rol spelen in de inpassing. In iets mindere mate speelt bij het oordeel over het al of niet passen van de weg in het landschap de mate van openheid of beslotenheid van het landschap een rol. Maar toch vindt nog 44% van de ondervraagde automobilisten dit een belangrijk aspect. Een soortgelijke uitkomst geldt voor het soort landschap waar de weg doorheen loopt en de mate van eenheid die het landschap uitstraalt. Opvallend bij deze uitkomsten is, dat bij de gewenste landschappelijke inpassing een belangrijke rol is weggelegd voor (in principe) vrij gemakkelijk bij het wegontwerp te manipuleren zaken, zoals de bermbreedte.

6. Een belangrijk vraagstuk voor ontwerpers is welke elementen voor automobilisten een oriëntatiefunctie vervullen. Uit de antwoorden blijkt dat, hoewel per persoon slechts enkele dingen genoemd worden, alle ondervraagden bij elkaar vrijwel alles zien wat er te zien is. Als er ergens iets staat en het is zichtbaar, dan zijn er ook altijd wel weggebruikers die het zien, en kan het voor hen een oriëntatiefunctie hebben. Of dingen waargenomen worden ligt deels aan hun opvallendheid, deels aan de alertheid van de weggebruiker en deels aan waar toevallig het oog op valt.
7. Ook bundeling van snelwegen met bijvoorbeeld spoorlijnen, hoogspanningslijnen of windturbines is een belangrijk vraagstuk waarover onder de deskundigen diverse meningen circuleren. In het geval van bundeling met een spoorlijn is gevraagd naar de wenselijkheid van de zichtbaarheid van de spoorlijn. Meer dan de helft van de ondervraagden vond dat de spoorlijn *af en toe* zichtbaar moest zijn. Opvallend resultaat van de enquête is dat in de situatie waar de spoorlijn in werkelijkheid ook gebundeld is met de snelweg (van Palmpol naar Stroe aan de zuidzijde van de weg), de spoorlijn alleen als opvallend element genoemd wordt door mensen die er vlak langs gereden hebben. Niemand op de andere rijbaan heeft de spoorlijn genoemd. Waarschijnlijk kijken weggebruikers toch hoofdzakelijk naar rechts, waar hun zicht het minst gehinderd wordt en waar (relatief) het rustigste beeld is. Bundeling van hoogspanningsmasten en moderne windmolens met snelwegen werd door iets meer dan een kwart van de geënquêteerden afgewezen. 71% was van mening dat deze elementen *wel of zo af en toe* langs de snelweg geplaatst mogen worden.
8. Tenslotte is er gevraagd naar de meningen over de inrichting van parkeerplaatsen en carpoolplaatsen. Uit de antwoorden blijkt dat men aan de inrichting van deze twee typen plekken volledig andere eisen zou willen stellen. Een parkeerplaats is er voor de mensen om uit te rusten, zich te verpozen. Een carpoolplaats is om auto's te stallen.

1 Inleiding

Er worden al meer dan 80 jaar adviezen uitgebracht over de vormgevingsaspecten van het wegontwerp. Tot het wegontwerp behoren het tracé zelf, de bermen en de beplanting erlangs, bijzondere objecten zoals verzorgingsplaatsen, kunstvoorwerpen, viaducten en geluidsschermen.

In deze periode van ruim 80 jaar is de autosnelweg volledig van karakter veranderd. Van een (in onze ogen van nu) smalle weg, waar je rustig als bermtoerist kon genieten van de weinige auto's die er toen reden, tot drukke verkeersaders volledig gericht op het transport van A naar B. Er heeft in de loop der jaren dan ook een accentverschuiving plaatsgevonden in de onwerpaandacht:

- in eerste instantie was er slechts aandacht voor de constructie van de weg;
- vervolgens ging een groot deel van de aandacht uit naar de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid;
- tenslotte wordt er steeds meer aandacht besteed aan de wijze waarop een weg moet worden ingepast in zijn omgeving en is er meer aandacht voor het milieu.

Op dit moment moet bij de vormgeving van de hoofdinfrastructuur een veelheid aan ruimtelijke wensen worden geïntegreerd in één ontwerp. In een gezamenlijke studie van Rijkswaterstaat en het Ministerie van LNV, de Leidraad en Checklist voor de landschappelijke inpassing van hoofdwegen (1997), zijn zowel inhoudelijke als procesmatige handvatten gegeven om tot een zo optimaal mogelijk inpassingsontwerp te komen. De ontwerpers worden in hun beslissingen ondersteund door verschillende studies. Vooral met betrekking tot de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid zijn diverse studies verricht. Een van de deelaspecten waar nog onvoldoende over bekend was om goed onderbouwde wensen te formuleren in de Leidraad en Checklist, was de beleving van de snelweg en zijn omgeving door automobilisten. Er zijn weinig studies verricht die ingaan op de rol die de landschapsbeleving mogelijk speelt in de wegbeleving en omgekeerd op de vraag of de wegbeleving van invloed is op de landschapsbeleving. Ook is er nog nauwelijks aandacht besteed aan de vraag of de vormgevingsaspecten van het wegontwerp hierbij een rol spelen.

Het doel van deze studie is dan ook om meer zicht te krijgen op die ingrediënten, die nodig zijn om in te spelen op de beleving door de automobilist, bij het ontwerpen van autosnelwegen. Deze ingrediënten of wensen moeten bij het maken van een concreet ontwerp natuurlijk wel worden afgewogen ten opzichte van eisen en wensen vanuit andere deelbelangen zoals omwonenden, verkeersveiligheid en ecologie.

Bovenstaande doelstelling is nog zeer breed en leidt niet automatisch tot een duidelijke vraagstelling. Om het onderzoek niet te laten verzanden in een uitzichtloze brei, was het noodzakelijk om de onderzoeksvraag verder uit te werken en enkele onderwerpen nader af te bakenen.

In het onderzoek is de vraagstelling toegespitst op de mogelijke relatie tussen de snelweg en zijn omgeving en hoe deze relatie beleefd wordt door automobilisten en rijders. Daarbij wordt vooral ingezoomd op de vraag of en hoe vormgevingsaspecten van het wegontwerp deze relatie beïnvloeden.

De mogelijke relatie tussen snelweg en zijn omgeving is nog te abstract om te onderzoeken. Het onderzoeksveld moet nader gepreciseerd worden om inderdaad zinvolle vragen te kunnen stellen. Naar aanleiding van bestaand omgevingspsychologisch onderzoek is de relatie tussen snelweg en omgeving 'vertaald' in het wel of niet aanwezig zijn van samenhang tussen het landschap en de snelweg. Daarnaast is uit het omgevingspsychologisch onderzoek gebleken dat de waarneming altijd zowel op element- als op geheelniveau plaatsvindt (schaal 1 : 1 en 1 : 10 000). Voor de problematiek van de autosnelwegen betekent dit dat het in principe mogelijk is dat op geen van beide niveaus samenhang waargenomen wordt. Dit betekent dat men alleen losse elementen of losse gehelen waarneemt. Anderzijds is het mogelijk dat op beide niveaus juist wel samenhangen waargenomen worden. Maar ook het begrip samenhang moet nader uitgewerkt worden om gerichte vragen te kunnen stellen. Verschillende aspecten die bij het ontwerpen een belangrijke rol spelen, lijken ook van invloed zijn op het ervaren van samenhang tussen de weg en de omgeving zoals:

- de schaal van het landschap versus schaal van de weg;
- het landelijke of stedelijk karakter van de omgeving;
- de functie van het landschap en de functie van de weg.

Om de problematiek verder af te bakenen en in te kaderen is na verschillende gesprekken besloten om het onderzoek nader in te perken tot de volgende vier thema's:

1. *Wanneer ervaart men samenhang tussen autosnelweg en landschap?*
2. *Ervaart men landschapstypen?*
3. *Hebben het stedelijk gebied en het landelijk gebied een eigen tekenset?*
4. *Wat zijn de effecten van vormgevingsmiddelen, zoals bermbreedte, type beplanting, taluds?*

Onder thema 1 wordt vooral gefocust op het geheelniveau, thema 2 is gericht op de afbakening van eenheden en bij thema 3 en 4 gaat het vooral om de bijdrage van elementen aan het geheel.

Een tweede doel van het onderzoek is het verhelderen van de relatie tussen de resultaten van het belevingsonderzoek en ontwerpbenaderingen en ontwerpmethoden die de ontwerpers ter beschikking staan bij het vormgeven van het wegontwerp. Dit is weer te geven in een matrix zoals is afgebeeld op de volgende pagina.

Op de ene as staan de ontwerpbenaderingen. Een veel gehanteerde indeling van mogelijke ontwerpbenaderingen, is de indeling die ingaat op de manier van reageren van de weg op het bestaande landschap: inpassen, aanpassen en veranderen.

- *inpassen; de weg richt zich op het bestaande landschap; wordt ingepast;*
- *aanpassen; de weg sluit weliswaar zoveel mogelijk aan bij het bestaande landschap, maar er zijn toch aanpassingen nodig;*

- *veranderen; de weg is een volledig autonoom landschap geworden met een geheel eigen vormtaal, structuur en vormmiddelen; een nieuw landschapstype ontstaat dat ‘infralandschap’ genoemd wordt.*

Op de andere as staan de in de thema’s 2, 3 en 4 benoemde mogelijke ontwerp-middelen:

- *landschapstypen,*
- *stedelijk en landelijk gebied en*
- *vormgevingsmiddelen als bermbreedte.*

	Inpassen	Aanpassen	Veranderen
Landschapstypen	1	2	3
Stedelijk/landelijk	4	5	6
Vormgevingsmiddelen	7	8	9

Extra aandacht hierbij verdient het begrip samenhang. Samenhang blijkt op veel verschillende manieren gebruikt te worden. In principe gaat het in thema 2, 3 en ook in 4 om specifieke vormen van samenhang. Maar ook inpassen, aanpassen en veranderen zijn strategieën die uitgaan van samenhang. Samenhang is dus te beschouwen als een soort overkoepelend begrip. Daarom is het als centrale ingang gekozen voor het belevingsonderzoek (thema 1).

Tot nu toe is deze matrix ingevuld met ideeën en meningen van ontwerpers en andere deskundigen. Met de resultaten van het belevingsonderzoek wordt geprobeerd de matrix in te kleuren en een inhoud te geven die uitgaat van de beleving door weggebruikers.

Het onderzoek heeft gefaseerd plaatsgevonden van 1995 tot 1997. In deze periode zijn achtereenvolgens drie elkaar aanvullende vormen van ondervragen toegepast.

Allereerst is een korte mondelinge enquête afgenomen op twee tankstations langs de A1. Vervolgens heeft een uitgebreide schriftelijke enquête die men thuis in kon vullen plaatsgevonden en tenslotte zijn de toe dan behaalde resultaten gecombineerd met een uitgebreide, mondeling afgenomen foto-enquête.

De verdere opbouw van het rapport is als volgt. Hoofdstuk 2 gaat in op bestaande informatie. Hiervoor is literatuur doorgenomen, zijn gesprekken gevoerd met ontwerpers en zijn reeds bestaande ontwerpen bestudeerd. Hoofdstuk 3 tot en met 5 geven inzicht in de resultaten van de drie enquêtes die afgenomen zijn onder weggebruikers. In hoofdstuk 3 wordt de mondelinge enquête uitgewerkt. Hoofdstuk 4 gaat in op de resultaten van de schriftelijke enquête. Hoofdstuk 5 geeft de resultaten van de foto-enquête weer. In hoofdstuk 6 zijn de conclusies themagewijs op papier gezet. In hoofdstuk 7 worden aanbevelingen voor het wegontwerp samengevat.

2 Verkenning van bestaande informatie

2.1 Inleiding

Voor een eerste uitwerking van de thema's in de richting van een definitieve vragenlijst is verschillend soortig materiaal verkend:

- Voor het ontwerpen van autosnelwegen zijn richtlijnen samengesteld (de ROA). Een belangrijke bron van informatie voor het onderzoek is het rapport ROA-VII uit 1992, waarin de richtlijnen worden behandeld, die ingaan op het wegbeeld en landschap.
- Van de overige literatuur over beleving en snelwegen is nagegaan of er uitspraken gedaan zijn over de onderwerpen die aangesneden worden in de thema's.
- Er is een verkennende inventarisatie gehouden onder de ontwerpers over de problematiek.
- Een groot aantal ontwerpstudies die gemaakt zijn ten behoeve van de A12 is bestudeerd.
- De resultaten van Infralab Ede-Veenendaal zijn bestudeerd op hun bijdrage aan het oplossen van de problematiek van de vier thema's.

2.2 Conclusies uit het materiaal

Richtlijnen voor het ontwerpen van autosnelwegen

Hoewel in deel 7 van de ROA, wegbeeld en landschap (1992a, 1992b), gesignaleerd wordt dat het ontwerpproces zich moeilijk in richtlijnen laat vangen, is geprobeerd met de richtlijnen een richtinggevend kader te schetsen voor een optimale landschappelijke inpassing. In de ROA worden, ondanks het voorbehoud dat gemaakt wordt over het niet dwingende karakter van de richtlijnen, toch op verschillende plekken (soms weinig onderbouwde) uitspraken over de beleving gedaan.

Uitgangspunt in de richtlijnen is, dat door een ingreep als de aanleg of reconstructie van een autosnelweg het landschap grondig kan veranderen. "Uitsluitend behoud van bestaande landschappelijke kwaliteiten is een onvoldoende antwoord op dergelijke ingrepen. Daarnaast zal landschappelijke inpassing gericht moeten zijn op het creëren van nieuwe landschappelijke kwaliteiten. Bij het opstellen van een landschapsplan zullen niet alleen de kenmerken van het landschap, maar ook de kenmerken van de ingreep onderzocht en met elkaar in verband gebracht moeten worden. Op deze wijze is het opstellen van een landschapsplan te beschouwen als het zoeken naar een optimale afstemming tussen het landschap en de voorgenomen ingreep."

Verder wordt gesteld:

"Als algemene ontwerpdoelstelling voor het visueel-ruimtelijke aspect geldt dat de inpassing van autosnelwegen in het landschap moet resulteren *in een voor de waarnemer visueel herkenbaar* landschap. Deze doelstelling wordt als volgt uitgewerkt:

- Een autosnelweg moet als element voor de automobilist herkenbaar zijn. Aan de verschijningsvorm van de weg moet te zien zijn of het een autosnelweg is danwel een plattelandsweg. Het eigen gezicht van een autosnelweg is gerelateerd aan het functioneren als infrastructureel element. Het manifesteert zich onder meer in het alignement, het wegmeubilair en de kunstwerken. Door het gebruik van bepaalde ontwerpmiddelen kunnen kenmerken van het functioneren van een weg visueel-ruimtelijk benadrukt worden. Zo zal een uniforme vormgeving van aansluitpunten de herkenbaarheid van een autosnelweg als verbinding voor het doorgaande verkeer vergroten.
- De (functionele) samenhang tussen de autosnelweg en zijn omgeving zal herkenbaar moeten zijn. Aan de verschijningsvorm moet te zien zijn of er tussen de weg en het ruimtegebruik in de omgeving wel of geen functionele relaties bestaan. Het ontbreken van dergelijke relaties kan aanleiding zijn de weg door middel van bijvoorbeeld constante hoogteligging of laanbeplanting visueel-ruimtelijk ten opzichte van de omgeving te verzelfstandigen.
- De identiteit van de omgeving van de autosnelweg dient behouden of versterkt te worden. Bij de aanleg of reconstructie van een autosnelweg moet voorkomen worden dat door een uniform wegontwerp gebieden met een eigen identiteit meer en meer op elkaar gaan lijken."

Het algemene uitgangspunt voor de landschappelijke inpassing wordt als volgt toegelicht: "de kenmerken van de aan te leggen of te reconstrueren autosnelweg en de kenmerken van het landschap met zijn functionele landschapsecologische en visueel-ruimtelijke aspecten dienen op zodanige wijze op elkaar afgestemd en vormgegeven te worden dat het landschap als een samenhangend systeem kan functioneren." Voortbouwend op dit algemene uitgangspunt wordt bij landschappelijke inpassing gestreefd naar realisatie van de volgende taakstellingen:

- het bieden van een goede basis voor uiteenlopende vormen van ruimtegebruik;
- het handhaven of herstellen en waar mogelijk ontwikkelen van het stelsel van landschapsecologische relaties;
- het ontstaan van een voor waarnemers (omwonenden en weggebruikers) visueel herkenbaar beeld.

Alleen indien aan alle drie taakstellingen voldaan wordt, kan van een optimale landschappelijke inpassing gesproken worden.

Daarnaast gaat de ROA er expliciet van uit, dat er redenen zijn om te veronderstellen dat de landelijke of stedelijke sfeer bepalend kan zijn voor het te kiezen wegontwerp. Er is een systematiek ontwikkeld waarin wordt vastgesteld of een weg in ruraal hetzij in urbaan gebied ligt.

Langs de te beoordelen wegtrajecten wordt in een zone van 250 m links en rechts van de weg gekeken naar het grondgebruik. Vervolgens wordt onderzocht wat vanaf de weg zichtbaar is van de ruime wegomgeving. Afscherming van achterliggend ruraal gebied treedt op indien achtereenvolgens ten minste 5 gebouwen op minder dan 50 m onderlinge afstand langs de (parallel)weg aanwezig zijn. Blijvend ondoorzichtige bosstroken van 10 m breed en 5 m hoog schermen het achterliggend stedelijk grondgebruik zodanig af, dat van een landelijke directe omgeving sprake is. Geluidswallen maken de wegomgeving ruraal, tenzij de bebouwing boven de wallen

uit zichtbaar blijft. Geluidswallen van beton, steen, hout, metaal, glas of kunststof representeren het stedelijk grondgebruik dat daarachter ligt. De directe wegomgeving is dan urbaan van karakter.

Voor overheersing van het rurale karakter van een gebied moet de lengte van de rurale secties ter weerszijden van een urbane onderbreking samen tenminste 80% van de totale trajectlengte uitmaken, met een minimale lengte per rurale sectie van 2 km. Urbane secties die zelf langer dan 2 km zijn blijven als urbaan getypeerd worden. Urbane dominantie treedt op indien de rurale ingesloten sectie kleiner is dan elk van de twee aangrenzende urbane secties.

Overige literatuur

In zijn algemeenheid kan gesteld worden dat de literatuur over de beleving van autosnelwegen te groeperen is in een aantal typen onderzoek:

- De hoofdmoot van het onderzoek is gericht op de verkeersveiligheid. Hiertoe horen het onderzoek van het Verkeerskundig Studiecentrum van de Rijksuniversiteit Groningen (o.a. Van Steyvers et al., 1989 a en b), maar ook het onderzoek van Boselie (1990, 1991) en het onderzoek van de Technische Universiteit Eindhoven (Heijs et al., z.j.). Als er over de toepassing van vormgevingsmiddelen wordt gerapporteerd dan is het doel de verkeersveiligheid vergroten.
- Een aantal van de studies is specifiek gericht op de vormgeving van geluidswerende voorzieningen (Lever, 1985, 1989)
- Enkele studies gaan in op de relatie tussen de landschapsbeleving en de weg(beleving) (Staats en Van de Wardt, 1990 en Te Boekhorst et al., 1986).
- Tot slot zijn er nog een aantal studies waarin deskundigen hun mening poneren over snelwegen, zoals Appleyard et al. (1964) en Strootman (1990), zonder dat die mening getoetst is aan een breder samengestelde groep gebruikers.

De conclusie die getrokken kan worden is dat de verschillen in probleemstelling, onderzoeksmethoden en uitgangspunten van de studies dermate groot is dat de resultaten nauwelijks vergelijkbaar zijn en ook weinig houvast bieden om de onderwerpen van de geselecteerde thema's te lijf te gaan. Desondanks blijkt dat veel van de literatuur impliciet uitgaat van de wenselijkheid van samenhang tussen de autosnelweg en de omgeving waar hij doorheen loopt.

Eerste verkennende inventarisatie onder de ontwerpers

Uit de verkennende inventarisatieronde onder verschillende ontwerpers blijkt dat er een grote diversiteit aan meningen circuleert. Voorbeelden van dergelijke meningen zijn uitspraken als "Herhaling is de kracht van de reclame". En: "Meer eierschalen op de A50 maken het beeld sterker". En: "Het gebruik van standaarddetails kan de herkenbaarheid vergroten." Het is positief voor de beleving van automobilisten om "meerdere bomenrijen over grote lengten langs de weg" te zetten.

Ontwerpen voor de A12

Bij het analyseren van de vele ontwerpen voor gedeelten van de A12 (zie de lijst van betudeerde plannen) blijkt dat er slechts in enkele recente plannen duidelijk verwoorde ontwerpvisies aanwezig zijn. Voor de wat oudere plannen geldt hetzelfde

probleem dat voor vele plannen geldt: het is uiterst moeilijk om zonder verdere achtergrond informatie ontwerpvisies af te leiden.

In de recente ontwerpvisies is bijvoorbeeld de keuze van soort beplanting gebaseerd op de grondsoort. Ook de keuze wáár diverse vormen van beplanting gewenst zijn, zoals hoogopgesnoeide bomenrijen, singelachtig beplantingsstroken of open grasbermen, is gebaseerd op de mate van openheid en beslotenheid in de gebieden en op de door de ontwerpers onderscheiden landschapstypen langs de trajecten.

Infralab A12 Ede-Veenendaal

Ten behoeve van de toekomstige reconstructie van de A12 op het traject Ede-Veenendaal is een experiment met een vorm van inspraak uitgevoerd, onder de titel Infralab (Nägele en Pol, 1996). Bewoners uit de omgeving van de weg en gebruikers van de snelweg konden via een speciale werkwijze hun wensen ten aanzien van de toekomstige veranderingen kenbaar maken.

Onder andere door het korte traject wat in het Infralab Ede-Veenendaal ter discussie stond zijn er weinig resultaten te vertalen naar algemenere ontwerpprincipes die ook buiten dit traject geldigheid zouden kunnen hebben. Het merendeel van de resultaten heeft slechts betekenis voor de verdere ontwikkeling van het traject zelf. Alleen de problematiek van het vrijwel aan elkaar groeien van Ede en Veenendaal, waarbij het tussenliggende agrarische gebied, het Binnenveld, verandert in een bijna geheel verstedelijkt gebied heeft waarschijnlijk een grotere geldigheid dan alleen voor het traject zelf. Hierdoor is in de eerste plaats de eigenheid van beide gemeentes niet meer te herkennen en in de tweede plaats verdwijnt het landelijke en open karakter van het Binnenveld. Debet hieraan zijn de enerzijds de uitdijende 'zichtlocaties' en anderzijds de verwaarlozing van o.a. (vroegere) agrarische bebouwing in het tussengebied tussen de twee stedelijke invloedssferen. In Infralab is gekozen om het landelijk gebied tussen beide stedelijke invloedssferen sterker te laten contrasteren. Onbekend is hierbij gebleven of dit wel mogelijk is, gezien de geringe lengte van het betreffende gedeelte van het traject (ca. 800 m).

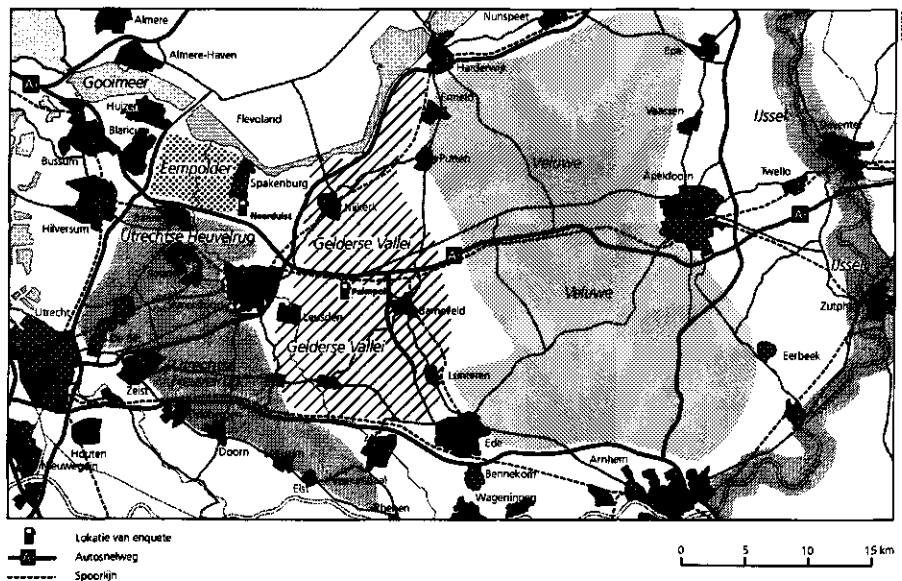
2.3 Slotconclusie

Na de verkenning van het reeds bestaande materiaal is de volgende conclusie getrokken: Er is niet veel werkelijk bekend over hoe automobilisten de snelweg en zijn omgeving ervaren. Wel circuleren er op tamelijk veel fronten (ongetoetste en vaak ook tegenstrijdige) ideeën over 'wat' automobilisten in de relatie tussen de weg en het omringende landschap belangrijk vinden.

3 Mondelinge enquête

3.1 Inleiding

De enquête (aanhangsel 1) vond plaats op twee tankstations aan de A1, aan weerszijden van Hoewelaken: Palmpol (richting Apeldoorn) en Neerduist (richting Amsterdam). Het traject tussen Apeldoorn en Amersfoort doorsnijdt de Veluwe. Daar is de weg ingegraven en heeft hij een brede middenberm met bomen; er zijn geen vangrails. Van Kootwijk tot Hoewelaken loopt een spoorlijn parallel aan de zuidzijde van weg.



Er is op acht dagen geënquêteerd, tussen 7 en 15 juni 1996, van 9.00 tot 17.00 uur, zowel op de tankstations als op de parkeerplaatsen. De enquêteurs kwamen van het Bureau SBW Advies en Onderzoek te Wageningen. Geënquêteerd zijn zowel bestuurders als bijrijders. Er is geen onderscheid gemaakt tussen bestuurders en bijrijders van de diverse soorten voertuigen zoals vrachtwagens, personenauto's en motoren. Aan alle geënquêteerden is gevraagd of zij bereid waren om thuis nog een schriftelijke enquête in te vullen en per antwoordenvolpette terug te sturen naar het Staring Centrum.

Benaderd	2036 personen
Geënquêteerd	1470 (72% van de benaderden)
Enveloppen	1247 (85% van de geënquêteerden)
Teruggestuurd	323 (26% van de uitgedeelde enveloppen)

Het aantal geënquêteerden bij de beide pompen is vrijwel gelijk. Bijna alle enquêtes waren bruikbaar. Slechts sommige mensen waren zo gehaast of gepreoccupeerd met rijden dat ze het niet konden opbrengen serieus over de enquêtevragen na te denken.

Desondanks was de enquêteringssituatie verre van ideaal. Mensen zijn vaak gehaast, moeten spontaan reageren op onverwachte vragen die eigenlijk veel meer bezinning vergen en er is weinig gelegenheid om door te vragen. Ook is de landschappelijke inpassing van snelwegen geen onderwerp waar mensen veel over nadenken. Men ondergaat het. Regelmatig werd geantwoord dat men daar niet op let, nooit bij stil staat, of simpel dat men het niet weet. Bij een beschouwing van de resultaten moet dan ook geen nadruk gelegd worden op de oppervlakkigheid van de antwoorden of op fouten bij plaatsaanduidingen, maar alleen op wat de antwoorden wèl bieden – en dat is toch nog heel veel, gezien de ongunstige omstandigheden.

3.2 Resultaten

Er waren vier vragen (vraag 3 tot en met 6) over de beleving. Deze worden in de volgende paragrafen behandeld. Per vraag worden eerst de resultaten van het gesloten gedeelte weergegeven. Vervolgens worden de antwoorden die men heeft gegeven op het open gedeelte geanalyseerd en geïllustreerd met citaten van de weggebruikers. Citaten van de weggebruikers zijn klein gedrukt. Als er in de tekst staat 'is' wordt bedoeld: 'de meeste ondervraagden vinden dat ...'.

3.2.1 Karakterveranderingen in het landschap langs de snelweg

Vraag 3. Verandert het landschap ergens van karakter, tussen de punten waar U op de snelweg kwam en waar U er weer af gaat?

De verdeling over de twee tankstations was:

	Palmpol	Neerduist	Gemiddeld
nee	26%	20,5%	23%
ja	70%	75,5%	73%
geen antwoord	4%	4%	4%

Aan deze vraag zijn verschillende invullingen gegeven. Men noemt 'landschapstypen' die veranderen, aspecten van landschappen die veranderen, veranderingen gekoppeld aan namen en koppeling van veranderingen aan bijzondere punten. De meeste mensen noemen één verandering, het maximum is vier.

Landschapstypen

De volgende 'landschapstypen' worden onderscheiden:

- Stedelijk.
- Groot water, zoals de randmeren/Gooimeer/Naardermeer.

- Een rivier-oversteek (de IJssel bij Deventer); een kort zicht op uiterwaarden, dijken, weilanden en bebouwing. Het wordt ook rivierlandschap genoemd.
- Natuur: bos en hei.
- Polderlandschappen: weilanden, uitgestrekt, vlak, weids, open. Het wordt ook landelijk genoemd.
- Door mensen die vaak tot Hengelo en omgeving rijden wordt ook wel het "Twentse landschap" genoemd: afwisselend bos, weilanden en hagen. Een enkele keer wordt het wel coulissen- of houtwallenlandschap genoemd.

Elk type kan nog onderverdelingen hebben. Natuur bijvoorbeeld in bos en hei, of bossen in loofbos en dennenbos. Weilanden in weilanden met en weilanden zonder begroeiing. Onderverdelingen zijn echter zeldzaam.

Aspecten

Behalve als type kunnen landschappen ook op *afzonderlijke kenmerken* variëren. Het meest genoemd worden vlak versus heuvelachtig en kaal versus begroeid.

Traject Deventer – Velsertunnel: "Alleen bij Stroe verandert het landschap; ervoor heb je het Veluwemassief, erna vlak grasland, en het blijft allemaal vlak tot de Velsertunnel, alleen hier en daar schermen", "Op het traject tussen Hengelo en Alkmaar wordt het landschap steeds vlakker", "Van Deventer naar Amsterdam geldt: hoe verder van de Veluwe, hoe kaler", "In Noord-Holland wordt het kaler", "Op het traject Almere–Barneveld wordt het iets meer bebost"

Vlak en heuvelachtig zijn tegenstellingen. Er wordt ook verschil genoemd in 'meer of minder' van één eigenschap als kenmerk van karakterverandering, hoewel er dan vaak geen duidelijk overgangspunt is. Zo'n kenmerk is met name de hoeveelheid bebouwing.

"Na Hilversum verandert het landschap, dan is er nog meer bebouwing", "Vanaf Hoevelaken wordt het naar Amsterdam toe steeds stedelijker", "Tussen Barneveld en Hilversum neemt de bebouwing steeds meer toe", "Bij Eemnes verandert het landschap; daarvoor is het weids, erna zijn meer bomen en is het dichter bevolkt"

Hoeveelheid bebouwing is een glijdende schaal, waarbij niet alleen de uitersten beleefd worden, maar ook tussenposities. Maar alleen de uitersten van de schaal vormen ook landschapstypen, tussen-posities niet. Dit blijkt onder andere uit het feit dat men op grond van hoeveelheid bebouwing wel verandering in landschapskarakter constateert ('ja' op vraag 3), maar ontkent door een stedelijk gebied gekomen te zijn ('nee' op vraag 5). Verschillen zijn dus vaak alleen relatief, zonder dat dit meteen tot type-verandering leidt. Deze relatieve verschillen komen ook voor bij mate van begroeiing en vlakheid. Er wordt dan gezegd dat het landschap alleen geleidelijk van karakter verandert.

"Voor Arnhem meer bos, erna meer weiland, vlakker", "Voor Hoevelaken minder groen, erna groener", "Voor de IJssel bebost, erna minder zwaar bebost", "Het landschap verandert geleidelijk tussen Alkmaar en Goor, het wordt groener richting Oosten, er wordt minder gebouwd langs de wegen, het wordt er wel mooier op", "Tussen Apeldoorn en Amsterdam geleidelijk van mooie bossen tot kaler en water", "Iedereen leert met aardrijkskunde dat het landschap verandert; je kunt echter geen punt aangeven want het verandert geleidelijk", "Gaat heel geleidelijk: bij Holten veel weiland, de Veluwe hei en weiland, en na de Veluwe weiland en iets bos", "Vanaf de Veluwe tot Amsterdam wordt het steeds kaler", "Vanaf Hengelo naar Amsterdam wordt het eerst steeds groener en na Amersfoort komt er steeds meer bebouwing", "Tussen Amersfoort en Hilversum verandert het landschap constant van

meer weidelandschap naar meer stedelijk", "Achter Utrecht (tot Rotterdam) wordt het platteland steeds minder", "Tussen Sassenheim en Hengelo verandert het landschap over het hele traject; wat er verandert is fabrieken en industrie", "Tussen Amersfoort en Apeldoorn verandert het landschap heel geleidelijk, het wordt bosrijker", "Vanaf Amersfoort wordt het groener, naar Apeldoorn toe", "Na de Veluwe wordt het meer weiland, dan heel veel weiland", "Tussen Hoevelaken en Zaandam verandert het landschap niet echt van karakter, alleen een beetje minder bos"

Het onderscheiden van landschapstypen wordt dus eigenlijk bemoeilijkt door de geleidelijke verandering op één of enkele aspecten; niet alles verandert en zuivere typen komen zelden voor. Een voorbeeld van zo'n zuiver type is de Veluwe, maar dat is weer zo extreem dat het bijna on-Nederlands aandoet.

"Bij Stroe verandert het landschap, tot Apeldoorn; dat landschap is onnederlands". Op de Veluwe: "Alsof je in het buitenland bent"

Sommige mensen zien vooral de overgangen in het landschap:

"wat me opvalt zijn alle overgangen in de landschappen"

Namen

Een goed aanknopingspunt voor landschapsonderscheid zijn nog steeds de *namen* van gebieden. Namen geven dingen aan met een eigen identiteit, een eigen karakter.

"Veluwe: bosachtig, Twente: afwisselend wei en bos", "Het Twentelandschap: afwisselend wei en bomen, kleinschalig", "Iets voorbij Deventer het IJsselse rivierenlandschap: landbouw, weiland", "Voorbij Apeldoorn krijg je het landschap van Twente, coulissenlanden: wei met bos en hagen"

Kennis van namen impliceert meestal ook kennis van waar die naam voor staat. Kennis speelt een duidelijke rol in de waarneming van en de betekenisverlening aan het landschap.

"Voor Stroe bos, erna coulissenlandschap" "Na het Naardermeer krijg je open veenweidegebied", "Vallei-achtig", "Voor Stroe is weiland, Vallei-achtig; het is er natter dan de Achterhoek, die heeft een andere structuur, het is een zandig gebied, hoger gelegen"

Dit waren echter uitzonderingen onder de respondenten.

Koppelingen

Bij het maken van landschapsonderscheid kan een Pavlov-achtige reactie optreden. Ligt er bij een natuurlijke landschappelijke overgang toevallig iets kunstmatig maar wel opvallends, zoals een kruispunt, dan wordt dit kruispunt geassocieerd met de landschapsovergang; de landschapsovergang wordt als het ware opgehangen aan het kruispunt.

"Op de weg Deventer — Amsterdam verandert het landschap bij het kruispunt Apeldoorn: was grasland, wordt bos; of Hoevelaken: was weiland, wordt beton, bebouwd", "Bij de afslag naar de A27: was polder, wordt bos"

Plaatsaanduidingen, een andere vorm van koppeling, bleken vaak onnauwkeurig te zijn. Mensen zien wel dat het landschap verandert, maar weten meestal niet precies waar dat gebeurt.

3.2.2 Passen in het landschap

Vraag 4. Heeft U op het traject ergens het gevoel dat de weg echt goed in het landschap past, dat hij daar mooi in ligt?

Hier was de verdeling:

	Palmpol	Neerduist	Gemiddeld
nee	36 %	34%	35%
ja	56,5%	57%	57%
geen antwoord	7,5%	9%	8%

Er zijn een aantal aspecten genoemd die kunnen maken dat een weg goed of slecht past.

Natuur

Voor veel mensen past een snelweg beter in het landschap naarmate het landschap mooier is. Passen is dan eerder een fraai uitzicht hebben dan samen met de omgeving een geheel vormen. Dit ligt misschien deels aan de wijze van vragen.

"Tussen Hengelo en Deventer past de weg echt goed in het landschap; het is daar landschappelijk mooier", "Past waar het groen is", "Hij past over het hele traject Hoozevee-Beverwijk; het is overall landschappelijk mooi", "Van Baarn tot Eemnes, erg mooi uitzicht naar het Noorden", "Past nergens, een snelweg is nooit mooi in het landschap", "De snelweg sluit goed aan bij het landschap, open gebieden afgewisseld met bosrijkere stukken, mooi uitzicht"

Voor de meesten is het mooiste landschap het landschap met de meeste natuur, het landschap dat het meest natuurlijk overkomt, bijvoorbeeld bossen en heidevelden of groot water.

"Past over het hele traject, door de natuur", "Past het hele traject van Utrecht tot Apeldoorn, de omgeving komt erg natuurlijk over"

Maar aan de andere kant vindt men natuurlandschappen echter ook het kwetsbaarst en het meest de moeite waard om te beschermen. Dit leidt tot een dilemma.

"Helaas door een natuurreservaat", "Ligt mooi in de bossen, maar eigenlijk hoort een weg niet dwars door het bos", "Eigenlijk is het zonde, maar wel mooi", "Wel zonde van het landschap", "Op de Veluwe, door de natuur, het bos, maar dat gaat wèl ten koste van de natuur"

Als 'excuus' wordt dan aangevoerd dat een bos of heuvels een weg wel goed kunnen opnemen.

"Eigenlijk past een weg nooit in de natuur, alleen wel tussen Apeldoorn en Amersfoort, daar is hij verstopt in het bos", en hetzelfde tracé: "Daar hoort geen snelweg, maar hij is wel goed ingebed"

Er zijn ook mensen die deze ambivalentie niet accepteren en een snelweg door een natuurgebied categorisch afwijzen.

"Past niet, is een grijs lint door een natuurgebied", "Een snelweg door natuur is nooit mooi", "Het hele traject tussen Zoeterwoude en Barneveld past de weg, behalve de Veluwe, jammer van de natuur"

of überhaupt niet in een mooi landschap, of zelfs in het landschap:

"Past never nooit niet", "Is niet geïntegreerd in het landschap", "Een snelweg is alleen functioneel, niet mooi", "De snelweg is alleen een gebruiksartikel, een noodzakelijk kwaad", "Asfalt sluit sowieso niet aan bij het landschap", "Weg past eigenlijk nooit", "Een snelweg past eigenlijk nergens maar je schiet meer op", "Een snelweg past eigenlijk nooit in het landschap, hij doorsnijdt het altijd"

Stedelijkheid

Een snelweg past niet in de natuur, maar ook een stedelijke omgeving heeft bezwaren. Want waar past een weg goed?

"Ze passen zolang ze maar niet door steden gaan", "Het hele traject Rotterdam–Apeldoorn, want hij ligt nergens in de bebouwde kom", "De weg ligt niet dicht tegen woonkernen aan", "Weinig woningbouw", "Geen geluidsschermen" [want die horen bij verstedelijking], "Gaat om dorpen heen, houdt daar rekening mee", "De weg past vanwege de beperkte bebouwing", "Hele stuk Amersfoort–Hengelo; een rustige omgeving, je wordt niet afgeleid door bijvoorbeeld bebouwing", "In de steden niet"

In een stedelijke omgeving lijkt het minder een kwestie van passen dan van afleiding. De weg vergt al veel concentratie, en in een stedelijke omgeving is het meestal ook nog drukker. Overal bebouwing leidt dan teveel af.

Ruimte

De weg past:

"In het Oosten, daar is het ruimtelijk", "Het hele stuk tussen Barneveld en Baarn, vanwege de ruimte", "Na Naarden heeft men wel getracht de weg in te passen in het landschap (daarvoor is hij gewoon maar neergelegd), daar wordt het ook weids", "De hele A1 past goed, ruimtelijk, goed overzicht", "Mooi als er wat uitzicht is, dus de weg niet helemaal afgeschermd door bomen", "Geluidsschermen vind ik vreselijk, ik wil een eind kunnen kijken", "Van Haarlem tot Beverwijk, veel ruimte om je heen"

En ruimte ontbreekt natuurlijk in een stedelijke situatie.

Eenheid

De weg heeft meer kans om te passen als de omgeving een goed tegenwicht biedt. Dit lukt beter als de omgeving een sterke eigen eenheid vormt en niet rommelig is. Alleen dan kan er een volwaardige relatie ontstaan met de sterke eenheid van de weg.

"Tussen Amersfoort en Bunschoten past de weg niet zo goed, het landschap doet rommelig aan"

Lengterichting en dwarsrichting

Het passen van een snelweg in het landschap heeft twee componenten: behalve uitzicht op het landschap opzij is er ook het uitzicht recht vooruit; er is een zijwaartse component, dwars op de weg, en een voorwaartse component, in de lengterichting van de weg.

Recht vooruit gezien past een weg vooral goed als je er rustig en ontspannen kunt rijden. Dit heeft functionele eisen, zoals een goed wegdek, maar ook ontwerpeisen.

"Hele weg is prettig om te rijden, wegdek goed, weg is ruim en duidelijk aangegeven, minder afritten en borden", "Alles vloeit als het ware in elkaar over: bos, snelheid, weg, rust, weilanden". En als redenen voor niet-passen: "Wegdek slecht, uitzicht niet mooi"

Geluidswallen kunnen voor de twee componenten een verschillende rol spelen. Naar opzij gezien kunnen ze beklemmend werken, naar voren gezien rustgevend. Ze werken het minst beklemmend en het meest rustgevend als ze begroeid zijn.

"In het Gooi past de weg goed, mooi in de geluidswallen", "Tussen mooie geluidswallen in het Gooi, die weg rijdt lekker makkelijk, rustgevend", "Bij Harderwijk, de geluidswallen zijn daar mooi begroeid, je wordt niet opgejaagd, rustig rijden"

Beplanting in de middenberm geeft zowel rust als een goede aansluiting op het landschap.

"De beplanting tussen de rijbanen is fijn, dan zie je de tegenliggers niet, rijdt rustiger", "Vooral het stuk tussen Apeldoorn en Stroe sluit goed aan op het landschap, o.a. vanwege de brede middenberm"

Verloop

Ook het verloop van de weg kan bijdragen aan de beleving van passendheid.

"Tussen Deventer en Enschede is de weg een beetje bochtig, niet recht toe recht aan, daardoor is er veel te zien", "Na Bussum past de weg, daar maakt hij een lange bocht naar links, met mooi uitzicht op het Gooimeer", "Ik weet geen weg die mooi in het landschap past, een snelweg is te recht toe recht aan", "Het hele traject past, er is vrij veel variatie in begroeiing en de weg is niet kaarsrecht", "Tussen Amersfoort en Apeldoorn is de weg wel mooi ingepast, een beetje kronkelend"

Daartegenover zijn er automobilisten die de weg het liefst zo recht mogelijk hebben, zodat ze zo snel mogelijk van A naar B kunnen.

"Goed passen is niet zo belangrijk, als je maar snel van A naar B kunt komen, liefst zo recht mogelijk, als de weg maar goed is", "Weinig bochten in de weg"

Er zijn blijkbaar twee typen weggebruikers: reizigers en razers (volgens het Duitse: reisen statt rasen, of: nicht so schnell, Annabel).

Kleur

"In het begin van het glooiende stuk bij Kootwijk past de weg door de kleur; lichtgrijs asphalt staat mooi bij die omgeving", "Een rustige beleving door de groene omgeving"

Uit de kleurenleer is bekend dat groen de meest rustgevende kleur is. Dit kan compensatie geven bij drukte.

Beheer

Een goed beheer van de weg en de wegomgeving is zeker zo belangrijk als een goede vorm. De toestand van het beheer valt iedereen op. Zo waren redenen voor passendheid:

"Een goed maaibeheer, geen groene snelweg naast een grijze", "Veel net groen langs de weg, goed bijgehouden", "De weg zou beter passen bij een zodanig bermbeheer dat er meer bloemen groeien", "Bij de Meern is de vangrail geel geschilderd, dezelfde kleur als de bloemen", "De weg past over het hele traject, hij wordt goed onderhouden"

Gewenning

Tenslotte is ook gewenning genoemd als reden waarom een weg in het landschap past.

"Het hele traject past, we zijn niet anders gewend", "Ik weet niet beter", "Het hele traject, het hoort erbij"

Opvallend is, dat de term 'kleinschalig' niet gebruikt wordt in de landschapsbeschrijvingen, hoewel hij vaak van toepassing is. Kennelijk is dit geen begrip in termen waarvan landschappen beleefd worden en waarmee de landschapsbeleving dus beschreven kan worden; mensen denken niet in abstracte termen over een landschap waarin ze heel concrete belevingen hebben.

De relatie met de omgeving

Naast de mening dat een snelweg nooit in het landschap past, kunnen uit de antwoorden drie soorten relaties tussen weg en omgeving gedestilleerd worden: de weg kan boven-, neven- of ondergeschikt aan de omgeving zijn.

Een ondergeschikte weg voegt zich in in het landschap, hij schikt zich in in de grotere eenheid waar hij deel van uitmaakt. Het karakter van het landschap blijft dominant. Deze relatie wordt meestal positief beleefd.

"Weg en landschap vormen een mooi geheel", "De weg valt niet op, past mooi in het geheel", "Mooi tussen de weilanden in, hij verstoort niets, is nergens midden doorheen gepropt", "Snelweg vloeit over in het landschap", "De snelweg is niet storend voor de omgeving", "De weg maakt geen inbreuk, onopvallend", "Redelijk onopvallend, ook door kleuren, niet al te opzichtige geluidsschermen", "De weg is afgestemd op de omgeving", "Bij Stroe is het glooiend en met bos, de snelweg valt er minder op", "Bij Kootwijk, met die glooiingen, de weg gaat mee met het landschap", "Een snelweg is nooit mooi, maar veel begroeiing is wel mooi, dan is hij verstopt", "Op de Veluwe gaat de snelweg met de natuur mee", "Tussen Stroe en Kootwijk lijkt het alsof de weg zich vanzelf in het landschap heeft ingebed", "De weg past goed, volgt de vorm van het landschap"

Het geldt ook voor een stedelijke omgeving.

"Bij de Zeeburgertunnel past de weg goed, hij valt niet op"

Men vindt de weg dus goed passen als het lijkt het alsof "de weg zich vanzelf in het landschap heeft ingebed", alsof alles vanzelf gaat, of het zo hoort; dus niets kunstmatigs, geforceerds of ingepropts erbij. Dit is onder andere een kwestie van het kiezen van de juiste plaats:

"Het hele stuk na Amersfoort past, goede trajectkeuze"

Ondergeschikt betekent ook dat de weg geen overlast bezorgt:

"Vanaf Hoevelaken tot de Duitse grens, praktisch geen geluidsoverlast en stoort ook het wild niet"

Bij een nevenschiktelijke relatie zijn weg en landschap twee ongelijksoortige maar gelijkwaardige elementen, elk met hun eigen karakter. Het is in dit geval moeilijker om er één geheel van te maken. Er is wel enige reactie op elkaar, zoals industrie en woningbouw langs de weg en zijbermbepanting, maar ze blijven toch gescheiden en verschillend. Een nevenschiktelijke relatie kan goed of slecht zijn. Bij een goede relatie houden weg en landschap rekening met elkaar, ze harmoniëren, bij een slechte is dat niet het geval.

Goed: "Niets misstaat in het geheel", "De weg houdt rekening met dorpen, hij gaat er overal omheen", "Asfalt is schitterend, zo'n grijze streep door het groen is prachtig, snelwegen horen erbij", "De weg tussen Enschede en Deventer ligt goed in het landschap, harmonisch", "Het hele stuk tussen Voorthuizen en Amsterdam past goed; wat er aan natuur is wordt ontzien", "Geen doorsnijding", "De bermen lopen over in het overige landschap"

Slecht: "Op veel plekken kun je merken dat ze de weg er zomaar doorheen gerost hebben", "De weg staat me niet zo aan, ze hebben die maar overal tussen gefrommeld"

Nevenschikking kan ook vanuit het negatieve worden benaderd; zolang ze elkaar niet storen is het goed.

"De weg stoort niet, je hebt hem nodig", "Je hebt niet het gevoel dat het landschap bedorven is door de weg", "De weg is niet storend aanwezig"

In een bovengeschiedte relatie domineert de weg het landschap; hij maakt het landschap en bepaalt daarmee het karakter van het grotere geheel. In de antwoorden kwam dit zelden voor.

"Het landschap past zich aan aan de weg", "De natuur past zich aan"

In de loop van de tijd kan de relatie veranderen:

"De natuur rondom de snelweg heeft zich in de loop der jaren weer hersteld"

Samengevat past een weg om de volgende redenen:

- hij loopt door een mooie omgeving, met bijvoorbeeld natuur, water, heuvels;
- bochten;
- ruimte, uitzicht;
- rustig en ontspannen kunnen rijden;
- kleur;
- een goed beheer;
- gewenning.

De weg past niet:

- bij gebrek aan bovenstaande dingen; dit gebeurt vaak in een stedelijke omgeving;
- een rommelig landschap;
- een slecht beheer, rommel.

Geluidsschermen kunnen hierbij een verschillende rol spelen, positief en negatief. Positief is als ze wat verder van de weg staan, begroeid zijn en af en toe wat doorzicht bieden.

3.2.3 Stedelijk karakter

Vraag 5. Bent U onderweg nog door een stuk gekomen, of komt U nog door een stuk, dat U stedelijk aandoet?

Verdeling:

	Palmpol	Neerduist	Gemiddeld
nee	46%	39,5%	43%
ja	53%	60 %	56%
geen antwoord	1%	0,5%	1%

De meest genoemde stedelijke gebieden zijn de grote steden: Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, Zwolle. Verder wordt ook Amersfoort vaak genoemd, maar dat kan komen omdat de beide tankstations daar vlakbij liggen. In beide gevallen is men Amersfoort net gepasseerd. Verder vonden velen het Gooi verstedelijkt.

Vanaf een snelweg gezien heeft het stedelijk gebied over het algemeen nog geen sterke eigen identiteit, hoewel dat wel aan 't veranderen is.

"Overall waar bedrijven zijn doet het stedelijk aan; dat breidt steeds meer uit en verdringt het landschap, vooral in het Westen, daar versteent het"

De afstand tussen stad en snelweg was in de meeste gevallen echter nog zo groot dat er landschap tussen kan liggen. Dat dit voor sommigen het beeld dan domineert, blijkt uit het feit dat zij wel langs een grote stad gekomen zijn, bijvoorbeeld Amsterdam, maar niet vinden dat dat een stedelijk gebied is. Indicatoren voor stedelijkheid zijn:

In het landschap:

- nieuwbouw;
- veranderde bebouwing, modernisering en/of verandering van functie;
- bedrijventerreinen, kantoorgebouwen en industrie, bijvoorbeeld Barneveld, Apeldoorn;
- opgespoten terreinen, of grond in bewerking;
- reclame in diverse vormen.

Aan de weg:

- een toename van wegen, afritten, viaducten;
"een wirwar van wegen bij Amsterdam"
- geluidsschermen;
"door het Gooi is het stedelijk gebied, geluidsschermen"
- een carpoolstrook;
- grotere drukte.

Samen vormen deze indicatoren de "stedelijke tekenset".

Van de meeste van deze indicatoren weten de mensen ook waar zij liggen. Dat blijkt uit de antwoorden op vraag 6, naar opvallende dingen. De indicatoren zijn ook zaken die duidelijk opvallen en per plek vaak een eigen karakter hebben. Dit geldt nog zolang ze niet standaard worden.

Het is beter te spreken van verstedelijking dan van stedelijkheid. Zoals bij vraag 3 al is opgemerkt is het voor de weggebruikers niet òf stedelijk òf landelijk, maar een glijdende schaal, met naar de pool 'stad' een toenemende verdichting van indicatoren, kwalitatief, qua soort indicatoren en de variatie per soort, zoals een grote verscheidenheid in geluidsschermen, en kwantitatief, de hoeveelheid per soort maar ook de wijze van uitvoering, bijvoorbeeld zwaarder, zoals de overkapping bij Zeist.

"Na Stroe is er minder bos, er komen meer gebouwen", "Bij Hilversum-Bussum wordt het landschap stedelijker, met geluidswallen", "Bij Zeist is het stedelijk, de overkapping"

Een landschap wordt stedelijk als één of meer van de indicatoren gaan domineren. Bij een mindere hoeveelheid werken ze alleen nivellerend op het bestaande landschapstype en interfereren ze met het karakter van het eigenlijke landschap.

Van de indicatoren kunnen geluidsschermen een meervoudige betekenis hebben. Eerder is al hun verschillende werking in de lengterichting van de weg of dwars daarop genoemd (vraag 4). Dan geven ze een verandering in type landschap aan:

"Het landschap verandert van karakter bij geluidswallen"

Maar hun afsluitende werking kan zo sterk zijn dat het stedelijke landschap, waarvan ze de indicator zijn, helemaal niet meer zichtbaar is; er zijn dan alleen nog maar geluidsschermen.

"Het landschap verandert bij Zwolle, bij Amersfoort, bij Amsterdam; je ziet dan niets meer, alleen muren", "Bij verkeersplein Hoevelaken heb je een betonnen wand in plaats van vangrails, dat is dreigend", "Tunnel (geluidswal) bij Utrecht"

Wil een geluidsscherm een *teken* van een stedelijke omgeving zijn, dan moet het die omgeving ook laten zien; een teken kan dat waarvoor het een teken is nooit vervangen. Een scherm als tunnel ervaren is een ander aspect van het scherm dan het zien van het scherm als indicator voor een stedelijke omgeving.

3.2.4 Opvallende elementen en oriëntatiepunten

Vraag 6. Wat is U onderweg langs de snelweg allemaal opgevallen, wat heeft Uw aandacht getrokken. En weet U aan die dingen ook waar U bent of zijn ze niet aan een bepaalde plaats gebonden?

Er worden in totaal 13 bladzijden met opvallende dingen genoemd, niet meegerekend de dingen die vaker genoemd zijn. Hoewel per persoon slechts enkele dingen genoemd worden, zien alle ondervraagden bij elkaar vrijwel alles wat er te zien is; als er ergens iets staat en het is zichtbaar, zijn er ook altijd wel weggebruikers die het zien. Of dingen waargenomen worden ligt deels aan hun opvallendheid, deels aan de alertheid van de weggebruiker, en deels aan 'waar toevallig het oog op valt'. De vraag op de tankstations was echter éigenlijk wat men zich herinnert van al het waargenomene. Het herinneringsvermogen is beperkter dan het waarnemingsvermogen, men ziet veel meer dan men zich herinnert. Of men zich dingen herinnert hangt onder andere af van hun oriëntatiefunctie, de verbinding van het ding met een plaats(naam)¹.

Daarnaast vallen veranderingen op, aparte vormgeving en het beheer. Aan opvallende zaken wordt vaak meteen een waardering gekoppeld. Er zijn ook een aantal zaken waarvan je zou verwachten dat ze opvallen niet genoemd.

Veranderingen

Aan veranderingen zitten twee aspecten: veranderingen in de ruimtelijke opbouw en veranderingen in de tijd.

1

Oriëntatie is het koppelen van een ding aan een plaats. Dit is een extra belasting van de geheugencapaciteit; men moet zich en het ding en de plaats en hun verband herinneren. Er blijft dan minder capaciteit over voor "vrije" dingen.

"Steeds meer bebouwing", "Bij Nijkerk steeds meer industrie langs de weg", "Bomen zijn minder vaak dood dan andere jaren"

Verandering kan continu of cyclisch in de tijd zijn. Cyclisch zijn bijvoorbeeld seizoenveranderingen of zelfs veranderingen per dag.

"De bebouwing van de Veluwe, zelfs in de winter een mooie route", "Stuk bos, is afwisselend, ook in de seizoenen", "Seizoenswisseling valt op", "De brem is niet gaan bloeien", "Kolonies vogels tegen de avond"

Veranderingen kunnen al of niet plaatsgebonden zijn. Oriëntatie is dus niet statisch, gefixeerd. Een beeld wordt steeds bijgesteld en gecorrigeerd.

Vormgeving

Wat opvalt zijn dingen met iets bijzonders, zoals vormgeving of kleur. Dit kunnen unieke objecten zijn, zoals kunst, maar ook bijzondere exemplaren van een algemene klasse van objecten, zoals gebouwen of geluidsschermen.

"Gebouw in Harderwijk met vogels erop geschilderd", "In Beverwijk en Ede staan dezelfde gebouwen die op een boot lijken", "Gouden ei bij Barneveld", "Afschuwelijke reclameborden bij de entree van Amsterdam", "Goudkleurige mesttank", "Oranje koeien", "Scheve lantaarnpaal bij Harderwijk", "Mooie vrouwen (drie gezien)", "Woonwijk Amersfoort met rare dakkapelletjes", "Tussen Apeldoorn en Arnhem een stuk schrootijzer, moet kunst voorstellen geloof ik", "Na Arnhem een stuk roestige kunst", "Bij de IJssel heb je een beschilderd huis"

Juist vanwege het bijzondere krijgt zo'n object ook vaak een oriëntatiefunctie; de meeste mensen die kunst noemden wisten deze ook te plaatsen. Want niet alleen is het object uniek, maar ook de plek en het verband object – plaats. Het enige dat bezwaarlijk zou kunnen zijn is dat dit verband vaak niet logisch is, niet causaal².

Beheer

Beheer wordt in positieve en negatieve zin genoemd. Dit kan eenzelfde soort situatie betreffen.

"Rotzooi, troep langs de weg op sommige punten", "Parkeerplaatsen worden netjes beheerd en met groen", "Veel rotzooi op parkeerplaatsen", "Het landschap wordt verwaarloosd", "Parkeerplaats is puinhoop", "Onderhoud is belangrijk, de laatste jaren is Nederland niet zo netjes en schoon", "Netjes verzorgd", "Goede verzorging van de bermen", "Te laat grasmaaien → praatpalen vallen niet op", "De laatste jaren zijn er meer wilde bloemen, mooi", "Het nieuwe bermbeheer van Rijkswaterstaat"

Ook verandering in beheer wordt opgemerkt.

"Minder maaien van bermen valt op, is mooier", "Mooie bermen, veel mooier dan jaren terug, minder gemaaid, meer bloemen"

Bij beheer wordt geen onderscheid gemaakt tussen weg en landschap:

"Het landschap is verwaarloosd", "Het landschap doet rommelig aan".

2

Vandaar dat veel mensen in de schriftelijke enquête daar ervoor pleitten kunst bijv. te verbinden met historische gebeurtenissen op een plek. Dit vergemakkelijkt het leggen van een verband.

Waardering

Vaak wordt bij de opvallende dingen spontaan een waardering gegeven.

"Tussen mooie geluidswallen in het Gooi", "Steeds meer bedrijfsterreinen, lelijk", "Na Amersfoort wordt het landschap kaler, minder gezellig", "Reclameborden vallen op, tot mijn ergernis", "Uit het viadukt bij afslag Almere is een stuk uit de muur gehaald en er schuin ingezet, is leuk", "Doods industrieterrein bij Apeldoorn", "Industrieterrein met eentonige bebouwing"

Waardering blijkt vaak gekoppeld te worden aan veranderingen, aan beheer en aan objecten met een bijzondere vormgeving, zoals kunst.

Oriëntatie

De meeste mensen noemen een plaats bij de dingen die hen zijn opgevallen.

"De woonboulevard bij Amersfoort", "De brug bij Muiden, met inkijs in de haven", "Witte toren bij Bussum", "Schoorsteen bij Voorthuizen", "Weggetjes langs de IJssel bij Deventer"

Dit kan de volgende reden hebben. Dingen die geen oriëntatiefunctie hebben, worden eigenlijk snel weer vergeten. Daarbij vindt een selectie plaats, want elk object heeft in principe de potentie een oriëntatiefunctie te krijgen.

"Ieder gebouw is eigenlijk al een herkenningspunt", "Als je veel op de weg zit zoals ik heeft elk hoekje wel iets bekends", "Alles geeft herkenning, ik rij nooit op borden"

Meestal zijn het "losse" objecten, maar ook combinaties kunnen belangrijk zijn.

"Industriegebieden, landbouwgebieden, bossen, samenspel van alles; dan weet ik waar ik ben"

Onopvallend

Belangrijk zijn ook dingen die *niet* genoemd worden als opvallend, bijvoorbeeld:

- De spoorlijn naast de snelweg, tussen Palmpol en Stroe wordt alleen genoemd als opvallend element door mensen op Palmpol, die er dus vlak langs gereden hebben. Maar niemand op de andere rijbaan noemt hem. Misschien kijken weggebruikers toch hoofdzakelijk maar naar één kant, namelijk naar rechts, waar hun zicht het minst gehinderd wordt, of waar (relatief) het rustigste beeld is.
- Reliëf in de weg zelf, dus in de lengterichting van de weg. De heuvels van de Veluwe en het ingegraven zijn van de weg, dus reliëf dwars op de weg, wordt heel vaak genoemd, maar reliëf in de lengterichting zelden. Het enige voorbeeld is: "Op de A50, van Apeldoorn naar Arnhem, merk je aan de weg dat je naar beneden gaat, richting Rijn; van knooppunt Grijsoord naar Heteren hetzelfde"
- Bij kunstwerken (in technische zin) variëren de reacties. Viaducten, knooppunten en afslagen worden zelden genoemd als opvallend, bruggen over rivieren en geluidsschermen vaker.

De conclusie is dat alles kan opvallen. Of het ook een oriëntatiefunctie krijgt is niet te voorspellen. Overigens is het ook de vraag of de dingen onderweg wel zo nodig een oriëntatiefunctie moeten hebben. Normaal geven borden de nodige informatie en als men een weg heel vaak rijdt krijgt alles een oriëntatiefunctie, zij het niet meer bewust.

"De namen van parkeerplaatsen en benzinstations zijn ook herkenningspunten"

"We kennen de weg blindelings, we kijken niet naar borden en hebben toch geen oriëntatiepunten onderweg", "Van Hengelo tot Amersfoort weet ik overal precies waar ik ben"

4 De schriftelijke enquête

4.1 Inleiding

Bij het afnemen van de korte mondelinge enquête op de twee tankstations zijn uitgebreidere enquêteformulieren uitgedeeld (aanslag 2). Deze kon men thuis invullen en vervolgens terugsturen naar het DLO-Staring Centrum. Van de 1247 uitgedeelde enquêtes zijn er 323 teruggestuurd. Dit is 26%, ongeveer evenveel als in het onderzoek "Effecten van rijkswegen op de beleving" (Te Boekhorst et al., 1986).

4.2 Resultaten

In de enquête is gebruik gemaakt van zowel open als gesloten vragen. In totaal zijn er 32 vragen gesteld. De analyse omvat twee onderdelen: de directe antwoorden op de vragen, weergegeven in paragraaf 4.3 en mogelijke verbanden tussen antwoorden op de vragen. Dit deel van de analyse wordt weergegeven in paragraaf 4.4.

4.3 Antwoorden per vraag

De antwoorden op de gesloten vragen zijn weergegeven als percentages. Als percentages niet optellen tot 100 komt dat omdat die vraag dan door een aantal mensen niet is ingevuld.

De antwoorden op de open vragen zijn gecategoriseerd en worden toegelicht met citaten uit de enquêtes. De citaten zijn klein gedrukt en staan tussen aanhalingstekens, de categorisering en het commentaar bij de vragen is voor rekening van de schrijvers. Alleen als een mening vaker voorkomt worden citaten gegeven³.

Vraag 1. Vult U deze vragenlijst in als automobilist of als rijder?

- | | |
|----------------|-------|
| — automobilist | : 79% |
| — rijder | : 7% |
| — beide | : 14% |

3

De citaten zijn spontane toelichtingen en voorbeelden bij de vragen. Het aantal mensen dat eenzelfde voorbeeld noemt, zegt daarom weinig. Zo blijkt uit vraag 10, waar past kunst langs snelwegen?, dat er verschillende opvattingen zijn, bijv. wel of niet gebonden aan een historische gebeurtenis. Zou de vraag geluid hebben: Moet kunst langs snelwegen wel of niet gebonden zijn aan een historische gebeurtenis?, dan had iedereen deze vraag beantwoord en had men percentages voor en tegen gehad. Nu blijkt pas achteraf, op grond van enkele uitlatingen, dat dit belangrijk is. Aan de citaten mag derhalve géén representatieve waarde worden toegekend maar alleen een illustratieve. Ze geven vooral inzicht in de verscheidenheid van meningen en kunnen hypothesen opleveren voor vervolgonderzoek waarin dan dieper op die dingen kan worden ingegaan.

Vraag 2. Hoeveel km rijdt U ongeveer per jaar?

- tot 10 000 km : 11%
- 10 000 tot 15 000 km : 12%
- 15 000 tot 20 000 km : 14%
- 20 000 tot 25 000 km : 11%
- meer dan 25 000 km : 51%

Vraag 3. Kent U veel snelwegen in Nederland?

- heel veel : 31%
- tamelijk veel : 48%
- matig : 20%

De helft van de mensen rijdt meer dan 25 000 km per jaar en meer dan driekwart van de deelnemers vindt dat zij veel snelwegen kent. Er is dus een brede kennis van het verschijnsel snelwegen.

Vraag 4. Vindt U dat snelwegen echt bij landschap horen, dat ze daar goed in passen, of zijn het meer twee verschillende en gescheiden werelden die weinig met elkaar te maken hebben?

- snelweg en landschap horen bij elkaar: 43%
- ze zijn gescheiden : 55%

Er zijn dus duidelijk twee groepen, die heel verschillend over het verschijnsel snelweg denken. Maar er kan ook een verschil zijn tussen wens en feit. Zoals iemand zei:

"Ze horen bij elkaar te passen maar ze zijn vaak gescheiden"

Vraag 5. Hoort de beplanting in de zijberm van een snelweg naar Uw gevoel bij de snelweg of bij het landschap waar de weg doorheen gaat?

- bij het landschap : 24%
- bij de snelweg : 21%
- bij allebei : 30%
- bij geen van beide, het is iets eigens : 3%
- soms bij de snelweg, soms bij het landschap : 23%

Beplanting is dus niet 'uni-functioneel', of zelfs maar duidelijk te identificeren als weg of landschap, onder andere om de volgende reden:

"Het is bij allebei een gekunstelde toevoeging"

Maar het is slechts voor een hele kleine minderheid iets 'eigens' (3%).

Vraag 6. Ziet U veel verschil in de beplanting langs snelwegen, of lijkt alle beplanting op elkaar?

- de beplanting langs snelwegen vind ik overal ongeveer hetzelfde: 32%
- er is veel verschil in beplanting langs snelwegen : 57%
- let ik nooit op : 11%

Waarschijnlijk zeggen de antwoorden minder over de daadwerkelijke verschillen in beplanting dan over de genuanceerdheid van waarneming van weggebruikers. Iets meer dan de helft (57%) zou dan onderweg op de omgeving letten.

Vraag 7. Vindt U dat elke snelweg een eigen beplanting in de zijberm zou moeten hebben, of moeten zijbermen van snelwegen juist min of meer hetzelfde zijn?

- een eigen beplanting : 56%
- min of meer dezelfde beplanting : 10%
- geen voorkeur : 21%
- anders : 13%

Uit de commentaren blijkt, dat met ‘anders’ vooral een beplanting wordt bedoeld die aansluit op de omgeving.

"Moet bij het achterland horen, aanpassen aan de natuur van die provincie", "Passend in de omgeving, niet alleen een bomenrand van één soort boom", "De beplanting kiezen om aansluiting te maken met de rest van het landschap", "Streekgebonden beplanting", "Het eigen karakter van de streek benadrukken", "Conform het landschap van de provincie of streek", "Afwisselend, wel afhankelijk van de omgeving", "De natuur zijn gang laten gaan waardoor het aansluit bij het landschap", "Het moet in harmonie zijn", "Passend bij het landschap"

Vraag 8. Heeft het soort landschap, of de provincie waar de weg doorheen gaat, daar nog iets mee te maken? Zou de zijberm van een snelweg door bos er anders uit moeten zien dan die van een weg door weilanden, of van een snelweg door Drenthe anders dan van een weg door Zeeland?

- nee, dat maakt geen verschil : 21%
- ja, zijbermen in verschillende landschappen zouden anders moeten zijn: 70%
- ja, zijbermen zouden per provincie moeten verschillen : 7%

Vervolg vraag 8. Als U vindt dat er verschil moet zijn, aan wat voor verschillen denkt U dan?

Uit de percentages blijkt dat een meerderheid voor variatie in zijbermbepanting is, en dat men deze vooral wil laten variëren met het landschap van die streek. De commentaren lichten toe dat ‘passen bij’ vanuit verschillende gezichtspunten benaderd kan worden:

"Bij bos hoort hoge beplanting, bij weilanden lage beplanting", "De beplanting in een bosachtig gebied zou uit houtachtige planten moeten bestaan en bij weiden uit veldbloemen o.i.d.", "In een polderlandschap lage zijbermen, in een bosrijke omgeving mag hij hoger zijn"

Hierbij is uitgegaan van overeenkomst, maar het kan ook vanuit contrast, hoewel dat een sterke minderheid is:

"In een heuvelslandschap een lage zijberm en in een laag landschap een zijberm van bomen"

Beide uitgangspunten komen echter neer op behoud van uitzicht op het omringende landschap (anders heeft aansluiting daarop ook geen zin). Er was niemand die een afsluiting door een dichte rij heesters wenste.

Als voorbeelden van landschappen of landschapselementen waarop aangesloten zou moeten worden, worden genoemd:

"Bij bos bosplanten of heide, bij weiden planten die daarbij passen, bijv. veldbloemen, bij water riet, enz." "Door naaldbos naaldbomen, door loofbos loofhout", " Bij een bos struiken die in een bos voorkomen", "Een zijberm moet een soort verlenging van het landschap zijn, zodat je ook aan de berm kunt zien in wat voor soort landschap je rijdt", "Naaldbomen in overwegend "zand"omgevingen, loofbomen in een overwegend "klei"omgeving", "Bepanting aanpassen aan de omgeving, bijvoorbeeld weidelandschap, bos, etc.", "In een weidelandschap veldbloemen langs de bermen, bij bos en hei lage heesters", "In boslandschap heidebermen, in polderlandschap groene bermen, in agrarisch landschap bloemen", "In bosrijke gebieden meer bomen", "In van nature open landschappen moeten snelwegen daarbij aansluiten, dus weinig bepanting erlangs; in van nature wat minder open landschappen mogen snelwegen of de bepanting erlangs groene banen in het landschap zijn", "In de Betuwe fruitbomen en bij Barneveld eierbomen",

Als landschappen per provincie verschillen kan de variatie met de provincie meegaan:

"In Zeeland en Zuid-Holland: aangepast aan het vlakke land", "Bepanting die bij de streek hoort, bijvoorbeeld geen heide in Zeeland", "In Drenthe bos, in Zeeland gras", "Hei hoort bij Drenthe, gras bijvoorbeeld bij Zeeland, Friesland",

Maar ook als er een provincie wordt genoemd, wordt daarmee toch het typische landschap van die provincie bedoeld en niet de provincie als een geografisch-administratieve eenheid.

"Conform het landschap van de provincie/streek", "Open bermen met veel uitzicht in Friesland geven een gevoel van weidsheid, overeenkomstig het landschap"

Bomen en bloemen worden heel vaak genoemd als "ingrediënten" voor zijbermbepanting, struiken zelden, en dan vooral als struikgewas, dus wilde opslag. Maar ondanks die aanpassing is de zijberm toch niet het landschap; hij heeft een eigen positie.

"De zijberm moet de overgang vormen tussen snelweg en landschap". Wel moeten zijbermen "ondergeschikt zijn aan het landschap"

Vraag 9. Zo hier en daar staat er wel eens kunst langs snelwegen. Kent U van dat soort situaties?

- nee : 23%
- ja : 76%

Vraag 10. Vindt U kunst wel of niet langs snelwegen passen?

- past nergens : 30%
- past overall : 19%
- past alleen op bepaalde plaatsen : 50%

De mensen die voor kunst zijn, zijn dus tevens overwegend voor een selectief gebruik ervan.

Vervolg vraag 10. Als het alleen op bepaalde plaatsen past, aan welke plaatsen denkt U dan?

Er blijken een aantal overwegingen een rol te spelen bij het gebruik van kunst.

- Verkeersveiligheid staat voorop. Kunst moet niet op plaatsen staan waar het gevaarlijk is als de aandacht teveel wordt afgeleid.

"Het mag niet afleiden", "Waar het opvalt maar geen gevaar oplevert", "Langs rechte wegen, niet bij afslagen of knooppunten, i.v.m. afleiden van de aandacht", "Punten met een snelheidsbeperking"

- Kunst wordt niet als element op zichzelf gezien, maar als onderdeel van zijn omgeving. Ook hier speelt passendheid weer een belangrijke rol. Als een zinvol deel van een omgeving kan het andere delen dan ook versterken – en daarmee het karakter van het geheel.

"Waar het een logische verbinding met het geheel vormt", "Als het aansluit bij het landschap", "Wanneer het één geheel vormt met het landschap en de weg", "Niet in natuurlandschappen", "In stedelijke gebieden of verstedelijkte omgevingen", "Rond de steden", "Op een stads- of gemeentegrens", "Bij de entree van steden, of ter verfraaiing van saaie geluidswallen/-schermen", "Als het functioneel is, dus als het iets kan verfraaien dat noodzakelijk langs de weg moet staan", "Gekoppeld aan kunstwerken, bijvoorbeeld viaducten"

Dat 'passen' geldt ook voor het materiaal:

"Het moet passen bij de omgeving, bijvoorbeeld geen staal in bos maar een kunstwerk van hout"

Uitgaande van passendheid hoort kunst duidelijk tot de "stedelijke tekenset"; het wordt vooral als passend gezien in stedelijke omgevingen en per sé niet in landelijke omgevingen.

"Past alleen in een bebouwde omgeving", "Alleen in verstedelijkte omgevingen", "Bij markante gebouwen", "In de buurt van bebouwing, niét in het landschap", "Niet in een landelijke omgeving", "Bij het naderen van specifieke plaatsen, bijvoorbeeld steden, waar kunst en cultuur volop voorhanden zijn", "In stedelijke gebieden, gebieden die door de mens gemaakt zijn", "Plaatsen die duidelijk al antropogeen beïnvloed zijn; omdat kunst iets is dat vaak een contrast vormt met een natuurlijk landschap; op sommige "ongestoorde" plaatsen kan het daarom storend zijn", "In toch al "verknoede" betonstukken", "Alleen op plaatsen waar het het landschap niet verstoort, bijvoorbeeld in stedelijke gebieden", "Op een stads- of gemeentegrens", "In de Randstad, zoals bij het AMC"

Verder houdt 'passen' in dat niet een willekeurig kunstwerk op een willekeurige plaats gezet wordt, maar dat er gezocht wordt naar motieven en/of thema's. Dus: eerst het zoeken naar relevante gebeurtenissen en plekken, bijvoorbeeld vanuit de historie, en daar dan een kunstzinnige inhoud aan geven. Als kunst een expressie wordt van en een verwijzing wordt naar een belangrijke gebeurtenis op een bepaalde plaats liggen zowel de vorm als de plek daarmee wel veel meer vast.

"Bijvoorbeeld refererend aan bepaalde belangrijke historische gebeurtenissen, zoals de parachutistenlanding bij Arnhem", "Op plaatsen met monumentherinneringen", "Als de kunst op die plaats thuishoort"

Kunst kan dan verwijzen naar een specifieke gebeurtenis, maar het kan ook uitdrukking geven aan een meer algemeen thema.

"Waar het aangepast is aan de historie of de specifieke omgeving van die provincie, bijvoorbeeld iets "waterachtigs" in Zeeland of iets "Rembrandt's" bij Leiden", "Waar provincies elkaar raken, bijvoorbeeld de Moerdijkbrug of het Hellegatsplein", "De Heinenoordtunnel, als symbool van water"

- Zichtbaarheid.

"Op plaatsen waar veel ruimte is, zodat het goed tot zijn recht komt", "Waar het erg ruimtelijk is", "Op een opvallend punt, bijvoorbeeld in een bocht, zodat je het lang kunt zien, of zodat het verandert,

zoals bij de Pleiroute om Arnhem", "Op plaatsen waar je er rustig van kunt genieten, dus juist niet bij op- en afritten"

— Als afleiding.

"Op saaie, lange stukken", Wel op kale, "geestdodende" plaatsen, maar nooit in een mooi landschap, dus wel nabij bebouwing, geluidswallen, etc.", "Op kale vlaktes", "Waar het landschap/de snelweg opvrolijking behoeft als je er lang op rijdt"

— Concrete plekken. De meest genoemde plekken waar kunst past zijn viaducten, parkeerterreinen, bruggen. Ook industrieparken zijn genoemd.

— Als herkenningspunt of baken, voor de oriëntatie.

"Op plaatsen waar een herkenningspunt wenselijk is", "Kan ook dienen als herkenningspunt, bijvoorbeeld bij een afslag", "Als baken, bijvoorbeeld om een lang saai gedeelte te halveren, of het einde van een route te markeren"

Vraag 11. Als U door het buitengebied rijdt, wat ziet U dan liever langs de snelweg?

- | | |
|---|--------|
| — bomen | : 16% |
| — struiken | : 3% |
| — geen begroeiing maar vrij uitzicht | : 7% |
| — kunst | : 0,6% |
| — soms het een, soms het ander, afhankelijk van de situatie | : 46% |
| — geen voorkeur als er maar afwisseling is | : 24% |
| — anders | : 3% |

Ook hier wil ongeveer de helft een situatie-specifieke oplossing. Dit betekent dat er niet één beste oplossing is voor elke situatie. Ongeveer een kwart kijkt minder genuanceerd, als er maar afwisseling is. Kunst in het buitengebied heeft vrijwel niemands voorkeur. Bij 'anders' wordt vooral aangedrongen op meer kleur.

"Er kan veel meer kleur in de beplanting, zodat het ook per seizoen verandert, bijvoorbeeld grote groepen seringebomen, bomen met bloesem of bloemen", "Meer bloemen"

Belangrijk is ook een combinatie van mogelijkheden:

"Soms het ene en soms het andere, maar met uitzicht", "Lage beplanting gecombineerd met uitzicht", "In begroeide landschappen begroeiing, in open landschappen open of hoge bomen waar je onderdoor kijkt"

Een derde punt is oriëntatie:

"Stadsskylines en dorpsilhouetten; je moet goed kunnen zien waar je bent"

Vraag 12. Maakt het voor U nog wat uit wat voor soort bomen er langs de weg staan?

- | | |
|---|-------|
| — nee, maakt me niets uit | : 24% |
| — ja, sommige bomen vind ik mooier dan andere | : 8% |
| — dat hangt af van het soort landschap; in sommige landschappen past de ene boom goed, in andere landschappen een andere boom | : 68% |

Ook hier overweegt gebiedsspecificiteit; er is niet één mooiste boom die dan ook maar overal moet staan. Voor de meesten past de ene soort boom goed in het ene landschap en een andere soort in een ander landschap. Dit bevestigt vraag 7.

"Uitgaan van grondsoort en bodemgesteldheid en dergelijke"

Naast 'passen' speelde nog een ander argument:

"Graag bomen met veel bloemen of bloesem, dat geeft afwisseling, er is meer verbazing nodig"

Vraag 13. Vindt U dat vangrails opzij van de weg U afsluiten van het landschap?

- ja : 45%
- nee : 55%

Vraag 14. Als U door een stedelijk gebied rijdt, wat ziet U dan liever langs de snelweg?

- bomen : 22%
- struiken : 22%
- geluidsschermen : 3%
- een geluidswal : 14%
- een brede open strook met uitzicht op de stad : 23%
- kunst : 6%
- hangt van de situatie af : 9%
- anders (hierbij werden onder andere water en bloemen genoemd) : 1%

Vraag 11 ging over het buitengebied, vraag 14 over stedelijk gebied. Worden de wensen voor deze twee typen gebieden vergeleken:

	Buitengebied	Stedelijk gebied
bomen	16%	22%
struiken	3%	22%
geen begroeiing, maar vrij uitzicht	7%	23%
kunst	0,6%	6%
afhankelijk van de situatie	46%	9%
geen voorkeur, als er maar afwisseling is	24%	.
anders	3%	1%
geluidsscherm	n.v.t.	3%
geluidswal	n.v.t.	14%

In vraag 11 kon maar één ding genoemd worden; in vraag 14 kon men meer dingen noemen (dus niet of-of maar en-en). 54% heeft bij vraag 14 tenminste twee dingen genoemd, 30% drie. Dit is een andere manier om aan te geven dat men afwisseling wenst (wat in vraag 11 een aparte antwoord-categorie was).

Er zijn opvallende verschillen:

- In stedelijke gebieden past kunst beduidend beter dan in het buitengebied. Dit is het grootste verschil.
- Zowel struiken als uitzicht wordt in het buitengebied veel minder gewenst dan in stedelijk gebied.
- Stedelijke gebieden vertonen minder variatie dan landelijke. Buiten moet het ontwerp vooral situatie-afhankelijk zijn, terwijl dit in stedelijk gebied nauwelijks een rol speelt.
- Bomen zijn altijd goed, in beide situaties.

Voor stedelijke en landelijke gebieden betekent dit, dat er opnieuw een situatie-specifieke oplossing wordt gewenst.

Vraag 15. Vindt U het wel eens boeiend om langs een bedrijventerrein te rijden?

- nee, zelden of nooit : 48%
- soms wel : 40%
- vaak wel : 11%

Vervolg vraag 15. Wanneer vindt U het niet prettig? En wanneer vindt U het wel boeiend?

Er zijn drie hoofdredenen om een bedrijventerrein al of niet boeiend te vinden: beeld, milieu en gebruik/activiteiten. Beeldaspecten worden verreweg het meest genoemd.

- Beeld. Er zijn drie esthetische aspecten (architectuur, verlichting en staat van onderhoud) en een informatiefunctie.
 1. **Architectuur.** Onder architectuur zijn diverse aspecten genoemd die het al of niet boeiend zijn van een bedrijventerrein beïnvloeden:
 - Niet boeiend: "Als het een chaotische indruk maakt", "Als het er allemaal hetzelfde uitziet", "Bij een rommelig aanzicht", "Wanneer het lelijke golfplaatachtige fabrieken of andere gebouwen zijn met lelijke parkeerplaatsen en opslagplaatsen met containers", "Van die kale, koele, dichte, vierkante loodsen", "Vormloze architectuur", "Grote lelijke gebouwen die als een blok in het landschap staan",
 - Wel boeiend: "Mooie architectuur, liefst ook met groen", "Ouderwetse pakhuisen, monumenten", "Om de reclameborden", "Bij nieuwe bedrijfsgebouwen met mooie reclame", "Imponerende installaties"
 2. **Verlichting.**
 - "Boeiend met al die lichtjes, bijvoorbeeld het Botlekgebied", "'s Avonds, bij mooie verlichting, bijvoorbeeld Nutricia Zoetermeer"
 3. **Staat van onderhoud.**
 - "Niet als het vies en verwaarloosd is", "Als het een rotzooi is", "Bij oude vervallen fabrieken of loodsen", "Bij verpauperde terreinen", "Met veel afval dat buiten opgeslagen is". "Wel als het er netjes uitziet"
 4. **Informatie. Dit is een kennisaspect.**
 - "Om te weten welke bedrijven waar zitten", "Ik ben nieuwsgierig welke bedrijven het zijn", "Bedrijven met speciale industrie die je niet vaak ziet", "Het ontdekken van herkenbare bedrijven", "Persoonlijke interesse in de industrie", "Ik vind het leuk om te weten waar bedrijven gevestigd zijn", "Als er interessante bedrijven zijn waar ik zaken mee kan doen", "Beroepsmatig, of er mogelijk klanten zijn"

De informatiefunctie is een aparte belevingsfactor. Veel mensen onderweg doen zaken met deze bedrijven en willen graag weten wie wáár zit. Tot de informatiefunctie hoort ook dat men als buitenstaander het soort bedrijf kan herkennen⁴.

"Boeiend wanneer je het eindproduct kunt zien staan", "Als er inzicht in het soort industrie wordt verkregen"

- Milieu. Dit wordt alleen genoemd als reden om het niet boeiend te vinden, namelijk als milieuvervuiling.

"Vuile industrie", "Rokende schoorstenen", "Bij stankoverlast", "Niet langs chemische fabrieken"
Waar rokende schoorstenen vroeger een teken van vooruitgang waren van de welvaart, zijn ze nu een teken van achteruitgang van het welzijn.

- Activiteiten. Waarneembare bedrijvigheid is een reden voor boeiendheid, afwezigheid daarvan een reden om het niet boeiend te vinden.

"Moderne bedrijfsterreinen tonen weinig activiteit en zijn daarom niet erg interessant; als je door het Botlekgebied rijdt kun je de nodige activiteiten waarnemen", "Boeiend als het nieuw en actief oogt", "De bedrijvigheid die er heerst boeit me", "Boeiend als er veel bedrijvigheid is, zoals laden en lossen", "Doet in het weekend leeg en ongezellig aan, is alleen boeiend als er een bepaalde bedrijvigheid heerst", "Niet boeiend als het er uitgestorven en verlaten bij ligt", "Als het activiteit uitstraalt"

Verder blijkt dat bedrijventerreinen op twee niveaus gezien worden. Ten eerste als zelfstandige eenheid, met interne differentiatie, en ten tweede als onderdeel van het landschap. Op beide niveaus wordt afwisseling als argument genoemd om ze boeiend te vinden.

- Bedrijfsterreinniveau:

"Boeiend indien er een afwisselende architectuur wordt gebruikt", "Elk gebouw zijn eigen architectuur; je moet dan ook geen beperkingen opleggen, laat de fantasie maar de vrije loop", "Als er verschillende bedrijven zijn, dus als er variatie is", "Door de verscheidenheid in bedrijfsgebouwen"

- Landschapsniveau:

"Als afwisseling, dat is prettig bij lange afstanden met steeds dezelfde omgeving", "Hoe meer afwisseling, hoe minder vermoeiend rijden",

Op landschapsniveau hoort een bedrijventerrein bij de "stedelijke tekenset".

"Soms boeiend, als afwisseling van platteland naar stedelijk", "Niet boeiend omdat het storend is in het landschap"

Het horen tot de stedelijke tekenset blijkt ook uit de houding ten aanzien van reclame. Waar reclame in het landschap vrijwel algemeen storend en lelijk wordt gevonden, kan het op een bedrijventerrein juist bijdragen aan de afwisseling en wordt het gezien als passende visuele opvallendheid. Ook daar moet het echter niet teveel worden.

"Boeiend bij nieuwe bedrijfsgebouwen met mooie reclame", "Niet boeiend als er teveel reclame is", "Als het saaie standaardgebouwen zijn met lelijke reclame", "Niet als de reclame me toeschreeuwt"

Tenslotte blijkt dat zichtbaarheid problemen kan geven, maar onzichtbaarheid ook.

4

Dit is wat in de literatuur ook wel 'leesbaarheid' wordt genoemd en wat in omgevingsonderzoek al heel lang bekend staat als Semiotiek, de leer van tekens en betekenisverlening via tekens. Dit is een stroming die stamt uit de taalleer.

"Niet prettig als het zo is afgeschermd dat je niet weet wat er achter gebeurt"

Vraag 16. Vindt U dat er tussen een bedrijventerrein en de snelweg dichte beplanting zou moeten staan, of moet je er juist een goed zicht op hebben en moet er geen beplanting staan?

- wel beplanting : 43%
- geen beplanting : 13%
- soms wel, soms geen beplanting: 32%
- maakt me niet uit : 12%

Slechts 13% wil echt een vrij uitzicht hebben op een bedrijventerrein. Bijna de helft (43%) wil wel beplanting. Dit heeft te maken met hoeveel men rijdt. Mensen die heel veel rijden willen minder vaak beplanting. Er is geen verschil tussen geen en soms beplanting. Dit betekent dat het niet om het beeld gaat maar om iets anders, namelijk de informatiefunctie. Mensen die veel rijden zijn meestal ook de mensen die zaken met deze bedrijven doen en zij willen kunnen zien waar die zitten. Ook een compromis werd voorgesteld:

"Geen dichte beplanting"

Vraag 17. Soms staat er beplanting in de bochten van klaverbladen of op- en afritten, soms is er water. Vindt U dat de klaverbladen waar U regelmatig langs komt er eigenlijk allemaal zo'n beetje hetzelfde uitzien, wat de "invulling" van de bochten betreft, of zijn ze duidelijk verschillend?

- let ik nooit op : 20%
- ze zijn overwegend hetzelfde : 50%
- ze zijn duidelijk verschillend : 30%

Vervolg vraag 17. Vindt U het dat anders zou moeten?

- nee : 45%
- ja : 15%
- geen antwoord : 40%

Vervolg vraag 17. Zo ja, hoe dan?

Eigenlijk is er voor ontwerpers niet veel eer te behalen aan dit soort situaties.

"Het zijn van die zielige, geïsoleerde stukken grond tussen wegen, die meestal voor bijvoorbeeld dieren onbruikbaar zijn. Het ziet er vaak zo krampachtig netjes onderhouden en gemaaid uit"

Dan is het vaak een moeilijke verkeerssituatie, die alle aandacht vergt, zeker van de onervaren automobilist, en die in de eerste plaats een verkeerskundige oplossing vraagt.

"Ze moeten wel goed overzichtelijk blijven", "Ruimer, ook in verband met veiligheid", "Je moet hier wel een goed overzicht hebben", "Het zicht dient in alle gevallen duidelijk te zijn"

Er is nauwelijks tijd om naar de invulling te kijken.

"Als bestuurder kun je in een bocht niet op de omgeving letten"

Toch zijn er wel suggesties voor verbeteringen.

"Het eigen karakter van het landschap ter plaatse herkenbaar houden", "Gebiedsgebonden bomen", "Sommige situaties zijn door hoge begroeiing onvoldoende overzichtelijk; in het midden laag begroeid en de zijkanten hoog is mooi", "Graag allemaal open", "Meer bloemen en planten met kleuren", "Wat kleurrijker", "Meer bloemperken van maken, met seizoensvariatie", "Liever een brede groenstrook en dan struiken, planten en bomen. Vanrails aan de buitenkant van klaverbladen zijn levensgevaarlijk voor motorrijders als deze onderuit gaan; de palen zijn te scherp. Beter is een brede grasstrook, dat is mooier en veiliger", "Ze ruimer maken, ook in verband met de veiligheid", "Hoogstens een enkele mooie boom", "Minder beplanting, dus beter uitzicht en overzicht", "Meer groen, maar mag niet afleiden"

Veiligheid blijkt boven vormgeving te gaan.

Kunst, of in het algemeen opvallende elementen, blijken een ambivalente rol te spelen. Enerzijds leiden ze de aandacht af, wat gevaarlijk kan zijn; anderzijds kan het helpen zo'n situatie een eigen identiteit te geven:

"Bijvoorbeeld kunst en dergelijke, zodat ze herkenningpunten worden"

Maar, gezien de korte tijd die men er is, de moeilijke verkeerssituatie, en het gevaar de aandacht af te leiden, lijkt dit toch geen goede oplossing. Dit blijkt ook uit de antwoorden op vraag 19.

Uit een vergelijking met de vragen 7 en 8 naar zijbermbepanting, zowel naar percentages als naar hoeveelheid en gevarieerdheid van suggesties, blijkt wel dat de vormgevingsaspecten van klaverbladen mensen minder boeien dan die van zijbermen (zoals ook het geval blijkt te zijn bij parkeerplaatsen versus carpoolplaatsen). Waar wel over geklaagd werd bij klaverbladen en op- en afritten was, dat daar veel vuil wordt weggegooid. Een goed beheer is zeker zo belangrijk als een goede vormgeving. (Samen: een goed beheerbare vormgeving).

Vraag 18. Kent U klaverbladen of op- en afritten die U mooi vindt, wat de invulling van de bochten betreft?

- nee : 62%
- ja : 35%

Vervolg vraag 18. Zo ja, waar liggen die en wat vindt U er mooi aan?

Er zijn een groot aantal verschillende situaties genoemd. Vaak wisten mensen nog wel wát ze mooi vonden, maar niet meer waar dat lag. De meest genoemde voorbeelden zijn Oude Rijn, het Prins Clausplein en Hoewelaken; het eerste vooral om zijn overzichtelijkheid en verzorgdheid, het tweede om zijn bouwkunst en Hoewelaken om de begroeiing. Verder valt de grote hoeveelheid voorbeelden op, zoals:

"A15-A50 Valburg: niet zo scherp, je glijdt als het ware de A50 op", "Invulling met water is boeiend", "Bij Ridderkerk, met waterpartijen, geeft een ruimtewerking", "Ruime bochten zijn het mooiste, vooral om in te rijden", "Grote lange bochten, bijvoorbeeld van de A50 naar de A12", "Harderwijk, het mooiste is het vennetje", "De waterpoel bij Amsterdam", "A4 Hoogmade/Leiderdorp: goed gecamoufleerd, rustgevend", "Met water en oeverplanten en bomen die daarbij horen, wilgen", "De meeuwenbroedplaats bij Amsterdam Z-O; als je echter een vogel broed- of trekplaats wil maken kan dat veel mooier dan twee ijzeren palen, onder het voorwendsel kunst", "Beekbergen, ruim, geen vangrail", "Met water het mooiste, bijvoorbeeld richting Schiphol", "Bij Leiden: passend in het landschap", "Bij Purmerend, veel groen en toch ruim en goed zicht", "A1 afslag Stroe: mooie begroeiing; maar het wordt daardoor wel onoverzichtelijk"

Water wordt heel vaak genoemd als motief voor waardering, Het is mooi en overzichtelijk.

Het wegenverloop zelf roept echter vaak de noodzaak tot afscherming en hoge beplanting op:

"Geen begroeiing geeft een druk beeld van overal rijdende auto's"

Vraag 19. Zou U het een goed idee vinden als er kunst in de bochten van klaverbladen werd gezet in plaats van beplanting of water?

- nooit : 63%
- soms : 35%
- altijd : 1%

Dat lijkt dus geen goed idee. Als argument wordt wel gebruikt dat het de aandacht teveel afleidt in een verkeerskundig moeilijke situatie. Je hebt al nauwelijks tijd om te kijken en als je kijkt is het gevaarlijk. Als uitdaging:

"Bepanting kan ook kunst zijn, zoals bij de Watergraafsmeer"

Vraag 20. Hoort een parkeerplaats voor Uw gevoel bij de snelweg of bij het landschap? dus ziet U het als een stukje weg of juist als een stukje landschap? of kun je dat niet zeggen en is het iets heel eigens dat ook een eigen vorm moet hebben?

- hoort bij de snelweg en je moet het ook inrichten als een afgescheiden stukje weg : 28%
- hoort bij het landschap en je moet het ook inrichten als een stukje landschap : 38%
- hoort bij geen van beide en moet een eigen vorm hebben : 8%
- hoort soms bij de snelweg en soms bij het landschap : 25%

Om te beginnen met het laagste percentage: voor de meerderheid staat een parkeerplaats niet op zichzelf. Hij vormt geen eigen wereld, maar wordt gezien als deel van een groter geheel, als ergens bij horend. Wáárbij kan echter verschillen, hierover is geen eenstemmigheid. Zoals iemand zei:

"Een parkeerplaats hoort bij de snelweg, maar je moet hem zoveel inrichten als landschap"

Uit een spontaan commentaar dat iemand bij deze vraag schreef blijkt, dat de betekenis zelfs voor één persoon nog kan variëren:

"Dat is afhankelijk van de reden waarom je op de weg zit. Werk: bij de snelweg, vakantie: bij het landschap"

Voor het ontwerp lijkt er de keus te zijn tussen of-of (of weg of landschap) en en-en (iets van beide). Uit de commentaren op de vragen 22 en 23 blijkt er echter meer aan de hand te zijn.

Vraag 21. En carpoolplaatsen, voor zover U die kent?

- horen bij de snelweg en je moet ze ook inrichten als een afgescheiden stukje weg : 38%
- hoort bij het landschap en je moet het ook inrichten als een stukje landschap : 18%
- hoort bij geen van beide en moet een eigen vorm hebben : 16%
- hoort soms bij de snelweg en soms bij het landschap : 12%
- ken ik niet : 15%

Worden rustplaatsen en carpoolplaatsen vergeleken:

	Rustplaatsen	Carpoolplaatsen
inrichten als weg	28%	38%
inrichten als landschap	38%	18%
eigen vorm	8%	16%
soms weg soms landschap	25%	12%

Carpoolplaatsen horen duidelijk vaker bij de weg en veel minder bij het landschap dan rustplaatsen; er is minder ambivalentie over hun karakter. Ook daarom wil men ze vaker een eigen vorm geven.

Vraag 22. Vindt U de parkeerplaatsen hier in Nederland over het algemeen mooi aangelegd of vindt U ze eerder saai?

- overwegend mooi aangelegd : 39%
- overwegend saai : 47%
- let ik niet op : 12%

Men vindt ze dus vaker saai dan mooi.

Vervolg vraag 22. Als U ze saai vindt, hoe zou dat beter kunnen?

Er zijn veel suggesties voor verbetering gegeven. Deze betreffen:

- De inrichting.

"Parkeerplaatsen zijn vaak alleen maar functioneel; ze kunnen mooier gemaakt worden door bijvoorbeeld meer groen", "Ze hebben een nogal standaardinrichting met (te) weinig bomen, weinig geclusterde bomen en overal dezelfde picknicktafels. Laat er eens een landschapsarchitect op los, maak eens wat andere zitjes, wat speeltoestellen voor kinderen, meer beschaduwing", "Er zou meer variatie in hoogte moeten zijn, de bankjes niet zo op een rij, niet van die rechthoekige grasvelden", "Niet zo kaal en recht toe recht aan", "Je zou ze meer "bossig" moeten aanleggen, ze zijn nu te kaal", "Er mag iets meer te zien zijn, bijvoorbeeld kunst, een vijver", "Kleurrijker, wat meer variatie in inrichting, niet alle elementen standaard", "Andere en kleurigere bestrating", "Speelser ingedeeld", "Meer kunst, meer kleur, meer creativiteit", "Meer verschillende beplanting", "Meer beleevingswaarde door diversiteit in beplanting en bestrating", "Zoals de Aires in Frankrijk, groter en met meer afwisseling", "Meer ruimte, speelser, iets met een thema, bijvoorbeeld kunst die als klimrek te gebruiken is. Zorg dan voor duidelijke vormgeving en herkenning. Je moet dat thema dan ook al van tevoren langs de weg aangeven, dat er zo'n thema-parkeerplaats aankomt", "Nog meer in het landschap inpassen, meer bomen en struiken; kijk naar de Franse autoroutes"

- Meer dan 17% vroeg om meer beplanting. Voor een spontane reactie is dit erg veel.
- Voorzieningen. Deze worden door veel mensen gevraagd. Genoemd werden: (meer) tafels, WC's, waterpunten, een wegenkaart, prullebakken, borden met informatie over de omgeving ("is ook goed voor het toerisme"), trimtoestellen, vertier voor kinderen zoals speeltoestellen, meer eten en drinken, tot zelfs een kiosk of winkeltje.

"Meer kindvriendelijk", "Geen "prullebaklandschap", mogelijkheden voor ontspanning, speelveldje met toestellen voor kinderen", "Meer variatie in zitplaatsen, in de zon, de schaduw, beschut; eventueel overdekte zithoekjes", "Kunst", "Gezelligere zitjes, bijvoorbeeld ingedamde zithoekjes", "Meer eetgelegenheden",

Beplanting blijkt een dubbele functie te hebben, als inrichting en als voorziening.

"Veel meer bomen zodat auto's in de schaduw kunnen staan", "Meer beplanting, ze zijn nu vaak koud en winderig"

De voornaamste voorziening was echter: rust en afzondering. Dit wordt vooral bereikt door de parkeerplaats verder van de weg af te leggen, maar ook beplanting en/of een wal kunnen daarbij helpen.

"Voldoende rust, meer afscherming van de weg", "Ruimer het landschap in, zoals in Duitsland", "Beter afgescheiden van de weg, zodat je even weg bent van de drukte", "Meer begroeiing tussen parkeerplaats en snelweg, zodat je echt even weg bent van de snelweg", "Graag wat verder van de weg, met een scheiding, bijvoorbeeld een geluidswal, zodat je even weg bent van de drukte", "In Duitsland zijn ze veel mooier, verder van de weg af, met hoge beplanting zodat de snelweg ook niet zichtbaar is; hier in Noord-Holland zijn ze vreselijk kaal en ongezellig",

Afgescheidenheid van de snelweg wordt ook vaak bij de volgende vraag genoemd als reden voor een positieve waardering.

- Grootte en indeling.

"Minder massaal, je zou een grote parkeerplaats moeten opsplitsen in bijvoorbeeld een aantal afzonderlijke kleinere plaatsen", "In kleinere, "afgesloten" plaatsen opdelen"

- Aansluiting op het landschap. Er is ook uitdrukking gegeven aan de opvatting dat een parkeerplaats meer als een stukje landschap moet worden ingericht. Afscheiding van de weg is daarvoor eveneens een middel.

"Graag mooiere bomen en struiken met bloemen en WC's e.d. die qua kleur en stijl in het landschap opgaan", "Meer bomen en meer gericht op het landschap", "Meer inpassen in het landschap, meestal is het nu een afgescheiden stukje weg", "Meer beplanting zodat men meer het gevoel heeft even van de snelweg af te zijn", "Afgescheiden van de weg en meer groen dat past bij het landschap", "Wat meer uit het zicht van de snelweg", "Meer scheiden van de snelweg, zodat de natuur ook meer in beeld komt, bijvoorbeeld van de weg gescheiden door een stuk bos",

Aansluiting op het landschap wordt ook functioneel bedoeld:

"Vanaf de parkeerplaats toegang tot de natuur/landschap die er is", "Gelegenheid om te wandelen"

- Onderhoud en verzorging.

"Beter onderhouden, niet laten vervuilen", "Goed schoonhouden", "Schoner"

Vanuit de beleving blijken steeds weer een aantal punten belangrijk te zijn. Ook al gaat men uit van verschillende fysieke elementen, zoals knooppunten of parkeerplaatsen, mensen komen toch steeds weer op die punten terug. Een goed beheer is zo'n punt.

Al dit commentaar stelt wel de bestaansreden van parkeerplaatsen aan de orde: waarvoor zijn ze eigenlijk? Een enkeling zegt:

"Hoeft niet beter, ze zijn niet om te recreëren, dat doe je elders"

De meeste ondervraagden vinden echter dat ze wèl om te recreëren zijn, zij het kortstondig, en ook hun naamsverandering (van parkeerplaats naar rustplaats) duidt daar op. Dit is een principiële stellingname. Zeker is dat ze hun naam van rustplaats nu onvoldoende waarmaken.

Vraag 23. Kent U parkeerplaatsen die U heel mooi aangelegd vindt?

- nee : 65%
- ja : 30%

Vervolg vraag 23. Zo ja, waar dan en wat vindt U er goed aan?

Het is wel schrijnend dat tweederde geen mooie parkeerplaatsen kent. De meest genoemde zijn twee parkeerplaatsen aan de A1 op de Veluwe, Jool Hul en bij Stroe, en daarna de parkeerplaatsen in Frankrijk. De parkeerplaatsen op de Veluwe hebben vooral wat in de vorige vraag als gemis werd gesignaleerd, nl. rust, afgescheiden van de weg, veel natuurlijke beplanting, beschut en ingepast in het landschap. Andere voorbeelden:

"A27 De Bosberg bij Hilversum: spectaculaire hoge ligging, niveauverschil, het onderste gedeelte bij de weg, het bovenste bij het bosgebied", "A1 Rijssen/Holtten, rust en de mogelijkheid in de schaduw te staan", "A50 in het Tjeukemeer, in het water, verrassend anders", "A28 tussen Ermelo en Wezep, hoogteverschillen, bos", "Op de Afsluitdijk, uitzichten", "In de Provincie Limburg, door het landschap", "A15 Kraayenbos, in het bos; je moet er voldoende tot rust kunnen komen en afleiding vinden", "A1 richting Deventer, ruimte en variatie, past in de omgeving, dat werkt ontspannend", "A1 tussen Rijssen en Markelo, je staat er min of meer direct in het landschap", "A28 bij Assen naar het Zuiden, de beplanting is mooi aangelegd en met lange bochten", "Bij Eindhoven en op de weg A'foort-Zwolle: daar heb je telefoon (green point), banken, veel groen en mogelijkheden voor een korte wandeling", "Langs de A15 Rotterdam-den Bosch: afgescheiden van de weg, rustgevend", "A1 bij Rijssen: veel groen en schaduw en afgescheiden van de weg", "A27 Kalis Berna bij Breda: veel bomen, schaduw", "Tussen Ede en Arnhem: veel bomen, je voelt je in de natuur"

Een goede parkeer- of rustplaats lijkt de volgende dingen te moeten hebben: rust, een gevoel van beschutting (vooral bewerkstelligd door begroeiing), veel voorzieningen, een goed beheer (goed schoonhouden) en liefst contact met het omringende landschap. Het belangrijkste wat er aan de huidige rustplaatsen ontbreekt is rust.

Vraag 24. En als U carpoolplaatsen kent, vindt U die over het algemeen mooi aangelegd?

- ja : 25%
- nee : 50%
- geen antwoord : 25%

Vervolg vraag 24. Zo nee, wat mankeert eraan?

De huidige carpoolplaatsen hebben een minimuminrichting:

"Efficient, maar ook niet meer dan dat", "Goedkoop ingericht, klein en weggefrommeld", "Steriel, alleen een strook beton"

De inrichtingssituatie is hier slechter dan bij de parkeerplaatsen. Uit de commentaren bleek echter dat het hier niet als probleem werd gezien, er hoeven tenslotte alleen auto's te staan.

"Te kaal, maar dat vind ik niet erg", "Ze zijn niet mooi aangelegd maar er mankeert ook niets aan, ze moeten zuiver functioneel zijn", "Ze zijn alleen functioneel, niet mooi", "Kaal, hoewel dat veiliger is", "Ze zijn er niet voor de sier", "Ze moeten doeltreffend zijn, ze zijn alleen om je auto neer te zetten", "Ze zijn saai en zakelijk, maar daardoor wel overzichtelijk", "Ze zijn functioneel, en dat is goed zo", "Hoge bossages eromheen is wel mooi, maar aantrekkelijk voor criminelen", "Het is niet belangrijk hoe hij eruit ziet, hij moet veilig zijn", "Hoeft niet mooi te zijn", "Functioneel en overzichtelijk heeft voorrang boven mooi aangelegd", "Het is niet nodig om ze mooier aan te leggen, ze moeten functioneel zijn als carpoolplaats en veilig voor diefstal en vandalisme". Maar ook: "Te functioneel, kan creatiever, kunstzinniger, met vormen en hoogteverschillen", "Te strak aangelegd"

Er worden dus totaal andere eisen aan een carpoolplaats dan aan een parkeerplaats gesteld. Het verschil is dan ook of je er mensen of auto's parkeert. Kaalheid en openheid zijn bij carpoolplaatsen juist functionele eisen, in verband met criminaliteit. Een suggestie was om carpoolplaatsen op te zetten in samenwerking met bijvoorbeeld MacDonald's, in plaats van er weer extra infrastructuur voor te moeten aanleggen.

Vraag 25. Als er langs de snelweg een spoorrails loopt, vindt U dan dat er tussen de weg en het spoor bomen of struikgewas moet staan, zodat je elkaar niet ziet, of vindt U het prettiger als je elkaar wel kunt zien?

- je moet elkaar niet kunnen zien : 23%
- je moet elkaar wel kunnen zien : 19%
- je moet elkaar af en toe kunnen zien : 56%

Ook hier is niet één oplossing de beste. Een extra complicatie kan zijn:

"Afhankelijk van de afstand; bij kleine afstand bomen en struiken, bij grote afstand alleen bomen"

Enkele spontane commentaren waarschuwden voor het gevaar van een wedstrijdelement met de trein.

"Je moet hem niet kunnen zien, dat voorkomt racen tegen de trein"

Maar het geeft ook afwisseling:

"Een ontmoeting met een gele trein is altijd een welkome afwisseling"

Vraag 26. Vindt U dat hoogspanningsmasten en moderne windmolens zoveel mogelijk langs snelwegen moeten staan, of moet dat juist niet?

- wel langs de snelweg : 32%
- niet : 26%
- alleen af en toe : 39%

Opnieuw de conclusie dat niet één oplossing de beste is.

"Waar het past"

Een voordeel kan zijn:

"Wel koppelen, dwingt je tot nadenken over die dingen"

Een enkeling merkt op dat het misschien niet mooi is, maar op den duur wel nodig zal zijn, of dat alternatieven nog ongunstiger zijn.

"Is per sé nodig!", "Anders staan ze in het landschap of in een woongebied, dat is helemaal zonde"

Vraag 27. Kent U geluidsschermen die U mooi vindt?

– nee : 46%

– ja : 53%

Vervolg vraag 27. Zo ja, waar en hoe zien die eruit?

Uit de commentaren, ook op de volgende vraag, bleek vooral dat geluidsschermen, als ze al mooi (of niet lelijk) gevonden worden, begroeid moeten zijn.

"Bij Eindhoven, met begroeiing, zodat je nauwelijks ziet dat het geluidsschermen zijn", "Helemaal beplant, zodat je de eigenlijke schutting niet ziet"

Een goed geluidsscherm moet dus onzichtbaar zijn. Het gaat er daarbij niet om dat mensen zo graag overal langs de weg begroeiing willen zien, als wel dat begroeiing het negatieve effect van schermen, namelijk tunnelwerking, gedeeltelijk wegneemt.

"Geluidsschermen begroeid met groen, dat geeft niet zo het gevoel dat je een wand naast je hebt"

Vooral schermen die wat hoger zijn, dicht op de weg staan en/of heel druk zijn, geven dat effect.

"Niet zoals die bij Amsterdam, die zijn te druk, dat geeft dan eerder een benauwde indruk", "A9 Amstelveen, te dicht op de weg, idee dat je door een koker rijdt", "Niet te dicht op de weg, het is dan alsof je in een halve tunnel rijdt, bekrompen"

Opvallend is verder, dat een aantal mooie schermen door anderen juist lelijk gevonden worden. Dit geldt met name voor schermen met een uitdagende, nieuwe vormgeving, zoals de overkapping bij Zeist en de glazen wanden bij Velperbroek; die roepen duidelijk extreme reacties op, negatief zowel als positief. Maar het geldt ook voor andere schermen, bijvoorbeeld bij Badhoevedorp, Zwolle, Harderwijk, Amsterdam.

Mooi: "A10-Ringweg A'dam: aluminium gegolfde platen met ertussen plastic waar je doorheen kunt kijken"

Lelijk: "Aluminium muren, komen op je af, een soort science fiction, beklemmend"

Dit zijn duidelijk verschillen in smaak, waarover weliswaar niet te twisten valt, maar waaruit ook geen inzicht in algemeen geldende kwaliteiten te halen valt, zoals vermijding van een tunneleffect. Mooie schermen zijn verder:

"Bij Bussum, veel groen, lijkt een natuurlijke wal", "Ergens, beschilderd met bomen en spelende kinderen", "Zaanstad- Amsterdam: fraai begroeid", "Tussen Uden en Veghel, volgegroeid met klimop,

gemaakt van riet", "A12 Maarn: gestapelde, verspringende blokken met bloemen en klimop", "A4 afslag Leidsendam, hout en veel groen", "A44 Leiden/Oegstgeest, stenen met klimopbegroeiing en een kanteel van een kasteel", "Rotterdam-Dordrecht: plantjes erin", "Oosterhout-Dongen: muur met begroeiing", "Het liefst een natuurlijke afscherming, we zijn toch zo goed in dijken?"⁵

Soms werd kleur genoemd. Groen wordt daarbij niet alleen als beplanting gezien, maar ook als kleur.

"Bij Gouda of Woerden: speels met kleuren", "A27 Utrecht-Hilversum: afwisselende schermen met diverse kleuren", "A4 tussen Hoogmade en Leiderdorp: veel groen, is rustgevend", "A28 Zwolle: kleur en vorm, ruimtegevend effect", "A10 Ringweg Amsterdam: zilverkleurig", Bij Gouda of Woerden, vanuit de trein, speels met kleuren"

Doorzichtigheid wordt alleen door een enkeling genoemd als kwaliteit. Deze vergen echter veel onderhoud, want bij verwaarlozing worden ze wel genoemd als voorbeelden van heel lelijke schermen.

"Lelijk zijn vooral niet onderhouden glazen schermen"

Algemene eisen of kwaliteiten lijken te zijn:

"Mooi zijn de geluidsschermen waar met planten en struiken is gestoeid en die wat verder van de weg afstaan", "Graag kleurrijke, mooi vormgegeven, duurzame schermen"

Vraag 28. En kent U ook geluidsschermen die U heel lelijk vindt?

— nee : 25%

— ja : 72%

Vervolg vraag 28. Zo ja waar en hoe zien die eruit?

De meerderheid is hier aanzienlijk groter dan bij de mooie schermen; meer mensen kennen (heel) lelijke dan mooie schermen. Vooral betonnen wanden worden lelijk gevonden.

"Maarssen: hoog en lelijk beton", "Zwolle: betonstraat, betonnen bunker, één en al beton", "De Bijlmer: betonblokken", "Ringweg Groningen: kaal en grauw beton";

Hoewel er ook wel een enkel mooi voorbeeld is genoemd, maar dan met kleur of groen.

"Bij Osnabrück en Rhein: met reliëf in betonwanden, golven, in kleur", "Bij Maastricht, beton, afwisselende hoogtes en met perkjes ervoor en klimop ertegenaan"

Ook plastic en metaal worden als materiaal veelvuldig afgewezen.

Verder is kleur belangrijk.

"A9 bij Amstelveen, vies bruin", "Hilligersberg/Alexanderpolder, grijze wallen", "A10 Amsterdam, te veelkleurig", "Die van plastic, met veel kleuren", "Langs de A2, vaal en saai"

5

Hierbij bedient bedacht te worden dat de interpretatie van het begrip 'natuurlijkheid' voor leken veel breder is dan voor experts. Alle elementen die a.h.w. organisch in het landschap zijn opgenomen doen natuurlijk aan, tot zandwegen en oude boerderijen toe.

Sommige schermen geven hinder, bijvoorbeeld Velperbroek of Nijkerk:

"Ze weerkaatsen in de zon, dat verblindt", "Een glimmende muur"

Ook de staat van onderhoud is belangrijk.

"Alle niet onderhouden glazen schermen zijn lelijk", "Glazen schermen als ze vuil worden",

Opvallend is dat niemand zich ergert aan de rijke afwisseling in schermen (het wordt echter ook niet genoemd als motief voor een positieve waardering). De thans aanwezige variatie stoort niet. Slechts één persoon vroeg om meer eenheid. Daarentegen was er bij parkeerplaatsen en knooppunten, die de helft van de mensen hetzelfde of saai vinden, veel vraag naar meer afwisseling – en ook bij bedrijventerreinen werd afwisseling als reden genoemd om ze boeiend te vinden. Verveling is kennelijk een knelpunt bij automobilisten.

Een voorlopige conclusie is, dat over geluidsschermen weinig overeenstemming bestaat, behalve dat vrijwel iedereen een voorkeur heeft voor begroeide en een afkeer van beton, en dat vrijwel niemand bezwaar maakt tegen de rijke afwisseling in schermen die er is. Gedurfde constructies krijgen voor- en tegenstanders. Er worden veel verschillende voorbeelden genoemd, zowel van mooie als van lelijke schermen.

Vraag 29. Kent U situaties in Nederland waar U vindt dat de snelweg echt goed in het landschap past, dat hij mooi in het landschap ligt?

- nee, een snelweg past nooit in het landschap : 24%
- nee, een snelweg kan wel passen maar zo'n situatie ken ik niet: 21%
- ja, zo'n situatie ken ik wel : 52%

Vervolg vraag 29. Zo ja, waar is dat dan?

Er zijn veel verschillende trajecten genoemd, onder andere:

"A28 Harderwijk - 't Harde", "A28 door Drenthe", "A50 over de Rijn", "A50 Zwolle - Arnhem", "A50 Valburg - Ewijk", "A12 Arnhem - Utrecht", "A12 tussen Rotterdam en Delft", "A2 door Limburg, heuvellandschap", "Eindhoven - Venlo", "A9, in de polder", "De A1 tussen Deventer en Hengelo, glooiend en slingerend", "A1, geen vangrails, je rijdt tussen de bomen door", "A6 Flevoland, brede ruimte tussen de banen", "De A58 van Bergen op Zoom naar Vlissingen"

Vraag 30. Er komen nu een aantal punten waarom een weg wel of niet goed in het landschap kan passen. Het gaat daarbij steeds om dezelfde vraag, nl. of dat punt wel of geen rol speelt. probeert U zich bij elke vraag een situatie voor te stellen, dat vergemakkelijkt de beantwoording. Speelt bij een goede aansluiting tussen weg en landschap, dus of een weg goed in het landschap past, in Uw beleving een rol: Het soort landschap waar de weg in ligt, dus dat een snelweg beter in het ene type landschap kan passen dan in het andere?

- nee, dat speelt geen rol : 49%
 - ja, dat kan een rol spelen : 42%
- (rest: niet beantwoord; dat geldt ook voor de volgende vragen)

Vervolg vraag 30. Zo ja, in wat voor landschap past een snelweg wel? en in wat voor landschap niet?

Deze vraag gaf niet altijd eenduidige antwoorden omdat verschillende uitgangspunten een rol kunnen spelen die niet altijd op één lijn liggen. Er zijn vier duidelijke, *algemene* uitgangspunten, die voor vrijwel iedereen gelden:

1. Een snelweg moet een landschap niet doorsnijden, hij moet niet ergens dwars doorheen gaan.

"De weg past niet als hij door iets gaat", "Het best op een overgang in het landschap, bijvoorbeeld aan de rand van een polder, en niet dwars door een onbebost gebied waar het de einder doorbreekt", "Wel als hij min of meer meebeweegt met het landschap, niet wanneer het een recht lint dwars door het landschap is", "Een landschap niet doorsnijden, je kunt er ook langs", "Past niet in bos, klieft het bos in tweeën", "Wel langs bosranden, niet door een echt bosgebied"

2. Een snelweg moet zoveel mogelijk ingepast worden in het bestaande landschap en daar niet los en geïsoleerd van liggen. Sommige landschappen lenen zich daar beter voor dan andere.

"Hij past het best in een grootschalig landschap, dat heeft betere condities voor inpassing; een sterk verkaveld landschap heeft dat veel minder". "Hij past het best in het "eigen" landschap van een provincie, en veel minder in een landschap waarin de provincie niet herkenbaar is", "In een heuvelachtig gebied kan de weg opgenomen worden", "Wel in een kaal, rechtlijnig landschap, bijvoorbeeld polders, niet in natuurgebieden, bos"

Dit kan tot tegenstellingen leiden als 'inpassen' te sterk wordt opgevat als wegwerken.

"In een polder past hij niet, daar is hij veel opvallender dan in een heuvelachtig of bebost gebied"

3. Van mooie landschappen is het zonde als daar een snelweg doorheen gelegd wordt. Dit kan tot een dilemma leiden, zoals ook al bij de pomp-enquêtes is gesignaleerd. Een weg die mooi in het landschap ligt gaat wel ten koste van dat landschap.

"De A50 vanaf Arnhem ligt mooi, al is het wel jammer dat hij dit gebied doorsnijdt"

Ook dit kan tot tegenstellingen leiden, bijvoorbeeld omdat ook in sommige mooie landschappen een snelweg goed ingepast kan worden. Het tweede uitgangspunt overheerst dan.

"Het gaat niet om passen maar om aanpassen"

4. Een snelweg hoort tot de "stedelijke tekenset". (Niet dat iemand dat zo gezegd heeft maar dat blijkt uit de antwoorden). De meeste mensen vinden dat een snelweg het best past in een stedelijke omgeving en het minst in een natuurlijke omgeving. Ook dit uitgangspunt kan tot tegenstellingen met andere uitgangspunten leiden, bijvoorbeeld als uitgegaan wordt van wegwerken. Een bos leent zich daar heel goed voor (een reden voor wel passen), maar een bos is ook bij uitstek een natuurgebied (een reden voor niet passen). Een polder leent zich daarentegen niet voor wegwerken omdat hij open en vlak is (een reden voor niet passen), maar past qua karakter, namelijk een strakke, rechtlijnige opbouw en een element van

formaat, weer wèl goed bij een snelweg (een reden voor wel passen). Er zijn dus voor- en tegenstanders bij bos en polders.

Naast deze algemene uitgangspunten zijn er ook nog enkele meer *specifieke* punten, waar niet iedereen van uitgaat.

— Veiligheid

"Wel in een natuurlijk landschap, bijvoorbeeld de Veluwe, niet in een landschap met veel bebouwing, dat is afleiding",

— Rust – drukte

"Wel in een rustig landschap, bijvoorbeeld weiland of bomen, niet in een druk landschap" [omdat de weg ook al druk is wordt dat samen teveel], "Een landschap met bomen en weilanden is rustiger dan een weg tussen bossen en heide; en in een stedelijke omgeving, bijvoorbeeld Rotterdam, is het zo druk dat je er zenuwachtig van wordt"

— Opvallendheid

"Wel in een landschap waar de weg niet opvalt, niet als hij teveel opvalt"

— Overlast

"Niet in een weiland rakelings langs boerderijen"

— Aantasting

"Wel in een verstedelijkt landschap, dat is toch al verknoeid", "Niet in ongerepte natuur"

Hanteren van verschillende uitgangspunten kan tot tegengestelde oplossingen leiden.

Vervolg vraag 30. Speelt in uw beleving een rol:

Vraag 30a. Of het landschap open of besloten is?

— nee : 42%

— ja : 44%

Vraag 30b. Hoe'n hechte eenheid het landschap is? (dus of de dingen in het landschap goed bij elkaar passen of dat ze meer een losse verzameling dingen bij elkaar zijn)

— nee, speelt geen rol : 41%

— ja, speelt wel een rol : 45%

Vraag 30c. De breedte van de zijberm van de weg?

— nee, speelt geen rol : 23%

— ja, speelt wel een rol : 68%

Vervolg vraag 30c. Zo ja, moet voor een goede inpassing de berm breed of smal zijn?

— breed : 65%

— smal : 7%

(niet beantwoord : 28%)

Verschillende mensen noemden spontaan als onderscheid dat de zijberm in een landelijk gebied breed moet zijn en in een stedelijk gebied smal, en:

Als de snelweg is ingegraven moeten er brede zijbermen zijn", "In een vlak landschap moet je een bredere zijberm hebben dan in een bosrijke omgeving"

Vraag 30d. De breedte van de middenberm?

— nee, speelt geen rol : 27%

— ja, speelt wel een rol : 64%

"Hoe breder de middenberm, hoe meer een ruimtelijk [=veilig] gevoel"

Vraag 30e. Hoe hoog de weg ligt? (hoog = op een dijk, laag = ingegraven)

- nee, speelt geen rol : 28%
- ja, speelt wel een rol : 62%

Vervolg vraag 30e. Zo ja, wanneer past een snelweg goed in het landschap?

Voor degenen die deze vraag beantwoord hebben (ca. driekwart) was de verdeling als volgt:

- als de snelweg op een dijk ligt : 15%
- als de snelweg is ingegraven : 39%
- als de snelweg even hoog ligt als het landschap eromheen: 46%

Vraag 30f. Of er bochten in de weg zitten of dat die kaarsrecht loopt?

- nee, speelt geen rol : 26%
- ja, speelt wel een rol : 62%

Vervolg vraag 30f. Zo ja, wanneer past een snelweg beter in het landschap?

- als hij kaarsrecht loopt : 3%
- als er bochten inzitten : 32%
- afhankelijk van de situatie : 44%
- niet beantwoord : 21%

Een kaarsrechte weg wordt door vrijwel niemand gewenst.

"Te lang kaarsrecht is slaapverwekkend"

Afhankelijk van de situatie:

"Door een polder rechte wegen, door een bos gekromd"

Bij het passen van een weg in de omgeving blijken dus veel aspecten een rol te spelen. Voor 42% tot 68% geldt dit al voor de zeven aspecten die in de vragenlijst behandeld zijn, maar waarschijnlijk zijn er nog wel meer. Passen in het landschap is dus een gecompliceerd probleem. Zoals iemand samenvatte:

"Of een snelweg past hangt af van de kwaliteit van de ontwerper", of: "Een snelweg kan in elk landschap passen, mits aangepast aan de omgeving"

Vraag 31. Als U op een snelweg door een bosgebied rijdt, wat ziet U dan liever?

- een brede middenberm maar een smalle zijberm: 45%
- een smalle middenberm maar een brede zijberm: 30%
- geen voorkeur : 19%

Acht mensen noemden spontaan nog: een brede middenberm èn een brede zijberm. Er is echter uitgegaan van een variabele breedte van midden- en zijberm maar een vaste totaalbreedte van de hele weg.

Vraag 32. En als U door een vlak, open weidegebied rijdt, wat heeft U dan liever?

- een brede middenberm en een smalle zijberm : 36%
- een smalle middenberm maar een brede zijberm : 34%
- geen voorkeur : 25%

Hier noemden zes mensen een brede midden- en zijberm.

In het bosgebied is de voorkeur voor een brede middenberm uitgesprokener dan in een weide-gebied⁶. Naar een eventueel verschil in invulling van de middenberm in beide situaties is niet gevraagd; deze kan verschillend zijn. Ook hier blijkt echter weer de situatie-afhankelijkheid van een oplossing.

4.4 Verbanden tussen vragen

Naast de directe antwoorden op de vragen zijn er mogelijk verbanden tussen antwoorden. Er wordt dan nagegaan of er een nadere nuancering nodig is in de algemene uitspraken van paragraaf 4.3. Bijvoorbeeld of er verschillen zijn tussen bijrijders en automobilisten, of mensen die veel en weinig rijden. Dit is statistisch berekend door vragen te kruisen⁷. Is een verschil significant, dan hebben de twee groepen duidelijk een verschillende mening op dat punt. Is het niet-significant, dan geldt voor beide groepen het resultaat zoals vermeld in par. 4.3. Alleen significante verschillen worden gemeld. Niet alle mogelijke verbanden zijn nagegaan, alleen veelbelovende.

4.4.1 Verschillen tussen bijrijders en automobilisten

Hoewel er maar 21 bijrijders waren, is dit genoeg om de toets uit te voeren. Er blijkt een verband te zijn tussen vraag 1 en de antwoorden op vraag 5.

Vraag 5. Hoort zijbermbepanting bij de weg of het landschap?

Automobilisten vinden hem relatief vaker bij de weg horen, bijrijders vaker soms bij de weg en soms bij het landschap, dus situatie-afhankelijk. Verder was er geen verschil significant. Dit betekent dat bijrijders overwegend hetzelfde oordelen als automobilisten; er is geen aanleiding om ze als een aparte groep te beschouwen.

4.4.2 Aantal km per jaar dat wordt gereden

Er zijn drie groepen: die weinig (tot 15 000 km per jaar), matig (15 000 tot 25 000 km per jaar) en veel (meer dan 25 000 km) rijden. Er blijken significante verbanden

⁶ Het verschil is significant op 5%.

⁷ De gebruikte toets is de chi-kwadraat. Is de uitslag significant, dan wil dat zeggen dat er betekenis aan toegekend moet worden. Zoveel mensen noemen dan verschil dat het niet meer toevallig kan zijn.

te zijn tussen het aantal km dat men rijdt (vraag 2) en de antwoorden op de vragen 6, 15, 17 en 27.

Vraag 6. Ziet U veel verschil in de beplanting langs snelwegen?

Er is een duidelijk verschil tussen mensen die veel rijden en de rest. Mensen die veel rijden letten minder op; rijden wordt een routine. Ze kijken helemaal niet meer naar de omgeving, of ze zien minder verschil in bermbeplanting. Hoe meer men rijdt, hoe meer alles op elkaar gaat lijken, hoe minder onderscheid men maakt. Dit bleek ook al uit de pomp-enquête. Hoe groter de afstand die men reed, hoe minder landschappelijke overgangen men zag en hoe minder onderweg opviel, wat men zich herinnerde. (Dit laatste is geen kwestie van geheugencapaciteit, bijvoorbeeld dat het geheugen met zeven dingen vol zou zijn, want dan zou iedereen zeven dingen genoemd moeten hebben, ongeacht de afstand. Dit was niet zo. Bij meer dingen zien vergeet men ook meer, maar relatief nòg meer dan men meer ziet; er is eerder sprake van een afstompingseffect). Dit zou kunnen impliceren dat de ontwerpinspanningen bij mensen die veel rijden minder opvallen.

Vraag 15. Vindt U het wel eens boeiend om langs een bedrijventerrein te rijden?

Mensen die veel rijden vinden het vaker boeiend. (Misschien omdat hier relatief meer vertegenwoordigers onder zullen zitten, dus ook beroepsmatig geïnteresseerd?). Zij willen ook minder vaak beplanting tussen weg en bedrijventerrein, terwijl mensen die weinig rijden ze iets vaker willen afschermen.

Vraag 17. Ziet U verschil in klaverbladen?

Mensen die weinig rijden, wijken af van het algemene patroon. Zij zien minder verschil tussen klaverbladen, of letten er vaker niet op. Waarschijnlijk zijn dit wat ongeoeffendere rijders, die in deze situaties dan nòg meer hun aandacht bij de weg nodig hebben en nog minder op de omgeving (kunnen) letten.

Vraag 27. Kent U mooie geluidsschermen?

Ook hier wijken de mensen die weinig rijden af van het algemene beeld. Zij kennen vaker mooie schermen, of voor hen kunnen schermen vaker nog iets bijzonders hebben. (Een hypothese voor vervolgonderzoek zou kunnen zijn, dat geluidsschermen voor mensen die veel rijden vaker een verwijzingsfunctie hebben, bijvoorbeeld de verstedelijking nadert; dus dat zij schermen meer als een symptoom zien en minder op de individuele variatie tussen schermen letten)⁸.

Vraag 29. Kent U situaties waar de weg goed in het landschap past?

Weer kijkt de groep die weinig rijdt af van het algemene beeld. Zij kennen opvallend minder situaties waar dat het geval is.

Conclusie

Mensen die veel rijden en mensen die weinig rijden vormen twee aparte categorieën

⁸

Dit is een algemeen bekend effect in de waarneming. Ken je een soort ding niet, of minder goed, dan let je nog op elk onderdeel. Ken je het wel goed, dan plak je er meteen het etiket van het soort op en kijk je niet verder naar nuances, behalve als deze sterk afwijken van het gangbare.

belevers. Dit is nu alleen op een aantal punten onderzocht, maar geldt waarschijnlijk voor meer. De twee groepen hebben een verschillend referentiekader. Voor mensen die weinig rijden zijn veel dingen nog nieuw en ze reageren anders dan mensen die eraan gewend zijn. Veel rijden is echter meer dan een gewenningseffect; het leidt tot een andere manier van kijken en beleven.

4.4.3 Horen snelwegen bij het landschap of zijn het twee gescheiden werelden?

Er is een significant verband tussen de antwoorden op vraag 4 en de antwoorden op de vragen 20 en 29.

Vraag 20. Horen parkeerplaatsen bij de weg of bij het landschap?

Mensen die weg en landschap als twee werelden zien, vinden parkeerplaatsen vaker bij de weg horen; mensen die weg en landschap bij elkaar vinden horen, vinden parkeerplaatsen vaker bij het landschap horen, of soms bij de weg en soms bij het landschap. Dit zijn twee verschillende opvattingen. Het eerste zou men een scheidingsmodel kunnen noemen, het tweede een verwevingsmodel. (Het zou tot twee ontwerpovvattingen kunnen leiden. Vat je de weg op als een eigen wereld, van bovenlokaal niveau, die niets te maken moet hebben met en los moet liggen van het lokale landschap, dan moet je een parkeerplaats inrichten als een afgescheiden stuk weg. Vat je weg en landschap op als een eenheid, waarin onderlinge afstemming tussen de delen gewenst is, dan moet je een parkeerplaats meer inrichten als een stukje landschap). Dit verschil geldt niet voor carpoolplaatsen. Deze hebben voor de meesten duidelijk een weg-karakter, ongeacht hun visie op de weg. Parkeerplaatsen en carpoolplaatsen zijn dus twee verschillende typen voorzieningen.

Vraag 29. Kent U situaties waar de weg goed in het landschap past?

Mensen die weg en landschap als één geheel zien, kennen veel van dat soort situaties. Mensen die weg en landschap als twee gescheiden werelden zien, vinden vaker dat een snelweg nooit in het landschap past. Zij reageren dogmatischer dan de groep die eenheid ziet.

Opvallend is, dat er geen verschil tussen beide groepen is op vraag 13, of men vindt dat vangrails afsluiten van het landschap. Kennelijk vormen vangrails zozeer onderdeel van de weg dat ook de mensen die weg en landschap als een geheel zien ze als vanzelfsprekend accepteren.

Evenmin is er verschil op vraag 15, of men het boeiend vindt om langs een bedrijventerrein te rijden. Een meerderheid vindt het niet prettig, ongeacht of de weg wel of niet bij landschap hoort. Kennelijk horen bedrijventerreinen noch bij het landschap noch bij de weg, maar vormen ze een aparte wereld. Beplanting helpt daarbij niet. Kennelijk kun je met beplanting niet de illusie van landschap wekken.

Uit de tellingen blijkt dat er twee ongeveer even grote groepen mensen zijn: zij die het niet boeiend vinden om langs bedrijventerreinen te rijden en zij die dat wel (eens) boeiend vinden. De eerste groep wil in grote meerderheid beplanting tussen weg en

bedrijven, de andere groep niet, of alleen soms. De groep, die min of meer principieel elk bedrijventerrein afwijst en die er steeds beplanting voor wil, is nog een derde (34%) van alle geënqueteerden.

4.4.4 Hoort zijbermbepanting bij de weg of bij het landschap?

Significante verbanden zijn er tussen de antwoorden op vraag 5 en de vragen 6, 20, 22, 29,32 en vraag 4.

Vraag 6. Ziet U veel verschil in beplanting langs wegen?

Mensen die vinden dat de beplanting bij de weg hoort, vinden die beplanting vaak overal hetzelfde, terwijl mensen die vinden dat de beplanting bij het landschap hoort die juist vaker verschillend vinden. Misschien beschouwt de eerste groep beplanting meer als een soort vangrail of scherm, meer om veiligheidsredenen of functionele redenen geplaatst dan om esthetische redenen. In elk geval kijken ze er ongenueanceerder naar. Echter, gevraagd naar hun wensen (vraag 7), willen ze wel variatie.

Vraag 20. Hoort een parkeerplaats bij de weg of bij het landschap? (bijna significant)

Mensen die de beplanting bij de weg vinden horen, vinden een parkeerplaats ook bij de weg horen. Mensen die de beplanting bij het landschap vinden horen, vinden een parkeerplaats ook bij het landschap horen. Parkeerplaatsen en beplanting lijken in de beleving eenzelfde rol te vervullen, of eenzelfde soort element te zijn. Ook carpoolplaatsen horen daarbij (vraag 21). Wordt vraag 20 gekruist met vraag 21, dan blijkt dat mensen die vinden dat parkeerplaatsen bij de weg horen meestal ook vinden dat carpoolplaatsen dat doen, terwijl mensen die vinden dat parkeerplaatsen bij het landschap horen dat meestal ook van carpoolplaatsen vinden. Het gaat dus minder om een verschil tussen voorzieningen dan om een verschil in de instelling van de weggebruiker; wat hoort er allemaal bij de weg, heeft men een beperkte of een brede visie.

Vraag 22. Vindt U parkeerplaatsen mooi ingericht?

Er is geen verschil tussen de mensen die beplanting bij de weg vinden horen en de mensen die beplanting bij het landschap vinden horen. Wel is er verschil tussen mensen die de beplanting bij weg en landschap vinden horen (en-en-groep) en de mensen die vinden dat de beplanting soms bij de weg en soms bij het landschap hoort (de of-of-groep). De en-en-groep (een verwevingsgedachte) vindt parkeerplaatsen vaker mooi ingericht dan de of-of-groep (scheidingsgedachte). Een reden voor dit verschil is moeilijk aan te geven. Om de kans op een gunstig oordeel over parkeerplaatsen (en andere voorzieningen) zo groot mogelijk te maken, lijkt het goed de verwevingsgedachte te stimuleren, eerder dan de scheidingsgedachte. In een of-of benadering wordt elk ding apart kritischer bekeken.

(Ook vraag 25, Moet je een spoorlijn opzij van de weg kunnen zien, geeft eenzelfde aanwijzing, hoewel niet significant. Verwevingsdenkers willen deze iets vaker kunnen zien).

Vraag 29. Kent U situaties waar de weg goed in het landschap past?

Mensen van de en-en-groep, dus de verwevingsdenkers, kennen veel meer situaties waar de weg goed in het landschap past. Scheidingsdenkers vinden vaker dat een snelweg niet in het landschap past.

Vraag 32. Wilt U in een open weidegebied liever een brede middenberm of een brede zijberm?

Verwevingsdenkers willen vaker een brede zijberm, scheidingsdenkers vaker een brede middenberm. Dit geldt niet voor bosgebieden (vraag 31). Bos is dus een fundamenteel ander soort snelweg-omgeving dan weilanden en moet ook een eigen aanpak hebben.

Vraag 4. Hoort de weg bij het landschap of zijn dat twee gescheiden werelden?

De verwevingsdenkers vinden vaker dat weg en landschap één geheel vormen. Dit is logisch, het zijn bijna definities voor elkaar.

Conclusie

Beplanting lijkt een betere ingang te zijn om wegbeleving te meten dan de vraag of weg en landschap gescheiden werelden zijn. De eenheid van weg, beplanting en direct aanliggende omgeving is overzichtelijker en concreter dan het vagere en abstracte totaal van weg en landschap. Waarnemingen en oordelen worden dan minder eenduidig. Zelfs de vraag of men situaties kent waar de weg goed in het landschap past (vraag 29) is al concreter en geeft meer significante verbanden. De beleving is direct en onmiddellijk en wordt het best gemeten met directe, concrete vragen.

4.4.5 Ziet U veel verschil in beplanting langs snelwegen?

Significante verbanden zijn geconstateerd tussen de antwoorden van vraag 6 en de antwoorden op de vragen 27, 7 en 29.

Vraag 27. Kent U mooie geluidsschermen?

Mensen die de beplanting langs snelwegen overal hetzelfde vinden, kennen minder vaak mooie geluidsschermen. Waarschijnlijk kijken en oordelen zij ongenueanceerder. Dit is instelling en zegt meer over de subjectieve dan over de objectieve situatie. Hetzelfde geldt voor mensen die vinden dat beplanting langs wegen hetzelfde zou moeten zijn (vraag 7). Ook zij kennen minder vaak mooie geluidsschermen.

Vraag 7. Moet een snelweg overal dezelfde beplanting hebben?

Mensen die weinig verschil in beplanting zien, hoeven ook weinig verschil; ze hebben minder behoefte aan variatie of een eigen beplanting van snelwegen dan mensen die genueanceerder kijken. Dit lijkt een categorie mensen te zijn voor wie ontwerpinspanningen niet veel zin hebben.

Vraag 29. Kent U situaties waar de weg goed in het landschap past?

Mensen die weinig verschil in beplanting zien, vinden vaker dat een snelweg niet in het landschap past dan mensen die wel verschil zien. Deze laatsten kennen meer goed-passende situaties.

Conclusie

De verschillen worden vooral verklaard door een verschil in genuanceerdheid van waarneming en beoordeling van mensen die weinig geïnteresseerd lijken in de wegomgeving. En dit zijn dan nog de mensen die bereid waren aan beide enquêtes mee te doen. Waarschijnlijk vormen zij nog maar het topje van een ijsberg en is de groep ongeïnteresseerden veel groter.

4.4.6 Losse verbanden

- Mensen die vinden dat parkeerplaatsen bij de weg horen vinden vaak dat ze mooi zijn aangelegd. Mensen die vinden dat parkeerplaatsen bij het landschap horen vinden ze vaak saai. Kennelijk zijn de huidige parkeerplaatsen meer als stukjes weg ingericht dan als stukjes landschap; het wegkarakter overheerst over het landschapskarakter. Aangezien de mensen die vinden dat een parkeerplaats bij het landschap hoort in aantal overheersen, zou een ontwerpaanbeveling zijn, meer te doen aan de landschappelijke kanten van parkeerplaatsen.
- Moet je een spoorlijn kunnen zien versus moet je hoogspanningsmasten langs de snelweg zetten? Mensen die een spoorlijn niet willen zien, willen ook geen hoogspanningslijnen zien. Net als bij bedrijventerreinen lijken ook hier weer principiële afwijzers tegenover genuanceerde kijkers.
- Kent U mooie versus kent U lelijke geluidsschermen? Mensen die weinig mooie schermen kennen, kennen ook weinig lelijke, en vice versa. Ook hier lijken twee groepen te zijn: mensen die snel klaar staan met hun sympathie of antipathie, en mensen die wat voorzichtiger oordelen. De vraag zegt dan minder over de aard van schermen dan over de aard van mensen.

5 De foto-enquête

5.1 Inleiding

Aanvullend op de korte mondelinge enquête en de uitgebreide schriftelijke enquête zijn er nog 12 interviews afgenomen. Bij deze interviews is gekozen voor een beoordeling van beeldmateriaal. Hierdoor kunnen de resultaten van de beide eerdere enquêtes getoetst worden en de tamelijk abstracte uitspraken aangevuld worden.

Er zijn 46 landschapsfoto's (foto 1 tot en met foto 46) en 22 bermfoto's (foto a tot en met v) aan de mensen voorgelegd. De landschapsfoto's in twee series van 23. De landschapsfoto's vertegenwoordigden naar het inzicht van de onderzoekers de landschapstypen die men onderscheidt. Bij de keuze van de landschapsfoto's is voortgeborduurd op het onderscheid in landschapstypen zoals die in de eerste twee delen van de enquête naar voren gekomen zijn en deze typen zijn aangevuld met typen uit eerder onderzoek. De twee series bevatten foto's van de volgende landschapstypen:

- landgoederen landschap;
- modern agrarisch landschap;
- ouderwets agrarisch landschap;
- landschap met intensief grondgebruik;
- dorpslandschappen;
- waterlandschap;
- recreatielandschappen;
- rivierenlandschap;
- natuurlandschappen;
- verstedelijkte landschappen.

De opgave was om bermen bij landschappen uit te zoeken. Hierbij ging het in eerste instantie niet om de preciese fotocombinaties die men uitzocht maar meer om de redenen waarom men die combinaties goed of slecht vond.

5.2 Resultaten

De antwoorden die men heeft gegeven in de mondelinge en schriftelijke enquête duiden op een grove landschapstypering. Verder was een aan het landschapstype aangepaste berm ook een vrij algemene wens. Het is de vraag of de mensen inderdaad landschappen zo ongenueanceerd zien en daar dan ook een relatief ongenueanceerd bermbeeld bij wensen of dat de grove indeling wordt veroorzaakt door de manier van vragen.

Uit het feit dat er bij de diverse landschappen verschillende bermtypen werden gekozen en de motieven die men daarbij hanteerde, blijkt dat men inderdaad verschillende landschapstypen herkent.

Naast de reeds genoemde landschapstypen in paragraaf 5.1 werden naar aanleiding van de foto's nog de volgende landschapstypen benoemd: statig landgoederen landschap en werklandschappen. Werklandschappen waren landschappen met intensief grondgebruik, zowel uit de bollenstreek met bollenvelden en hier en daar kassen, maar ook het kleinschalige gebied met intensieve veeteelt in de Gelderse Vallei en het afwisselende beeld van het riverengebied werd als werklandschap benoemd. De landschapskarakteristiek werd in hoge mate bepaald door de mate van gemaaktheid van het landschap.

Bij de vragen in de schriftelijke enquête naar typen beplantingen in de zijbermen blijkt dat een ruime meerderheid de beplanting vooral wil laten variëren met het landschap van de streek. Dit bleek eveneens uit de foto-enquête. De 22 bermtypen konden niet maar zo in elk willekeurig landschapstype toegepast worden. Opvallend is dat er landschappen te onderscheiden zijn die eigenlijk maar een type berm verdragen, en landschappen waar verschillende bermtypen goed zouden passen. Er treedt een duidelijke clustering van voorkeuren op bij de combinatie van bepaalde bermtypes en landschapstypes. Bermen met laanbeplanting werden vooral gewenst in ouderwets agrarisch landschappen (combinatie r-7), en in mindere mate in landgoederen landschappen en dorpslandschappen en in bepaalde natuurgebieden (combinatie u-35).

Bermtypen met een onregelmatige min of meer dichte singelbeplanting met boom- en struiklaag werden vooral in ouderwets agrarische landschappen, recreatielandschappen en dorpslandschappen gewenst. In de twee laatste landschappen was het motief vooral afschermen van lelijke omgevingen, in het eerste landschap was de berm identiek aan het landschap.

Open struweel-achtige bermen werden vooral in bepaalde natuurlandschappen gewenst (combinatie c-33).

Wat men zeker ook wil, is het behoud van uitzicht op het omringende landschap. Dit bleek uit de keuze van een open grasberm zonder begroeiing die vrijwel overal als passend werd ervaren. Het motief was dat men het landschap graag wilde zien. Slechts bij de foto's van een nieuwbouwwijk en een recreatie-bungalowpark beiden op ca. 100 m afstand van de snelweg wilde men geen open grasberm. In alle andere gevallen was een open grasberm tenminste één van de keuzes van de geïnterviewden. Bomen en bloemen worden heel vaak genoemd als ingrediënten voor zijbermbeplanting. Struiken zijn zelden genoemd en in het geval dat ze genoemd zijn, dan vooral als struikgewas, wilde opslag. De bermfoto's met struiken werden vrijwel alleen gewenst in natuurgebieden waar struiken al het beeld bepalen (combinatie v-33).

Er liggen verschillende motieven ten grondslag aan de oordelen:

1. Een belangrijk motief is het oordeel over de schoonheid van het landschap waar de weg doorheen gaat: mooie versus lelijke landschappen. De meest voorkomende houding voor een mooi landschap is: — laten zien, open houden. Een heel enkele keer vindt men mooi te goed voor de automobilist. Dan wordt de keus gemaakt om het landschap afschermen van de weg en de automobilist slechts incidenteel een doorkijkje te gunnen. Bij lelijke landschappen zijn er eveneens twee opties:

laten zien met als motief dat je lelijke dingen juist moet laten zien, en wegplanten met het tegenovergestelde motief.

2. Een tweede motief is het aansluiten bij het landschap, passen in het landschap, met in de uiterste vorm berm = landschap. Aansluiten kan eveneens in allerlei vormen. De belangrijkste is de berm zo goed mogelijk laten harmoniseren met het landschap. Contrasteren met het landschap werd maar heel zelden als optie gekozen en dan nog op slechts enkele plekken.

Als je vindt dat de berm bij het landschap moet passen dan gebruik je, al of niet bewust, criteria om de landschapskarakteristiek te definiëren:

- Passend bij de bodem en de natheid van het landschap, vooral tot uiting komend in het soort beplanting (bomen voor natte en voor droge gronden), en de vorm van de vegetatie.
- De mate van gemaaktheid van het landschap versus natuurlijkheid. Gemaakt komt tot uiting in drie typen: stedelijke, bebouwde landschappen, bedrijvige landschappen met veel afwisseling, ook wel werklandschappen genoemd en grootschalige rechte ontginnings en polderlandschappen. Natuurlijk komt ook in diverse gradaties voor: bos en hei en water en de verschillende van de categorie agrarische landschappen.
- De ouderdom van het landschap. Oud versus jong waarbij oude landschappen in twee varianten werden benoemd: statig oud (bijvoorbeeld landgoederen-landschap) en rommelig oud (ouderwetse agrarische landschappen).
- Het grondgebruik: passend bij akkerbouw, veeteelt of ander grondgebruik.

3. Een derde motief is de wens tot afwisseling.

Opvallend is dat schaalverschillen van het landschap weinig aanleiding geven om verschillende bermen te kiezen. De reden daarvoor is dat mooie landschappen gezien moeten kunnen worden. Zowel grootschalige landschappen als kleinschalige landschappen kunnen mooi zijn en men kiest dan voor open bermen.

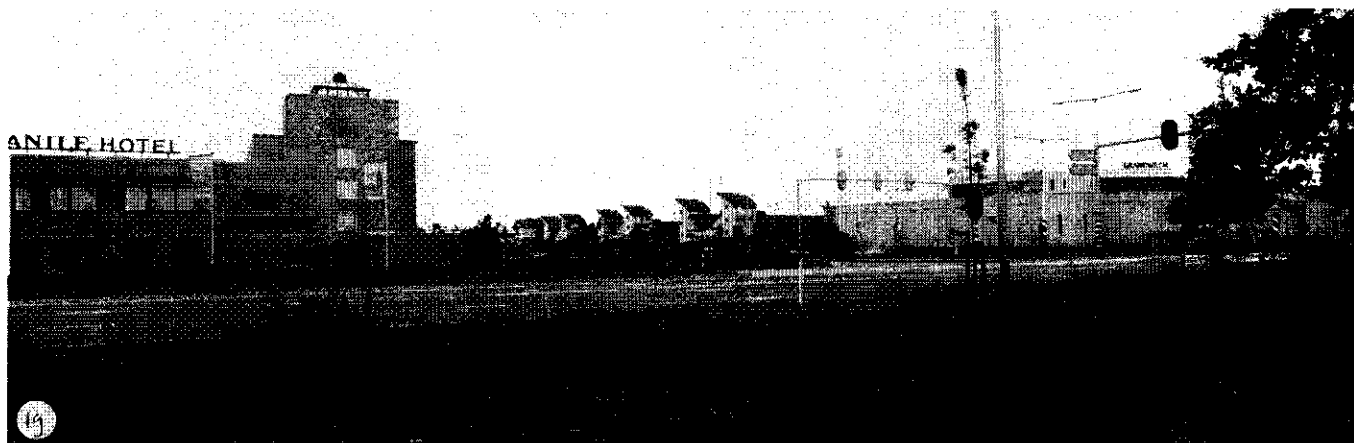
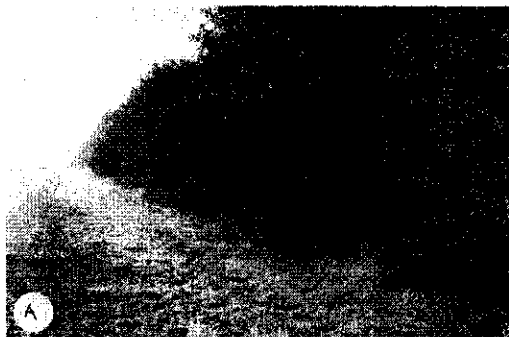
Uit de schriftelijke enquête is gebleken dat het al of niet passend zijn van een snelweg in stedelijk gebied vanuit twee gezichtspunten beoordeeld wordt:

- past wel wat betreft beeld,
- past niet wat betreft overlast en grote visuele afleiding in stedelijk gebied.

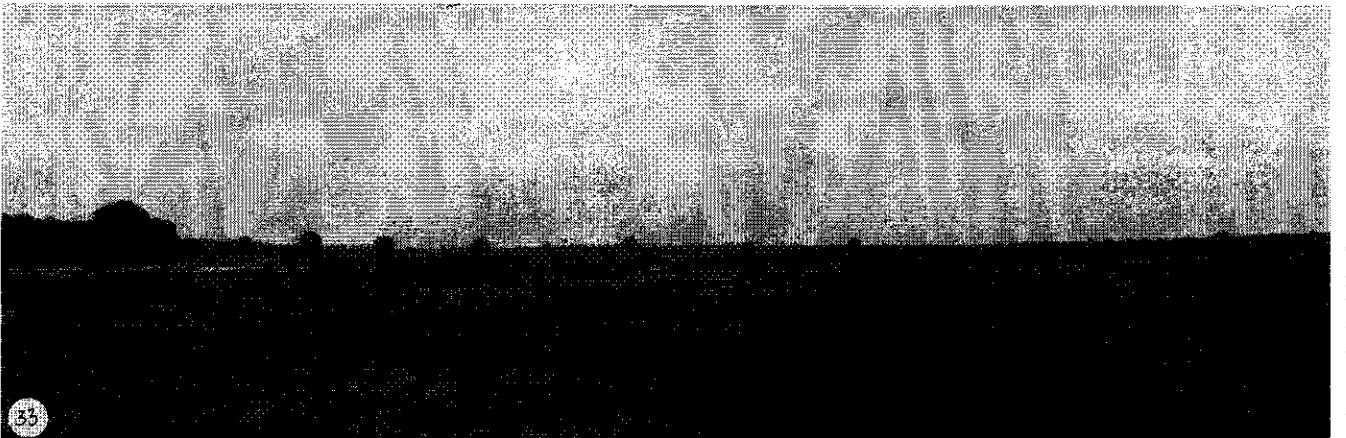
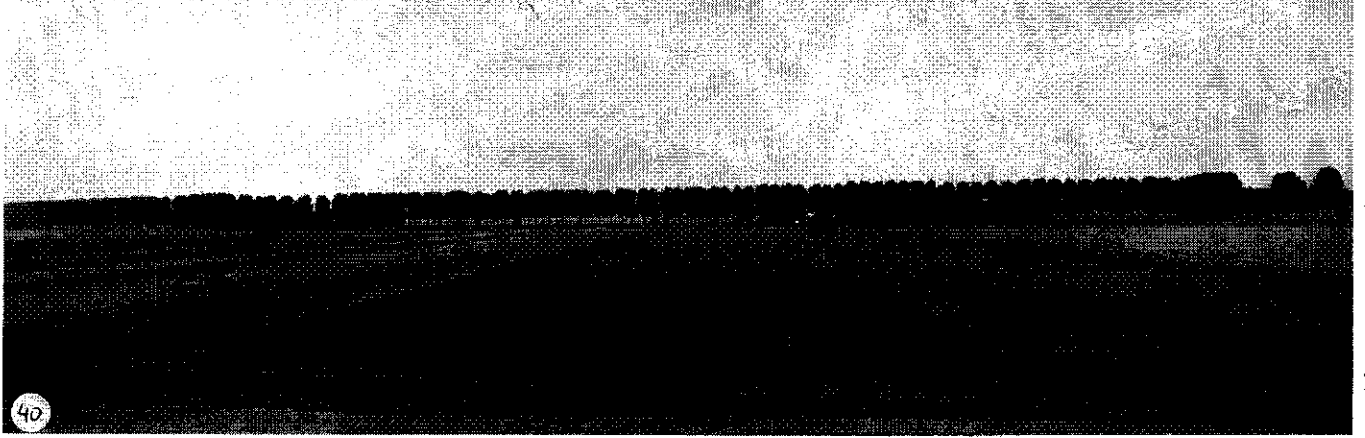
De vraag is of deze twee standpunten ook tot een verschil in gewenst bermbeeld leiden.

Ook uit de foto-enquête blijkt dat stedelijk en landelijk gebied verschillende reacties opwekken. Dit bleek uit de keuzes van het bermtypes die men daar graag wenste te zien: enerzijds een dichte onregelmatige bomenrij met ondergroei van heesters, die er zo natuurlijk mogelijk moest uitzien (combinatie a-19), anderzijds een regelmatige laanbeplanting zodat er wel uitzicht op het stedelijk gebied behouden blijft (combinatie d-19). Bij het doorvragen naar het toe te passen sortiment stelt men niet bijzonder prijs op siervarianten wat betreft de bomen. In het stedelijk gebied kunnen echter wel bijvoorbeeld hyacinten toegepast worden die in het buitengebied zouden ontstaan.

De foto's illustreren enkele van de veel gekozen fotocombinaties









6 Conclusies volgens de vier thema's

6.1 Inleiding

In de onderzoeksopzet voor het belevingsonderzoek zijn 4 fasen onderscheiden:

- literatuurstudie en analyse van verschillende ontwerpen;
- korte interviews bij twee benzinestations langs de A1;
- een uitgebreidere schriftelijke enquête;
- ruim tien mondelinge interviews waarbij fotomateriaal gebruikt is.

Uit de literatuurstudie zijn 4 thema's gelicht waarop het belevingsonderzoek zich vooral richt:

1. Ervaart men samenhang tussen autosnelweg en landschap?
2. Ervaart men landschapstypen?
3. Hebben stedelijk en landelijk gebied een eigen tekenset?
4. Wat zijn de effecten van vormgevingsmiddelen zoals bermbreedte, type beplanting en taluds op de beleving?

Allereerst wordt per thema een indruk gegeven van de resultaten. Daarna volgen enkele opvallende algemene uitkomsten van de enquêtes.

6.2 Thema 1 — Samenhang tussen autosnelweg en landschap

Het begrip samenhang is in de enquête uitgewerkt als bij elkaar passen. Uit de resultaten van de eerste twee onderzoeksronden blijkt dat — globaal genomen — tweederde van de geënquêteerden vindt dat er samenhang tussen autosnelweg en landschap is. Eenderde deel van de ondervraagden vindt dat er geen samenhang is en een kwart van de ondervraagden vindt dat dit ook niet mogelijk is. Te Boekhorst et al. vonden in 1986 soortgelijke uitkomsten.

Mensen blijken vanuit verschillende gezichtspunten het 'al of niet passend zijn' van een snelweg in het landschap te beoordelen. Zo zijn er meningen dat een snelweg nooit past in de natuur en hoort bij de cultureel-kant van onze samenleving: de stedelijke omgevingen.

Maar de andere kant van het verhaal is dat een snelweg in een stedelijke omgeving dermate veel overlast veroorzaakt dat hij om die reden daar niet past. Een tweede reden dat mensen vinden dat een autosnelweg niet in een stedelijke omgeving past, is de grote hoeveelheid afleiding in de stedelijke omgeving, zodat er van ontspannen rustig rijden niets terecht komt.

Er blijken verschillende soorten relaties met de omgeving mogelijk te zijn:

- de weg past nooit;
- de weg is ondergeschikt;

- de weg is nevenschikt;
- de weg is bovengeschikt.

Als de weg ondergeschikt is aan het landschap, voegt hij zich in een grotere eenheid waarvan hij deel uitmaakt. Het karakter van het landschap blijft dominant. Deze relatie wordt meestal positief beleefd. Men vindt de weg goed ingepast wanneer het lijkt alsof "de weg zich vanzelf in het landschap heeft ingebed". Ondergeschikt betekent ook dat de weg geen overlast bezorgt.

Bij een nevenschikte relatie zijn de weg en de omgeving twee ongelijksoortige maar gelijkwaardige elementen met elk hun eigen karakter. Een nevenschikte relatie kan goed of slecht zijn. Bij een goede relatie houden weg en landschap rekening met elkaar, ze harmoniëren. Bij een slechte is dat niet het geval. Nevenschikt kan ook vanuit het negatieve worden benaderd; zolang ze elkaar niet storen is het goed. In de bovengeschikte relatie domineert de weg over het landschap. Het landschap past zich aan aan de weg. In de antwoorden kwam een dergelijke relatie zelden voor.

Bij de beoordeling van het goed of slecht passen in het landschap van een autosnelweg worden een aantal aspecten genoemd die invloed hebben op het al of niet passen van een snelweg in zijn omgeving.

Een weg past goed als:

- hij door een mooie omgeving loopt, met bijvoorbeeld natuur, water, heuvels;
- er ruimte, uitzicht is;
- de omgeving waar hij door heen loopt een eenheid is;
- hij een aan het landschap aangepast verloop (bochtigheid) heeft;
- je er rustig en ontspannen kunt rijden;
- het grijs van het asfalt past bij de kleur van de omgeving;
- hij goed beheerd wordt;
- men aan de weg gewend is.

De weg past niet:

- bij gebrek aan bovenstaande dingen; dit gebeurt vaak in een stedelijke omgeving;
- in een rommelig landschap;
- door een slecht beheer, rommel.

Er zijn verschillende groepen weggebruikers. Een groep die wel bewust naar de omgeving kijkt en een groep voor wie de snelweg alleen een middel is om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Echter, een kaarsrechte weg, toch de kortste verbinding tussen twee punten, wordt maar door 3% van de ondervraagde weggebruikers gewenst. Aangenomen dat de groep voor wie de weg slechts middel is, groter is dan die 3%, dan heeft ook deze groep toch nog wel wensen op het ontwerpvlak.

Er is tenslotte gevraagd of de volgende aspecten een rol spelen in het wel of niet passen van een snelweg in het landschap: de breedte van de zijberm, de breedte van de middenberm, de hoogteligging, en het verloop. Tweederde van de ondervraagden vond dat deze aspecten een rol spelen bij het al of niet passen van de weg in het

landschap. Van de meer abstracte begrippen zoals landschapstypen, de openheid of beslotenheid van een landschap en de eenheid van het landschap vond bijna de helft van de ondervraagden dat deze een rol spelen. In de foto-enquête konden de geïnterviewden hun voorkeuren voor diverse bermtypen aangeven in 8 verschillende landschapstypen. Uit de motieven die men verwoorde bij de keuzes bleek dat men vond dat de weg niet autonoom in het landschap moest liggen. De berm moet zo goed mogelijk aansluiten en/of passen bij het landschap waar men doorheen rijdt. Bij de keuze voor een harmoniërende berm en een contrasterende kiest slechts een enkeling voor het contrast.

6.3 Thema 2 — Ervaring van landschapstypen

Dit thema is uitgewerkt in een aantal vragen over veranderingen in de omgeving die men vanaf de weg waarneemt.

De geënquêteerden hebben deze vraag op twee manieren beantwoord:

- a. veranderingen van landschapstypen
- b. aspecten van landschappen die veranderen.

ad a. De antwoorden die men gegeven heeft duiden op een zeer grove categorisering van landschappelijke eenheden. Dit wil overigens nog niet zeggen dat mensen verschillen binnen die eenheden niet waarnemen. Wel dat men de gesignaleerde veranderingen niet zodanig groot vindt dat het leidt tot een nieuw benoembaar type. Op de trajecten die men gereden heeft zijn de volgende eenheden genoemd:

- Stedelijk gebied.
- Groot water, zoals de randmeren en het Gooimeer.
- Een rivier-oversteek; een kort uitzicht op de uiterwaarden, dijken, weilanden en bebouwing. Het wordt ook rivierenlandschap genoemd.
- De Veluwe: natuur, bos en heide.
- Polderlandschappen: weilanden, uitgestrekt, vlak, weids, open. Het wordt ook landelijk genoemd.
- Het Twentse landschap: afwisselend bos, weilanden en hagen. Het wordt ook wel coulissen- of houtwallenlandschap genoemd.

Elk type kan nog onderverdelingen hebben. Bijvoorbeeld natuur in bos en heide, weilanden in weilanden met en weilanden zonder begroeiing. Onderverdelingen zijn echter zeldzaam.

ad b. Men benoemde de veranderingen ook op aspecten. Het meest genoemd zijn:

- vlak versus heuvelachtig,
- kaal versus begroeid,
- toename van bebouwing.

De veranderingen die men constateert zijn vaak relatief, zonder dat dit meteen tot type verandering leidt. Dat wil zeggen dat niet alleen de uitersten worden beleefd, maar ook de tussenposities. Er wordt dan gezegd dat het landschap alleen geleidelijk van karakter verandert. Het onderscheiden van landschapstypen wordt dus bemoeilijkt

door geleidelijke veranderingen op één of enkele aspecten; niet alles verandert en zuivere typen komen zelden voor.

Een goed aanknopingspunt voor landschapsonderscheid zijn namen van gebieden. Namen geven dingen aan met een eigen identiteit, een eigen karakter. Kennis van namen impliceert meestal ook kennis van waar die naam voor staat. Kennis speelt een duidelijke rol in de waarneming en de betekenisverlening aan het landschap. Dit waren echter uitzonderingen onder de respondenten.

Plaatsaanduidingen, een andere vorm van koppeling, bleken vaak onnauwkeurig te zijn. Mensen zien wel dat het landschap verandert, maar weten meestal niet precies waar dat gebeurt.

Bij het maken van landschapsonderscheid kan een ‘Pavlov’-achtige reactie optreden. Licht er bij een natuurlijke landschappelijke overgang toevallig iets kunstmatigs maar wel opvallends, zoals een kruispunt, dan wordt dit kruispunt geassocieerd met de landschapsovergang. Deze wordt als het ware opgehangen aan het kruispunt.

In de foto-enquête zijn 46 landschapsfoto’s voorgelegd, die naar de mening van de onderzoekers de verschillende typen landschappen vertegenwoordigden die mensen langs de snelweg onderscheiden. Daarnaast kreeg men 22 bermfoto’s. Gevraagd is naar de voorkeurs-combinaties van bermen en landschappen, en de redenen van de voorkeur. Uit het feit dat er bij de diverse landschappen verschillende bermtypen werden gekozen en de motieven die men daarbij hanteerde, kan geconcludeerd worden dat men inderdaad verschillende landschapstypen herkent.

Naast de landschapstypen die reeds bekend waren uit ander onderzoek, werden naar aanleiding van de foto’s nog de volgende landschapstypen benoemd: statig landgoederen landschap en werklandschappen. Werklandschappen waren landschappen met intensief grondgebruik. Hieronder vallen zowel landschappen uit de bollenstreek met bollenvelden en hier en daar kassen, maar ook het kleinschalige gebied met intensieve veeteelt in de Gelderse Vallei en het afwisselende beeld van het riverengebied werd als werklandschap benoemd. De landschapskarakteristiek werd in hoge mate bepaald door de mate van gemaaktheid van het landschap.

6.4 Thema 3 – Hebben stedelijk en landelijk gebied een eigen ‘tekenset’?

Er is gevraagd of men door gebieden is gekomen die stedelijk aandoen. De meest genoemde stedelijke gebieden zijn Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, Zwolle en Amersfoort. Daarnaast vonden velen het Gooi verstedelijkt. Maar ook industrie-terreinen zonder grote stad op de achtergrond zoals bij Barneveld worden genoemd. Opvallend is, dat er ook mensen zijn die langs een grote stad zijn gekomen, maar die niet vinden dat dat een stedelijk gebied is. Indicatoren voor stedelijkheid manifesteren zich zowel in het landschap als aan de weg. Op de trajecten die de mensen gereden hebben worden genoemd:

In het landschap:

- nieuwbouw;
- veranderde bebouwing, modernisering en/of verandering van functie;
- bedrijventerreinen, kantoorgebouwen en industrie bijvoorbeeld bij Apeldoorn en Barneveld;
- opgespoten terreinen of grond in bewerking;
- reclame in diverse vormen.

Aan de weg:

- een toename van wegen, afritten, viaducten;
- geluidsschermen;
- een carpoolstrook;
- grotere drukte.

Ook uit de foto-interviews blijkt dat stedelijk en landelijk gebied verschillende reacties opwekken. Dit bleek uit de keuzes van de bermtypes die men in het stedelijk gebied graag wenste te zien: enerzijds een dichte onregelmatige bomenrij met ondergroei van heesters, die er zo natuurlijk mogelijk moest uitzien, anderzijds een regelmatige laanbeplanting zodat er wel uitzicht op het stedelijk gebied behouden blijft. Bij het doorvragen naar het toe te passen sortiment stelt men niet bijzonder prijs op siervarianten wat betreft de bomen. In het stedelijk gebied kunnen echter wel bijvoorbeeld hyacinten toegepast worden, die in het buitengebied zouden misstaan.

6.5 Thema 4 – Wat zijn de effecten van vormgevingsmiddelen, zoals bermbreedte, type beplanting, taluds?

In de antwoorden op de vragen naar de bermbreedte geeft tweederde van de geënquêteerden aan dat een snelweg beter in een landschap past als de zijbermen breed zijn. Ook de breedte van de middenberm speelt een rol bij de inpassing van de snelweg. Als men voor twee verschillende landschapstypen (een bosgebied en een vlak, open weidegebied) moet kiezen tussen een brede middenberm en een smalle zijberm of de omgekeerde situatie: een smalle middenberm en een brede zijberm, dan kiezen in beide gevallen meer mensen voor een brede middenberm. In bosgebied is de voorkeur voor een brede middenberm nog uitgesprokenner dan in een weidegebied.

Bij de vragen naar typen beplantingen in de zijbermen blijkt dat een ruime meerderheid de beplanting vooral wil laten variëren met het landschap van de streek. Dit bleek eveneens uit de foto-enquête. De 22 bermtypen konden niet maar zo in elk willekeurig landschapstype toegepast worden. Hierbij zijn er landschappen te onderscheiden die eigenlijk maar één type berm verdragen, en landschappen waar verschillende bermtypen goed zouden passen. Wat men zeker ook wil, is het behoud van uitzicht op het omringende landschap. Dit bleek uit de keuze van een open grasberm zonder begroeiing die vrijwel overal als passend werd ervaren. Het motief was dat men het landschap graag wilde zien. Slechts bij de foto's van een nieuwbouwwijk en een recreatie-bungalowpark beiden op ca. 100 m afstand van de snelweg wilde men geen open grasberm. In alle andere gevallen was een open

grasberm tenminste één van de keuzes van de geïnterviewden. Er was niemand die een afsluiting door een dichte rij heesters wenste. Bomen en bloemen worden heel vaak genoemd als ingrediënten voor zijbermbepanting. Struiken zijn zelden genoemd en in het geval dat ze genoemd zijn, dan vooral als struikgewas, wilde opslag. De bermfoto's met struiken werden vrijwel alleen gewenst in natuurgebieden waar struiken al het beeld bepalen.

Er is gevraagd naar wat men liever langs de snelweg ziet in zowel stedelijk gebied als in het buitengebied. Worden de wensen voor deze twee typen gebieden vergeleken:

	Buitengebied	Stedelijk gebied
bomen	16%	22%
struiken	3%	22%
geen begroeiing, maar vrij uitzicht	7%	23%
kunst	0,6%	6%
afhankelijk van de situatie	46%	9%
geen voorkeur, als er maar afwisseling is	24%	.
anders	3%	1%
geluidsscherm	n.v.t.	3%
geluidswal	n.v.t.	14%

Er zijn opvallende verschillen.

- In stedelijke gebieden past kunst veel beter dan in het buitengebied. Dit is het grootste verschil.
- Struiken worden in het buitengebied veel minder gewenst dan in stedelijk gebied.
- Vrij uitzicht wordt in het buitengebied ook minder vaak gewenst dan in het stedelijk gebied.
- In het buitengebied wenst men veel vaker een situatie afhankelijk ontwerp, terwijl dit in stedelijk gebied nauwelijks een rol speelt.
- Bomen zijn altijd goed, in beide situaties.
- Zowel in het buitengebied als in stedelijk gebied wenst men afwisseling (Bij het buitengebied was dit een antwoordcategorie; bij het stedelijk gebied kon men meer dingen noemen -dus niet of/of maar en/en. 54% heeft tenminste twee dingen genoemd, 30% drie. Dit is een andere manier om aan te geven dat men afwisseling wenst)

6.6 Overige aandachtspunten

Er is gevraagd naar dingen die zijn opgevallen. Uit de antwoorden blijkt dat, hoewel per persoon slechts enkele dingen genoemd worden, alle ondervraagden tesamen vrijwel alles zien wat er te zien is. Als er ergens iets staat en het is zichtbaar, dan zijn er ook altijd wel weggebruikers die het zien. Of dingen waargenomen worden ligt deels aan hun opvallendheid, deels aan de alertheid van de weggebruiker en deels aan waar toevallig het oog op valt. Vaak wordt bij opvallende dingen spontaan een waardering gegeven. De waardering blijkt vaak gekoppeld te worden aan veranderingen, aan beheer en aan bijzondere vormgeving.

Mensen die veel rijden en mensen die weinig rijden vormen twee aparte categorieën belevers. Dit is nu alleen op een aantal punten onderzocht, maar geldt waarschijnlijk voor meer. De twee groepen hebben een verschillend referentiekader. Voor mensen die weinig rijden zijn veel dingen nog nieuw en ze reageren anders dan mensen die eraan gewend zijn. Veel rijden is echter meer dan een gewenningseffect; het leidt tot een andere manier van kijken en beleven.

Bijrijders oordelen overwegend hetzelfde als automobilisten; er is geen aanleiding om ze als een aparte groep te beschouwen.

Er is gevraagd naar de meningen over bundeling van snelwegen met respectievelijk spoorlijnen, hoogspanningslijnen en windturbines.

In het geval van bundeling met een spoorlijn is gevraagd naar de wenselijkheid van de zichtbaarheid van de spoorlijn. Meer dan de helft van de ondervraagden vond dat de spoorlijn *af en toe* zichtbaar moest zijn. Opvallend resultaat van de enquête is dat in de situatie waar de spoorlijn in werkelijkheid ook gebundeld is met de snelweg (van Palmpol naar Stroe aan de zuidzijde van de weg), de spoorlijn alleen als opvallend element genoemd wordt door mensen die er vlak langs gereden hebben. Niemand op de andere rijbaan heeft de spoorlijn genoemd. Waarschijnlijk kijken weggebruikers toch hoofdzakelijk naar een kant, namelijk naar rechts, waar hun zicht het minst gehinderd wordt, of waar (relatief) het rustigste beeld is.

Bundeling van hoogspanningsmasten en moderne windmolens met snelwegen werd door iets meer dan een kwart van de geënquêteerden afgewezen. 71% vindt dat deze elementen wel of zo af en toe langs de snelweg geplaatst mogen worden.

Tenslotte is er gevraagd naar de meningen over de inrichting van parkeerplaatsen en carpoolplaatsen. Uit de antwoorden blijkt dat men aan de inrichting van deze twee typen plekken volledig andere eisen zou willen stellen. Een parkeerplaats is er voor de mensen om uit te rusten, zich te verpozen en hoort qua inrichting eerder bij het landschap dan bij de weg. Een carpoolplaats is om auto's (veilig) te stallen en hoort qua inrichting meer bij de weg.

7 Aanbevelingen voor het ontwerpen

7.1 Inleiding

Uit het onderzoek is gebleken dat het merendeel van de respondenten zich niet bewust is van het feit dat een weg niet zomaar in een landschap ligt, maar dat er een forse ontwerpinspanning nodig is om de weg zo goed mogelijk in te passen in het landschap. Daarnaast kan uit het feit dat er eigenlijk nauwelijks geklaagd werd over de landschappelijke inpassing geconcludeerd worden dat de uitgevoerde ontwerpen evenmin aanleiding geven voor een negatieve waardering van de relatie tussen de snelweg en zijn omgeving. Toch kan ook gesteld worden, het hele onderzoek overziend, dat met behulp van de in het onderzoek vergaarde kennis van het waarnemings- en waarderingsproces van automobilisten bij het rijden over de snelweg, de mogelijkheden nog beter uitgebuit zouden kunnen worden. Ook verdient het aanbeveling om enkele meningen en ideeën die onder deskundigen circuleren, over wat een automobilist nu eigenlijk ziet en beleeft langs de snelweg, bij te stellen.

In hoofdstuk 2 zijn drie manieren van ontwerpend omgaan met veranderingen in de hoofdinfrastructuur geschetst, die regelmatig opduiken in de literatuur: inpassen, aanpassen en veranderen. Veranderen leidt tot het zogenoemde infralandschap. Uit het onderzoek blijkt dat automobilisten (zowel bestuurders als bijrijders) de volgende relaties ervaren tussen snelwegen en landschap. De weg is ondergeschikt aan het landschap, nevensgeschikt, bovengeschikt, of past nooit in het landschap. De wensen van de automobilisten zijn vooral gericht op het ondergeschikt en nevensgeschikt zijn van de weg aan het landschap. De weg als infralandschap werd door geen van de geïnterviewden gewenst.

Verschillende van de in de Nota Landschap geformuleerde uitgangspunten voor de bovenregionale infrastructuur blijken niet geheel overeen te komen met de wensen van de ondervraagde automobilisten. Een uitspraak als " — De eigen vorm-karakteristieken van het infrastructuur-element benadrukken om zo het contrast tussen de bestaande landschapspatronen en het nieuwe technische element zichtbaar te maken." is duidelijk afwijkend van de door de automobilisten geuite wens naar harmonie met de omgeving.

Ook verschillende van de in hoofdstuk 2 weergegeven formuleringen uit de ROA (richtlijnen voor het ontwerpen van autosnelwegen) sluiten niet goed aan op de denkbeelden van de automobilisten.

Vrijwel alle ondervraagde automobilisten gaan uit van landschappelijke inpassing, een weg moet zo goed mogelijk in harmonie met de omgeving aangelegd worden. De meeste mensen wilden de weg en de omgeving als één geheel zien, waarbij de onderdelen op elkaar afgestemd zijn. Behalve de gewenste harmonie met de omgeving zijn er bij de relatie tussen de snelweg en de omgeving voor de automobilist nog vier aspecten van belang: rust, ruimte met uitzicht op de omgeving, afwisseling en een goed beheer.

Puntsgewijs samengevat:

- De meeste mensen willen de weg en de omgeving als één geheel zien waarbij de onderdelen op elkaar afgestemd moeten zijn.
- De wensen zijn vooral gericht op het ondergeschikt en nevensgeschikt zijn van de weg aan het landschap.
- Behoud van uitzicht op het omringende landschap (anders heeft aansluiting daarop ook geen zin).
- De oplossingen moeten gebiedsspecifiek en context-afhankelijk zijn waarbij er een grote mate van ontwerpvrijheid blijft bestaan.
- Zo mogelijk uitgaan van de landschapstypen die mensen zelf genoemd hebben in de drie enquêtes.
- Er zou naar gestreefd kunnen worden een landschap(stype) zo helder en duidelijk mogelijk te maken, bijvoorbeeld door te zorgen voor dingen die elkaar versterken.
- Ook de omgeving in het ontwerp betrekken, je niet beperken tot de berm. Bosjes op enige afstand van de weg zijn regelmatig gekozen als goede oplossing voor het zo goed mogelijk bij elkaar laten passen van de weg en het landschap.
- Ontwerpinspanningen vooral richten op die aspecten van snelwegen die ook het meeste aandacht krijgen van de weggebruikers, te weten (zij)bermen en parkeerplaatsen.
- De ontwerpinspanning bij klaverbladen en op- en afritten zouden vooral gericht moeten zijn op de veiligheid en de overzichtelijkheid. Afleiding vindt men hier uit den boze.
- Rustplaatsen vergen nog veel aandacht en ontwerpinspanning. Wat er vooral aan ontbreekt is rust.
- Meer doen aan de landschappelijke kanten van parkeerplaatsen.
- Een goed beheer is zeker zo belangrijk als een goede vormgeving. Dit betekent dat de ontwerpinspanning zich vooral moet richten op een goed beheerbare vormgeving.
- Vrijwel niemand maakt bezwaar tegen de rijke afwisseling in geluidsschermen die er is, vrijwel iedereen heeft een voorkeur voor begroeide schermen en een afkeer van beton.

7.2 Uitwerking van de principes

Bij veel vragen werd door de meesten het antwoord "afhankelijk van de situatie" of "aangepast aan de omgeving" gekozen. Er zijn dus geen standaard oplossingen - en dus ook geen algemeen geldende eisen aan een ontwerp; oplossingen zijn gebiedsspecifiek en context-afhankelijk en er blijft een grote mate van ontwerpvrijheid.

Situatie-afhankelijkheid van een oplossing betekent wèl dat de meeste mensen weg en omgeving als één geheel (willen) zien en dat onderdelen op elkaar afgestemd moeten zijn. Wat betreft de aard van deze gehelen kan het best worden uitgegaan van de landschapstypen die mensen zelf genoemd hebben in de drie enquêtes. De typen zijn vooral gebaseerd op het gebruik, zoals bos, weiland, stedelijk, en op criteria als oud versus jong landschap wat bijvoorbeeld tot uiting komt in de volgroeide oude zware boompartijen of rommelige ouderwetse agrarische land-

schappen. Verder speelt het al of niet regelmatig zijn van het landschap een belangrijke rol, evenals de bodemgesteldheid en de natheid van het landschap. Administratieve eenheden zoals provincies zijn dan geen gehelen. Ook delen van trajecten, bijvoorbeeld van afslag tot de volgende afslag, zijn niet bij voorbaat als een geheel te benoemen.

Samengevat kijkt men naar de volgende zaken als men zegt "afhankelijk van de situatie":

- Het mooi of lelijk vinden van een landschap.
- Grondsoort, natheid.
- Onregelmatigheid.
- Ouderdom van het landschap.
- De mate van gemaaktheid van het landschap. Gemaakte landschappen zijn bijvoorbeeld grote open rechtlijnige landbouwgebieden, maar ook de zeer afwisselende relatief kleinschalige landschappen met intensief grondgebruik.
- De soort vegetatie in het landschap, zowel wat betreft de vorm als de plantensoort.

Geleidelijke veranderingen in het landschap van slechts één aspect, bijvoorbeeld bebouwing, signaleert men wel, maar ze geven geen aanleiding om ze als aparte landschapstypen te benoemen. Wil men duidelijkheid scheppen, dan zou er vanuit het ontwerp naar gestreefd kunnen worden een landschap(stype) zo helder en duidelijk mogelijk te maken, bijvoorbeeld door te zorgen voor dingen die elkaar versterken; bomenrijen in een coulissenlandschap, insnijding in een heuvellandschap, begroeide taluds in een natuurlijk landschap. Dit heeft een dubbel voordeel: zowel het type zelf als de overgangen tussen typen worden duidelijker. Want: bij versterking van een type worden de overgangen geprononceerder.

Bij het aansluiten op het landschap is het mogelijk om uit te gaan van harmoniëren met het landschap of juist contrasteren met het landschap. De geïnterviewden kozen vrijwel unaniem voor oplossingen in harmonie met het landschap. Als illustratie het volgende voorbeeld: uit de percentages blijkt dat een meerderheid voor variatie in zijbermbepanting is, en dat men deze vooral wil laten variëren met het landschap van die streek. De commentaren lichten toe dat 'passen bij' vanuit verschillende gezichtspunten benaderd kan worden:

"Bij bos hoort hoge beplanting, bij weilanden lage beplanting", "De beplanting in een bosachtig gebied zou uit houtachtige planten moeten bestaan en bij weiden uit veldbloemen o.i.d.", "In een polderlandschap lage zijbermen, in een bosrijke omgeving mag hij hoger zijn"

Hierbij is uitgegaan van overeenkomst, maar het kan ook vanuit contrast, hoewel dat een sterke minderheid is:

"In een heuvellandschap een lage zijberm en in een laag landschap een zijberm van bomen"

Beide uitgangspunten komen echter neer op behoud van uitzicht op het omringende landschap (anders heeft aansluiting daarop ook geen zin). Alleen in het geval dat men het landschap echt lelijk vond wensten enkelen afsluiting door een dichte rij heesters.

7.3 Uitwerking van specifieke aandachtspunten

Uit het onderzoek komen naast bovenstaande algemene principes nog diverse specifieke aandachtspunten naar voren. In de volgende alinea's wordt kort ingegaan op mogelijke ontwerpprincipes voor rustplaatsen, klaverbladen, geluidwerende voorzieningen en oriëntatiepunten. Daarnaast komen nog diverse aanbevelingen die de automobilisten spontaan te berde hebben gebracht aan de orde.

Rustplaatsen

Rustplaatsen vergen nog veel aandacht en ontwerpinspanning. Wat er vooral aan ontbreekt is rust. Mensen die vinden dat parkeerplaatsen bij de weg horen vinden vaak dat ze mooi zijn aangelegd. Mensen die vinden dat parkeerplaatsen bij het landschap horen vinden ze vaak saai. Kennelijk zijn de huidige parkeerplaatsen meer als stukjes weg ingericht dan als stukjes landschap; het wegkarakter overheerst over het landschapskarakter. Aangezien de mensen die vinden dat een parkeerplaats bij het landschap hoort in aantal overheersen, zou een ontwerpaanbeveling zijn, meer te doen aan de landschappelijke kanten van parkeerplaatsen.

Klaverbladen

Uit een vergelijking van de vragen naar zijbermbepanting, zowel naar percentages als naar hoeveelheid en gevarieerdheid van suggesties, blijkt wel dat de vormgevingsaspecten van klaverbladen mensen minder boeien dan die van zijbermen (zoals ook het geval blijkt te zijn bij parkeerplaatsen versus carpoolplaatsen). Het lijkt zinvol ontwerpinspanningen vooral te richten op die aspecten van snelwegen die ook het meeste aandacht krijgen van de weggebruikers, te weten (zij)bermen en parkeerplaatsen⁹. De ontwerpinspanning bij klaverbladen en op en afritten zouden vooral gericht moeten zijn op de veiligheid en de overzichtelijkheid. Afleiding vindt men hier uit den boze. Oude Rijn, dat wordt heel vaak als goed voorbeeld genoemd. Wat de invulling betreft is er vooral een wens naar meer water en meer kleur dan thans op de meeste van deze voorzieningen aanwezig is. Waar wel over geklaagd werd bij klaverbladen en op- en afritten was, dat daar veel vuil wordt weggegooid. Een goed beheer is zeker zo belangrijk als een goede vormgeving. (Samen: een goed beheerbare vormgeving).

Geluidwerende voorzieningen

Andere aandachtspunten zijn geluidswerende voorzieningen (bijna de helft van de weggebruikers kent geen mooie voorbeelden), het verloop van de weg en de verdeling van midden- en zijbermen. Ook bundeling met andere infrastructuur of technocratische werken, zoals windmolens en industrie-terreinen, is nog lang geen opgeloste zaak.

Opvallend is dat niemand zich ergert aan de rijke afwisseling in schermen (het wordt echter ook niet genoemd als motief voor een positieve waardering). De thans aanwezige variatie stoort niet. Slechts één persoon vroeg om meer eenheid.

⁹

Te meer daar 'meeste aandacht' toch al een relatieve zaak is. De groep weggebruikers die echt bewust naar de omgeving kijkt ligt dichterbij 50% dan bij 100%.

Daarentegen was er bij parkeerplaatsen en knooppunten, die de helft van de mensen hetzelfde of saai vinden, veel vraag naar meer afwisseling – en ook bij bedrijventerreinen werd afwisseling als reden genoemd om ze boeiend te vinden. Verveling is kennelijk een knelpunt bij automobilisten.

Een voorlopige conclusie is, dat over geluidsschermen weinig overeenstemming bestaat, behalve dat vrijwel iedereen een voorkeur heeft voor begroeide en een afkeer van beton, en dat vrijwel niemand bezwaar maakt tegen de rijke afwisseling in schermen die er is. Gedurfde constructies krijgen voor- en tegenstanders. Er worden veel verschillende voorbeelden genoemd, zowel van mooie als van lelijke schermen.

Oriëntatiepunten

Uit het onderzoek blijkt dat alles kan opvallen. Of het ook een oriëntatiefunctie krijgt is niet te voorspellen. Overigens is het ook de vraag of de dingen onderweg wel zo nodig een oriëntatiefunctie móeten hebben. Normaal geven borden de nodige informatie en als men een weg heel vaak rijdt krijgt alles een oriëntatiefunctie, zij het niet meer bewust.

Wat opvalt zijn dingen met iets bijzonders, zoals vormgeving of kleur. Dit kunnen unieke objecten zijn, zoals kunst, maar ook bijzondere exemplaren van een algemene klasse van objecten, zoals gebouwen of geluidsschermen. Juist vanwege het bijzondere krijgt zo'n object ook vaak een oriëntatiefunctie; de meeste mensen die kunst noemden wisten deze ook te plaatsen. Want niet alleen is het object uniek, maar ook de plek en het verband object – plaats. Het enige dat bezwaarlijk zou kunnen zijn is dat dit verband vaak niet logisch is, niet causaal¹⁰.

Overige ontwerpaanbevelingen

Bij verschillende vragen waren er mensen die direct ontwerpaanbevelingen gaven. Bijvoorbeeld:

"Indien bomen langs de weg, niet te dicht langs de weg zetten en ook doorzicht mogelijk houden", "In een polder-landschap geen bomen met zitjes plaatsen want dat past niet", "Middenberm beplanten met hoge bomen zodat het lijkt alsof je door een laan rijdt. Ook bomen aan weerszijden van de weg, ca. 8 meter van de weg, bomen van 6 tot 10 meter hoog. Niet de bomen tegen elkaar aanzetten, maar 10 meter afstand tussen de bomen", "Aanplant is prettig als de bomenrijen half open zijn, voor het uitzicht". "Bij de aluminiumschermen bij Landsmeer lijkt het alsof je de mist inrijdt, dit is misleidend, maar de beplanting erop is wel mooi", "Schermen met groen begroeid zijn wel mooi", "Prettig als er veel bomen langs de weg staan, waar je wel doorheen kunt kijken, zo'n 50 meter van de weg af", "De A28 is mooi, vooral de viaducten, mooi ruim, mooi afgewerkt, kleurig", "Op de Route du Soleil vind je mooie parkeerplaatsen, met speeltoestellen en mooi opgeruimd; dat zou ik in Nederland ook willen; hier zijn de parkeerplaatsen vaak te klein en rommelig", "Beplanting niet te dicht op de weg, doorzicht is prettig", "Graag meer bomen op de parkeerplaatsen, voor wat schaduw", "Een weg moet niet hoger liggen dan het omliggende landschap", Tussen Leusden en Amersfoort ligt de weg mooi in het landschap, daar lopen de bermen over in het omringende landschap", "Uitzicht is mooi, dus niet de snelweg helemaal afschermen met bomen", "Groen is prettig maar je moet wel uitzicht hebben"

¹⁰ Vandaar dat veel mensen in de schriftelijke enquête daar ervoor pleitten kunst bijv. te verbinden met historische gebeurtenissen op een plek. Dit vergemakkelijkt het leggen van een verband.

7.4 Tot slot

Het uitgangspunt van de weggebruikers blijft steeds om de weg in een groter verband te zien – en dan niet alleen een landschappelijk verband, dus qua (weg)beeld – maar ook functioneel en als ontwikkelingsproces in de tijd. Dit betekent: dingen (beter) op elkaar afstemmen, als het ware één planningskader maken voor zowel de weg en de omgeving, gezien als patroon en proces. Dat wil zeggen dat mensen ingrepen, die niet direct aan de weg en de berm gekoppeld zijn, maar verderop in het landschap moeten plaatsvinden om het effect van inpassen te bereiken niet uitsluiten. Bosjes op enige afstand van de weg zijn regelmatig gekozen als goede oplossing voor het zo goed mogelijk bij elkaar laten passen van de weg en het landschap. Het wil ook zeggen dat als het landschap langs de weg verandert in de loop van de tijd, dat dan het weg- en bermontwerp eigenlijk ook aanpassingen nodig heeft.

De eigen identiteit van het landschap en inpassing van de weg daarin lijkt belangrijker dan een aparte vormgeving. Over het belang van het eerste waren de meeste weggebruikers het eens maar over het tweede konden de meningen/waarderingen sterk verschillen.

Bij het passen van een weg in de omgeving blijken veel aspecten een rol te spelen. Passen in het landschap is dus een gecompliceerd probleem. Zoals iemand samenvatte:

"Of een snelweg past hangt af van de kwaliteit van de ontwerper".

Literatuur

Appleyard D., K. Lynch, J.R. Myer, 1964. The view from the road. Massachusetts Institute of Technology and Harvard University. M.I.T. Press, Cambridge, Massachusetts.

Baart, T., C. Markerink, T. Metz. 1996. Snelweg -> Highways in the Netherlands. Ideas on Paper. Architectura & Natura. Amsterdam.

Bakker H.B.A.E., J. Nap, G.A. Overdijkink, 1959. De schoonheid van de weg. Het Nederlandsche wegencongres, 's-Gravenhage.

Boekhorst, J.K.M. te, J.F. Coetier, W.J.C. Hoeffnagel, 1986. Effecten van rijkswegen op de beleving. Wageningen, Rijksinstituut voor onderzoek in de bos- en landschapsbouw 'De Dorschkamp'. Rapport nr. 442

Boer, E. de, 1980. Bereikbaarheid, miskend planologisch kernbegrip. Planologisch Memorandum 1980-10. Paper ten behoeve van de planologische discussiedagen 1980 te Amsterdam. TH, Delft.

Boer, E. de, z.j. Tussen berekenen en rekenschap geven. Op zoek naar methoden voor de sociale effecten van infrastructuur ten bate van de 'Handleiding Projectnota's' van Rijkswaterstaat. TH-Delft.

Bosch, J., A. Bousema, 1993. Haltes langs de snelweg. Veenbos en Bosch Landschapsarchitecten BNT Arnhem; Studio I.S., Rotterdam.

Boselie, F., E. Leeuwenberg, 1990. Snelwegen. In: Omgevingspsychologie, Psychonomische Publikaties 2. Onder redactie van: A.A.J. Mannaerts, P.J.G. Keuss en G. ten Hoopen. Swets en Zeitlinger B.V. Amsterdam, Lisse.

Boselie, F., 1991. Met het oog op de weg. In: H. Harsema: Landschap van wegen en kanalen. Landinrichtingsdienst, Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij.

Grontmij, 1996. Checklist en leidraad voor de landschappelijke inpassing van hoofdwegen. Eindconcept. De Bilt.

Heijs, W., A. van Wagenberg, z.j.. Omgevingstechnologische analyse van de N9. Een case-studie. Een onderzoek in opdracht van de afdeling Wegbeeld en Esthetische verzorging, Dienst Verkeerskunde, Rijkswaterstaat. TU-Eindhoven. Groep omgevings-technologie, Faculteit Wijsbegeerte en Maatschappijwetenschappen. Stichting instituut interface.

Jessurun, M., F.J.J.M. Steyvers, D. de Waard, K. Dekker, K.A. Brookhuis, 1990. Beleving, waarneming en activatie tijdens het rijden over een deel van de A2. Rijksuniversiteit Groningen, Verkeerskundig Studiecentrum VSC.

Jessurun, M., D. de Waard, F.J.J.M. Steyvers, K.A. Brookhuis, 1991. Activatie en beleving tijdens het bekijken van dia's met wegomgevingen. Rijksuniversiteit Groningen, Verkeerskundig Studiecentrum VSC.

Kent, R.L., 1993. Determining scenic quality along highways: a cognitive approach. *Landscape and Urban Planning* 27: 29-45.

Kruysse, H.W., 1990. Een onderzoek naar de beoordelingsdimensies van het wegbeeld: fase 1. Faculteit der sociale Wetenschappen. Rijksuniversiteit Leiden. Werkgroep Veiligheid/ R-90/37.

Landschap van wegen en kanalen, z.j. 75 jaar adviezen van de afdeling Verkeerswegen van het ministerie van L, N en V aan de Rijkswaterstaat, 1991. Landinrichtingsdienst Utrecht.

Landschappelijke waardering van wegen, 1978. Provincie Groningen.

Lever, C., 1985. Scherm in beeld. Een onderzoek naar de beleving van geluidwerende voorzieningen door de weggebruiker. Rotterdam, RBOI.

Lever, C., 1989. Geluidwerende voorzieningen. Rapportage scherm in beeld II. Rotterdam, R.B.O.I.

Nägele, R.C., M. Pol, 1996. Infralab A12 Ede-Veenendaal. TT 96-6. Traffic Test.

Onderzoekprogramma geluidhinder. Beleidsontwikkeling, 1987. GF-HR-30-01. Geluidschermen, geluidhinder en visuele hinder. Noise barriers, Noise nuisance and visual nuisance.

Onderzoekprogramma geluidhinder. Beleidsontwikkeling, 1989. GF-HR-30-02. Mag het een metertje hoger zijn? Directoraat-Generaal Milieubeheer. Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Richtlijnen voor het Ontwerpen van Autosnelwegen, 1989. VI Veilige inrichting van bermen. 's-Gravenhage, Rijkswaterstaat, Dienst Verkeerskunde.

Richtlijnen voor het ontwerpen van autosnelwegen. Wegbeeld en landschap, 1992. VII-1 Wegbeeld. 's-Gravenhage, Rijkswaterstaat, Dienst Verkeerskunde.

Richtlijnen voor het Ontwerpen van Autosnelwegen. VII-2 Landschap. 1992. 's-Gravenhage, Rijkswaterstaat, Dienst Verkeerskunde.

Richtlijnen voor het ontwerpen van Autosnelwegen, 1993. I Basiscriteria. 's-Gravenhage, Rijkswaterstaat, Dienst Verkeerskunde.

Riemersma, J.B.J., L. Hendriks, A. van Ensbergen, 1989. De invloed van representatiewijze op de beoordeling van geluidschermen. Instituut voor zintuigfysiologie T.N.O., Soesterberg.

Staats, H.J., J.F. Coeterier, 1990. Rijkswegen en de beleving van het landschapsbeeld. Leiden, Onderzoekscentrum ROV. & Staringcentrum.

Staats, H.J., J.W. van de Wardt, 1990. Uitzicht op het Groene Hart. Leiden, ROV.

Steinmetz, B., 1984. Wegen als ordenend element in het landschap. Wageningen. Doctoraalscriptie Landbouwuniversiteit.

Steyvers, F.J.J.M., K. Dekker, A.E. Jackson, K.A. Brookhuis, 1989. Esthetische beleving van de weg – een empirische benadering -. De Beoordelingsschaal Wegomgevingen – handleiding en schaalconstructie -. Rijksuniversiteit Groningen, Verkeerskundig Studiecentrum VSC.

Steyvers, F.J.J.M., K. Dekker, K.A. Brookhuis, 1989. Esthetische beleving van de weg. Een empirische benadering. Onderzoekresultaten. Rapport 2. Rijksuniversiteit Groningen. Verkeerskundig Studiecentrum VSC.

Strootman, B.G.M., 1990. Oude rijkswegen. ontstaan, oorspronkelijk en huidig beeld van oude rijkswegen in Nederland. Studiereeks bouwen aan een levend landschap nr. 18. directie bos- en landschapsbouw. Utrecht

Teer, M., W.C.J. Hoeffnagel, 1980. De weg in het landschap. Wageningen. Rijksinstituut voor onderzoek in de bos- en landschapsbouw "De Dorschkamp". Rapport nr. 245.

Verslag studiereis autosnelwegen Noord-Frankrijk. 1995. Afdeling verkeerswegen LBL-RWS.

Visual Impact Assessment for Highway Projects, z.j. American Society of Landscape Architects, Washington D.C.

Bestudeerde plannen

- 1 Concept rapportage. Landschapsschets rijksweg 12, (fase 1 en 2). 1995. traject Den Haag – Gouda (km 35.00 - km 27.05). Oranjewoud.
- 2 Hoofdstuk 2 van het landschapsplan ten behoeve van het beheersplan voor RW 12 in Zuid-Holland.
- 3 Rijksweg 12. Zoetermeer - Gouda. Herplantplan. Visueel ruimtelijke studie en fotoinventarisatie.

- 4 Landschapsplan Rijksweg 12, gedeelte Gouda - Utrechtse grens (km 22.400 - km. 38.500) 1977.
- 5 Landschapsplan RW 12 west. Gedeelte Utrecht Oude Rijn - Grens Utrecht Zuid-Holland. 1987. SBB, Afdeling Verkeerswegen. Utrecht.
- 6 Brief aan de HID. Rijkswaterstaat Arnhem. Onderwerp: velling en herplant populieren RW. 12 Veenendaal en Ede. 1993. Brief van LD afd. Verkeerswegen aan Rijkswaterstaat, DAS Midden Gelderland. Betreft: Velling en herplant populieren langs de A-12 tussen Veenendaal en Ede. 10-3-'93.
- 7 Verbreding RW 12 Utrecht - Arnhem. 1988.
- 8 Landschapsschets voor Rijksweg 12: gedeelte Lunetten - Velperbroek. 1988. Directie Bos- en landschapbouw, Afdeling Verkeerswegen. (dummy)
- 9 Motivatie bij de landschapsschets voor rijksweg 12 door de Gelderse Vallei.
- 10 Rijksweg 12 Oost. Lunetten - Veenendaal. km 62.5 - km 92.1. 1992. Landschapsplan. Landinrichtingsdienst. Afdeling verkeerswegen.
- 11 Landschapsplan Rijksweg 12. Gedeelte Waterberg - Grijsoord. 19??. Staatsbosbeheer. Afdeling Verkeerswegen.
- 12 Rijksweg 12 Arnhem -Duitse grens. Landschapsschets. 1987. Staatsbosbeheer. afdeling verkeerswegen.
- 13 Visueel Ruimtelijke Analyse.

Aanhangsel 1

Mondelinge enquête

Ondervraagd is:

- een automobilist
- een rijder

1. Waar bent U op de snelweg gekomen, bij welk punt?

.....

2. En waar gaat U weer van de snelweg af?

.....

3. Verandert het landschap ergens van karakter, tussen de punten waar U op de snelweg kwam en waar U er weer af gaat?

— nee

— ja

Zo ja, waar?

....

....

Hoe verandert het daar? hoe is het voor dat punt en hoe erna?

Ervoor:

Erna:

Zijn er nog meer punten waar het landschap verandert?

— nee

— ja

Zo ja, waar dan?

....

....

Hoe verandert het daar?

Ervoor:

Erna:

4. Heeft U op dit traject ergens het gevoel dat de weg echt goed in het landschap past, dat hij daar mooi in ligt?

— nee

— ja

Zo ja, waar is dat?

....

....

Hoe komt dat?

....

....

En zijn er ook nog andere punten waar de weg mooi in het landschap ligt?

— nee

— ja

Zo ja, waar dan?

....

5. Bent U onderweg nog door een stuk gekomen, of komt U nog door een stuk, dat U stedelijk aandoet?

— nee

— ja

Zo ja, waar?

6. Wat is U onderweg langs de snelweg allemaal opgevallen, wat heeft Uw aandacht getrokken? (Zoveel mogelijk laten opnoemen)

....

....

....

....

....

Weet U aan die dingen ook waar U bent of zijn ze niet aan een bepaalde plaats gebonden?

— weet dan wel waar ik ben

— zijn niet aan een plaats gebonden

— sommige zijn wel aan een plaats gebonden, dan weet ik wel waar ik ben, maar van andere weet ik niet waar ze staan

We hebben nog meer vragen over snelwegen en landschap. Zou U misschien bereid zijn die thuis in te vullen en aan ons op te sturen? Er zit een antwoordvelop bij.

Aanhangsel 2

Schriftelijke enquête

Introductie

Deze vragenlijst gaat **niet** over de veiligheid maar over de omgeving van snelwegen, zoals de zijberm en het landschap eromheen. De centrale vraag is: ***Wat maakt een snelweg mooi?***

Na elke vraag staan een aantal antwoordmogelijkheden, met een streepje ervoor. Wilt U een kruisje zetten op het streepje voor het goede antwoord? Soms zijn er meer antwoorden op één vraag mogelijk. In dat geval staat er achter die vraag: 'meer antwoorden mogelijk'. U kunt dan net zoveel kruisjes zetten als U nodig vindt. Soms zijn er ook nog andere antwoorden mogelijk dan staan aangegeven. Er staat dan onderaan: 'anders, nl.:' U kunt dan op de stippeltjes invullen hoe het wel is volgens U. Soms wordt er gevraagd waarom U iets vindt. Wilt U dan de redenen voor Uw antwoord ***zo uitvoerig mogelijk*** opschrijven?

1. Vult U deze vragenlijst in als automobilist of als bijrijder?
 - automobilist
 - bijrijder
 - beide

2. Hoeveel km rijdt U ongeveer per jaar?
 - tot 10 000 km
 - 10 000 tot 15 000 km
 - 15 000 tot 20 000 km
 - 20 000 tot 25 000 km
 - meer dan 25 000 km

3. Kent U veel snelwegen in Nederland?
 - heel veel
 - tamelijk veel
 - matig

In welke provincies kent U snelwegen goed?

.....

4. Vindt U dat snelwegen echt bij het landschap horen, dat ze daar goed in passen, of zijn het meer twee verschillende en gescheiden werelden die weinig met elkaar te maken hebben?
 - snelweg en landschap horen bij elkaar
 - ze zijn gescheiden

5. Hoort de beplanting in de zijberm van een snelweg naar Uw gevoel bij de snelweg of bij het landschap waar de weg doorheen gaat?
- bij het landschap
 - bij de snelweg
 - bij allebei
 - bij geen van beide, het is iets eigens
 - soms bij de snelweg, soms bij het landschap
6. Ziet U veel verschil in de beplanting langs snelwegen, of lijkt alle beplanting op elkaar?
- de beplanting langs snelwegen vind ik overal ongeveer hetzelfde
 - er is veel verschil in beplanting langs snelwegen
 - let ik nooit op
7. Vindt U dat elke snelweg een eigen beplanting in de zijberm zou moeten hebben, of moeten zijbermen van snelwegen juist min of meer hetzelfde zijn?
- een eigen beplanting
 - min of meer dezelfde beplanting
 - geen voorkeur
 - anders, nl.:
8. Heeft het soort landschap, of de provincie waar de weg doorheen gaat daar nog iets mee te maken? Zou de *zijberm* van een snelweg door bos er anders uit moeten zien dan die van een weg door weilanden, of van een snelweg door Drenthe anders dan van een weg door Zeeland?
- nee, dat maakt geen verschil
 - ja, zijbermen in verschillende landschappen zouden anders moeten zijn
 - ja, zijbermen zouden per provincie moeten verschillen
- Als U vindt dat er verschil moet zijn, aan wat voor verschillen denkt U dan, wat zou een verschil kunnen zijn?
-
-
9. Zo hier en daar staat er wel eens kunst langs snelwegen. Kent U van dat soort situaties?
- nee
 - ja
10. Vindt U kunst wel of niet langs snelwegen passen?
- past nergens
 - past overal
 - past alleen op bepaalde plaatsen.
- Als het alleen op bepaalde plaatsen past, aan welke plaatsen denkt U dan?
-
-

11. Als U door het *buitengebied* rijdt, wat ziet U dan liever langs de snelweg?
- bomen
 - struiken
 - geen begroeiing maar vrij uitzicht
 - kunst
 - soms het ene, soms het andere, afhankelijk van de situatie
 - geen voorkeur, als er maar afwisseling is
 - anders, nl.: ...
12. Maakt het voor U nog uit wat voor sóórt bomen er langs de weg staan?
- nee, maakt me niets uit
 - ja, sommige bomen vind ik mooier dan andere
 - dat hangt van het soort landschap af; in sommige landschappen past de ene boom goed, in andere landschappen een andere boom
13. Vindt U dat vangrails opzij van de weg U afsluiten van het landschap?
- ja
 - nee
14. Als U door een *stedelijk* gebied rijdt, wat ziet U dan liever langs de snelweg? (meer antwoorden mogelijk)
- bomen
 - struiken
 - geluidsschermen
 - een geluidswal (een soort dijk, al of niet begroeid)
 - een brede open strook met uitzicht op de stad
 - kunst
 - hangt van de situatie af
 - anders, nl.: ...
15. Vindt U het wel eens boeiend om langs een bedrijventerrein te rijden?
- nee, zelden of nooit
 - soms wel
 - vaak wel
- Wanneer vindt U het niet prettig?
-
-
- (bij 'soms' of 'vaak') En wanneer vindt U het wèl boeiend?
-
-
16. Vindt U dat er tussen een bedrijventerrein en de snelweg dichte beplanting zou moeten staan, of moet je er juist een goed zicht op hebben en moet er geen beplanting staan?
- wel beplanting
 - geen beplanting
 - soms wel, soms geen beplanting
 - maakt me niet uit

17. Soms staat er beplanting in de bochten van klaverbladen of op- en afritten, soms is er water. Vindt U dat de klaverbladen waar U regelmatig langs komt er eigenlijk allemaal zo'n beetje hetzelfde uitzien, wat de "invulling" van de bochten betreft, of zijn ze duidelijk verschillend?
- let ik nooit op
 - ze zijn overwegend hetzelfde
 - ze zijn duidelijk verschillend
- (In de laatste twee gevallen) Vindt U dat dat anders zou moeten?
- nee
 - ja
- Zo ja, hoe dan?
-
18. Kent U klaverbladen of op- en afritten die U mooi vindt, wat de invulling van de bochten betreft?
- nee
 - ja
- Zo ja, waar liggen die en wat vindt U er mooi aan? (zoveel mogelijk voorbeelden noemen)
-
-
-
19. Zou U het een goed idee vinden als er kunst in de bochten van klaverbladen werd gezet in plaats van beplanting of water ?
- nooit
 - soms
 - altijd
20. Hoort een parkeerplaats voor Uw gevoel bij de snelweg of juist bij het landschap? dus ziet U het als een stukje weg of juist als een stukje landschap? of kun je dat niet zeggen en is het iets heel eigens dat ook een eigen vorm moet hebben?
- hoort bij de snelweg en je moet het ook inrichten als een afgescheiden stukje weg
 - hoort bij het landschap en je moet het ook inrichten als een stukje landschap
 - hoort bij geen van beide en moet een eigen vorm hebben
 - hoort soms bij de snelweg en soms bij het landschap
21. En carpoolplaatsen, voor zover U die kent?
- horen bij de snelweg en je moet ze ook inrichten als een afgescheiden stukje weg
 - horen bij het landschap en je moet ze ook inrichten als een stukje landschap
 - horen bij geen van beide en moeten een eigen vorm hebben
 - horen soms bij de snelweg, soms bij het landschap
 - ken ik niet

22. Vindt U de parkeerplaatsen hier in Nederland over het algemeen mooi aangelegd of vindt U ze eerder saai?
 — overwegend mooi aangelegd
 — overwegend saai
 — let ik niet op
 Als U ze saai vindt, hoe zou dat beter kunnen?
23. Kent U parkeerplaatsen die U héél mooi aangelegd vindt?
 — nee
 — ja
 Zo ja, waar dan?
- Wat vindt U er goed aan?.....
24. En als U carpoolplaatsen kent, vindt U die over het algemeen mooi aangelegd?
 — ja
 — nee
 Zo nee, wat mankeert eraan?
25. Als er langs de snelweg een spoorrails loopt, vindt U dan dat er tussen de weg en het spoor bomen of struikgewas moet staan, zodat je elkaar niet ziet, of vindt U het prettiger als je elkaar wel kunt zien?
 — je moet elkaar niet kunnen zien
 — je moet elkaar wel kunnen zien
 — je moet elkaar af en toe kunnen zien
26. Vindt U dat hoogspanningsmasten en moderne windmolens zoveel mogelijk langs snelwegen moeten staan, of moet dat juist niet?
 — wel langs de snelweg
 — niet
 — alleen af en toe
27. Kent U geluidsschermen die U mooi vindt?
 — nee
 — ja
 Zo ja, waar en hoe zien die eruit? (zoveel mogelijk voorbeelden noemen).....
28. En kent U ook geluidsschermen die U heel lelijk vindt?
 — nee
 — ja
 Zo ja, waar en hoe zien die eruit? (zoveel mogelijk noemen)

29. Kent U situaties in Nederland waar U vindt dat de snelweg echt goed in het landschap past, dat hij mooi in het landschap ligt?
- nee, een snelweg past nooit in het landschap
 - nee, een snelweg kan wel passen maar zo'n situatie ken ik niet
 - ja, zo'n situatie ken ik wel.
- Zo ja, waar is dat dan?
-
-
30. Er komen nu een aantal punten waarom een weg wel of niet goed in het landschap kan passen. Het gaat daarbij steeds om *dezelfde* vraag, nl. of dat punt wel of geen rol speelt. Probeert U zich bij elke vraag een situatie voor te stellen, dat vergemakkelijkt de beantwoording.
- Speelt bij een goede aansluiting tussen weg en landschap, dus of een weg goed in het landschap past, in Uw beleving een rol:
- * het soort landschap waar de weg in ligt, dus dat een snelweg beter in het ene type landschap kan passen dan in het andere?
 - nee, dat speelt geen rol
 - ja, dat kan inderdaad een rol spelen

Zo ja, in wat voor landschap past een snelweg wel?.....

.....

en in wat voor landschap past hij niet?

.....
 - * of het landschap open of besloten is?
 - nee, dat speelt geen rol
 - ja, dat speelt wel een rol
 - * hoe'n hechte eenheid het landschap is? (dus of de dingen in het landschap goed bij elkaar passen of dat ze meer een losse verzameling dingen bij elkaar zijn)
 - nee, speelt geen rol
 - ja, speelt wel een rol
 - * de breedte van de zijberm van de weg?
 - nee, speelt geen rol
 - ja, speelt wel een rol

Zo ja, moet voor een goede inpassing de berm breed of smal zijn?

 - breed
 - smal
 - * de breedte van de middenberm?
 - nee, speelt geen rol
 - ja, speelt wel een rol
 - * hoe hoog de weg ligt? (hoog = op een dijk, laag = ingegraven)
 - nee, speelt geen rol
 - ja, speelt wel een rol

Zo ja, wanneer past een snelweg goed in het landschap? (meer antwoorden mogelijk)

 - als de snelweg op een dijk ligt
 - als de snelweg is ingegraven
 - als de snelweg even hoog ligt als het landschap eromheen

- * of er bochten in de weg zitten of dat die kaarsrecht loopt?
 - nee, speelt geen rol
 - ja, speelt wel een rol
- Zo ja, wanneer past een snelweg beter in het landschap?
 - als hij kaarsrecht loopt
 - als er bochten in zitten
 - afhankelijk van de situatie

31. Als U op een snelweg door een bosgebied rijdt, wat heeft U dan liever?
- een brede middenberm maar een smalle zijberm, of
 - een smalle middenberm maar een brede zijberm
 - geen voorkeur

32. En als U door een vlak, open weidegebied rijdt, wat heeft U dan liever?
- een brede middenberm en een smalle zijberm, of
 - een smalle middenberm en een brede zijberm
 - geen voorkeur

We hebben nog meer vragen over snelwegen en landschap. Zou U eventueel bereid zijn om daar bij U thuis, op een tijdstip dat U het best uitkomt, nog eens met twee onderzoekers over te praten? Zo ja, wilt U dan Uw telefoonnummer opschrijven en Uw woonplaats, dan bellen we U op om een afspraak te maken. (Deze enquête en het gesprek zijn anoniem. We hebben alleen Uw woonplaats nodig om de gesprekken goed te kunnen indelen).

Telefoonnummer:

Woonplaats: