

Van beleving naar beweging

Juni | 16

De invloed van landschapsbeleving op de aantrekkelijkheid van de fiets op het platteland



Rijksuniversiteit Groningen

Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen

Bachelor Sociale Geografie & Planologie

Samenvatting

De keuze voor het gebruik van de auto is vaak aantrekkelijker dan de keuze voor het gebruik van de fiets. Dit komt deels door de inrichting van de openbare ruimte. Door planologie als hulpmiddel in te zetten om de keuze voor de fiets aantrekkelijker te maken, kan er winst worden behaald op het gebied van duurzame en gezonde mobiliteit. De aantrekkelijkheid van de fiets als transportmiddel wordt bepaald door een breed scala aan factoren. Afhankelijk van de persoon en het doel van de reis wegen verschillende factoren zwaarder mee dan anderen. Zo kunnen afstand, tijd, fysieke inspanning en weersomstandigheden een negatieve invloed hebben voor de fiets als transportmiddel in het woon-werkverkeer, maar kunnen dezelfde factoren door recreatieve fietsers juist als positief worden beschouwd. Daarnaast is fietsen een goedkoop alternatief voor autorijden, zonder vervuiling en geluidsoverlast en met gezondheidsvoordelen voor de sociale, mentale en fysieke gezondheid. Doordat er meer contact gemaakt wordt met andere mensen en natuurlijk door de beweging die het vereist.

Naast beweging kan beleving ook bijdragen aan de gezondheid van mensen. Door de lagere snelheid van fietsers ten opzichte van automobilisten, kan het landschap sterker beleefd worden. Maar hoe kan een positieve landschapsbeleving de aantrekkelijkheid van de fiets als transportmiddel vergroten? Een positieve landschapsbeleving kan worden gevormd doordat het waarnemen van het fysieke landschap positieve maatschappelijke en individuele waarden, associaties en ervaringen oproept. De factoren die de aantrekkelijkheid van fietsen en de vorming van een positieve landschapsbeleving bepalen kunnen worden aangestuurd door middel van beleid, maar blijven uiteindelijk persoonsgebonden.

In de definitie voor ruimtelijke kwaliteit komt belevingswaarde naar voren als een van de voorwaarden. Hier wordt zowel op aangestuurd in de omgevingsvisie als in het fietsbeleid van de Provincie Groningen. Echter gaat het in het fietsbeleid om de *inpassing in het landschap* van andere maatregelen voor het aantrekkelijk maken van fietsen om de belevingswaarde te beschermen in plaats van het *gebruik van elementen in het landschap* om de belevingswaarde te verhogen. Dit beleid past wel bij het beschermen van de herkenbaarheid van een gebied, wat ook belangrijk kan zijn voor het opwekken van een positieve landschapsbeleving.

In de omgeving van het dorp Onstwedde in Westerwolde is een kwalitatief onderzoek uitgevoerd, bestaande uit een documentanalyse, een GIS-analyse en 27 straatinterviews. De meerderheid van de respondenten hiervan gaf aan een positieve landschapsbeleving te hebben. De voornaamste reden dat deze respondenten een positieve landschapsbeleving ervoeren, was de identiteit van het gebied in combinatie met de variatie in de aanwezigheid van natuur en (kleinschalige) landbouw. Bovendien is het positief als het landschap voldoet aan de verwachtingen en al helemaal als het de verwachtingen te boven gaat.

Voor een deel van de respondenten was er sprake van een relatie tussen deze positieve landschapsbeleving en de aantrekkelijkheid om de fiets als transportmiddel te gebruiken. Echter waren er, zoals verwacht op basis van de literatuur, persoonlijke verschillen in zowel de landschapsbeleving en fietsbeleving als in het erkennen van een verband tussen beide. Wel geeft dit onderzoek een reden tot vervolgonderzoek met meer data om vast te stellen of er een statistisch verband is tussen beide, want de mogelijkheid tot een causaal verband tussen landschapsbeleving en fietsgedrag is in deze studie aangetoond. Voor beleidsmakers en ruimtelijk ontwerpers kan het interessant zijn om een manier te zoeken om natuurontwikkeling toe te passen binnen het zichtveld vanaf fietspaden op een manier die bij een gebied past en de sociale veiligheid waarborgt om de herkenbaarheid te versterken en tegelijkertijd positieve gedachten op te wekken, zodat een positieve landschapsbeleving kan ontstaan.

Voorwoord

In juni heeft het internationale congres “Building the future of health” plaatsgevonden in Groningen. Deze scriptie is geschreven tijdens een vrijwillige stage bij het bureau MD Landschapsarchitecten. Dit bureau verzorgde in opdracht van het bovengenoemde congres een presentatie waar een deel van de resultaten uit dit onderzoek zijn gepresenteerd. Het congres behandelde onder andere de vraag over welke rol het ontwerp van de openbare ruimte kan spelen in de bijdrage aan een goede volksgezondheid (Jaspers *et al.*, 2016). Daarom is dit onderzoek, naast het overkoepelende thema duurzame mobiliteit, ook gericht op het verbeteren van de gezondheid vanuit een ruimtelijke invalshoek. Daarnaast is deze scriptie geschreven als afstudeeronderzoek voor de Bachelor Sociale Geografie & Planologie. Het overkoepelende thema Duurzame Mobiliteit is echter aangeboden door dr. Femke Niekerk als onderwerp voor de studenten van de Bachelor Technische Planologie. Speciale dank gaat uit naar Jalien Oegema, Lieke Visser en Suzanne de Groot, voor hun hulp, steun en kritische visie.

Lisette Woltjer,

Groningen, 2016

Colofon

Opleiding:	BSc Sociale Geografie & Planologie
Bachelorscriptie:	Technische Planologie
Thema:	Duurzame Mobiliteit
Titel:	Van Beleving tot Beweging
Ondertitel:	De invloed van landschapsbeleving op de aantrekkelijkheid van de fiets op het platteland
Omschrijving:	Rapportage van het onderzoek naar de invloed van landschapsbeleving op fietsgedrag en de rol van ruimtelijk ontwerpers om hierop in te spelen voor het bijdragen aan een fietsvriendelijke leefomgeving in het kader van de afronding van de BSc Sociale Geografie & Planologie en als onderdeel voor het onderzoek van MD Landschapsarchitecten naar het bereiken van een gezondere levensstijl op het platteland door middel van ruimtelijk ontwerp in het kader van het congres Building the Future of Health.
Plaats:	Groningen
Datum:	Onderzoeksperiode: februari 2016 – 13 juni 2016
Status:	Definitief
Auteur:	L. (Lisette) Woltjer
Studentnummer:	S2342294
Contact:	lissetwoltjer@gmail.com l.woltjer.1@student.rug.nl +31 (0)6 29 34 89 09
Universiteit:	Rijksuniversiteit Groningen
Faculteit:	Ruimtelijke Wetenschappen Landleven 1, 9747AD Groningen
Begeleidster:	Dr. F. (Femke) Niekerk
Stageplaats:	MD-Landschapsarchitecten Kerklaan 30, 9702 HB Haren (Groningen) Postbus 6070
Begeleider:	M. (Mathijs) Dijkstra



university of
groningen

faculty of spatial sciences

MDL

INHOUDSOPGAVE

Samenvatting	3
Voorwoord	4
Colofon	5
1 Inleiding	7
1.1 <i>Aanleiding</i>	7
1.2 <i>Probleemstelling</i>	7
1.3 <i>Opbouw</i>	8
2 Theoretisch kader	9
2.1 <i>De aantrekkelijkheid van fietsen</i>	9
2.2 <i>De invloed van het landschap</i>	9
2.2 <i>Positieve landschapsbeleving</i>	10
3 Conceptueel model	12
4 Methodologie	13
4.1 <i>Hypothesen</i>	13
4.2 <i>Onderzoeksgebied</i>	14
4.3 <i>Aanpak</i>	15
4.3.1 <i>Documentanalyse</i>	15
4.3.2 <i>GIS-analyse</i>	15
4.3.3 <i>Interviews</i>	16
5 Resultaten	17
5.1 <i>Documentanalyse</i>	17
5.2 <i>Case study</i>	20
5.2.1 <i>Kwaliteit van de data</i>	20
5.2.2 <i>Landschapsbeleving volgens de GIS-Analyse</i>	21
5.2.3 <i>Landschapsbeleving volgens de respondenten</i>	26
6 Conclusie	30
7 Aanbevelingen	31
Literatuurlijst	32

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De afgelopen decennia is de openbare ruimte op een ongezonde manier ingericht, omdat de auto aantrekkelijker is gemaakt dan de fiets (Rosenmöller, 2009). Dit correspondeert met de cijfers uit een steekproef van het Sociaal Planbureau Groningen. Onder een gevarieerde samenstelling van drieduizend inwoners van de provincie bleek dat het meest gebruikte vervoermiddel in het woon-werkverkeer de auto is met 41 procent, de fiets volgt met 17 procent terwijl de fiets is niet alleen een duurzamer, maar ook een gezonder alternatief is (Sociaal Planbureau Groningen, 2014). Volgens Huber *et al.*, 2011; Huber en Jung (2015) kan gezondheid worden bepaald op basis van zes dimensies, zoals 'lichaamsfuncties' en 'kwaliteit van leven'. Doordat fietsen en landschapsbeleving invloed hebben op een aantal van deze aspecten kan de combinatie van deze twee concepten een verbetering van de positieve gezondheid opleveren. Dit vertaalt zich in fietsroutes die de bereikbaarheid van belangrijke plekken verbinden langs landschappen die een positieve beleving oproepen.

1.2 Probleemstelling

In het ontwerp van het openbare wegnetwerk wordt tegenwoordig nog vooral gefocust op functionele en rationele aspecten zoals de veiligheid en efficiëntie van verbindingen en de invloed van het openbare wegnetwerk op het milieu. Hoewel dit onmisbare aspecten voor een goede infrastructuur zijn, blijkt de beleving en de waardering van infrastructuur veel meer te worden bepaald door de inpassing in de omgeving (Verheijen, 2015). Het is daarom belangrijk dat innovaties in mobiliteit niet alleen duurzaam, veilig en efficiënt zijn, maar ook goed geïntegreerd zijn in het landschap. Op deze manier kan het ontwerp van de openbare ruimte bijdragen aan een aantrekkelijkere infrastructuur. In 2007 is door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) onderzoek gedaan naar de "Beleving en beeldvorming van mobiliteit" (Harms, Jorritsma & Kalfs, 2007). In dit onderzoek werd een positief verband tussen het gebruik en de beoordeling van een bepaald transportmiddel geobserveerd. Liefink (2014) ondervond eenzelfde verband, namelijk dat fietsers het gebruik van de fiets betrouwbaarder beschouwen dan niet-fietsers, terwijl niet-fietsers de auto een stuk betrouwbaarder vinden. Ook op het gebied van snelheid en comfort bleken de fietsers uit beide studies de fiets beter te beoordelen dan de niet-fietsers. Naarmate een vervoermiddel meer gebruikt wordt neemt de waardering dus toe. Een andere interessante uitkomst uit beide onderzoeken is dat de fysieke aspecten van het fietspad een kleinere rol spelen in de keuze voor het gebruik van de fiets als transportmiddel dan concrete aspecten zoals tijd, afstand, kosten en comfort. Dit sluit aan bij de theorie van Verheijen (2015) over de waardering en beleving van infrastructuur. Wat echter onderbelicht blijft in de bovengenoemde studies over de beleving van mobiliteit is de rol van het omliggende landschap. Toch is er volgens Heeres, Tillema en Arts (2012) een internationale trend in infrastructuurbeleid van een lijngeoriënteerde naar een gebiedsgeoriënteerde visie. Deze transitie is ook in Nederland zichtbaar, maar het blijft een uitdaging om infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen zo te combineren dat de ruimtelijke kwaliteit wordt verbeterd. Daarom bevelen zij aan om meer inzicht te verzamelen in contextspecifieke kwaliteiten van de gebieden rond wegen, waarmee wordt bedoeld op functies.

In een vervolgstudie op Heeres, Tillema en Arts (2012) concluderen Arts *et al.* (2014) dat ontwikkelingen op het gebied van infrastructuur in combinatie met de inrichting van het landschap die zorgen voor lokale oplossingen ervoor kunnen zorgen dat regio's competitiever worden terwijl transportnetwerken goed blijven functioneren. Op basis waarvan een passende inrichting kan worden gebaseerd blijft echter achter. Jacobs (2006) erkent dat de omgeving en bovendien de beleving hiervan steeds meer een rol begint te spelen in ruimtelijke plannen en beleidsstukken. De theorie over hoe een positieve landschapsbeleving ontstaat, zou kunnen helpen bij het onderzoeken hoe infrastructuur goed ingepast kan worden in de omgeving. Dit in combinatie met de besproken opgave voor het bereiken van een verbeterde gezondheid leidt tot de volgende **onderzoeksvraag**:

Hoe kan een positieve landschapsbeleving de aantrekkelijkheid van de fiets als transportmiddel vergroten?

Om deze vraag te kunnen beantwoorden is het belangrijk om eerst de volgende deelvragen te onderzoeken:

1. Welke factoren beïnvloeden de aantrekkelijkheid van het gebruik van de fiets?
2. Hoe komt een positieve landschapsbeleving tot stand?
3. Hoe wordt landschapsbeleving benaderd in het fietsbeleid en andere relevante beleidsstukken?
4. Welke kenmerken van het landschap roepen een positieve landschapsbeleving op?

1.3 Opbouw

In het eerstvolgende hoofdstuk wordt een *theoretisch kader* geschetst waarbinnen theorieën over de aantrekkelijkheid van fietsen en het ontwikkelen van een positieve landschapsbeleving worden besproken. Hierbij worden de eerste twee deelvragen beantwoord. Vervolgens wordt in hoofdstuk drie *methodologie* besproken hoe de theoretische bevindingen zijn gebruikt om de volgende drie deelvragen te beantwoorden. De gevonden antwoorden op deze vragen worden bediscussieerd in het hoofdstuk *resultaten*. Dit hoofdstuk is opgedeeld in drie delen: de documentanalyse, waarin de derde deelvraag wordt beantwoord met behulp van een beleidsonderzoek; de ruimtelijke analyse, waarin de resultaten van het literatuur- en beleidsonderzoek en het empirische onderzoek in kaart wordt gebracht met behulp van een geografisch informatiesysteem (GIS). Ten slotte worden alle bevindingen in de *conclusie* teruggekoppeld naar de theorie om zo de hoofdvraag te beantwoorden. In hoofdstuk zeven worden de *aanbevelingen* voor vervolgonderzoek en ruimtelijk ontwerp en beleid gedaan die naar aanleiding van het onderzoek zijn gevonden. Daarna volgt nog de *literatuurlijst* en in de *bijlagen* zijn de uitgebreide resultaten van de analyses te vinden.

2 Theoretisch kader

2.1 De aantrekkelijkheid van fietsen

De aantrekkelijkheid van de fiets als transportmiddel wordt bepaald door meerder factoren. Allereerst levert fietsenop verschillende manieren gezondheidsvoordelen op. Fietsen kan volgens Abraham *et al.* (2010) de *fysieke, sociale en mentale gezondheid* van mensen beïnvloeden. De fysieke gezondheid wordt beïnvloed door de beweging die bij fietsen vereist is. Door te bewegen hoopt er minder vet op in de bloedvaten, waardoor de kans op hart- en vaatziekten kleiner is. Daarnaast zorgt beweging voor de toevoer van zuurstof en daarmee voor de verbranding van vetten (Slingerland, 2009). Fietsen is dus een fysiek gezondere optie, wat de aantrekkelijkheid verhoogt. Tevens spreken Abraham *et al.* (2010) van sociale gezondheid. Dit wordt beïnvloed doordat fietsers meer in aanraking komen met andere mensen dan automobilisten, waardoor fietsen voor meer sociale verbondenheid kan zorgen dan autorijden. Verder komen fietsers meer in aanraking met geluiden en geuren en zijn hierdoor meer in contact met de omgeving dan automobilisten. Dit gaat gepaard met de lagere snelheid van fietsers, waardoor volgens Nijhuis, Lammeren en van Hoeven (2011) slow-motion vision optreedt. Hiertegenover staan stationary vision, zicht vanuit stilstand, en fast-motion vision, zicht vanuit bijvoorbeeld een auto of een trein. Het verschil in snelheid kan zorgen voor een verschil in beleving, omdat men vanuit slow-motion vision het landschap wel aan zich voorbij ziet gaan, maar meer tijd heeft om het landschap in zich op te nemen, dit kan invloed hebben op de mentale gezondheid (Abraham *et al.*, 2010). Naast de voordelen voor de gezondheid is fietsen ook goedkoper dan andere vormen van transport en worden er geen vervuiling en geluidsoverlast mee veroorzaakt, wat het vanuit milieu-overwegingen en maatschappelijk oogpunt aantrekkelijker wordt om voor de fiets te kiezen vermelden Heinen *et al.* die in 2010 een studie publiceerden over alle relevante wetenschappelijke literatuur op het gebied van de keuze voor de fiets als transportmiddel in het woonverkeer. Zij vonden dat landschap, reliëf, weer en klimaat een grotere rol speelden bij de keuze voor fietsen dan bij vormen van gemotoriseerd transport, maar dat persoonlijke factoren toch vaak zwaarder wegen dan externe factoren. Vooral de tijd, moeite en het geld die de reis voor iemand kost en de veiligheid onderweg zijn belangrijk voor de meeste mensen. Verder geven niet-fietsers vaker aan dat de afstand te lang is dan mensen die wel geregeld fietsen. Tevens zijn er een aantal factoren in relatie tot de kwaliteit van de fietsinfrastructuur (Provincie Groningen, 2012). Voorbeelden hiervan zijn de kwaliteit en afmetingen van het wegdek, de veiligheid in verband met overig verkeer en het aantal obstakels op de route. Deze praktische overwegingen kunnen echter ook gezien worden als voorwaarde en niet zozeer als factoren die de aantrekkelijkheid beïnvloeden. Verder wordt er door Heinen *et al.* (2010) vermeld dat studies naar vervoermiddelkeuze zelden wordt stilgestaan bij de invloed van het landschap. De Souza *et al.* (2014) namen in hun onderzoek wel de invloed van het landschap mee door het motief “het landschap beter kunnen observeren” als optie op te nemen in de vragenlijst voor een steekproef onder studenten in een middelgrote Braziliaanse stad. Zij vonden hier geen verband tussen de motivatie om het landschap te kunnen observeren en de motivatie om te gaan fietsen. Echter zijn de omstandigheden met betrekking tot het landschap, het klimaat en de fietscultuur in Nederland anders dan in Brazilië en ging het in deze studie om fietsen in een stedelijk gebied. Wat verder wel meegenomen kan worden uit het Braziliaanse onderzoek is dat naast milieu-, gezondheids- en financiële overwegingen een gevoel van onafhankelijkheid een positieve houding tegenover fietsen kan verhogen.

2.2 De invloed van het landschap

Naast de bovengenoemde factoren ziet Stefánsdóttir (2015) de aantrekkelijkheid van de omgeving als belangrijke factor voor de aantrekkelijkheid van de fiets als transportmiddel. De elementen in de omgeving die volgens Stefánsdóttir de meest positieve invloed hebben op de aantrekkelijkheid van fietsen zijn vegetatie, rust en de nabijheid van natuur. Anderzijds wordt de meest negatieve invloed op de aantrekkelijkheid van fietsen veroorzaakt door de nabijheid van gemotoriseerd verkeer, vervuiling,

lawaai en landschappen die primair voor de auto zijn ingericht. Daarnaast zijn variatie van het landschap en de afstand tot elementen in het landschap van invloed op de beleving.

Zoals Verheijen (2015) al aankaarte, wordt volgens Stefánsdóttir het belang van de context van infrastructuur en de esthetische waarde hiervan vaak onderschat. Het onderzoek van Stefánsdóttir is echter gebaseerd op de stedelijke openbare ruimte. In het buitengebied gaan een aantal voordelen die de fiets als transportmiddel in de stad heeft verloren volgens Heinen et al. (2010). Zo weegt het vermijden van files niet op tegen de lagere snelheid van de fiets en is het buiten de stad minder vaak mogelijk een kortere route te nemen die voor auto's niet beschikbaar is. Daarnaast zijn weersomstandigheden zoals wind en regen extra van invloed naarmate de openheid toeneemt, wat buiten de bebouwde omgeving sneller het geval is dan erinnen. Bovendien neemt door de extra kracht van de wind de fysieke inspanning die fietsen vereist nog verder toe. Doordat snelheid, afstand, weersomstandigheden en fysieke inspanning een grotere negatieve invloed op de aantrekkelijkheid van fietsen kunnen hebben in gebieden buiten de stad, is het denkbaar dat een positieve landschapsbeleving niet genoeg is om de fiets te kiezen als alternatief voor de auto in het woon-werkverkeer.

Voor recreatieve fietsers daarentegen spelen afstand, tijd en fysieke inspanning een minder grote rol, simpelweg omdat de keuze voor de fiets als transportmiddel in dit geval niet alleen een middel is, maar ook een doel. Bovendien is het om deze reden aannemelijker dat de landschapsbeleving hier een grotere rol speelt en dus ook meer effect kan hebben op de keuze voor de fiets als transportmiddel.

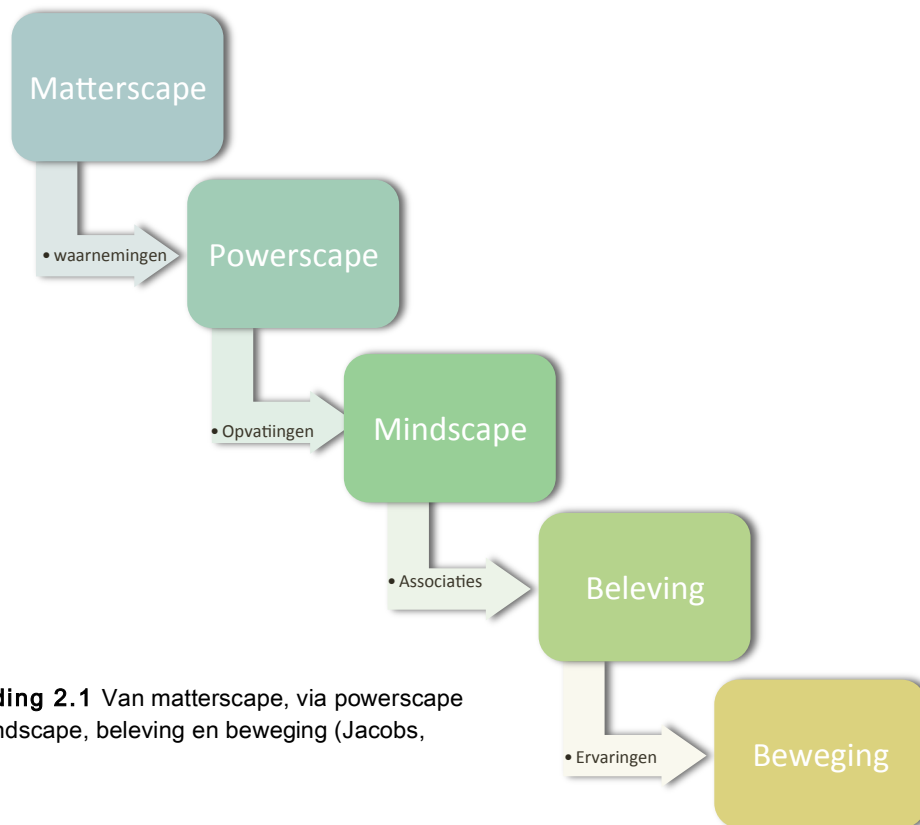
2.2 Positieve landschapsbeleving

De definitie van het woord *landschap* luidt: “een gebied zoals dat door mensen wordt waargenomen, waarvan het karakter bepaald wordt door natuurlijke en/of menselijke factoren en de interactie daartussen” (Lörzing *et al.*, 2007; Raad van Europa, 2000). Het is dus aannemelijk dat naarmate men een gebied langer waarneemt, de kwaliteit van het landschap een grotere rol gaat spelen. Daarnaast hebben landschappen met een matige complexiteit en een hoog gehalte aan natuurlijke elementen volgens Hartig *et al.* (2003) een positief effect op de gezondheid. Dit komt doordat deze samenstelling zorgt voor positieve gedachten die vervolgens leiden tot minder stress en een lagere hartslag. Zo blijkt dat het omliggende landschap dat iemand onderweg in zich opneemt voordelen voor de gezondheid kan hebben.

Uit de definitie van landschap komt naar voren dat het landschap meer inhoudt dan alleen de fysieke omgeving: de essentie ligt in de *waarneming* van de fysieke omgeving door mensen. De manier waarop deze waarneming van de fysieke omgeving wordt *ervaren* door mensen wordt de *landschapsbeleving* genoemd (Jacobs, 2006). Deze landschapsbeleving is niet alleen afhankelijk van het landschap zelf, maar ook van de persoonlijkheids- en gedragskenmerken van de observator. Volgens Jacobs (2006) zijn er drie processen die ten grondslag liggen aan de landschapsbeleving. Hij noemt deze processen *matterscape* (het materiële/fysieke landschap), *powerscape* (het landschap als sociale constructie gevormd door ervaringen, opvattingen en associaties van een groep) en *mindscape* (de persoonlijke landschapsbeleving, gevormd door ervaringen, opvattingen en associaties van het individu). De ontwikkeling van mindscapes is uiteindelijk bepalend voor de landschapsbeleving en hangt samen met de matterscape en powerscape. Dit is weergegeven in het schema in afbeelding 1, wat zich richt op hoe mindscapes worden gevormd in de hersenen en leiden tot beleving en beweging. Het fysieke landschap wordt door de zintuigen waargenomen door iemand en in combinatie met de sociale waarden en persoonlijke ervaringen en associaties van diegene in de hersenen omgezet naar een bepaalde landschapsbeleving.

Deze beleving leidt vervolgens tot een bepaald gedrag. Iemand die een bosbrand waarneemt en dit associeert met gevaar komt misschien in actie door weg te rennen, maar iemand anders met diezelfde waarneming en associatie komt misschien wel in actie door de brand te blussen, omdat diegene

ervaring heeft als brandweer of de opvatting heeft anderen te moeten beschermen. Waarneming en associaties zijn vooral bepalend voor beleving. Beleving en ervaring zijn op hun beurt weer bepalend voor beweging. Op het gebied van fietsen correspondeert dit met de resultaten van Liefink (2014), zoals is vermeld in de probleemstelling: iemand met veel fietservaring beoordeelt fietsen positiever dan iemand met weinig fietservaring. Zodra fietsen als vanzelfsprekend vervoermiddel wordt gezien, is de kans dat de fiets aantrekkelijker wordt groter. Om dit te bereiken kan het met het oog op het model van Jacobs dus zinvol zijn om in te spelen op de beleving van zowel fietsen als het landschap.

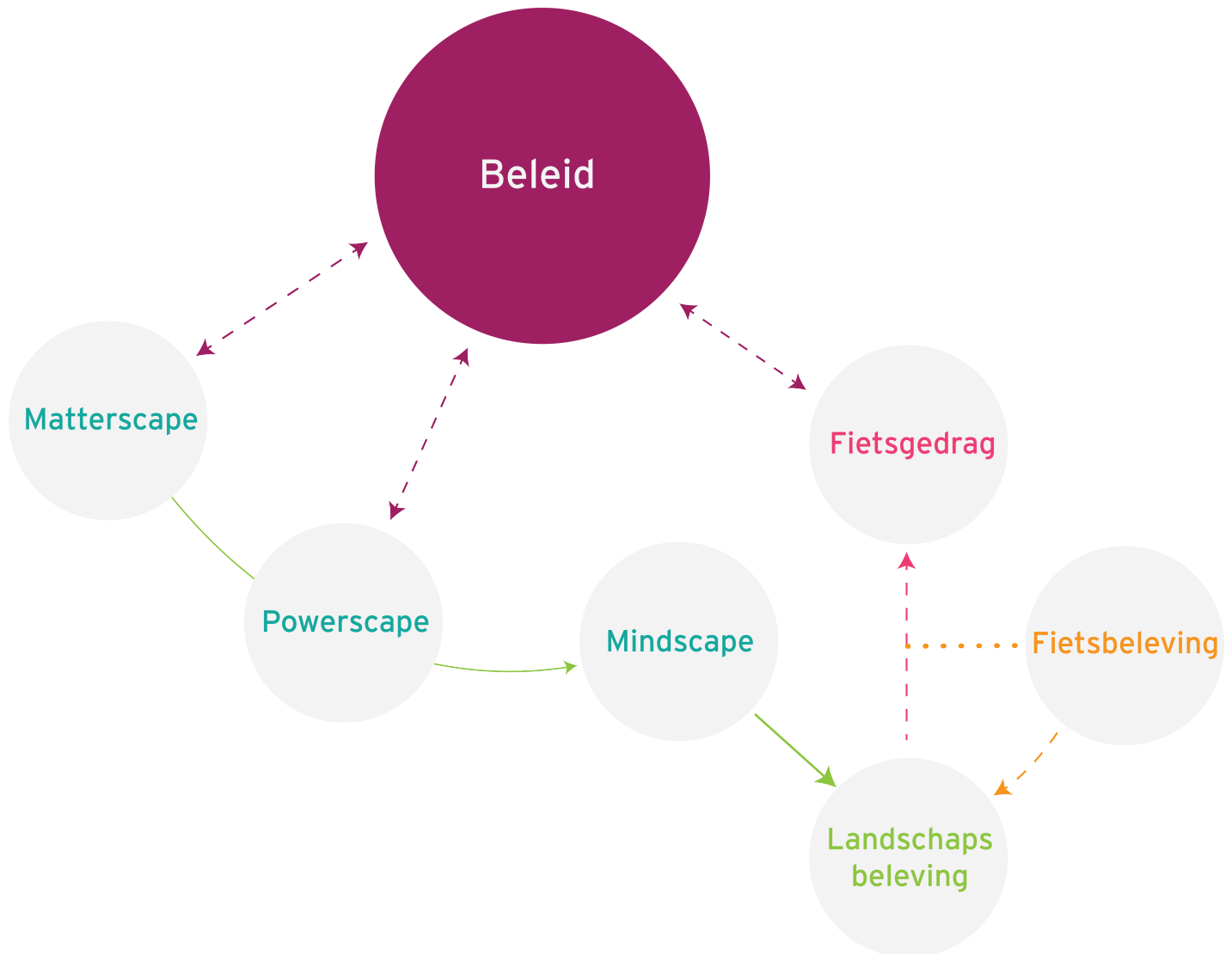


Afbeelding 2.1 Van matterscape, via powerscape naar mindscape, beleving en beweging (Jacobs, 2006)

Het idee om landschapsbeleving in te zetten om een vorm van transport te promoten is niet nieuw. In de jaren dertig van de twintigste eeuw had het uitzicht op het landschap vanaf de weg een centrale rol in het ontwerp van de "Parkways" (Stefánsdóttir, 2015). De parkways werden gebruikt om een brug te slaan tussen landschap en technologie. Hierbij werd het landschap dat zichtbaar was vanaf de weg ingericht volgens de landschapsarchitectonische tradities van zicht blokkeren en creëren, om zo storende elementen, zoals fabrieken, uit het zicht te houden. Het doel van deze wegen met het landschap als attractie was ontsnapping bieden aan het drukke leven in de stad. Hierdoor was er ook een relatie tussen autorijden en landschapsbeleving op deze wegen. Deze situatie is niet vergelijkbaar met de situatie waarin dagelijkse mobiliteit centraal staat, omdat in die situatie niet de reis, centraal staat, maar de eindbestemming. Daarom kan op basis van deze resultaten niet worden vastgesteld dat er een relatie is tussen een positieve landschapsbeleving en het gebruik van de fiets als transportmiddel. Om verder inzicht te krijgen in deze relatie tussen de fiets en het landschap kan empirisch onderzoek helpen, omdat informatie over de waarden, associaties en ervaringen van mensen nodig is voor het onderzoeken van de landschapsbeleving.

3 Conceptueel model

Mindscape, fietsgedrag en landschapsbeleving zijn processen die op het individuele niveau spelen, want deze processen verschillen per persoon. Toch worden ze beïnvloed door processen van buitenaf, zowel in het werkelijke landschap, de matterscape, als in de powerscape, wat onderdeel is van de sociale constructie van de maatschappij waarin de persoon zich bevindt. Het beleid bevindt zich op hetzelfde niveau (Nykvist & Whitmarsh, 2008) en heeft de meest centrale positie in het beïnvloeden van de andere processen, maar past zich ook het minst flexibel aan. Door het aansturen op ingrepen in het fysieke landschap en in de maatschappij kunnen landschapsbeleving en fietsbeleving gestuurd worden door middel van beleid.



Afbeelding 3.1 Conceptueel model

4 Methodologie

In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan de methoden die zijn gebruikt voor het beantwoorden van de onderzoeksvragen zoals geformuleerd in paragraaf 1.2. De onderzoeksmethoden zijn geselecteerd op basis van de literatuurstudie uit hoofdstuk twee en de vaardigheden die zijn opgedaan in de Bachelor Sociale Geografie & Planologie. Hierbij is het boek “Key Methods in Geography” (Clifford *et al.*, 2011) als uitgangspunt genomen. Op basis van de tot nu toe vergaarde kennis met betrekking tot de onderzoeksvragen zijn er een aantal hypothesen opgesteld (4.1) en is er, met behulp van een aanvullende GIS-analyse een onderzoeksgebied (4.2) aangewezen. Deze GIS-analyse is gedaan in het programma Quantum GIS(Q-GIS), omdat dit programma beschikbaar was op de computer van het stage adres bij MD Landschapsarchitecten. Daarnaast is Q-GIS gebruiksvriendelijker dan ArcGIS en heeft de keuze voor dit GIS-programma geen consequenties voor de kwaliteit van data-analyses in vergelijking met ArcGIS met betrekking tot de benodigde analysetechnieken voor dit onderzoek.

4.1 Hypothesen

Op basis van de besproken literatuur kunnen er een aantal voorspellingen gedaan worden voor het beantwoorden van de gestelde hoofd- en deelvragen:




- Het gebruik van de fiets wordt beïnvloed door afstand, comfort, veiligheid weersomstandigheden, beschutting en het doel van de reis (Heinen *et al.*, 2010).
- Een negatieve landschapsbeleving kan fietsgebruik tegengaan (Stefánsdóttir, 2015).
- Een positieve landschapsbeleving wordt gevormd door positieve associaties en ervaringen (Jacobs, 2006).
- Landschappen die herkenbaar zijn omdat ze passen bij de identiteit van een gebied roepen een positieve landschapsbeleving op (Provincie Groningen, 2016).
- Elementen in het landschap (matterscape) die als storend worden ervaren leveren een negatieve landschapsbeleving op (Jacobs, 2006; Stefánsdóttir, 2015), omdat deze elementen voor minder herkenbaarheid en meer complexiteit zorgen (Hartig *et al.*, 2003).
- Door het filteren van storende elementen uit het landschap kan de landschapsbeleving worden verbeterd (Zeller, 2011).
- Door een positieve landschapsbeleving kunnen fietspaden aantrekkelijker worden gemaakt.

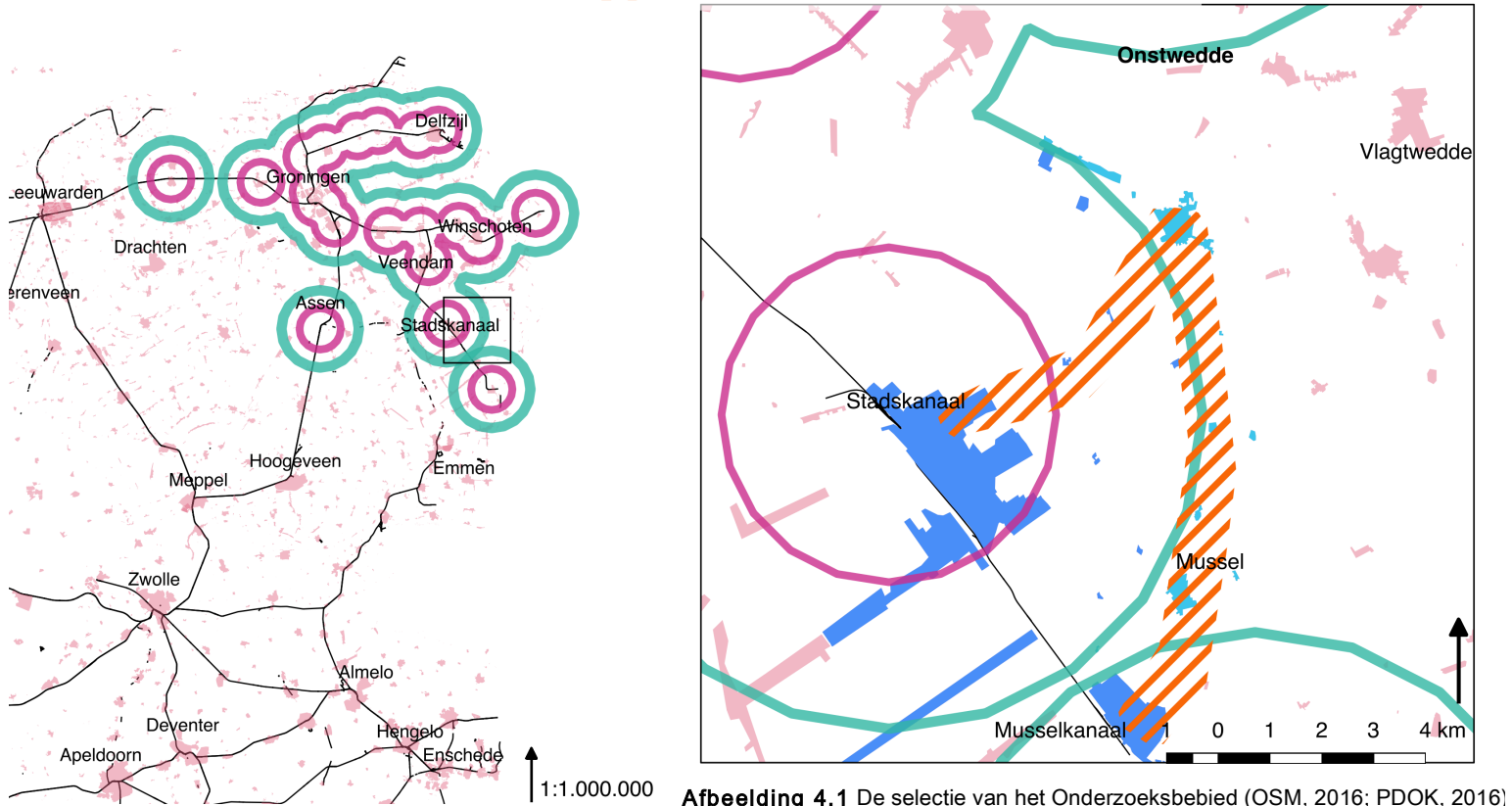
Bovenstaande hypothesen zijn in acht genomen bij het opstellen van de methoden voor dataverzameling.

Onderzoeksgebied Onstwedde en Omgeving

Op basis van de afstand tot het dichtstbijzijnde openbaar vervoersknooppunt en de landschapontwikkelingszones van de Provincie Groningen.

Legenda

	Helmelsbrede afstand van 4 km tot OV-knooppunt	Onderzoeksgebied	
	Helmelsbrede afstand van 7,5 km tot OV-knooppunt		Dorpen grenzend aan de landschapontwikkelingszones > 7,5 km van OV-knooppunt
	Bebouwde gebieden		Dorpen grenzend aan landschapontwikkelingszones < 7,5 km van OV-knooppunt
	Spoorweginfrastructuur		Ontwikkelingszones



Afbeelding 4.1 De selectie van het Onderzoeksgebied (OSM, 2016; PDOK, 2016)

4.2 Onderzoeksgebied

De krimpgebieden in Noord- en Oost-Groningen een interessante case, omdat er iets is wat de mensen die er nog wel wonen beweegt om hier te blijven wonen ondanks de krimp. De drijfveer van deze mensen kan een onverwacht inzicht geven in de kwaliteit van dit gebied. Binnen de populatie van het Noord-Oost-Groninger platteland is een kleiner onderzoeksgebied geslecteerd. Door middel van een GIS-analyse met behulp van het programma (Q-GIS) en data van Open Street Map en het centraal bureau voor statistiek(CBS) is het gebied rond Onstwedde als onderzoeksgebied. In dit gebied wordt de meeste krimp verwacht wordt (zo'n 10%) en er is binnen een straal van 7,5 kilometer geen trein- of busstation bereikbaar (figuur 4.1), wat effect heeft op de aantrekkelijkheid van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. Bovendien is er in dit gebied overgang in landschapstypen, namelijk: van het halfopen coulissen- en esdorpenlandschap van Westerwolde naar het open ontginnings- en lintdorpenlandschap van de Veenkoloniën (Provincie Groningen, 2016). Daarnaast heeft de Provincie Groningen twee landschapontwikkelingszones aangewezen in dit gebied: langs de weg van Onstwedde naar Stadskanaal en langs de weg van Onstwedde naar Musselkanaal. Dit betekent dat deze twee zones belangrijk zijn voor de ontwikkeling van de landschapsbeleving in dit gebied.

4.3 Aanpak

4.3.1 Documentanalyse

Aan de hand van het conceptueel model gebaseerd op het model van Jacobs (2006) zijn een aantal officiële beleidsdocumenten onderzocht die betrekking hebben op de besproken onderwerpen en op het onderzoeksgebied. Door een documentanalyse uit te voeren op officiële beleidsdocumenten, kan worden achterhaald of er in de praktijk een relatie wordt gelegd tussen de fietsinfrastructuur en het omliggende landschap. In de documentanalyse is gelet op de aanwezigheid van de ambitie tot het opwekken van een positieve landschapsbeleving en de ambitie tot het stimuleren van fietsen. Bovendien is er gekeken naar de aanwezigheid van redenen om fietsen te stimuleren met als doel een positieve landschapsbeleving op te wekken en andersom naar de aanwezigheid van redenen om een positieve landschapsbeleving op te wekken met als doel om fietsen te stimuleren.

Na verkenning van de beschikbare documenten via Google, Google Scholar en de officiële website van de Provincie Groningen zijn de volgende documenten geselecteerd om te analyseren:

Documenten van de Provincie Groningen:

- Beleidsnota Fiets
- Actieplan Fiets
- Omgevingsvisie Groningen 2016 - 2020

Voor de documentselectie zijn de zoektermen landschap, landschapsbeleving, fietsen en belevingswaarde gebruikt, in combinatie met de termen beleid, ambitie, Provincie Groningen, en Westerwolde gebruikt. De geselecteerde nationale documenten geven inzicht in de ambities van de overheid in het algemeen op het gebied van zowel fietsen als ruimtelijke ontwikkeling en landschapsbeleving. De geselecteerde documenten van de Provincie Groningen geven een specifiek beeld van deze ambities voor de gebieden in de Provincie Groningen, zoals ook het deelgebied Westerwolde. De codering die bij de documentanalyse is gebruikt bestaat uit de termen landschapsbeleving en fietsbeleving. Hiermee zijn teksten uit de documenten geselecteerd die betrekking hebben op de besproken factoren die van invloed zijn op de beleving van zowel landschap als fietsen. Aan de hand van deze selecties is de aanwezigheid van een verband tussen beide vormen van beleving onderzocht.

4.3.2 GIS-analyse

Door middel van een aantal GIS-kaarten worden de belangrijke structuren voor het onderzoek in de matterscape van het onderzoeksgebied weergegeven aan de hand van de onderstaande vragen:

- Hoe ziet de fietsinfrastructuur in het gebied eruit?
- Welke landschappen zijn er langs deze wegen te zien?
- Welke mate van aantrekkelijkheid om te fietsen kan er verwacht worden op basis van de aard van de infrastructuur en de aanwezige landschappen?

Voor het vervaardigen van de kaarten die antwoord kunnen geven op de bovenstaande vragen is data van Open Street Map (OSM) en de Publieke Dienstverlening Op de Kaart (PDOK) gebruikt. Dit levert een kaart op met een voorspelling van de positieve landschapsbeleving die bij de bestaande fietsinfrastructuur hoort. Deze kaart is vervolgens gebruikt als vergelijkingsmateriaal in de analyse van de interviewresultaten.

4.3.3 Interviews

Na het analyseren van het gebied is er informatie nodig over de persoonlijke waarden, meningen, associaties en ervaringen van de bewoners. Volgens Longhurst (2010) zijn semi-gestructureerde interviews geschikt voor het verzamelen van verschillende ervaringen van mensen. Het nadeel van deze kwalitatieve methode is echter dat er minder mensen in een bepaalde tijd mee ondervraagd kunnen worden en minder algemene uitspraken mee gedaan kunnen worden dan bij kwantitatieve methoden zoals het afnemen van enquêtes. Er is daarom gekozen om wel kwalitatief onderzoek te verrichten, maar dan in de vorm van gestructureerde interviews. Dit houdt in dat er tijdens het interview een vragenlijst wordt afgewerkt zoals bij een enquête, maar dat de aard van de vragen voornamelijk open is, zoals bij een interview. De volgende punten staan centraal bij het onderzoeken van de mindscapes:

- Hoe wordt het landschap in de omgeving beleefd?
- Hoe worden de functies/ belangrijke locaties in de omgeving beleefd?
- Hoe worden de routes naar deze locaties beleefd?
- Hoe wordt fietsen beleefd?

Uit de antwoorden van de interviews moet blijken welke landschapskenmerken bijdragen aan een positieve landschapsbeleving volgens lokale bewoners en bezoekers en hoe zij het landschap langs de fietsroutes in de omgeving beleven. Er zijn in totaal 27 interviews gehouden met mensen die zich vrijdagmiddag 13 mei, zaterdagmiddag 14 mei of zaterdag 4 juni op straat bevonden in Onstwedde en de nabije omgeving van het dorp. Zij zijn aangesproken met een korte introductie over de onderzoeker en het doel van het onderzoek, gevolgd door de vraag of zij een paar vragen wilden beantwoorden ten behoeve van het onderzoek. De uitkomsten van deze interviews zijn gebruikt om te analyseren welke factoren belangrijk zijn voor een positieve landschapsbeleving en voor de aantrekkelijkheid van de fiets als transportmiddel. Er is in ieder interview onder andere gevraagd of er volgens de respondent een verband is tussen de landschapsbeleving en de aantrekkelijkheid van de fiets als transportmiddel. Vervolgens is er geanalyseerd of de aantrekkelijkheid van de fiets als transportmiddel kan worden verhoogd met behulp van de nieuw verkregen inzichten in de bereikbaarheid en de landschapsbeleving van de geïnterviewde bewoners. Ten slotte is er met behulp van een kaart worden weergegeven hoe de landschapsbeleving van de respondenten verdeeld is over het gebied.

4.4 Ethiek

Voorafgaand aan ieder interview is duidelijk gemaakt dat het interview geheel vrijwillig is en op ieder moment kan worden stopgezet. Als de geïnterviewde zich niet comfortabel voelde bij een bepaalde vraag hoefde hij of zij deze vraag niet te beantwoorden. Ook is er duidelijk uitgelegd dat de antwoorden van de respondent met respect zullen worden behandeld. Alle antwoorden zijn dan ook volledig anoniem en zullen niet aan derden worden verstrekt. Wel kon de respondent zijn of haar e-mailadres doorgeven om het verslag te ontvangen. Naderhand is de geïnterviewde bedankt voor zijn of haar deelname aan het onderzoek. Daarnaast zijn de transcripten van de interviews niet standaard opgenomen in de bijlagen van het onderzoek, maar kunnen ze worden opgevraagd bij de auteur.

5 Resultaten

5.1 Documentanalyse

Voor het onderzoeken hoe landschapsbeleving wordt benaderd in het nationale, provinciale en lokale beleid is met name onderzocht hoe er wordt aangestuurd op ruimtelijke kwaliteit. Volgens de Provincie Groningen (2016, p.54) wordt ruimtelijke kwaliteit namelijk bepaald door: “de mate waarin binnen een gebied de gebruikswaarde, de belevingswaarde en de toekomstwaarde in onderlinge verhouding geoptimaliseerd zijn. (...) Bij belevingswaarde gaat het om de sfeer en allure van het gebied, het behoud van gebouwd cultuurhistorisch erfgoed en de herkenbaarheid van de historisch gegroeide stedenbouwkundige en landschappelijke structuur.” Doordat de theoretische bepalingen voor landschapsbeleving hierin terugkomen is het dus van belang de kijk op ruimtelijke kwaliteit in de verschillende documenten mee te nemen in de documentanalyse.

In de Vierde Nota Ruimtelijk Ordening Extra (1991) werd al gesteld dat het bevorderen van ruimtelijke kwaliteit voor belevingswaarde zorgt. Daarbij wordt het volgende vermeld: “Belevingswaarde wordt in stand gehouden en gerealiseerd door het nastreven van diversiteit en ontwerp kwaliteit en door het beschermen van de cultuurhistorische waarde van gebouwde en ongebouwde omgeving.” (VROM, 1991, p.129). In de Nota Ruimte Uitvoeringsagenda Ruimte 2006 is hier verder op doorgeborduurd:

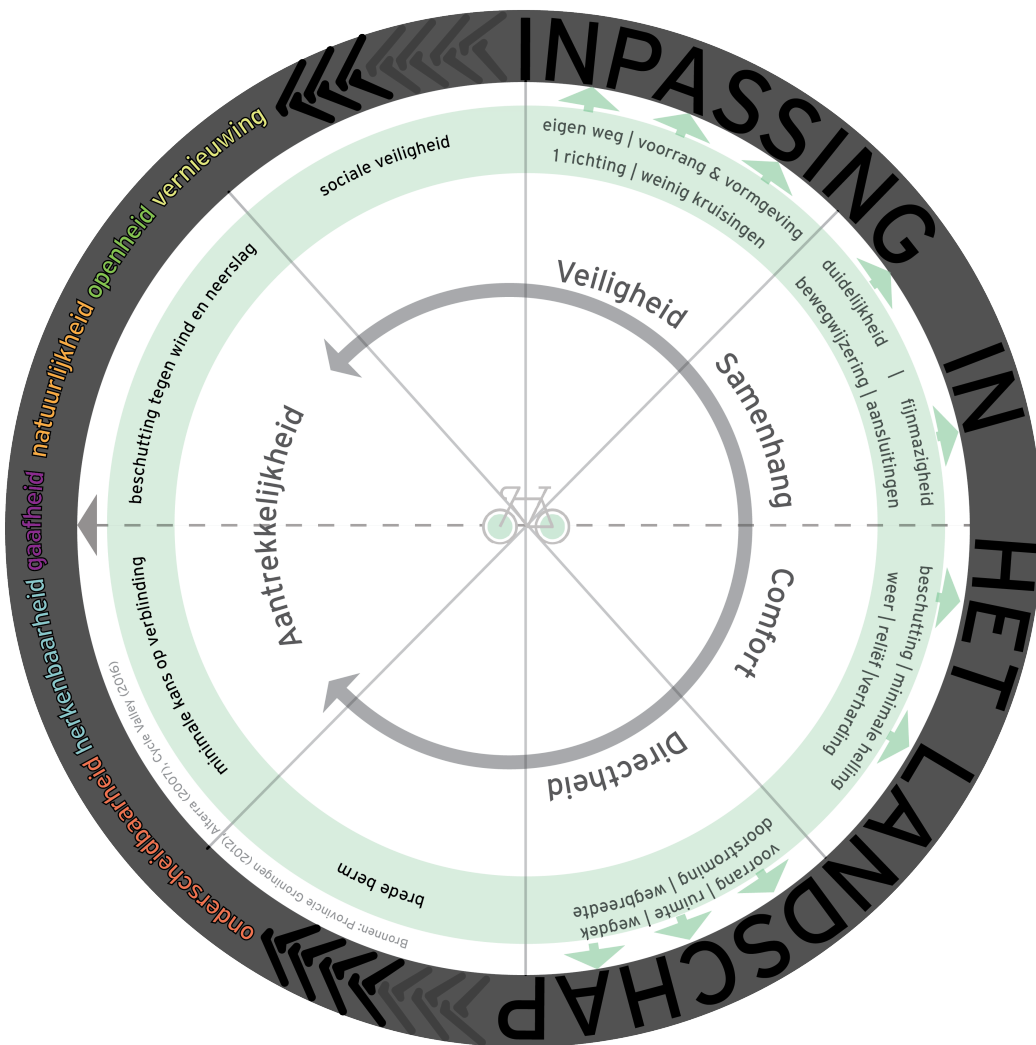
“Eén van de doelen van ruimtelijke plannen is ‘ontwikkelen met kwaliteit’. Het rijk heeft hierbij een stimulerende en faciliterende rol. Bij de landschappelijke kwaliteit gaat het om behoud en waar mogelijk versterking van kernkwaliteiten. Deze kunnen liggen op het gebied van natuur, architectuur en cultuurhistorie, de gebruikswaarde (inclusief toeristisch-recreatieve voorzieningen) en de belevingswaarde van het landschap.” (Ministeries van VROM, LNV, VenW, EZ en OCW, 2006, p. 115)

De verantwoordelijkheid voor de basiskwaliteit van het landschap ligt volgens bovengenoemd document bij de provincies en gemeenten. Op het niveau van de Provincie Groningen (2016) is daarom gekeken hoe de belevingswaarde van het landschap is opgenomen in de Omgevingsvisie 2016-2020. Hierin komt ook naar voren dat de cultuurhistorische waarden van belang zijn voor de ruimtelijke kwaliteit. Daarbij worden leegstand, achterstallig onderhoud, de uitoefening van intensieve veehouderij en schade als gevolg van gaswinning en demografische krimp genoemd als factoren met een negatieve invloed op “de beleving van de culturele identiteit, leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit van Groningen” (Provincie Groningen, 2016, p.36). Als ‘aanjagers voor de beleving’ worden de maatregelen “het routenetwerk voor fietsers en wandelaars aansluiten op routes en de dorpen in het achterland” en “recreatieve ontwikkelingen (kleinschalig) toestaan en versterken” genoemd door de Provincie Groningen (2016, p.48). Echter hebben deze maatregelen betrekking op het Waddengebied, waar het onderzoeksgebied niet onder valt. Wat voor de hele provincie geldt op het gebied van behoud en versterking van de landschapsbeleving zijn “de cultuurhistorische, natuurlijke, archeologische en aardkundige waarden van het landschap als onderdeel van de samenhangende landschapsstructuur.” (Provincie Groningen, 2016, p. 77). Met deze samenhangende landschapsstructuur wordt een landschap bedoeld dat bestaat uit landschapelementen en karakteristieken die zo aan elkaar gerelateerd zijn dat ze meer belevingswaarde krijgen dan wanneer het losse elementen zouden zijn.

In het algemeen blijkt dat ruimtelijke kwaliteit belangrijk wordt geacht om wonen, werken en recreëren aantrekkelijk te maken. Dit suggereert dat ruimtelijke kwaliteit ook voor belang is voor de aantrekkelijkheid van fietsen, aangezien deze activiteit geïntegreerd is in woon-werkverkeer en recreatie. Verder wordt fietsen weinig genoemd in de delen van de omgevingsvisie die specifiek over landschapsbeleving en/of ruimtelijke kwaliteit gaan. Andersom komt het belang van landschapsbeleving wel terug in de delen van de omgevingsvisie die betrekking hebben op fietsen.

In het fietsbeleid van de Provincie Groningen (2012) wordt gesteld dat de rol van het Rijk vrij beperkt is, omdat “de uitvoering van het fietsbeleid voornamelijk een verantwoordelijkheid is van de decentrale

overheden” (p. 6). In de Beleidsnota Fiets wordt alleen aandacht besteed aan het omliggende landschap bij de ontwikkelingen omtrent de Fietsroutes Plus. Dit zijn extra brede en comfortabele fietspaden, die zijn aangelegd met speciale zorg voor kwaliteit en doorstroming. Voor de Fietsroutes Plus zijn vijf richtlijnen met een aantal kwaliteitseisen opgesteld. In afbeelding 5.1 zijn de verschillende kwaliteitseisen per richtlijn te zien. De richtlijnen voor de Fietsroutes Plus zijn weergegeven binnen het kader van de inpassing in het landschap. Uit de afbeelding is af te lezen dat de fiets en het landschap bij elkaar komen in de richtlijn voor aantrekkelijkheid. De factoren voor de aantrekkelijkheid van de fiets zijn van invloed op de factoren voor de aantrekkelijkheid van het landschap. De factoren voor de inpassing van het landschap zijn gebaseerd op de gedane theoretische en beleidsmatige bevindingen.



Afbeelding 5.1
Het fietsbeleid ten opzichte van landschappelijke inpassing (Dijkstra et al., 2012; Lörzing et al., 2007)

Op basis van de documentanalyse kan geconcludeerd worden dat landschapsbeleving in het fietsbeleid slechts wordt benaderd bij de aanleg van Fietsroutes Plus. Wel komt hierin het belang van de inpassing van infrastructuur voor het behoud van ruimtelijke kwaliteit naar voren. Maar in het nationaal en provinciaal beleid voor ruimtelijke kwaliteit blijkt dat er naast behoud ook ambitie is tot het versterken van de waarden die voor ruimtelijke kwaliteit zorgen. Het meenemen van deze ambitie bij de ontwikkelingen omtrent de fietsinfrastructuur kan daarom gezien worden als verbetering op het fietsbeleid. De kenmerken van het landschap die een positieve landschapsbeleving oproepen zijn volgens de documentanalyse de cultuurhistorische, aardkundige en natuurlijke waarden. Voor de GIS-analyse zijn daarom kaartlagen die betrekking hebben op het landgebruik, de cultuurhistorische waarde en de hoogteverschillen in het gebied geselecteerd om de landschapsbeleving te voorspellen. Wat opvalt is dat bovengenoemde waarden die voor ruimtelijke kwaliteit niet terugkomen in het fietsbeleid. Uit de resultaten van de interviews moet blijken of dit al dan niet terecht is.

5.2 Case study

5.2.1 Kwaliteit van de data

Met 27 respondenten is de verzamelde kwalitatieve data niet representatief voor het hele dorp Onstwedde. Hierbij komt dat er onder de respondenten ook recreanten en bewoners van dorpen uit de buurt waren. Daarnaast zijn alleen mensen ondervraagd die vrijdagmiddag 13 mei, zaterdagmiddag 14 mei of zaterdag 4 juni op in het centrum van Onstwedde of op zaterdag 4 juni in het gebied tussen Holte en Onstwedde. Hierdoor is een aantal potentiële respondenten niet geïnterviewd. Tevens stond niet iedereen ervoor open om te worden ondervraagd, waardoor er ook potentiële respondenten zijn uitgesloten van deelname aan het onderzoek.

Op de laatste onderzoeksdag is aanvullende informatie verzameld over het fietspad richting Holte, omdat geen van de tot dan toe verzamelde elf respondenten iets had laten weten over deze route. Daardoor bleef de deze route onderbelicht, wat een scheef beeld van de landschapsbeleving in het onderzoeksgebied gaf. Bovendien is dit gebied onderdeel van de kortste fietsroute van Onstwedde naar Winschoten. Toch kan deze methode van dataverzameling ook een scheef beeld opleveren, omdat er op deze fietsroute actiever is gevraagd naar de beleving dan aan de mensen in het dorp. Dit komt doordat de respondenten in het gebied tussen Holte en Onstwedde het landschap, waar een deel van de vragen over gingen, zichtbaar was tijdens het beantwoorden van de vragen. Hiertegenover staat dat de landschappen waar een ander deel van de vragen over ging niet zichtbaar was. Voor de respondenten die in de dorpen zijn ondervraagd was geen van de landschappen in de omgeving op dat moment zichtbaar, in deze interviews is dus meer ingegaan op de waarden, associaties en ervaringen van de respondent, omdat deze geen zicht op het landschap om zich heen had, waardoor de kans groter is dat de vragen op basis van vanuit de mindscape zijn beantwoord.

Tenslotte is het karakter van de interviews in het proces van gestructureerd naar semi-gestructureerd verschoven. Dit komt doordat zowel de onderzoeker als de respondenten afweken van de geplande vragen. Dit kwam daarom waarschijnlijk juist ten goede van het gesprek de verzamelde informatie, maar heeft wel onoverzichtelijke manuscripten van de interviews opgeleverd. Daarnaast is er vanuit ethische overwegingen voor gekozen om de interviews niet op te nemen, wat heeft geresulteerd in transcripten bestaande uit ter plekke gemaakte aantekeningen van de gesprekken. Daardoor kan het zijn dat de transcripten niet altijd de volledige inhoud van het interview dekken. Meer informatie en conclusies hadden wellicht kunnen worden verworven als de interviews waren opgenomen en getranscribeerd, want door het het tegelijkertijd stellen van vragen, luisteren en schrijven, kan hebben geleid tot minder nauwkeurigheid in de transcripten van de interviews. Andersom kon de volledige aandacht niet bij de respondent gelegd worden, wat voor sommige respondenten een ongemakkelijk gevoel kan hebben opgewekt. Bijvoorbeeld door het vallen van stiltes of het gevoel onder druk te staan. Op de tweede onderzoeksdag was er een studiegenoot mee, die als onderzoeksassistent functioneerde tijdens het verzamelen van de interviews, om het bovengenoemde probleem te voorkomen. Dit kan een verschil in kwaliteit van de resultaten per dag verzorgd hebben, omdat de resultaten hierdoor niet geheel op dezelfde manier gedocumenteerd zijn. Echter, zijn er in de kwaliteit van de inhoud van de transcripten geen grote verschillen tussen de resultaten van de verschillende dagen gevonden. Een ander verschil kan geconstateerd worden met betrekking tot de eerste twee onderzoeksdagen ten opzichte van de derde onderzoeksdag. Niet alleen omdat de derde onderzoeksdag pas drie weken later plaatsvond, maar ook doordat de reeds verzamelde resultaten op dat moment al geanalyseerd waren. Hierdoor was er een beeld van ontbrekende elementen en zijn er vragen toegevoegd en weggelaten. Zo bleken de vragen over de motivatie van de respondent om in het onderzoeksgebied te wonen weinig relevante antwoorden op te leveren. Daarnaast is er op de derde dag bij alle interviews gericht gevraagd op welke fietsroutes zij het landschap het meest als positief beleefden en welk cijfer op een schaal van één tot tien zij aan deze routes zouden geven. Door het gebrek aan cijfers die door de eerste veertien respondenten zijn gegeven zijn de cijfers voor de landschapsbeleving van deze respondenten door de onderzoekers zelf bepaald op basis van de woordkeuze en de manier van spreken over bepaalde routes en gebieden. Daarom is er uiteindelijk

gekozen om voor het vervaardigen van de landschapsbelevingskaart niet te werken met cijfers van een tot tien maar met zes verschillende scenario's, namelijk:

- Een positieve landschapsbeleving, een positieve fietsbeleving en het erkennen van een verband;
- Een positieve landschapsbeleving, een positieve fietsbeleving en het ontkennen van een verband;
- Een positieve landschapsbeleving, een neutrale of negatieve fietsbeleving en het erkennen van een verband;
- Een positieve landschapsbeleving, een neutrale of negatieve fietsbeleving en het ontkennen van een verband;
- Een neutrale of negatieve landschapsbeleving, een neutrale of negatieve fietsbeleving en het erkennen van een verband;
- Een neutrale of negatieve landschapsbeleving, een neutrale of negatieve fietsbeleving en het ontkennen van een verband.

Op deze manier zijn de resultaten van de interviews beter te vergelijken met de resultaten van de GIS-analyse.

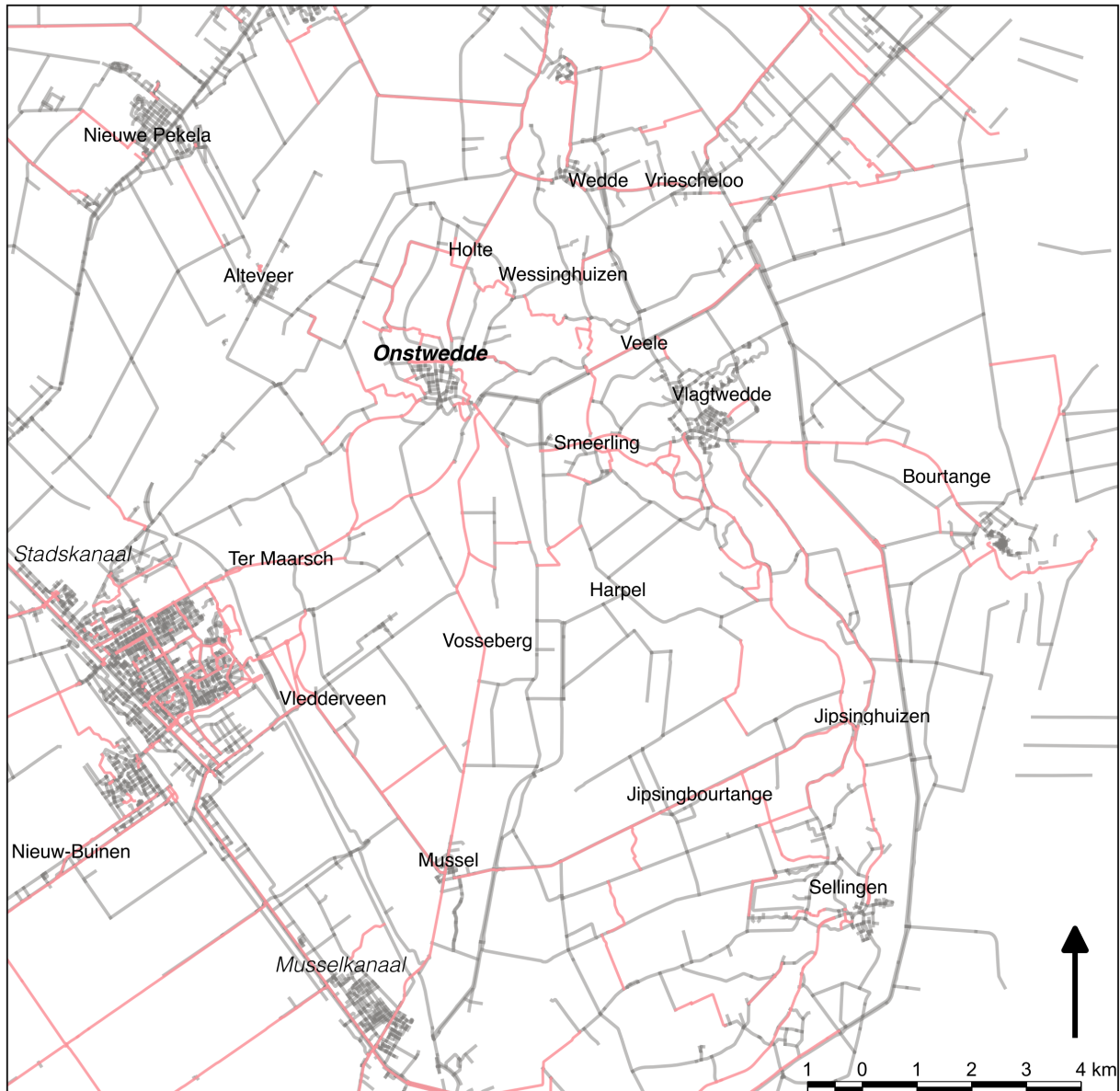
5.2.2 Landschapsbeleving volgens de GIS-Analyse

Om inzicht te verkrijgen in de verschillende structuren in het onderzoeksgebied is er een GIS-analyse uitgevoerd op basis van kaartlagen van OSM en PDOK. Voor de kaarten is gebruik gemaakt van het 'Amersfoort RD New'-coördinatensysteem. De gebruikte kaartlagen zijn de luchtfoto, basisregistratie adressen (BAG) en ahn2_05m_int (hoogtekaart) van PDOK en de waterways, railways, roads, landuse en nature van OSM. Door in te zoomen op Onstwedde is een zo nauwkeurig mogelijk middelpunt van het dorp geselecteerd. Vervolgens is er een buffer gecreëerd met een straal van 15 kilometer rondom het dorp, omdat dit over het algemeen de maximale afstand is voor dagelijks fietsverkeer. Bovendien worden op deze manier de twee grootste nabijgelegen kernen binnen het onderzoeksgebied betrokken, namelijk: Winschoten en Stadskanaal.

Na het vervaardigen van de 'fietsbuffer' zijn de OSM kaartlagen 'landuse' en 'nature' geclipt op basis van de fietsbuffer. Dit zorgt ervoor dat alleen de gebiedsvulling van het land binnen een straal van vijftien kilometer zichtbaar is. Voor de BAG is dit niet gedaan, omdat het hierbij om een raster kaartlaag gaat, waarbij het niet mogelijk is om te clippen op basis van een vectorlaag. De luchtfoto, AHN-kaartlaag en de infrastructuur kaartlagen 'waterways', 'railways' en 'roads' zijn ook niet geclipt, omdat deze kaartlagen nuttig zijn voor het weergeven van de context buiten de fietsbuffer. Vervolgens is voor iedere kaartlaag gekeken welke elementen van de laag van toepassing zijn op het onderzoeksgebied. Zo is er een selectie van elementen gemaakt en waar mogelijk een classificatie, voor het leesbaar houden van de kaart en de legenda.

Op basis van de data uit de kaartlaag 'roads' is een nieuwe laag vervaardigd voor het weergeven van de fietsinfrastructuur. Binnen de kaartlaag roads is van een aantal lijnen al aangegeven dat het fietspaden zijn. Desondanks zijn dit niet de enige wegen waarover gefietst mag worden. Daarom zijn er op basis van observaties in het onderzoeksgebied (op 13 en 14 mei en 4 juni) en met aanvullende informatie van Google Maps (2016) meerdere lijnen uit de kaartlaag roads geherclassificeerd tot een nieuwe kaartlaag genaamd 'Overige befietzbare wegen' (afbeelding 5.2).

De aantrekkelijkheid behorend aan de geselecteerde wegen wordt in het model alleen bepaald door de voorspelde landschapsbeleving. De voorspelde landschapsbeleving is gebaseerd op de AHN-kaartlaag van PDOK in combinatie met de natuur- en landgebruik kaarten van OSM (afbeelding 5.3 & 5.4). De voorspelde landschapsbeleving heeft in natuurgebieden met hoogteverschillen dus de meeste kans om als positief ervaren te worden in industriegebieden zonder hoogteverschillen de minste kans (afbeelding 5.5). Door deze criteria te gebruiken geeft het model het stroomdalgebied van de Ruiten Aa weer als het gebied met de meeste kans op een positieve landschapsbeleving. De gebieden rondom Oude Pekela en Winschoten maken volgens de kaart, naast de industriegebieden, het minste kans op een positieve landschapsbeleving.



Fietsinfrastructuur onstwedde en omgeving

Schaal 1:100.000

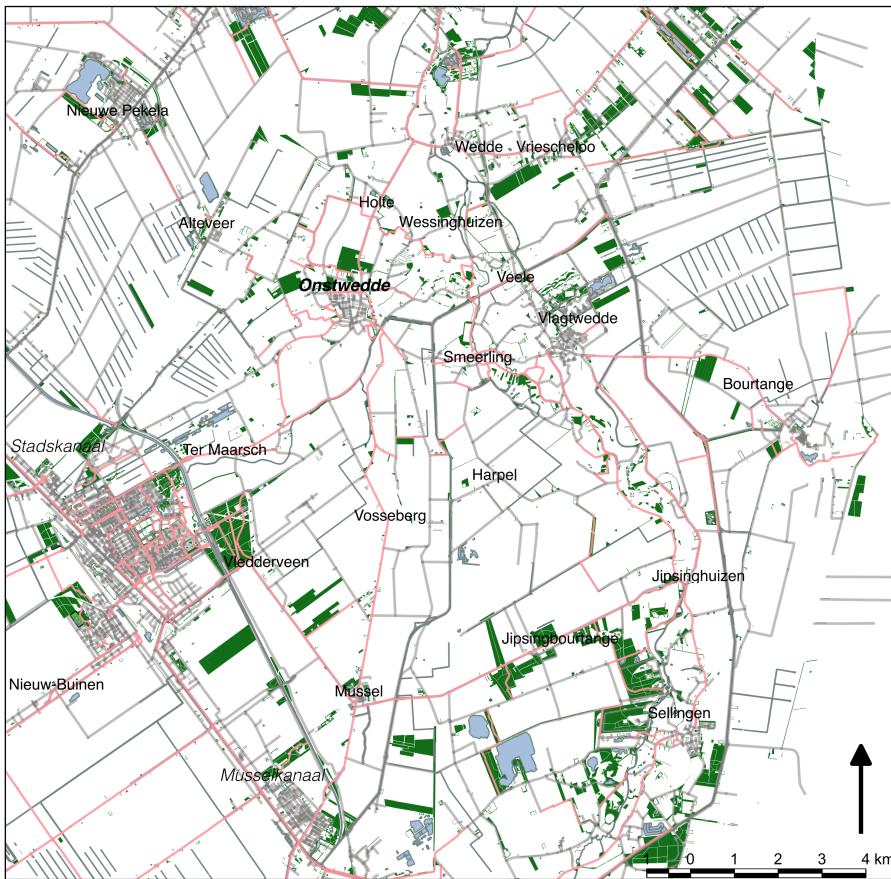
Bron: OpenStreetMap (2016)

Programma: QGIS 2.4 - Chugiak

Legenda

- Fietspaden
- Overige befietsbare wegen

Afbeelding 5.2 Fietsinfrastructuur Onstwedde en omgeving (OSM, 2016).



Afbeelding 5.3 Fietsinfrastructuur in relatie tot de groen-blauwstructuur (OSM, 2016)

Fietsinfrastructuur in relatie tot de groenblauwstructuur van Onstwedde en omgeving

Schaal 1:100.000
Bron: OpenStreetMap (2016)
Programma: QGIS 2.4 - Chugiak

Legenda

- Fietspaden
- Overige befietsbare wegen
- Natuur**
- Bos
- Park
- Water

Afbeelding 5.4 Fietsinfrastructuur, groen-blauwstructuur en overig landgebruik (OSM, 2016)



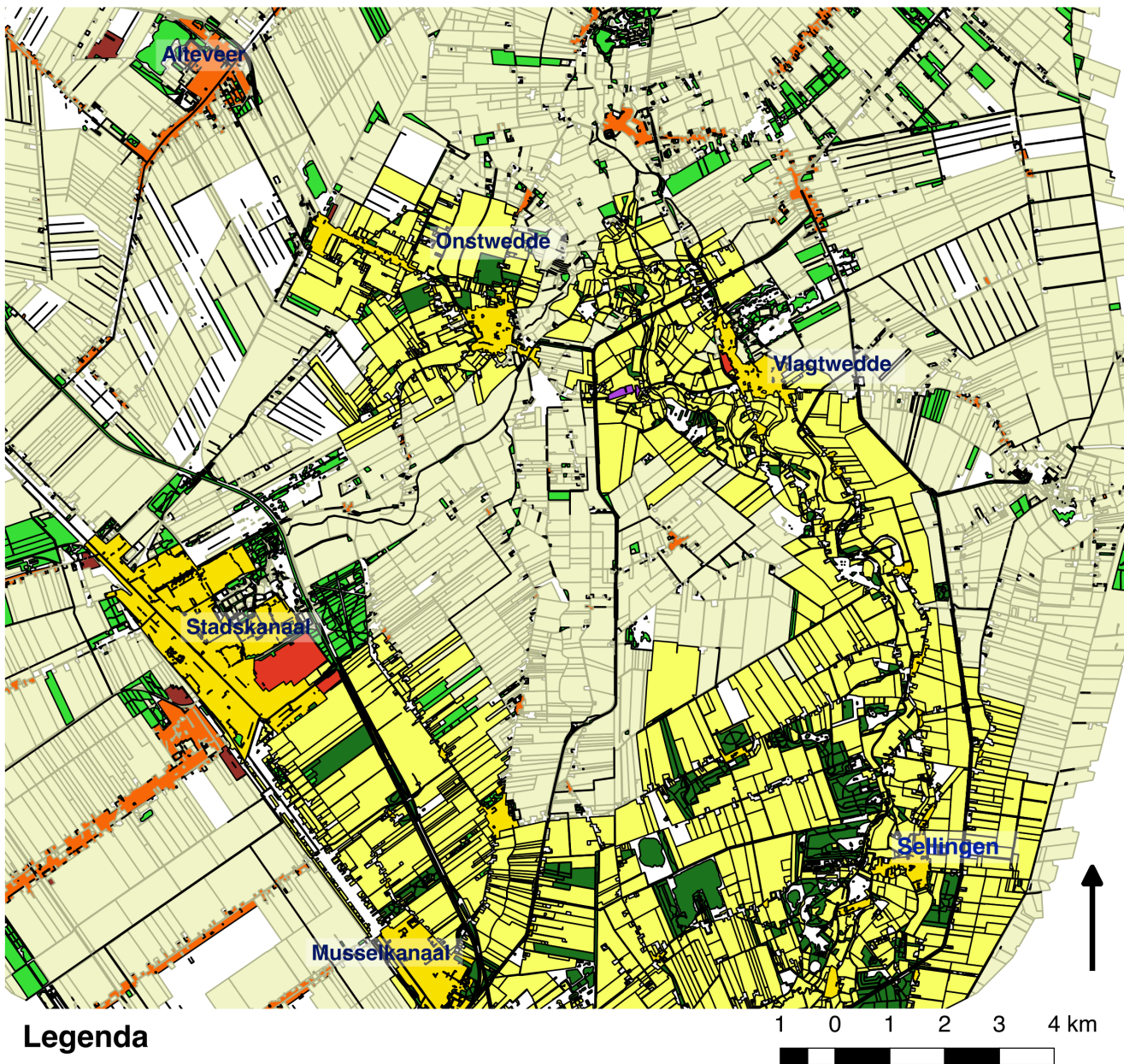
Fietsinfrastructuur in relatie tot het bodemgebruik van Onstwedde en omgeving

Schaal 1:100.000
Bron: OpenStreetMap (2016)
Programma: QGIS 2.4 - Chugiak

Legenda

- Fietspaden
- Overige befietsbare wegen
- Bodemgebruik**
- Bos
- Park
- Water
- water
- Bebouwing
- Akkerbouw
- Veeteelt
- Grasland
- Boomgaarde
- Volkstuin
- Begraafplaats
- Industrie
- OverigeBBG

Voorspelling van de positieve landschapsbeleving in het onderzoeksgebied



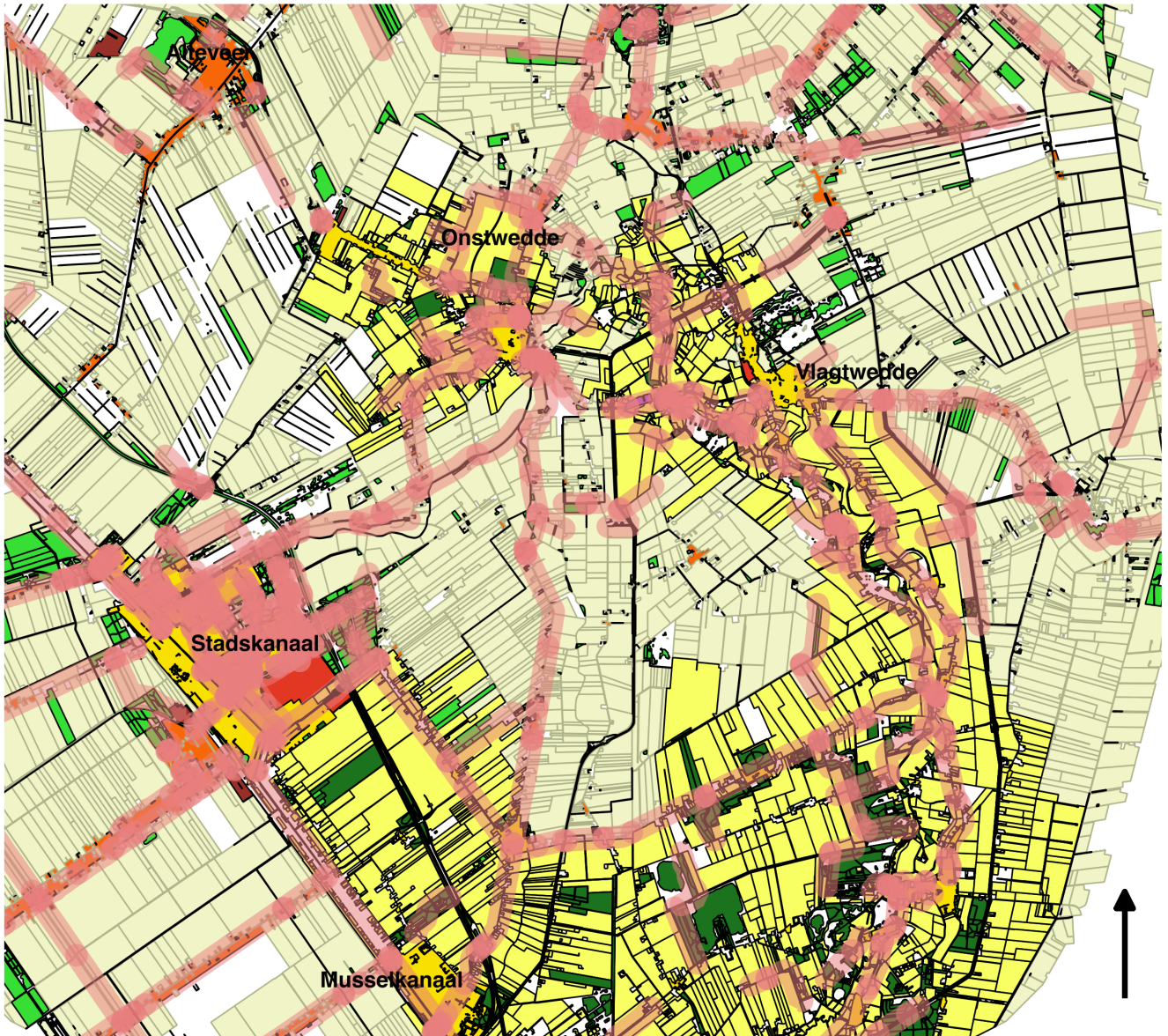
Legenda

- Cultureel erfgoed
- Natuurgebied met hoogteverschillen
- Natuurgebied zonder hoogteverschillen
- Cultuurgebied met hoogteverschillen
- Landbouw
- Bebouwing
- Industrie
- Cultuurgebied zonder hoogteverschillen
- Landbouw
- Bebouwing
- Industrie

Afbeelding 5.5 De voorspelde landschapsbeleving op basis van hoogteverschillen en natuurlijke- en cultuurhistorische waarden (OSM, 2016; PDOK, 2016; Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed, 2016)

In afbeelding 5.6 is weergegeven hoe de bestaande fietsroutes in verhouding tot de voorspelde landschapsbeleving staat. Op basis van deze kaart zou de route richting Sellingen het meest aantrekkelijk moeten en de routes in Stadskanaal en Alteveer het minst. Dit komt doordat de route richting Sellingen de meeste aardkundige, historische en natuurlijke waarden kent en de routes in Alteveer en Stadskanaal de minste.

Voorspelling van de positieve landschapsbeleving in het onderzoeksgebied



Legenda

- Fietspaden
- Cultureel erfgoed
- Natuurgebied met hoogteverschillen
- Natuurgebied zonder hoogteverschillen
- Cultuurgebied met hoogteverschillen
- Landbouw
- Bebouwing
- Industrie
- Cultuurgebied zonder hoogteverschillen
- Landbouw
- Bebouwing
- Industrie

Afbeelding 5.6 De voorspelling van de mate van positieve landschapsbeleving die gebieden in het onderzoeksgebied kunnen oproepen in verhouding tot het zicht vanaf fietspaden.

5.2.3 Landschapsbeleving volgens de respondenten

In Onstwedde is aan een deel van de inwoners en andere bezoekers van het gebied gevraagd hoe de zij het landschap in de omgeving ervaren in het algemeen en vanaf de fiets. Twaalf respondenten gaven aan niet te fietsen in de omgeving. In één geval gaf een oud echtpaar van 73 aan wel met de auto door de omgeving te rijden, omdat ze niet meer konden fietsen, maar wel van het landschap genieten. In dit geval is er geen sprake van een verband tussen de positieve landschapsbeleving en het fietsgebruik van de respondent zelf. Voor twaalf van de zestien respondenten die wel gebruik maken van de fiets bestond dit verband wel. Drie van deze twaalf gaven echter aan dat dit verband alleen voor recreatief fietsen geldt en niet zozeer voor fietsen in woon-werkverkeer, omdat andere factoren, namelijk tijdsgebrek en minder spullen kunnen vervoeren. Daarnaast waren er nog vier respondenten die een verband zagen tussen de positieve landschapsbeleving die ze zelf met het gebied hadden en de motivatie van anderen om te gaan fietsen. Omgekeerd was er ook een respondent het verband niet zag ondanks zijn positieve landschapsbeleving en positieve fietsbeleving. In totaal gaven negen respondenten aan het landschap aantrekkelijk te vinden, maar toch niet te gaan fietsen, omdat andere factoren zwaarder wegen, zoals weersomstandigheden, lichamelijke beperkingen, luiheid, drukte van recreanten, geen behoefte om het dorp uit te gaan of geen plezier beleven aan fietsen als activiteit. Een positieve landschapsbeleving, kan dus wel leiden tot aantrekkelijke routes, maar aantrekkelijke routes leiden niet per definitie tot een verhoging van het fietsgebruik. Met name voor mensen die niet vaak fietsen, omdat er andere factoren zijn die van invloed zijn op het gebruik van de fiets als transportmiddel. Dit correspondeert met de resultaten van Harms, Jorritsma en Kalfs (2007) en Van Lieftink (2014) dat de waardering voor fietsen door niet-fietsers lager is dan door fietsers.

Met name de aanwezigheid van bossen, velden en hoogteverschillen en het ontbreken van andere drukke wegen in het landschap langs de route draagt volgens deze respondenten bij aan de aantrekkelijkheid van de route. Hierbij gaat het om recreatieve fietsers. Wat betreft doelgerichte fietsers is de snelste route met de minste weerstand het aantrekkelijkst. Deze resultaten kunnen meegenomen worden in het ontwerp van fietspaden.

Met het oog op tabel 5.1 kan geconcludeerd worden dat de variatie van natuur, bos en (kleinschalige) landbouw het meest wordt gewaardeerd. Daarna volgen de rust, hoogteverschillen en historiciteit. Op de rust na zijn deze factoren allemaal meegenomen in de GIS-analyse. Toch is de uiteindelijke score voor positieve landschapsbeleving van de gebieden en routes in het onderzoeksgebied volgens de respondenten hoger dan voorspeld. Vijftien van de zevenentwintig respondenten het hele gebied mooi. Wat overeenkomt met de voorspelling van de GIS-analyse is dat het stroomdalgebied van de Ruiten Aa het meest gewaardeerd wordt. Wat echter niet was voorspeld is dat de routes door de velden naar Stadskanaal en Musselkanaal grotendeels positief werden beoordeeld. Bovendien gaven de respondenten die minder positief waren over deze routes aan dat er niets aan veranderd hoefde te worden, omdat ze het belangrijker vinden dat het landschap herkenbaar blijft:

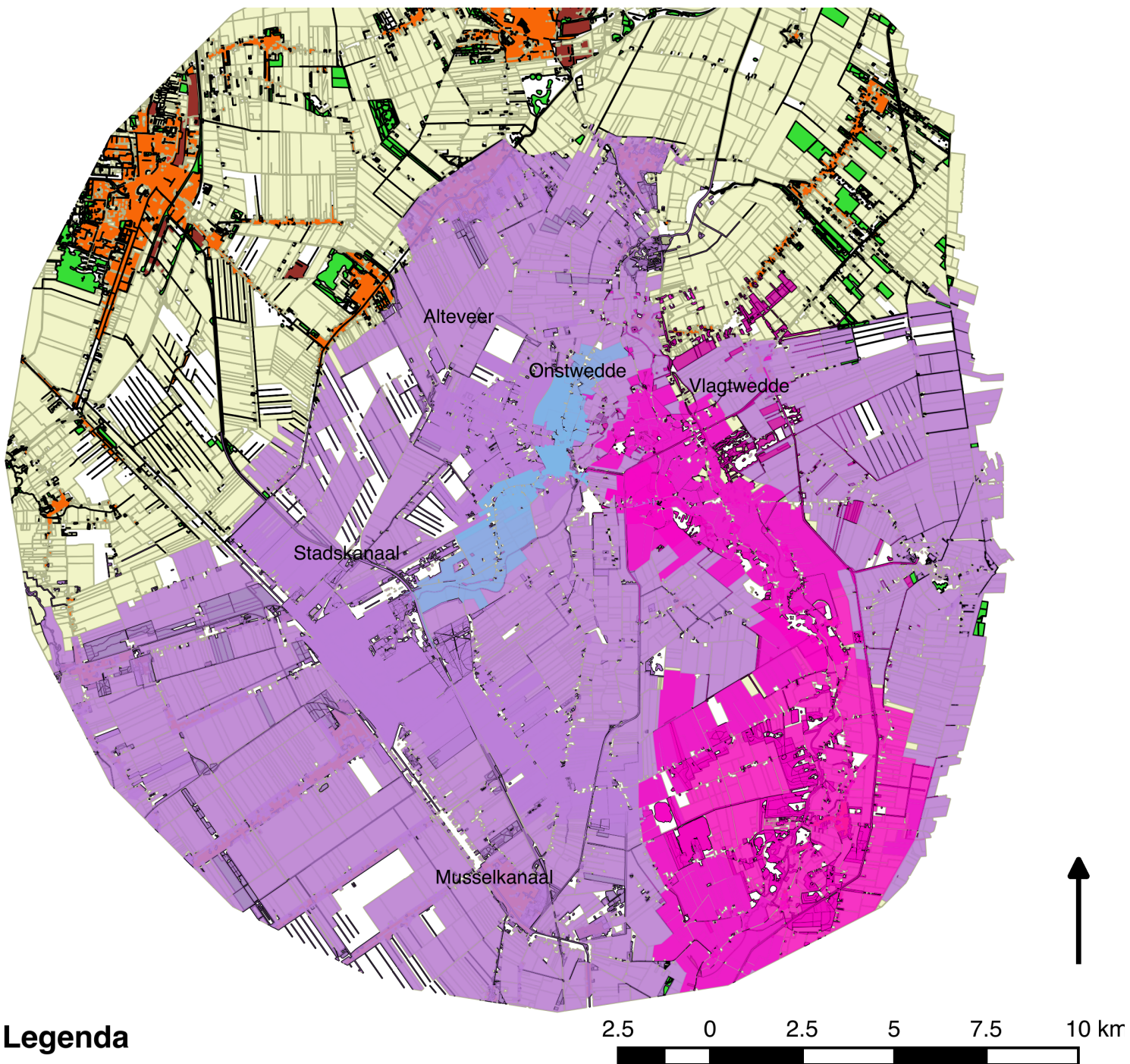
Man, 57: "Je gaat eigenlijk het bos uit en de openheid in. Dat was er ook van oudsher, dus dat is ook wel interessant."

Man, 77: "Alles is hier echt herkenbaar. Maar richting Stadskanaal is het mooie eraf, maar dat moet je niet veranderen, want dat zou niet in het landschap daar passen."

Vrouw, 37: "Dat het afwisselend bos en open is vind ik mooi aan het landschap, want dat past goed bij het karakter."

Uit onder andere bovengenoemde citaten blijkt dat de inpassing in het landschap van belang wordt geacht voor de landschapsbeleving. Terugkijkend op de documentanalyse kan dus worden geconcludeerd dat het beleid van zowel het Rijk als de Provincie Groningen goed aansluit op de zienswijze van de respondenten ten opzichte van de kenmerken van het landschap die een positieve landschapsbeleving oproepen.

Verdeling van de positieve landschapsbeleving naar aanleiding van de interviews in het onderzoeksgebied



Legenda

Landschapsbeleving volgens de respondenten:

- Meest positief
- Positief
- Minst positief

Afbeelding 5.7 De verdeling van de mate van positieve landschapsbeleving die gebieden in het onderzoeksgebied volgens de respondenten oproepen.

Uit de interviews bleek de route richting Sellingeren inderdaad het meest aantrekkelijk volgens de respondenten en de route langs de autoweg van Stadskanaal naar Holte het minst. Dit komt doordat bos, natuur, (kleinschalige) landbouw, rust, ruimte en historiciteit de belangrijkste kenmerken waren voor een positieve landschapsbeleving volgens de respondenten.

Tabel 5.1 De houding van de respondenten ten opzichte van fietsen en het landschap in de omgeving.

Respondenten	Factoren positieve landschapsbeleving	Redenen om te fietsen	Zelf fietsen	Relatie landschap-fiets
1: man, 44, Onstwedde	Mooie paden, mooie natuur, veel variatie, coulissenlandschap, landbouw, organische vormgeving	Alleen als ik een borrel ga drinken	Nee, want liever wandelen	Nee
2: vrouw, 54, Onstwedde	Rust en ruimte, natuurlijke omgeving, bos	Korte afstand, nabije voorzieningen, elektrische fiets	Nee, alleen in het dorp	Nee
3: vrouw, 64, Onstwedde	Hoogteverschillen, bos, groen, landbouw, natuur.	Nabije voorzieningen, gezelligheid, plezier, werk, natuur	Ja, gezellig en voor werk	Ja
4: man, 84, Nieuwe Pekela	Natuur, rust/stilte, goed onderhouden, bos, bijzonder fauna, historiciteit, mooie route	Rustig, auto-loze paden, bereikbaarheid, natuur, mooi landschap, elektrische fiets, mooie route	Ja, overal op mijn elektrische fiets	Ja
5: man, 16, Alteveer	Goed onderhouden groen,	School, goede bereikbaarheid, motivatie	Ja, voor school	Nee
6: vrouw, 71, Onstwedde	Natuur, groen, historiciteit, bijzondere flora & fauna, mooie paden, landbouw, interesse	Landschap, bereikbaarheid	Nee	Ja, maar liever wandelen
7: man, 51, Onstwedde	Variatie, dorps bebouwing, rust, natuur, boven verwachting	Bereikbaarheid, hoogteverschil en kwaliteit van natuur en landschap	Nee	Ja, maar zelf liever met de scooter
8: man & vrouw, 73, Stadskanaal	Landbouw, natuur, openheid, uniek landschap, boven verwachting	Fysiek vermogen	Nee, dat kunnen we niet meer	Nee, wel relatie landschap-auto
9: man, 67, Onstwedde	Herkenbaarheid, landbouw	Bereikbaarheid mooie plekken: meer te zien dan met de auto	Ja	Ja
10: man, 53, Zuidhorn	Herkenbaarheid, boven verwachting, hoogteverschillen, historiciteit, bos, 'echte' natuur	Natuur, bereikbaarheid mooie plekken	Ja	Ja
11: man, 52, Alteveer	Rust, hoogteverschillen, kleinschalige landbouw, organische vormgeving	Rust	Nee, het is hier veel te druk	Nee
12: man, 57, Onstwedde	Historiciteit, herkenbaarheid, coulissenlandschap, natuur	Bereikbaarheid, historiciteit, natuur	Ja, er is een geweldig fietsnetwerk	Ja
13: man, 67, Onstwedde	Herkenbaarheid, variatie, natuur, kleinschalige landbouw	Herkenbaarheid, omgeving,	Ja	Nee, "ik zou niet minder snel fietsen als het niet zo mooi was"
14: vrouw, 68, Onstwedde	Drukke, duisternis, hoogteverschillen, verandering (seizoenen), variatie	Gezondheidsvoordelen, 'hip'	Ja	Ja, maar niet voor iedereen
15: vrouw, 20, Holte	Landbouw, openheid	Post bezorgen (werk)	Ja	Ja

16: man, 54, Holte	Recreatiemogelijkheden, ongewoon landschap, geen landbouw	Voorzieningen	Ja	Nee
17: vrouw, 43, Holte	Natuur, hoogteverschillen, paarden	Geen	Nee, ik heb een hekel aan fietsen	Ja, vooral voor ouderen en sport- en recreatiefietsers, zelf liever motorrijden en paardrijden
18: vrouw, leeftijd onbekend, Holte	Rust, natuur, boven verwachting, herkenbaarheid	Rust, landschap	Nee, ik heb het te druk	Ja, want dat is een van de redenen waarom toeristen hier fietsen
19: man, 66, Holte	Natuur, geen hoogteverschillen	Gezondheidsvoordelen	Ja, voor mijn knie	Ja, vooral voor toeristen
20: man, 77, Holte	Herkenbaarheid, wat je gewend bent, identiteit	Niet te open landschap, herkenbaarheid	Ja	Ja
21: man, 51, Onstwedde	Rust, variatie, herkenbaarheid, identiteit	Ontspanning	Ja, maar niet in het dorp	Ja
22: vrouw, 37, Onstwedde	Variatie, groen, doorkijkjes (coulissenlandschap)	Mooie paden, niet hobbelig, mooie omgeving, rustig	Ja	Ja, maar voor de overstap naar de auto in woonwerkverkeer niet, dan weegt tijd zwaarder
23: vrouw, 68, Rutenbrock	Landbouw, hoogteverschil, groen, boven verwachting	Veel fietspaden, mooie omgeving, ouderdom	Ja	Ja en nu ik meer fiets, waardeer ik het landschap ook meer
24: vrouw, 33, Alteveer	Omgeving Westerwolde is prachtig, maar er zijn geen specifieke factoren voor de beleving genoemd	Tijd	Nee	Nee
25: man, 70, Onstwedde	Natuur, historiciteit	geen	Nee	Nee
26: man, 27, Alteveer	Landbouw, natuur, rust	Plezier, gezondheidsvoordelen, mooie omgeving, snelheid (werk)	Ja	Ja, maar hooikoorts weegt zwaarder en bij woon-werkverkeer snelheid
27: vrouw, 55, Alteveer	Landbouw, natuur, rust	Hardlopen gaat niet meer	Nee	Nee

Bij de respondenten met een positieve landschapsbeleving kwam het zowel voor dat er wel een relatie werd gevonden tussen de landschapsbeleving en keuze voor de fiets als geen relatie. Dit komt doordat het bij een positieve landschapsbeleving toch kan voorkomen dat andere factoren zwaarder wegen om de fiets of een andere actieve transportmethode te kiezen. Maar bij geen van de respondenten met een neutrale of zelfs negatieve landschapsbeleving werd een relatie tussen de keuze voor de fiets gevonden. Wanneer het landschap niet van waarde wordt geacht, speelt het logischerwijs dus ook geen rol in de fietsbeleving.

Volgens 13 van de 14 fietsers met een positieve landschapsbeleving draagt het landschap bij aan hun keuze voor de fiets. Volgens de ene respondent die dit niet zo ervaarde was de fietsbeleving zo hoog dat het landschap hem niet veel uitmaakte. Dit doet vermoeden dat de fietsbeleving belangrijker is voor de keuze om te fietsen dan de landschapsbeleving, maar dat een positieve landschapsbeleving wel kan bijdragen aan de fietsbeleving.

6 Conclusie

Hoe kan een positieve landschapsbeleving de aantrekkelijkheid van de fiets als transportmiddel vergroten?

Stimuli in de fysieke omgeving (matterscape) zorgen samen met de culturele en maatschappelijke waarden (powerscape) en persoonlijke waarden (mindscape) van mensen voor een bepaalde landschapsbeleving. Welke omgeving een positieve landschapsbeleving oproept, wordt dus bepaald door culturele en persoonlijke waarden. Daarom zou de matterscape, voor een algemene positieve landschapsbeleving, gevormd moeten worden naar een powerscape die zo dicht mogelijk bij de mindscapes van mensen in een samenleving staat (Jacobs, 2006). Met andere woorden, door lokale persoonlijke waarden centraal te stellen voor het bepalen van beleid, kunnen ingrepen in de fysieke omgeving zo worden vormgegeven dat ze de identiteit van de lokale samenleving weerspiegelen. Op die manier kan er een omgeving gecreëerd worden die een positieve landschapsbeleving oproept bij de lokale samenleving. Door dit toe te passen in en om de plaatsen die deze samenleving belangrijk vindt en zo ook langs de routes naar deze belangrijke plaatsen, wordt de positieve landschapsbeleving aldoor opgewekt op het moment dat mensen onderweg zijn van plek naar plek. Door deze routes extra aantrekkelijk te maken voor fietsers kunnen extra gezondheidsvoordelen behaald worden, vanwege de bovengenoemde positieve gezondheidsaspecten van fietsen. Uit de documentanalyse is gebleken dat deze benadering al wordt toegepast voor het behouden en versterken van ruimtelijke kwaliteit. Het natuurgebied bij de Ruiten Aa is hier een voorbeeld van en wordt zeer positief beleefd. Of een negatieve landschapsbeleving op een route het fietsgebruik daadwerkelijk tegengaat, is niet met zekerheid te zeggen. Wel werd er door negen van de twaalf fietsers richting Stadskanaal aangegeven dat ze liever langs de route door de velden fietsten in plaats van langs de route naast de autoweg. Op basis van de lage mate van natuurlijke waarden werd een neutrale of negatieve landschapsbeleving verwacht bij langs de landschapsontwikkelingszones tussen Musselkanaal, Onstwedde en Stadskanaal. Echter bleek dit alleen voor de zone tussen Onstwedde en Stadskanaal zo te zijn. Er werd door een aantal respondenten gemeld dat het gebied tussen Onstwedde en Musselkanaal saaier is dan de rest van het landschap. Desondanks werd het gebied gerespecteerd vanwege de cultuurhistorische waarde, de openheid, de variatie ten opzichte van de rest van de omgeving en de identiteit van het gebied. Terwijl uit de GIS-analyse de cultuurhistorische waarde van dit gebied niet zo duidelijk naar voren kwam. Door dit mee te nemen in het beleid voor ruimtelijke kwaliteit en dus langs de fietsroute van Holte naar Stadskanaal de cultuurhistorische waarde van het gebied te benadrukken kan er de landschapsbeleving positiever worden gemaakt. Dit kan door de hinder van gemotoriseerd verkeer en weersomstandigheden te verminderen langs deze route en de route verder zoveel mogelijk in te richten zoals de routes 'door de velden' waarvan negen respondenten aangaven deze routes mooier te vinden dan de kortste route naar Stadskanaal. Op die manier kan de landschapsbeleving worden verbeterd zonder de identiteit van het gebied aan te tasten en wellicht met een verhoogde aantrekkelijkheid om de fiets als transportmiddel te kiezen.

Naarmate een vervoermiddel meer gebruikt wordt, is er meer kans dat de waardering toeneemt, ongeacht de beleving van de fysieke aspecten van het fietspad. De keuze voor het gebruik van de fiets als transportmiddel hangt met name samen met concrete aspecten zoals snelheid, afstand, kosten en comfort. Het landschap is in de meeste gevallen waarschijnlijk niet de zwaarst wegende factor. Veel van de respondenten konden minutenlang praten over het mooie landschap, maar gaven vervolgens toe dat ze niet om die reden zouden gaan fietsen. Dit betekent echter niet dat het landschap niet meespeelt. Voor sommige respondenten was het landschap waar de natuur en de geschiedenis van de plek duidelijk zichtbaar was aantrekkelijk om de gaan wandelen en fietsen, omdat voor deze respondenten landschapskenmerken zoals bos, natuur, rust en ruimte en historiciteit belangrijk waren voor een positieve landschapsbeleving. Doordat het stroomdalgebied van de Ruiten Aa voldoet aan deze kenmerken is dit landschap extra aantrekkelijk om te gaan fietsen en wandelen.

Een aantal respondenten suggereerden dat een positieve landschapsbeleving wordt bepaald door de herkenbaarheid met een bepaald gebied. Deze suggestie correspondeert met de literatuurstudie en de documentsanalyse. Hoewel de kenmerken van het landschap die zorgen voor een positieve landschapsbeleving verschillen per persoon, zijn mensen over het algemeen trots op de plek waar ze vandaan komen. Om deze reden kan de identiteit van een plek worden gezien als belangrijke factor voor de vorming van een positieve landschapsbeleving. Daarom zijn de geschiedenis van een plek en de culturele waarden die leven in de samenleving belangrijk voor het ontwerp van de openbare ruimte. Ontwerpen voor een positieve landschapsbeleving kan door het weerspiegelen van de culturele en maatschappelijke waarden in een bepaalde gemeenschap. Om deze powerscape-waarden te achterhalen is het zinvol om te kijken wat de mindscapes van de lokale bevolking met elkaar gemeen hebben. In Onstwedde kwam naar voren dat bos, natuur, (kleinschalige) landbouw, rust, ruimte en historiciteit belangrijk waren voor een positieve landschapsbeleving. Maar op plekken met andere kenmerken in de matterscape kan een mindscape-analyse een heel andere uitkomst geven en dus tot andere maatregelen voor het bereiken van ruimtelijke kwaliteit leiden.

Het is goed om dit te integreren in het fietsbeleid, want het zicht vanaf een weg kan bepalend zijn voor de identiteit en herkenbaarheid van een gebied. Door alleen naar ruimtelijke kwaliteit van een heel gebied te streven, kan het zijn dat de ontwikkelingen niet zichtbaar zijn, waardoor de ruimtelijke kwaliteit niet wordt beleefd. Door het zichtveld vanaf fietspaden als uitgangspunt te nemen voor ontwikkelingen op het gebied van ruimtelijke kwaliteit kan de belevingswaarde voor (recreatieve) fietsers toenemen. Zo kan een gebied waarin nog gewerkt wordt aan de ruimtelijke kwaliteit toch al een positief imago opbouwen. Daarnaast kan het bij mensen voor wie een positieve landschapsbeleving wel belangrijk is, maar niet genoeg om te gaan fietsen een extra impuls opleveren om toch op de fiets te gaan als het positief beleefde gebied niet op een andere manier kan worden bereikt.

7 Aanbevelingen

In de methode voor het bepalen van ruimtelijke kwaliteit specifiek staat de herkenbaarheid en identiteit van een gebied al centraal. Desondanks komen de woorden ruimtelijke kwaliteit, herkenbaarheid en identiteit slechts voor in de omgevingsvisie. Wel wordt de inpassing in het landschap meerdere malen genoemd voor de aanleg van Fietsroutes Plus. Op basis van de resultaten uit dit onderzoek kan worden aanbevolen om in de volgende Fietsstrategie, waar in de Omgevingsvisie al over gesproken wordt, niet alleen te streven naar de inpassing in het landschap, maar ook naar het versterken van de ruimtelijke kwaliteit. Daarmee wordt de kans op een positieve landschapsbeleving namelijk vergroot. De bovengenoemde aanbeveling kan in verschillende gebieden op verschillende manieren worden meegenomen in de inpassing van de infrastructuur in het landschap en de ontwikkeling van het landschap op zich. Voor het onderzoeksgebied van deze studie kan worden aanbevolen om de stroomgebieden van het Pagediep en de Mussel Aa op eenzelfde soort manier te herstellen als bij de Ruiten Aa is gedaan, mits het karakter van het gebied in tact blijft. Het zou kunnen helpen door in samenwerking met de boeren meer ruimte te maken voor het natuurlijke landschap op een manier die niet ten koste gaat van de openheid in het gebied en de vruchtbare landbouwgrond van de boeren. Bijvoorbeeld door het realiseren van akkerrandvegetatie en het toepassen van natte natuurbraak (Lamberink & Van Amersfoort, 2015) kan de landschapsbeleving verder worden verhoogd. Dit komt doordat de mensen in het dorp de natuur en de zichtbaarheid van de ontstaansgeschiedenis van de omgeving belangrijk vinden. Voor andere gebieden op het Groninger platteland gelden andere landschapskenmerken en waarschijnlijk daarom ook andere landschapsvoorkeuren. Dit levert andere oplossingen voor de inpassing van ruimtelijke ingrepen in het landschap op. Zo zou in het open kleipolderlandschap de infrastructuur verdiept aangelegd kunnen worden om de openheid van het landschap niet te verstoren, maar de wind wel deels tegen te houden, zoals in het 'ontzichtbare fietspad'-ontwerp van Artgineering en Goudappel (Bendiks & Degros, 2013). Kortom: deze methode zorgt ervoor dat de inpassing van infrastructuur in het landschap net zo divers is als de lokale samenleving en het landschap zelf en dat is ook weer positief voor het gevoel van samenhang.

Literatuurlijst

- Abraham, A., Sommerhalder, K. & Abel, T. (2010). Landscape and well-being: a scoping study on the health-promoting impact of outdoor environments. *International Journal of Public Health*, 55(1), 59-69.
- Arts, J., Hanekamp, T., & Dijkstra, A. (2014). Integrating land-use and transport infrastructure planning: towards adaptive and sustainable transport infrastructure. Product van de vijfde Transport Research Arena (TRA) conferentie: *Transport Solutions from Research to Deployment*, gehouden van 14 tot 17 april 2014 in Parijs, 10 p..
- Bendiks, S., Degros, A., Goyens, M., & Lakides, N. (2013). *Fietsinfrastructuur: Cycle Infrastructure*. Rotterdam: nai010 publishers.
- Dijkstra, R. & Veltman, J. (2007). *Actieplan Fiets*. Groningen: Provincie Groningen, Afdeling Verkeer en Vervoer.
- Dijkstra, R., Klaauw, C. van der en Zwaag, A. van der (2012). *Beleidsnota Fiets*. Groningen: Provincie Groningen, Afdeling Verkeer en Vervoer. Vastgesteld door Provinciale Staten op 21 maart 2012
- Google Maps. (2016). *Google maps*. Geraadpleegd op 11-03-2016, 15-05-2016 & 12-06-2016 via: <https://www.google.nl/maps/place/Onstwedde/@53.0251168,6.9709571,12z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x47b7cf7a1bd6acd3:0xbabd09f328b061d!8m2!3d53.0329259!4d7.0404253>
- Harms, L., Jorritsma, P., & Kalfs, N. (2007). *Beleving en beeldvorming van mobiliteit*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Hartig, T., Evans, G. W., Jamner, L. D., Davis, D. S., & Gärling, T. (2003). Tracking restoration in natural and urban field settings. *Journal of Environmental Psychology*, 23(2), 109-123.
- Dr. Heinen, E., Wee, B. van & Maat, K. (2010). Commuting by Bicycle: An Overview of the Literature, *Transport Reviews*, 30(1), 59-96.
- Heeres, N., Tillema, T., & Arts, J. (2012). Integration in Dutch planning of motorways: From “line” towards “area-oriented” approaches. *Transport Policy*, 24(1), 148-158.
- Huber, M., & Jung, H. P. (2015). Persoonsgerichte zorg is gebaat bij kennis van ziekte én van gezondheid. *Bijblijven*, 31(8), 589-597.
- Huber, M., Knottnerus, J.A., Green, L., Horst, H. van der, Jadad, A.R., Kromhout, D. Leonard, B., Lorig, K., Loureiro, M.I., Meer, J.W.M. van der, Schnabel, P., Smith, R., Weel, C. van & Smid, H. (2011). How should we define health? *British Medical Journal*, 343:d4163, 1-3.
- Jacobs, M. (2006). *The production of mindscapes: a comprehensive theory of landscape experience*. publisher not identified. Dissertation Wageningen University.
- Jaspers, F., Schaap, P.M., Esser, B., Wendker, L., Peters, J., Hanrahan, S., Cramer, N., Martinovic, I., Pauw, P., Magnusková, E., Grabs, S. (2016) *Building the future of health*. Geraadpleegd op 29-02-2016 via: <http://www.buildingthefutureofhealth.eu/nl/why>
- Lamberink, K. & Amersfoort, M. van (2015). *Robuuster watersysteem Veenkoloniën: inzet ‘natte natuurbraak’*. Harderwijk: Aequator Groen & Ruimte b.v.
- Liefstink, R. (2014). Stimulerende factoren voor het gebruik van fietssnelwegen op weg naar het werk. *Master Environmental and Infrastructure Planning*. dr. E. Heinen, dr. F. Niekerk en MSc M. Hamersma. (Red.). Groningen: Rijksuniversiteit Groningen
- Longhurst, R. (2010). Semi-structured interviews and focus-groups. In Clifford, N. French, S. & Valentine, G. (2010) (Red.), *Key Methods in Geography* London: Sage, pp. 103-115.
- Lörzing, H., Braaksma, P.J., Bos, A.E., Braat, L., Dirx, J. Veldheer, V. Ruijgrok, E., Abma, R., Buter, E. & Kirchholtes, U. (2007). *Investeren in het Nederlandse landschap. Opbrengst: geluk en euro's*. Milieu- en Natuurplanbureau, Sociaal en Cultureel Planbureau, Ruimtelijk Planbureau & Witteveen + Bos.
- Nijhuis, S., Van Lammeren, R., & van der Hoeven, F. (2011). Exploring the visual landscape: advances in physiognomic landscape research in the Netherlands. 2e druk. Delft: TU Delft.
- Nykvist, B., & Whitmarsh, L. (2008). A multi-level analysis of sustainable mobility transitions: Niche development in the UK and Sweden. *Technological Forecasting and Social Change*, 75(9), 1373-1387.
- Provincie Groningen. (2016). *Omgevingsvisie Provincie Groningen 2016-2020*. Vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 19-04-2016.

- Raad van Europa, 2000. Europese landschapsconventie. Straatsburg.
- Rosenmöller, P. (2009). *Fietsen als medicijn*. Utrecht: Fietsersbond, p. 7.
- Seidell, J. (2009). *Fietsen als medicijn*. Utrecht: Fietsersbond, p. 13-15.
- Slingerland, A. Rosenmöller, P. (2009). *Fietsen als medicijn*. Utrecht: Fietsersbond, p. 21-23.
- Sociaal-Economische Raad (SER). (2001). *Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening*. Den Haag: Sociaal-Economische Raad.
- Sociaal Planbureau Groningen. (2014). *Vervoer in het dagelijks leven*. Geraadpleegd op 9-2-2016 via: [HTTP://WWW.SOCIAALPLANBUREAUGRONINGEN.NL/DYNAMIC/MEDIA/1/DOCUMENTS/THEMA_KRIMP/MOBILITEIT - _VERVOER IN HET DAGELIJKS LEVEN.PDF](http://www.sociaalplanbureau Groningen.nl/dynamic/media/1/documents/thema_krimp/mobiliteit_-_vervoer_in_het_dagelijks_leven.pdf)
- Souza, A. A. de, Sanches, S. P., & Ferreira, M. A. (2014). Influence of attitudes with respect to cycling on the perception of existing barriers for using this mode of transport for commuting. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 162(1), 111-120
- Stefánsdóttir, H. (2015). Offentlige rom for mennesker eller for biler? *Kart og plan* (4), pp. 320-327.
- Verheijen, M. (2015). *Infrastructure: infrastructuur als ontwerpogave*. M. Lahr (Ed.). nai010 uitgevers.
- VROM. (1990). *Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX)*. Deel III Kabinetsstandpunt. Den Haag: Staatsuitgeverij.
- VROM, LNV, VenW, EZ en OCW. (2006). *Nota Ruimte: Uitvoeringsagenda Ruimte 2006*.
- Zeller, T. (2011). Staging the driving experience: Parkways in Germany and the United States. In Hvattum, M., Brenna, B.m Elvebakk, B. & Kampevold Larsen, J. (Red.) *Routes, Roads & Landscapes* (pp. 125-138). Surrey: Ashgate.

Kaartmateriaal:

- Open Street Map (OSM). 2016. *Netherlands Latest*. Gedownload op 19-04-2016 via: <http://www.openstreetmap.nl/>
- Publieke Dienstverleningen Op de Kaart (PDOK). (2016). *GeoWebCache*. Laatst geraadpleegd op 12-06-2016 via de PDOK Plugin in QGIS door Duivenvoorde, R.
- Rijksdienst voor het Cultureel erfgoed. (2016). *Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap*. Actualiteit van de gebruikte gegevens: 03-06-2016. Geraadpleegd op 12-06-2016 via: <http://monumentenregister.cultureelerfgoed.nl/php/main.php?cAction=selectGemeente&cOffset=1&cLimit=25&oOrder=ASC&cSubmit=1&sProvincie=Groningen&sGemeente=Stadskanaal&sPlaats=&sStraat=&sHuisnummer=&sPostcode=&sOmschrijving=&sCompMonNr=&sCompMonName=&sStatus=&sHoofdcategorie=&sSubcategorie=&sFunctie=>

Afbeeldingen:

- Voorblad Van Beleving naar Beweging: Bossem, J. (2016). *Bloeiend fluitenkruid, met op de achtergrond de toren van Onstwedde*. Vlagtwedde. Geraadpleegd op 11-05-16 via: <http://onstwedde.info/album-photo.html?uid=12454>
- Afbeelding 5.1:
 - Dijkstra, R., Klaauw, C. van der en Zwaag, A. van der (2012). *Beleidsnota Fiets*. Groningen: Provincie Groningen, Afdeling Verkeer en Vervoer. Vastgesteld door Provinciale Staten op 21 maart 2012
 - Lörzing, H., Braaksma, P.J., Bos, A.E., Braat, L., Dirx, J. Veldheer, V. Ruijgrok, E., Abma, R., Buter, E. & Kirchholtes, U. (2007). *Investeren in het Nederlandse landschap. Opbrengst: geluk en euro's*. Milieu- en Natuurplanbureau, Sociaal en Cultureel Planbureau, Ruimtelijk Planbureau & Witteveen + Bos.