

The background image shows a city street in Utrecht, featuring a white van parked on the side, a tall, thin, conical tree, and several people walking on the sidewalk. The entire image is overlaid with a semi-transparent red filter.

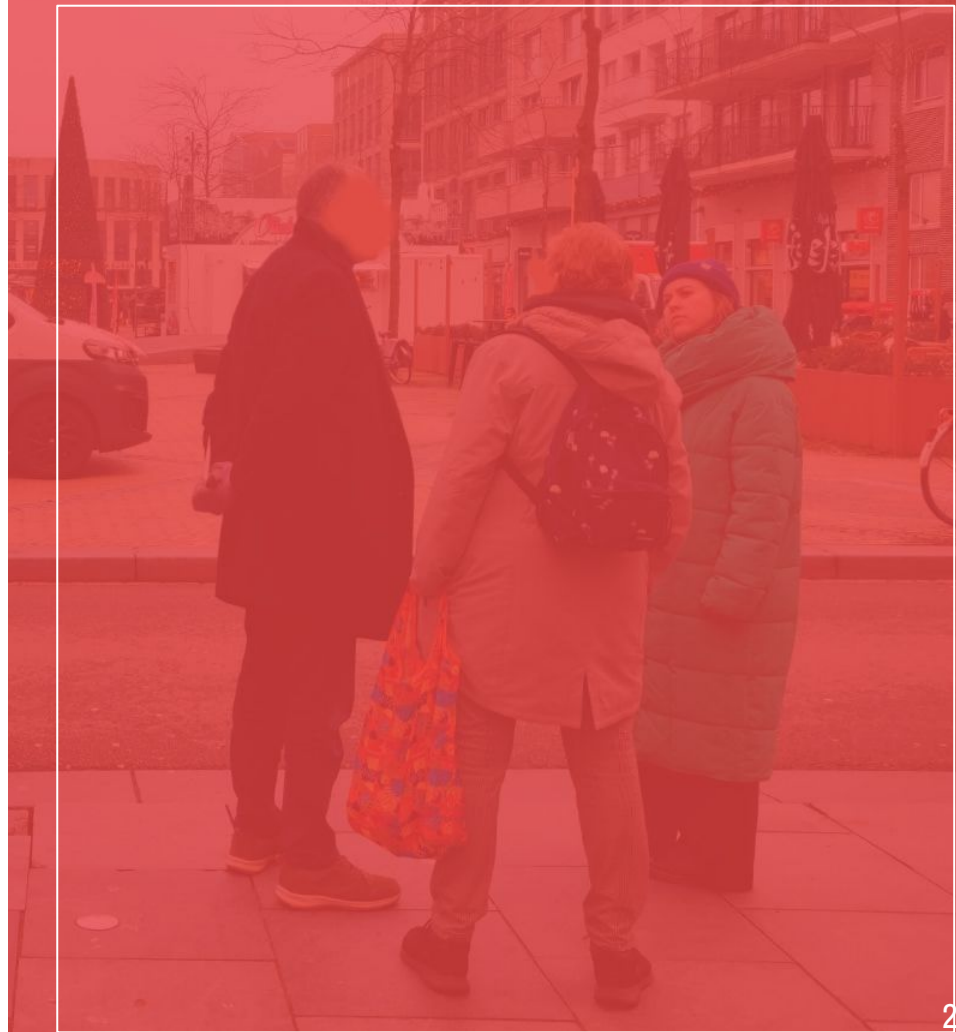
stipo

Rapportage Straatgesprekken Luchtkwaliteit in de gemeente Utrecht

januari 2024

Inhoudsopgave

1.	Aanleiding en aanpak straatgesprekken	3
2.	Vliegensvlug door de gesprekken	8
3.	Bevindingen uit de straatgesprekken	11
a.	Roken	19
b.	Houtstook	25
c.	Verkeer	34
4.	Aanvullende gesprekken met jongeren	44
5.	Bevindingen per locatie	49
6.	Concluderende aanbevelingen	62





Aanleiding en aanpak straatgesprekken

Aanleiding

Ongezonde lucht is schadelijk voor de gezondheid van mensen, de natuur en het milieu. Daarom neemt gemeente Utrecht maatregelen om de kwaliteit van de lucht te verbeteren. De stad voldoet aan de minimale EU normen, maar wil nu voldoen aan het strengere advies van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) uit 2021. Daarom maakt de gemeente nieuw beleid met maatregelen om dit advies te halen. Mogelijke maatregelen raken onderwerpen zoals het verkeer, houtstook en roken.

De gemeente wil inzicht krijgen in het draagvlak voor de voorgestelde maatregelen. Waar kan steun worden verwacht en waar zit de nuance?

Misschien worden sommige maatregelen beter ontvangen met inbegrip van bepaalde voorwaarden. STIPO is gevraagd om straatgesprekken te organiseren, waarmee op een open manier bewoners worden gevraagd naar hun visie op maatregelen ter bevordering van de luchtkwaliteit.

In deze rapportage delen we de bevindingen uit de straatgesprekken en doen we zowel overkoepelende als specifieke aanbevelingen voor de eventuele uitvoering van de potentiële maatregelen.

Utrecht werkt verder aan gezonde lucht

Je kunt niet kiezen welke lucht je inademt. Daarom vinden wij het belangrijk om bewoners van Utrecht te beschermen tegen ongezonde lucht.

Wat doen we al?

- Lokale maatregelen inzetten
- Lobbyen voor regionale, landelijke en internationale maatregelen

Rijstof
PM₁₀ en PM_{2.5}

stikstofdioxide
NO_x

We werken vanuit 3 principes

- In stappen wordt Utrecht een uitstootvrije stad
- Als maatregelen onvoldoende oplossen, meer strenge maatregelen
- Focus op bronnen waar nog veel winst is te behalen

Hoe gaan we dat doen?

- In gesprek met de stad
- Effect van maatregelen onderzoeken
- Uitvoeringsprogramma maken

Ons doel

Gezonde lucht die voldoet aan de WHO-advieswaarden uit 2021

Luchtvervuiling Utrecht 2021	WHO-advieswaarden (zie doel)	Actuele reality
NO _x 21.1 µg/m ³	10 µg/m ³	+11%
PM ₁₀ 18.2 µg/m ³	15 µg/m ³	+18%
PM _{2.5} 10.9 µg/m ³	5 µg/m ³	+12%

Grootste bronnen van luchtvervuiling in Utrecht in 2030 (naar verwachting)



Wegverkeer, Consumenten, Industrie

Wist je dat...?

De kwaliteit van de lucht zorgt voor meer ziekte dan bijvoorbeeld overmatig alcohol gebruik of een te hoog cholesterol.

Landelijk leidt luchtvervuiling tot bijna 11.000 sterfgevallen per jaar.

Elektrische auto's nog steeds uitstoot veroorzaken? Dat komt door het remmen en het slijten van de banden.

Kinderen, ouderen en mensen met reeds bestaande long-, hart- en vaatziekten zijn extra kwetsbaar voor luchtvervuiling.

Luchtvervuiling kan bijdragen aan onder andere luchtwegklachten, zoals hoesten, piepen en kortademigheid, geïrriteerde of geprikkelde ogen, hart- en vaatziekten, longkanker en vroegtijdige sterfte.

De luchtkwaliteit in Nederland verschilt van plek tot plek en van moment tot moment. Dat is bijvoorbeeld vanwege de spits (meer wegverkeer) of het weer (rook blijft hangen). Plaatselijk hebben vooral bronnen in de directe omgeving invloed op de luchtkwaliteit.

Kinderen die wonen of die naar school gaan dicht bij een drukke weg hebben vaker klachten van hun luchtwegen, zoals hoesten en benauwdheid. Ze hebben gemiddeld minder goed ontwikkelde longen, dat blijft de rest van hun leven zo.

Aanpak

In de periode van 25 november t/m 5 december 2023 parkeerden we een elektrisch camperbusje op 10 verschillende locaties in Utrecht. Op deze plekken spraken we voorbijgangers aan en vroegen hen naar hun standpunt ten opzichte van aanvullende maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Op posters werd informatie gedeeld en met een flexibele vragenlijst in het hoofd volgden gesprekken variërend tussen 2 en 20 minuten lang.

De locaties werden geselecteerd met als doel een goede dwarsdoorsnede van Utrechtse wijken en hun bewoners te pakken te krijgen (zie volgende pagina). De bedoeling was niet om kwantificeerbare uitkomsten voor de hele stad te verkrijgen, maar wel om begrip te krijgen van de opvattingen t.a.v. de maatregelen onder bewoners met verschillende demografische kenmerken.

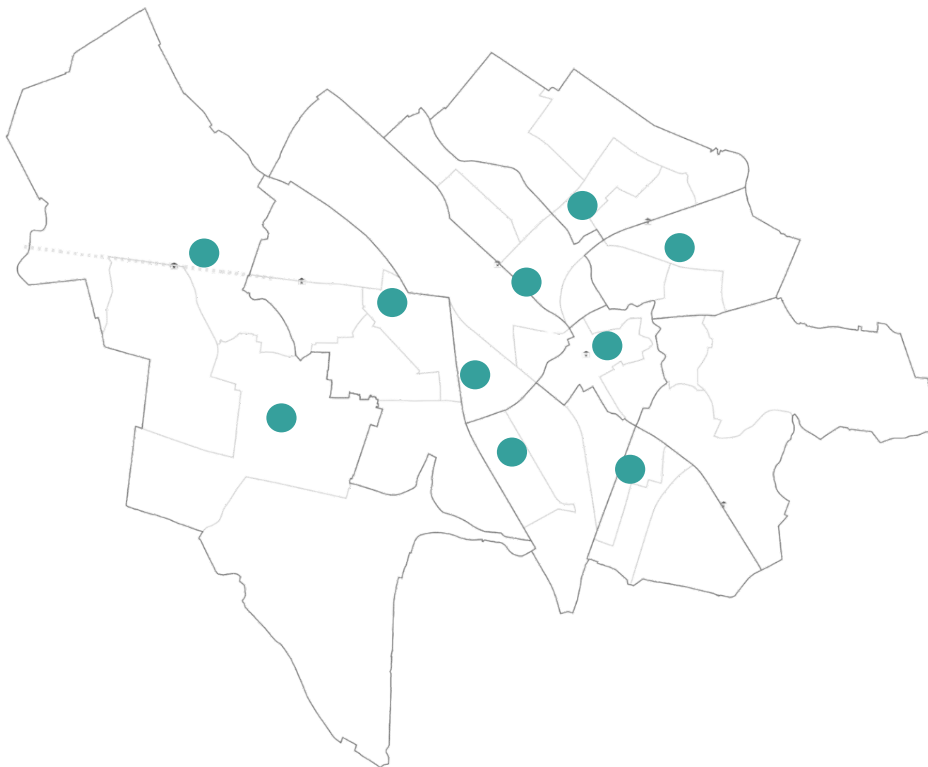
Juist de verklaring waarom sommige bewoners voor of tegen bepaalde maatregelen zijn, zorgt voor interessante nuance. De locaties waren centrale plekken in de wijk, nabij winkels of de wekelijkse markt.

In aanvulling op de straatgesprekken bij de camper voerden we enkele gerichte gesprekken met jongeren, omdat dit een groep is die vaak niet zichtbaar is op straat. We hebben interviews afgenomen op twee locaties. De interviews waren semi-gestructureerde gesprekken van 10-15 minuten die vooral gingen over verkeer en rookvrije zones.

Diverse wijken

We selecteerden tien wijken in Utrecht die divers waren wat betreft:

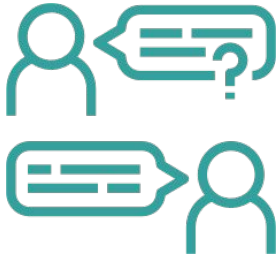
- sociaal-economische kenmerken van bewoners;
- type woningbouw (van ruime koopwoningen tot sociale huurappartementen);
- ligging in de stad;
- en de mobiliteitssituatie (gebruiksgemak van openbaar vervoer, parkeervoorzieningen, nabijheid grote verkeersaders).



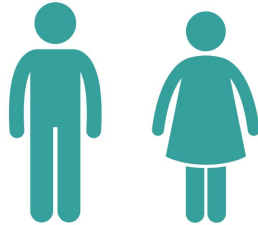


Vliegensvlug door de gesprekken

Vliegensvlug door de gesprekken - een overzicht



175 interviews
205 mensen geïnterviewd



41% man, 59% vrouw



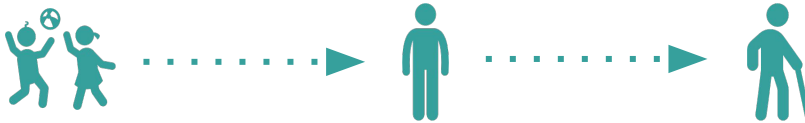
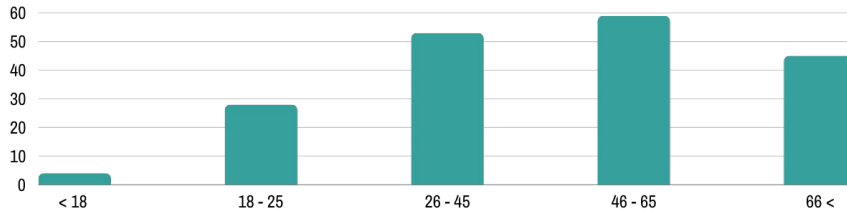
199 Utrechtenaren
6 bezoekers



10 locaties

Vliegensvlug door de gesprekken - leeftijd

Tijdens de interviews schatten we de leeftijd van de respondenten. In de analysefase brachten we dit terug naar vier leeftijdscategorieën. Over die categorieën kunnen we de volgende conclusies trekken.



Kinderen (<18)



- geen auto,
- wonen bij hun ouders

Jongvolwassenen (18-25):



- hebben geen auto nodig of kunnen zich geen auto veroorloven
- potentieel om autobezitter te worden
- wonen vaak in huurwoningen zonder houtstook
- vrij mobiel, gebruiken meestal het openbaar vervoer en de fiets

Volwassenen (26-65)



- een diverse groep
- economisch actief en kan zich een auto veroorloven
- gebruiken het vaakst een auto
- veelal gezinnen met kinderen
- de groep die huizen bezit, inclusief die met houtstook

Senioren (66+)



- gebruiken eigen auto om langer zelfstandig te blijven
- de groep die in sommige opzichten het moeilijkst te veranderen is qua rookgewoonten



Bevindingen uit de straatgesprekken

*"Goed dat de gemeente maatregelen neemt.
Zeker voor kinderen is het heel erg belangrijk
dat ze opgroeien in schone lucht."*



*"Ik denk dat het goed is dat de
gemeente de lucht gezonder wil maken.
De maatregelen raken mij niet, dus ik
vind het prima, maar ik vind dat ook
altijd een beetje makkelijk praten."*



*"Wat een onzin
allemaal, we zijn toch
geen kinderen."*

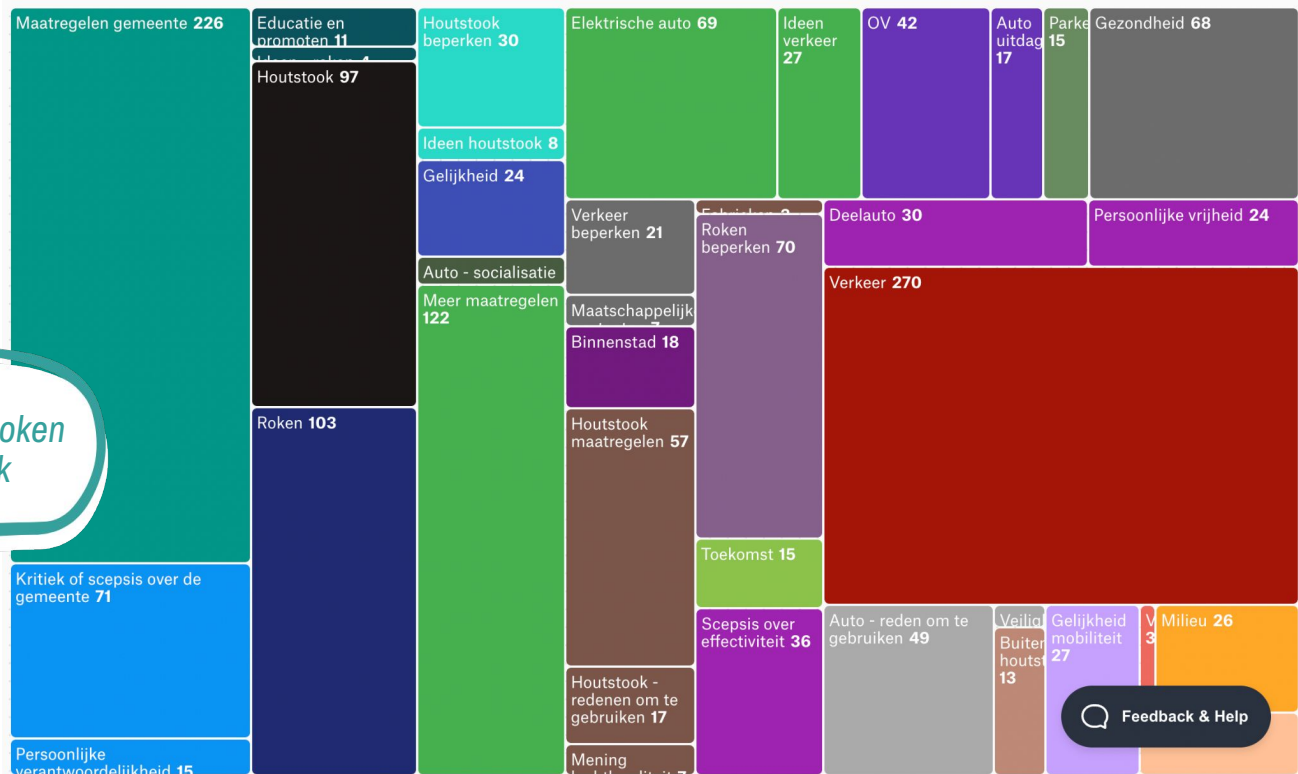


*"Op zich goed dat de gemeente maatregelen neemt,
maar ik heb bij dit soort stappen wel heel erg
vraagtekens bij de impact ervan. Moet er niet meer
aandacht zijn voor de vervuilende fabrieken enzo?"*



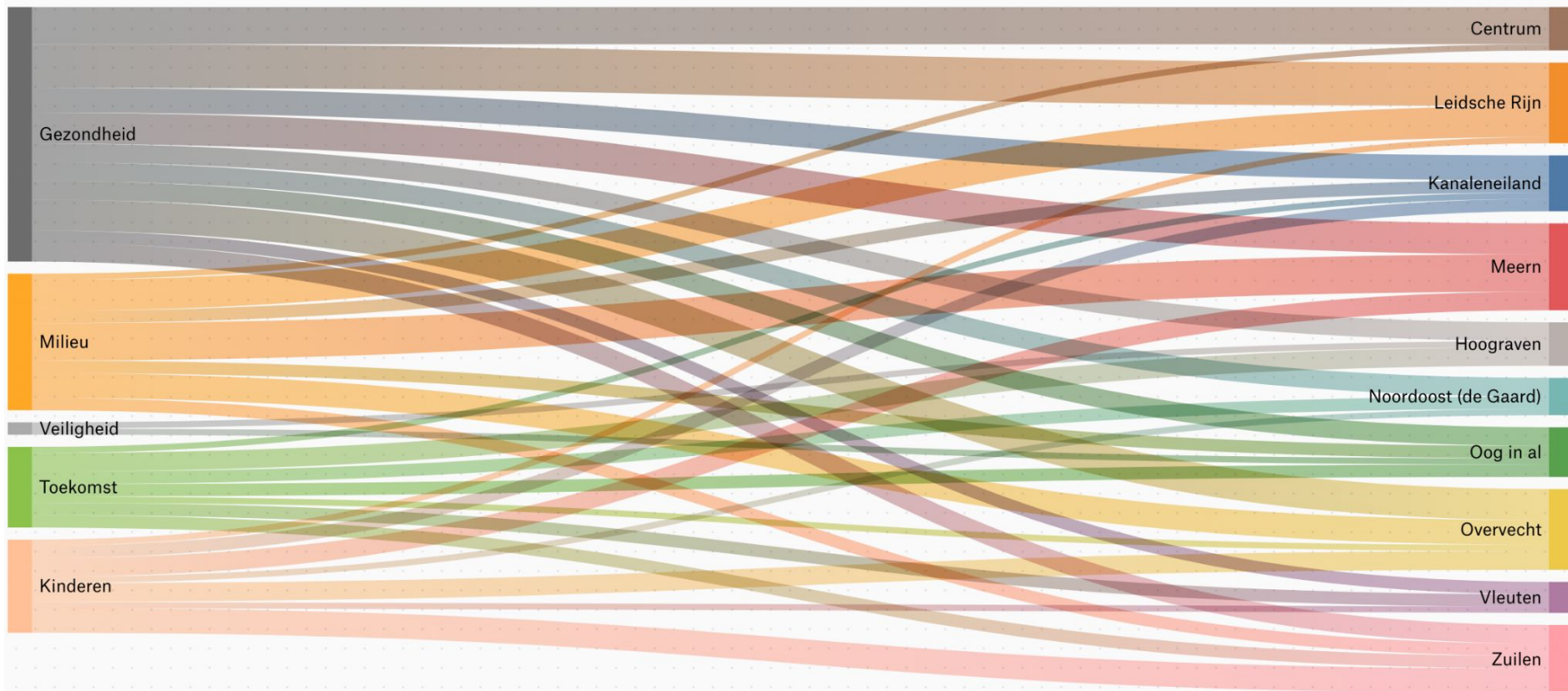
*"Goed dat de gemeente hier
stappen in neemt. Het moet
een beetje extern gestimuleerd
worden."*





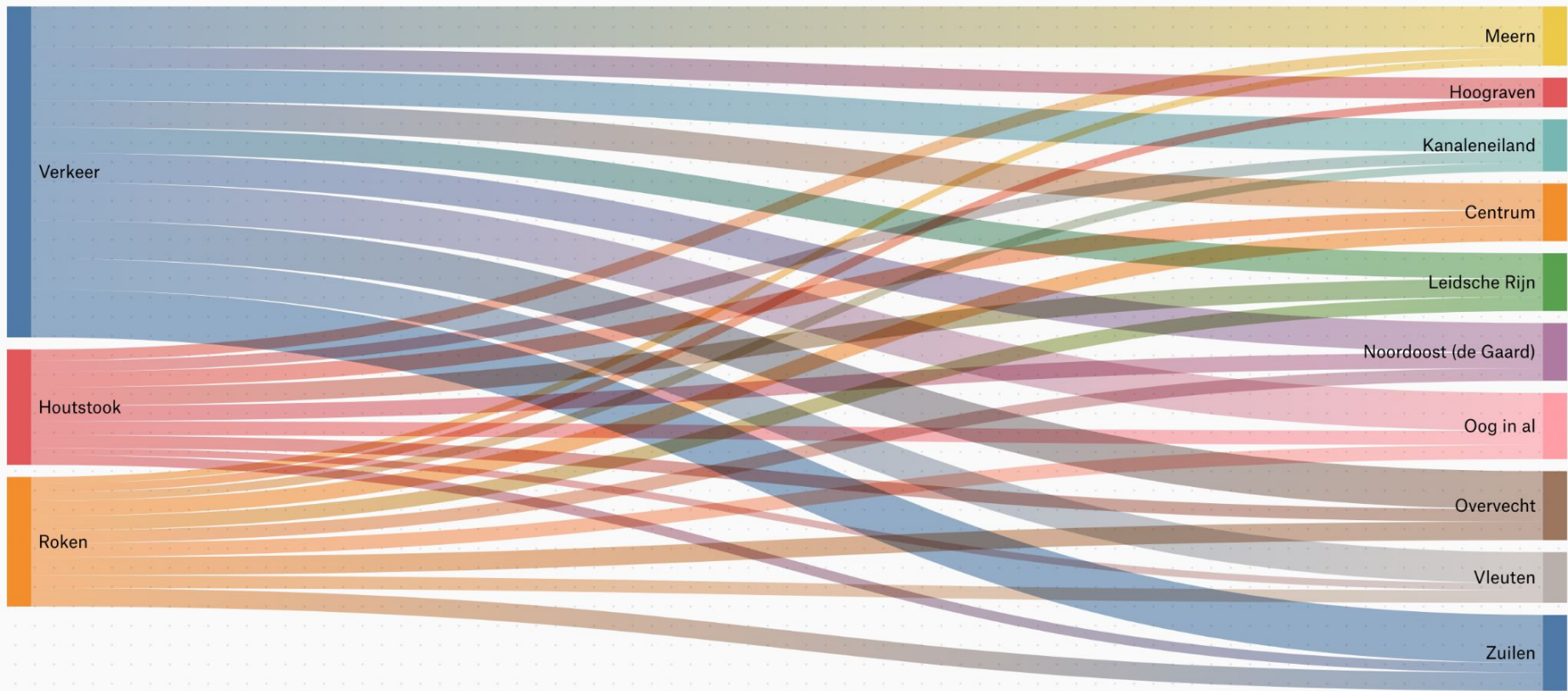
Meest genoemde onderwerpen

Uit de notities van alle gesprekken destilleerden we veel genoemde thema's en onderwerpen, zoals te zien is in bovenstaand figuur. Met deze data begonnen we onze analyse.



Denkt u wel eens na over een gezonde lucht?

We begonnen de gesprekken vaak met de vraag of mensen wel eens nadachten over het thema luchtkwaliteit, en zo ja of zij zich zorgen maakten over een gezonde lucht. Wanneer mensen zorgen uitten, ging dat voornamelijk over het onderwerp gezondheid. Daarnaast werden ook milieu, toekomst, kinderen en veiligheid (vaak i.r.t. verkeer) genoemd.



Verkeer, houtstook en roken

Naast enkele algemene vragen concentreerden de gesprekken zich op de thema's verkeer, houtstook en roken. Het thema verkeer bespraken we het meest en het meest uitvoerig. Iedereen mengt zich op een manier in het verkeer en maatregelen op het gebied van mobiliteit zullen iedereen in meer of mindere mate raken. Voor houtstook en roken geldt dat minder.

Algemene indruk van de gesprekken

De meeste gesprekken verliepen op een prettige manier. Mensen stonden veelal open voor een praatje. Soms niet, het koude en natte weer zal daar ook aan bijgedragen hebben.

Ruimte voor gesprek

De gesprekken waren vrijwel altijd constructief en prettig. Absoluut niet iedereen kijkt positief naar mogelijke maatregelen. Ze vinden het niet nodig of overdreven betuttelend, of het beperkt hen dusdanig in dagelijkse bezigheden. Ze zijn er niet blij mee en delen dat in duidelijke taal. Toch blijft er ruimte voor gesprek. Dit gold ook voor mensen die juist vinden dat de gemeente nog niet hard genoeg gaat met het nemen van maatregelen. En absoluut de meeste mensen hebben een vrij gematigde mening.

“Goed dat de gemeente maatregelen neemt om de luchtkwaliteit te verbeteren, en dan moeten we daar allemaal een beetje aan meewerken.”

Invloed van recente gebeurtenissen

We merkten dat twee recente ontwikkelingen van invloed waren op veel van de gesprekken. Een aantal bewoners begon uit zichzelf over het enkele weken eerder aangekondigde houtstookverbod voor buiten. Ze deelden hun onvrede over (of af en toe juist sterke steun voor) de maatregel. Dit had invloed op hun visie op andere mogelijke maatregelen. Daarnaast ondervonden we dat de gesprekken gekleurd waren door het resultaat van de Nederlandse verkiezingen, die enkele dagen eerder plaatsvonden. Bewoners maken zich zorgen dat het aandringen op progressieve oplossingen niet door iedereen begrepen wordt. Praten over het milieu zal bewoners die het druk hebben om de eindjes aan elkaar te knopen vaak niet bereiken.

“Ik vind het nieuwe houtstookbeleid maar symboolpolitiek, het is voor mij een reden om bij de volgende verkiezingen op een andere partij te stemmen.”

"Ik vraag me af of we altijd als eerste moeten zijn als klein land. Dit voelt allemaal een beetje als 'het beste jongetje van de klas'. We doen veel, maar zijn ook niet klaar voor deze transformatie. De infrastructuur hebben we nog niet."

Behoeftte aan eerlijkheid en duidelijkheid maatregelen

Het merendeel van de bewoners die we gesproken hebben vindt het goed dat de gemeente extra maatregelen neemt om de luchtkwaliteit in Utrecht te verbeteren. Tegelijkertijd komen maatregelen op hen niet altijd eerlijk en begrijpelijk over.

Ten eerste worden maatregelen die zich richten op consumenten door een deel van de bewoners die we spraken gezien als disproportioneel. Men vraagt zich af of hier nou echt de meeste impact mee wordt gemaakt. Dat is toch niet eerlijk ten opzichte van grote vervuilers, zoals industrie en luchtvaart?

Er is daarnaast onduidelijkheid over de zin van een aantal recente verkeersmaatregelen waardoor autoverkeer in groeiende mate vast komt te staan op een aantal hoofdverkeersaders in de stad. "Veel stationair draaiende auto's, dat kan toch niet goed zijn voor de luchtkwaliteit?" Dit schept verwarring over het nut van maatregelen.

"Op zich goed dat de gemeente maatregelen neemt, maar ik heb bij dit soort stappen wel heel erg vraagtekens bij de impact ervan. Moet er niet meer aandacht zijn voor de vervuilende fabrieken enzo?"

"Houtstook en roken gedeeltelijk verbieden is goed en we moeten allemaal ons steentje bijdragen, maar doe het niet als je niet kunt handhaven, dan jaag je mensen juist in het harnas. Daar begrijp ik niks van."

Daarnaast worden vraagtekens gezet bij de eerlijkheid van maatregelen wanneer niet alle bewoners evenredig profiteren of zelfs ongemak ervaren van de maatregelen. Vaak werd in dit geval de stap naar elektrisch rijden genoemd. Niet iedereen is binnen nu en enkele jaren financieel bij machte om een elektrische auto aan te schaffen. In het extreme geval dat het zo ver komt dat een deel van de stad ook voor personenauto's een emissievrije zone wordt, zouden veel bewoners daarmee buitengesloten worden. Bewoners spreken hun angst uit voor zo'n situatie. Bewoners die wij spraken ervaren eenzelfde soort oneerlijkheid wanneer ouderen of mensen die slecht ter been zijn niet overal met de auto kunnen komen.

“Ik heb COPD en last van vervuilde lucht. Maar ik heb ook een oude benzineauto en zelfs met flinke subsidie geen geld om een elektrische auto aan te schaffen. Zou het heel erg vinden als ik niet meer mobiel kan zijn.”

Verschil in kennis

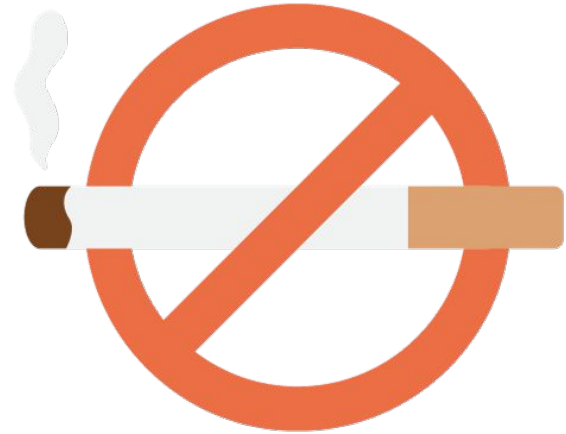
Daarnaast vonden we het opvallend dat het kennisniveau over dit onderwerp per persoon enorm verschilt, hier was ook duidelijk onderscheid te zien per locatie. Mensen weten niet altijd wat de schadelijke effecten zijn van hun stook- of rijgedrag. Of ze houden zich niet bezig met milieu en luchtkwaliteit en vinden de (mogelijke) maatregelen daarom lastig te plaatsen.

Voor een breed draagvlak is het van groot belang dat bewoners de zin van de maatregelen goed begrijpen en dat ze door hen rechtvaardig worden gevonden.

“Ik vind het lastig dat je met dit soort maatregelen altijd zwakkere mensen meer benadeelt, het moet niet zo zijn dat oude of minder vitale mensen thuis moeten blijven omdat de auto niet meer voor de deur staat. Het liefst doe ik alles op de fiets, maar dat is niet altijd makkelijk.”

THEMA Roken

Wat vind je van het uitbreiden van rookvrije zones? Waarom denk je dat het belangrijk is? Ben je zelf een roker en hoe ga je om met de rookvrije zones?





"Niet-rookzones uitbreiden heel goed, voor de nieuwe generatie helemaal."



"Roken zou wel eens op meer plaatsen verboden kunnen worden."



"Ik rook niet, het is inderdaad belangrijk voor kinderen, maar ik denk dat als je de binnenstad rookvrij zou maken, je het niet echt kunt handhaven."



"Ik rook, ik vind de rookvrije zones prima, maar niet in de hele binnenstad, wat moeten de bewoners van de binnenstad dan doen?"



"Sommige maatregelen zijn prima, zo zou het roken op sommige plekken echt teruggedrongen kunnen worden, bijvoorbeeld op terrassen. Ik rook, maar als ze rookvrij worden dan loop ik weg van het terras om te roken."



Roken - positief over aanvullende maatregelen

#Gezondheid

De extra maatregelen tegen roken worden breed geaccepteerd. Mensen weten dat het ongezond is. Ze denken vaak aan hun kinderen. Sommigen vinden het niet prettig om mee te roken.

“Uitbreiding van rookvrije zones vind ik prima. Kinderen moeten opgroeien zonder rook.”

#Algemene acceptatie voor extra maatregelen

Zelfs de meeste rokers zijn zich ervan bewust dat roken ongezond is en accepteren dat anderen er tegen beschermd moeten worden. Ze zeggen dat ze zich aan de regels zullen houden, uitzonderingen daargelaten.

“Sommige maatregelen zijn prima, bijv. roken zou echt verminderd kunnen worden op sommige plaatsen, zoals terrassen, dan loop ik weg van het terras om te roken.”

#Locaties

Als mensen plekken aanwijzen die rookvrij moeten worden, wijzen ze op terrassen. Het hele binnenstad rookvrij maken is te veel.

#Niet altijd duidelijk

Sommige mensen zijn zich niet bewust van rookvrije zones, veel bewoners weten niet dat bushaltes rookvrije zones zijn. Daarom moet de informatie zichtbaarder zijn en beter worden gehandhaafd.

“Meer rookvrije zones is een goed idee, maar er wordt nog steeds gerookt, bijvoorbeeld bij bushaltes.”

#Andere ideeën

Naast het voorstel om meer rookvrije zones in te richten, zijn er ook ideeën gedeeld om de toegang tot sigarettenverkoop te beperken, bijvoorbeeld in het stadscentrum.

“Roken moet minder worden gestimuleerd, bijvoorbeeld door de verkoop in winkels in de binnenstad te verbieden.”

74%

van de respondenten die
spraken over rookvrije
zones steunde de
uitbreiding ervan





Roken - twijfels over aanvullende maatregelen

#Zorgen over effectiviteit

Mensen maken zich zorgen over hoe nieuwe regels gehandhaafd moeten worden.

“Houtstook en roken gedeeltelijk verbieden is goed en we moeten allemaal ons steentje bijdragen, maar doe het niet als je niet kunt handhaven, dan jaag je mensen juist in het harnas.”

“Voor mij je mag meer rookvrije zones maken, maar het wordt moeilijk om dit te controleren”

#Weinig mensen zijn fel tegen, maar ze zijn er wel

Sommige mensen vinden dat alles moet kunnen, ook roken, vooral wanneer je in de open lucht rookt zodat andere mensen er geen last van hebben. Maar dit is een kleine minderheid.

“Ik rook al 65 jaar en ben nog heel gezond en vind dat ik dat zelf mag bepalen.”

#Emotioneel onderwerp voor sommigen

Sommige bewoners maken zich zorgen over rokers. Aangezien roken een verslaving is, kan het verbieden van roken in openbare ruimtes tot hoge emoties leiden. Mensen die verslaafd zijn en niet mogen roken, zouden toch gaan roken maar hebben dan het gevoel dat ze iets illegaals doen. Bij (sociale) problematiek is roken soms een uitlaatklep, een lokaal verbod brengt dan nog meer spanning.

“Rookvrije zones maken verslaafde mensen boos, het brengt veel emotie.”



Roken - *aanbevelingen*

- Het aanpakken van roken is het minst controversiële onderwerp. Rokers en niet-rokers staan positief tegenover scherpere maatregelen. Dat maakt het uitbreiden van rookvrije zones potentieel succesvol.
- Maak de horeca terrassen (gedeeltelijk) rookvrij, samen met horecaondernemers. De inhouden van de gesprekken bieden handvatten om het gesprek scherper te voeren. De percentages zijn overtuigend.
- Maak duidelijker waar de rookvrije zones zijn.
- Onderzoek wat mogelijk is op het gebied van stevigere handhaving.

THEMA Houtstook

Heb je een houtkachel? Zo ja, hoe vaak gebruik je hem en wanneer? Let je op de weersomstandigheden? Heb je er last van?



"Ik heb astma dus al gauw last van een slechte lucht. Vind het heel goed dat de gemeente maatregelen neemt."



"We hebben een houtkachel die we regelmatig gebruiken, is wel een zuinige. Letten wel op het weer. Vind verbieden van houtstook veel te overdreven, mensen moeten dat zelf beslissen."

"[Houtstook maatregelen] voor binnen lijken me logisch, vooral als het niet noodzakelijk is voor warmte."



"We hebben een houtkachel voor de gezelligheid, maar die gaat maar 3 keer per jaar aan. En dan letten we ook nog op het weer. Het zou helemaal prima en begrijpelijk zijn als dat strenger zou worden."



"Ik ben voorstander van het houtstook beleid, maar er moeten wel uitzonderingen mogelijk zijn [noemt specifiek de scouting]. Het moet niet te streng zijn."



"Ik denk ook niet dat het stookverbod een oplossing is, want mensen gebruiken het zelfs nu nog vanwege de gasprijzen."





Houtstook - houtkachel gebruik en stookgedrag

#Gezelligheid

Gezelligheid is een belangrijke reden om een open haard te gebruiken. Mensen steken de open haard een paar keer per jaar aan om het gezelliger te maken. Hier zit ook de paradox: moet er een verbod komen voor die paar keer per jaar? Dit brengt bij sommige mensen weerstand. Mensen met een open haard wonen vaak in een koopwoning, in een rijtjes- of vrijstaand huis.

Enkele bewoners zeggen dat de open haard één van de weinige dingen is die zij (financieel) tot hun beschikking hebben om hun leven wat op te fleuren in de winter. Een verbod op houtstook brengt bij mensen emotie.

“Sommige bewoners kunnen niet op vakantie naar het buitenland en willen het op een andere manier thuis een beetje gezellig maken.”

#Extra verwarmingsbron

We spraken ook bewoners die een houtkachel voor verwarming gebruiken. Meestal is dit een extra warmtebron (bijvoorbeeld naast gas). Mensen noemden dat vanwege de stijgende gasprijzen, dit de manier is om de rekeningen iets lager te houden. Voor slechts enkele bewoners is een houtkachel de enige warmtebron.

“Ik heb een houtkachel die ik gebruik als enige warmtebron, voor mij is er momenteel geen alternatief mogelijk.”

“Soms gebruiken we een houtkachel. Niet alleen omdat het gezellig is; het helpt ook met de rekeningen, maakt het wat goedkoper. Andere mensen in de buurt doen het ook.”

8%

van de respondenten
heeft een houtkachel

*75% van de respondenten maakt gebruik van hun houtkachel,
daarvan stookt:*

- *75% regelmatig in de winter, ook voor warmte*
- *25% slechts 2 á 3 keer per jaar voor de gezelligheid*





Houtstook - positief over aanvullende maatregelen

#Gezondheidsproblemen

Voor sommige bewoners bleek houtstook een wezenlijk onderwerp. Ze kwamen bewust naar ons toe om te praten omdat ze gezondheidsproblemen ervaren die gerelateerd zijn aan houtstook. Niet iedereen wil hun burens aanspreken wanneer zij last hebben van hun houtstook. Of ze hebben het wel gedaan, maar zonder resultaat. Ze staan achter aanvullende maatregelen.

“Ik heb astma en merk het meteen als de houtkachels in de buurt aan gaan. Ik zou er zeker voor zijn om stappen te ondernemen om dat aan te pakken.”

#Geen ervaring met houtstook

Voor veel bewoners is houtstook niet iets waar ze over nadenken. Ze stoken geen hout en vinden het prima dat er nieuwe regels worden ingevoerd.

“Ik heb geen houtkachel en ik heb er ook geen last van, prima als daar maatregelen voor worden genomen.”

#Niet van deze tijd

Sommigen merkten op dat houtstook niet van deze tijd was en niet in de (binnen)stad past. Voor sommigen was dit ook een reden om toch maar geen open haard te installeren of te gebruiken, ook al wilden ze dat vroeger wel. Anderen hebben een open haard, maar gebruiken die niet omdat het te veel moeite kost.

“Een open haard is niet van deze tijd. Het past ook niet bij de stad.”

“Als je in de binnenstad woont weet je dat bepaalde dingen niet kunnen, zoals hout stoken.”



Houtstook - geen verbod, misschien wel beperking

#Stookbeperking bij ongunstige weersomstandigheden

De meeste mensen met een houtkachel vinden stookbeperking logisch op dagen met ongunstige weersomstandigheden. Niet iedereen is echter op de hoogte van de stookwijzer en het stookalert.

“Zou het heel logisch en goed vinden als de gemeente meer bewustwording creëert rond niet stoken bij bepaalde weersomstandigheden.”

“Houtkachels worden een probleem hier in de wijk. Wij hebben zelf een pelletkachel, het huis is heel goed geïsoleerd en we verwarmen vooral elektrisch. Als we de pelletkachel aanzetten, staat hij heel laag en we letten altijd op het weer en het stookadvies! Zou goed zijn als meer mensen dat deden, maar lijkt mij erg moeilijk te handhaven.”

#Voorlichting in plaats van verbod

Sommigen zeggen dat je in plaats van een verbod op houtstook, mensen beter moet leren hoe ze moeten stoken en ze moet aanmoedigen om er bewuster mee om te gaan.

“Ik heb wel last van de houtkachels van mijn burens. Ze stoken vooral niet goed, veel hout dat extreem rookt. Betere voorlichting zou goed zijn! Ik zeg er zelf niks van want wil geen kwaad bloed zetten.”

#Een verbod is niet wenselijk en haalbaar

Sommige respondenten staan negatief ten opzichte van aanvullende maatregelen. Sommigen vinden dat overheden geen maatregelen moeten opleggen die iemands privésituatie betreffen. Anderen geloven niet dat de gemeente er iets aan kan doen, want handhaving is toch uitgesloten.

“Ik heb wel last van de rook van de houtstook van burens, maar een verbod gaat te ver en lijkt me niet haalbaar.”

54%

van de respondenten die het
houtstookverbod in de
buitenlucht ter sprake brachten
was er niet tevreden over





Houtstook - *verdeeldheid verbod op houtstook buiten*

#Recent verbod ligt gevoelig

Het recente verbod is een controversiële kwestie. Een aantal mensen begon zelf over het nieuwe houtstookverbod in de buitenlucht. Enkelen stonden achter de maatregel, de meesten deelden hun ongenoegen met deze keuze. Ze vinden het vaak verschrikkelijk betuttelend of onzinnig vanwege een gebrek aan handhaving. Ook gaf men aan vurig te hopen op een aantal uitzonderingen, met name de scouting werd genoemd. Voor mensen bij wie de maatregel niet bekend was bleek deze vaak weinig impact te hebben.

“Ik ben echt niet te spreken over verbod op houtstook buiten, ellende voor bijvoorbeeld scouting.”



Houtstook - *aanbevelingen*

- Maak bewoners bewust van de gezondheidseffecten van houtstook en wat dit betekent voor mensen met luchtwegklachten. Maak dit concreet, hoe worden mensen met luchtwegklachten beperkt en wat betekent het om op te groeien op een plek waar veel gestookt wordt?
- Maak bewoners bewust van de Stookwijzer en het Stookalert. Bijvoorbeeld door campagne te voeren via social media. Of ga een stap verder en verbiedt stoken bij slechte omstandigheden, hier lijkt draagvlak voor te zijn.
- Ga voorzichtig om met bewoners die geïnvesteerd hebben in het verduurzamen van hun houtkachel. Zorg voor uitzonderingen wanneer wordt overgegaan tot een (gedeeltelijk) verbod.
- Maak bewoners bewust dat houtstook geen duurzaam of goedkoper alternatief is voor gas, koppelen aan energietransitie opgave.
- Het verbod op houtstook buiten wordt niet overal goed ontvangen en zet bij sommige mensen kwaad bloed. Je kunt er voor kiezen om bewoners tegemoet te komen door middels een vergunningplicht uitzonderingen te maken voor houtstook buiten. Bijvoorbeeld voor scouts, afgebakende gebieden of evenementen.
- Start met het stookvrij maken van de binnenstad. De binnenstad wordt al gezien als een plek van innovatie, veel veranderingen en nieuwe regels. En centrumbewoners maken zelf vaak al de keuze om de open haard de deur uit te doen.

THEMA Verkeer

Heb je een auto? Wat voor soort auto is het? Waarvoor gebruik je hem? Waarom heb je besloten een elektrische auto te kopen? Hoe reis je in de stad? Wat als jouw wijk emissievrij wordt? Heb je ooit gebruik gemaakt van een autodeeldienst?





"Ik heb geen auto en gebruik een deelauto van "We Drive Solar", werkt super goed. Ik juich het aan als er meer autovrije zones komen."



"Geen auto's in het centrum lijkt me heel logisch, naar Parijs model."



"Je moet het makkelijker maken voor mensen om met het ov te gaan, juist niet alles nog meer gaan beperken"



"Ik vind het prima dat er milieuzones en emissievrije zones komen, dat is vanzelfsprekend, ik rij alleen buiten de stad."



"Het idee om in de toekomst emissievrije zones aan te wijzen is goed, maar op voorwaarde dat elektrische auto's betaalbaarder worden."



"Wij hebben onze auto wel echt nodig. En het is al ingewikkeld om met de auto door Vleuten-De Meern te rijden. Prima dat dat in de binnenstad gebeurt, maar dit is een dorp!"



"Ik vind het moeilijk dat je met dit soort maatregelen altijd zwakkere mensen meer benadeeld, het moet niet zo zijn dat oude of minder vitale mensen thuis moeten blijven omdat de auto niet meer voor de deur staat. Ik doe het liefst alles op de fiets, maar is niet altijd makkelijk."



Verkeer - autogebruik en gedrag

#Rijden naar het werk

Er is een aanzienlijke groep mensen die voor werk een eigen auto gebruikt. Voor sommige functies, locaties of tijdstippen is een alternatief erg lastig.

"Ik ben timmerman en moet nu in sommige stadscentra lopen met mijn spullen. Ik kan niet met het ov reizen."

"Ik heb een benzineauto voor de deur staan en vind het heel fijn en belangrijk dat ik die altijd kan pakken omdat ik vaak 's nachts en onregelmatig werk."

#Vakantie in het buitenland

Mensen gaan graag op vakantie met de auto. Bewoners met een migratieachtergrond noemen bijvoorbeeld lange autovakanties naar het land waar zij geboren zijn.

"Als ik naar het buitenland wil, naar Marokko, dan is het moeilijk zonder auto."

#Naar familie buiten de stad

Veel bewoners gebruiken de auto alleen om buiten de stad te komen, vaak voor werk om familie in andere steden of op het platteland te bezoeken. Of voor bepaalde hobby's. Binnen de stad geven ze de voorkeur aan de fiets.

"Vind het prima dat er milieuzones en emissievrije zones komen, dat is vanzelfsprekend, ik rij alleen buiten de stad."

"Ik gebruik de auto alleen om naar familie te gaan in Lelystad en Groningen, anders fiets of loop ik."

"We gebruiken de auto alleen om naar schoonouders en ouders in Friesland te gaan, anders fietsen we."



Verkeer - autogebruik en gedrag

#Noodzakelijk vanwege de kinderen

Voor veel inwoners is het krijgen van kinderen de reden om een eigen auto te kopen. Tegelijkertijd is de tijd waarin kinderen ouder en zelfstandiger worden een cruciale periode waarin het opgeven van de eigen auto kan worden aangemoedigd.

“Met het tweede kind hebben we een auto gekocht.”

“Deelvervoer werkt nu niet voor ons, maar ik zou het zeker overwegen als de kinderen wat ouder zijn.”

#Status

Door sommige respondenten wordt het bezitten van een auto beschouwd als een verstandige keuze of zelfs gekoppeld aan status.

“Mensen in deze wijk hebben niet altijd veel te besteden, maar een auto voor de deur is erg belangrijk voor ze. Dat is een beetje voor de show.”

#Gemakkelijk gebruik van de auto

Op sommige plekken is autoverkeer heel goed gefaciliteerd en is parkeren gratis. Dat stimuleert autogebruik. Sommige mensen geven aan best bereid te zijn om soms wat verder te lopen.

“De auto is goed gefaciliteerd. De Jumbo heeft een garage, dus mensen komen hier ook met de auto om te winkelen vanuit andere gebieden.”

“De auto staat voor de deur, wat erg belangrijk is met kleine kinderen, maar ook overkomelijk als we elders centraal kunnen parkeren.”

#Onafhankelijk blijven

Voor ouderen en mensen met mobiliteitsproblemen is het gebruik van een auto een manier om langer onafhankelijk te blijven.

“Mijn auto maakt me onafhankelijk, ik kan nog steeds leven en dingen zelf doen.”



Verkeer - elektrisch rijden

#Toekomst

Elektrische auto's zijn een veelbesproken onderwerp en worden door veel bewoners gezien als de toekomst.

“Ik heb nooit goed gekeken naar elektrische auto's, maar ik geloof dat het de toekomst is.”

#Statement

Sommige mensen kiezen voor elektrische auto's vanwege het milieu. Ze maken een bewuste keuze ondanks de prijs. Dit is ook een soort statement.

“We hebben bewust een elektrische auto en zijn ook echt bereid om bijvoorbeeld om te rijden als dat beter is voor het milieu.”

“Ik ben een natuurkundedocent, dus ik moet het goede voorbeeld geven.”

#Goedkoper in de toekomst

De stijgende gasprijzen kunnen ook een motivatie zijn om over te schakelen op elektrische auto's.

“Gas wordt steeds duurder, dus over een tijdje zullen mensen toch wel overgaan op elektrisch.”

#Te duur

Hoewel elektrische auto's steeds goedkoper worden en er subsidies beschikbaar zijn, zijn ze voor de meeste bewoners die we spraken nog steeds te duur. Eigenaren van elektrische auto's zijn zich hier ook van bewust.

“Ik heb twee elektrische auto's en beseft ook dat niet iedereen die kan kopen.”

“Het invoeren van emissievrije zones is goed, maar de voorwaarde zou moeten zijn dat elektrische auto's betaalbaarder worden.”



Verkeer - openbaar vervoer

#Minder auto's op straat: betere alternatieven

Als we een schonere lucht willen én een fijnere buitenruimte, is alleen het overschakelen van benzine auto's naar elektrische auto's geen oplossing. Sommigen merken op dat we om die reden autogebruik in zijn geheel moeten beperken. Meer gebruik van ov, deelfervoer en wat vaker op de fiets stappen zijn oplossingen.

"Het zou goed zijn als meer mensen elektrisch gaan rijden, een paar auto's minder zou ook prima zijn. Maar dan zou het ov wel moeten verbeteren."

"Mensen uit de auto krijgen duurt denk ik lang. En we kunnen niet allemaal elektrisch rijden, dat is te duur en het stroomnet kan dat niet aan. Meer gebruik van deelfervoer in combinatie met ov!"

"Ik denk dat we allemaal stappen moeten zetten, als emissievrije zones hier ook komen dan is het prima. Maar we moeten ook denken aan mensen die die stappen niet kunnen zetten. Een beter OV-systeem is bijvoorbeeld noodzakelijk."

#Beter openbaar vervoer

Goedkoper en betrouwbaarder openbaar vervoer is een belangrijke voorwaarde voor het invoeren van emissievrije zones. Mensen balen van bussen die regelmatig uitvallen, een minder frequente dienstverlening of het verplaatsen van bushaltes waardoor ze ver moeten lopen. Daarnaast geven bewoners van verschillende wijken aan dat ze regelmatig de bus pakken naar CS of het centrum, maar dat wanneer je tussen wijken wilt reizen de bus vaak een matige optie is. Deze drempels helpen niet.

"Je moet mensen eerst een andere optie geven - dus een beter ov-systeem - en niet alleen dingen wegnemen."

"Mensen hebben geen geld voor de transitie naar elektrisch rijden, dus mega belangrijke voorwaarde voor emissievrije zones is goed en betaalbaar openbaar vervoer!"



Verkeer - gebruik van deelvervoer

#Beschikbaarheid

De beschikbaarheid van deelauto's is belangrijk. Als auto's te ver weg zijn of als er weinig in de wijk zijn, ontmoedigt dit het gebruik en is het geen haalbare optie. Een deelauto dichtbij maakt de drempel laag.

“We hebben geen auto, we doen alles met de bakfiets en gebruiken deelvervoer in de wijk. Veel opties voor deelauto's dichtbij maakt dat mogelijk, gelukkig zijn die ook elektrisch.”

“Ik wil graag overstappen op een deelauto, maar die zijn niet beschikbaar in mijn wijk.”

“Een deelauto gebruiken is te moeilijk, ik moet dan mijn kinderen thuis laten en zelf naar de auto fietsen.”

#Technologische “geletterdheid”

Sommige ouderen zeggen dat het gebruik van deelvervoer te ingewikkeld voor hen is. De noodzaak om een app te installeren en te ontdekken hoe alles werkt, maakt de drempel hoog.

#Bang voor schade

Sommige mensen zijn bang om iets kapot te maken dat niet van hen is. Ouders met jonge kinderen of hondenbezitters noemden dit met name regelmatig.

“Ik heb nog nooit een deelauto gebruikt, omdat ik bang zou zijn voor krassen op de auto.”

#Eerdere ervaring

Eerdere ervaring met deelauto's maakt de drempel veel lager. Tegelijkertijd kunnen slechte ervaringen ook de toekomstige bereidheid om van dergelijke diensten gebruik te maken beïnvloeden.

“Ik heb geen auto en gebruik een deelauto van “We Drive Solar”, werkt super goed.”

“Ik heb één keer een deelauto gebruikt, maar ik moest eerst een stuk lopen en had problemen met de sleutels.”



Verkeer - gebruik van informeel autodelen

#Auto delen met familie en vrienden

Sommige bewoners delen hun auto met vrienden of familie, of ze lenen de auto regelmatig. Dit kan financieel of milieutechnisch gemotiveerd zijn. Buren delen minder vaak een auto. Hier speelt vertrouwen een belangrijke rol. Terwijl het wat gemak betreft vaak de beste optie zou zijn.

“Ik gebruik geen gedeelde auto, ik kan iemand een lift geven, maar ik zou ‘m niet uitlenen.”

“Ik gebruik soms de auto van mijn kinderen die vlakbij wonen.”

“Ik deel mijn auto met mijn zus, uit financiële overwegingen en vanwege het milieu.”

#Ideeën over stimuleren autodelen

Mensen zien informeel autodelen als iets dat beter beloond kan worden. Het delen van een auto met burens, vrienden of familie kan verder worden aangemoedigd door financiële stimulansen.

“Zou het niet goed zijn als prive autodelen meer gestimuleerd wordt door bijvoorbeeld korting te geven op de parkeervergunning?”



Verkeer - binnenstad

#Autoluwe binnenstad

Bewoners van de binnenstad én bewoners buiten de binnenstad denken anders over het stadscentrum in vergelijking met buurten daarbuiten. In het stadscentrum wordt beperkte toegang met de auto als normaal gezien. Dit ligt in lijn met hoe mensen denken over roken en houtstook in de binnenstad: hier is ruimte voor innovatie. Sommige maatregelen worden hier mogelijk sneller geaccepteerd.

"Hier heb ik wel een auto nodig, maar in de binnenstad is het heel normaal dat je met het ov komt."

"Wij hebben onze auto wel echt nodig en het is al ingewikkeld om met de auto door Vleuten-De Meern te rijden. Prima dat dat in de binnenstad gebeurt, maar dit is een dorp!"

"Geen auto's in het centrum lijkt me heel logisch, naar Parijs model."





Verkeer - aanbevelingen

- De potentiële extra maatregelen (uitbreiding van autoluwe zones, de milieuzones en de emissievrije zone) zullen moeten worden ondersteund met aanvullende interventies en stimulerende maatregelen. Er moeten passende, toegankelijke en aantrekkelijke alternatieven zijn voor een benzine- of diesel auto in eigen bezit.
- Goed gefaciliteerd autogebruik zal meer autogebruik aanmoedigen (bijv. in Kanaleneiland). Met dit in het achterhoofd kan je er voor kiezen autogebruik actiever te ontmoedigen, de uitbreiding van het betaald parkeren is daar een voorbeeld van. Andersom geldt ook dat het zien van alternatieven (zoals een deelauto) aanzet tot het maken van andere keuzes.
- Er zijn kritieke momenten in het leven waarop mensen besluiten een auto te kopen of te houden, vooral als ze kinderen krijgen of wanneer kinderen uit huis gaan. Onderzoek hoe je op die momenten kunt interveniëren, waardoor bewoners een andere keuze willen maken.
- Bekendheid en ervaring met autodelen moedigt mensen aan om het te zien als een waardig alternatief voor het bezitten van een auto. Werk hiervoor samen met bedrijven en onderwijsinstellingen. Maak afspraken met autodeelbedrijven over spreiding over de gehele stad en bied bewoners een gratis proefrit.
- Informeel autodelen (met vrienden, familie en burens) kan een mogelijkheid zijn om autodelen financieel aantrekkelijker te maken. Overweeg manieren om dit aan te moedigen, bijvoorbeeld korting op de parkeervergunning bij een gedeelde auto. Of korting op het ov: win-win.
- Investeer in een betrouwbaar en nabij ov-systeem. Experimenteer met routes die niet alleen via Utrecht Centraal lopen, maar ook tussen wijken.



**Aanvullende gesprekken
met jongeren**

Gesprekken met jongeren

Jonge inwoners van Utrecht zochten we bewust op. Op straat zijn jongeren niet altijd te vinden, of het is lastig met ze in gesprek te gaan. Daarom gingen wij naar hen. Deze groep willen we niet overslaan, want ze zijn de toekomst van de stad!

Omdat jongeren weinig ervaring en besluitvermogen hebben over houtstook en zij geen auto bezitten, vonden ze het moeilijk om hierover een mening te hebben en over hun argumenten na te denken. Daarom probeerden we ons te richten op hun toekomstige potentiële gedrag, te begrijpen wat van invloed is op beslissingen die ze nemen en die andere aspecten van hun leven beïnvloeden, en in het algemeen te praten over duurzaamheid en persoonlijke vrijheid.



Buurthuis De PlaYce in Zuilen

In een buurthuis in De PlaYce in Zuilen was een groep van ongeveer 25 studenten in de leeftijd van 18-22 jaar, en we spraken met ongeveer 12 mensen. De groep is een studentenorganisatie, heeft een georganiseerde structuur en komt wekelijks samen om te eten en te praten. Deze groep wilde graag praten.

De meesten van hen wonen in een huurwoning waar ze geen houtstook hebben. Houtstook bleek voor hen geen issue. De respondenten waren over het algemeen akkoord met nieuwe rookvrije zones. Sommigen van hen verklaarden "party rokers" / "sociale rokers" te zijn. Daarom zou het beperken van roken rond plaatsen waar studenten samenkomen een goede stap kunnen zijn.

Wat het verkeer betreft, verplaatsen de respondenten zich meestal op de fiets en gebruiken ze de trein om naar andere steden te gaan. Fietsen in de stad is veel gemakkelijker en het openbaar vervoer is gratis voor hen.

Er is weinig stimulans om een auto te bezitten. Ze hebben geen eigen auto, maar lenen deze soms van hun ouders. Omdat ze geen geld hebben geïnvesteerd, vinden ze het ook gemakkelijker om af te zien van een auto als nieuwe regelgeving dat vereist. Het hebben van een alternatief - fietsen en gratis openbaar vervoer - helpt bij de afweging om geen auto te gebruiken.

We hebben het ook gehad over duurzaamheid. Voor sommige respondenten was dat een belangrijk thema, hoewel ze het in eerste instantie niet in verband brachten met luchtkwaliteit. Voor veel mensen waren de verkiezingen het moment waarop ze meer gingen nadenken over in wat voor wereld ze willen leven.



Skatebaan Griftpark

Op de skatebaan in het Griftpark (Noordoost) spraken we met twee 17-jarige jongens en twee studenten, die allemaal deel uitmaken van een informele groep die veel rondhangt in het skatepark.

De jongere jongens waren minder uitgesproken en accepteerden over het algemeen de mogelijke nieuwe regels. De studenten waren erg serieus over persoonlijke vrijheid. Zij waren over het algemeen tegen elke vorm van vrijheidsbeperking. Ze waren het er ook niet mee eens dat de gemeente bewoners zou moeten beschermen, wanneer dat betekent dat voor anderen hun vrijheid wordt ingeperkt.

"Mensen klagen (mensen met astma aan de gemeente) omdat ze weten dat het kan. Hoe meer je de klachten accepteert, hoe meer je krijgt. "

Die mening wordt vaker gedeeld, en kwam ook naar voren in gesprekken met jongeren tijdens de straatgesprekken. De situatie wordt anders wanneer iemand persoonlijk geraakt wordt door de gevolgen van luchtverontreiniging. Een jongen zei bijvoorbeeld dat zijn moeder er last van had als mensen naast haar rookten, daarom vindt hij de rookvrije zones een goed idee.

"Ik vind dat je overal in de stad met de auto naartoe moet kunnen gaan. Ik ben ook tegen uitbreiding van rookvrije zones. Mensen moeten zelf beslissen [...]. Wie gezondheidsproblemen heeft, heeft pech. Ik vind niet dat de gemeente iedereen overal tegen moet beschermen."





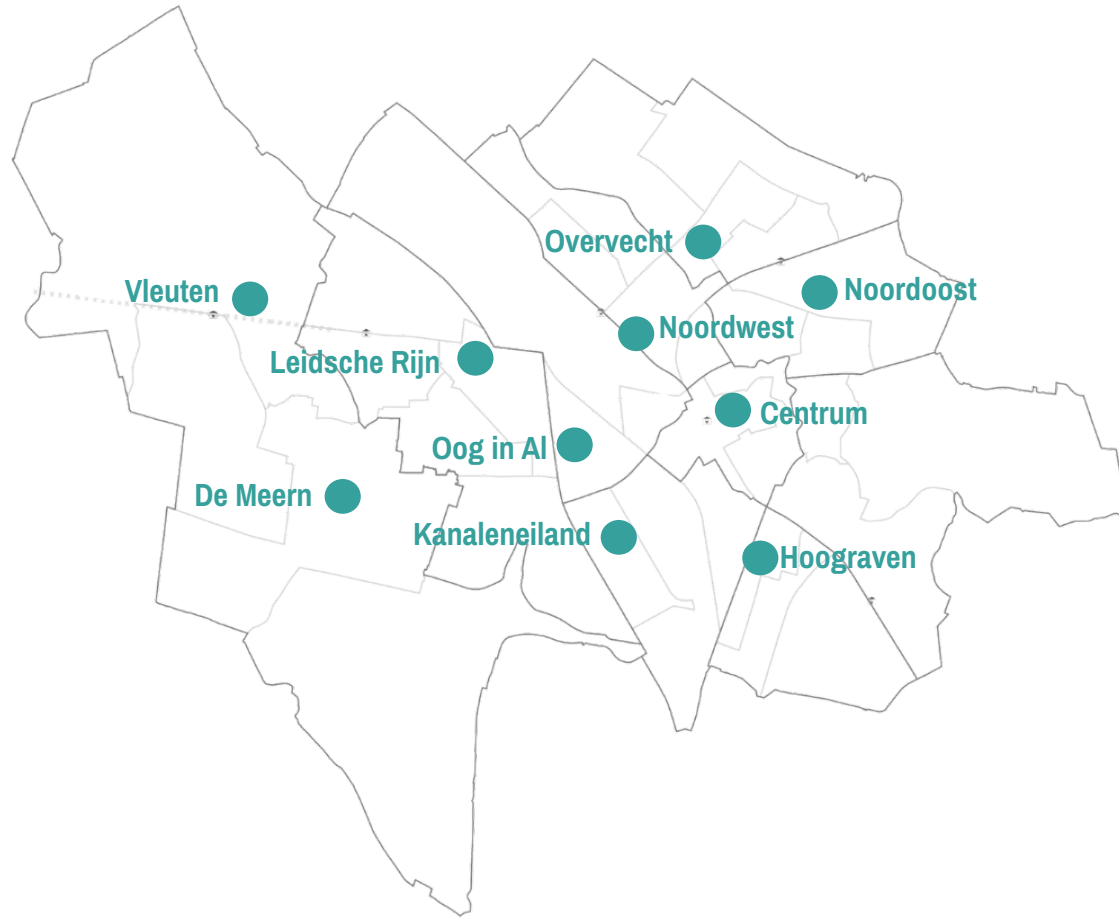
Jongeren - aanbevelingen

- Uit de interviews blijkt dat sommige keuzes kunnen voortvloeien uit eerdere gewoontes en het gedrag van iemands omgeving. Wanneer jongeren zich in een milieubewuste omgeving ontwikkelen, zijn ze bijvoorbeeld eerder geneigd gebruik te maken van een deelauto. Dit gegeven maakt het van groot belang om jongeren niet uit het oog te verliezen bij het ontwikkelen van de aanvullende maatregelen.
- De verkiezingen waren een belangrijk moment voor jongeren om na te denken over in wat voor wereld ze wilden leven en wat hun standpunten waren. Zulke momenten zijn belangrijk voor de vorming van toekomstige gewoontes. Je kunt als gemeente meer inspelen op dit soort momenten. Bijvoorbeeld met informatievoorziening wanneer iemand 18 wordt.
- De beschikbaarheid en betaalbaarheid van fietsen en openbaar vervoer maakt het bezit van een auto onlogisch. Probeer die periode te verlengen en werk samen met onderwijs en het bedrijfsleven om jongvolwassenen bekend te maken met diensten voor deelvervoer.
- Roken en vaperen is nog steeds populair onder jongeren. Experimenteer met rookvrije zones rond plaatsen die door jongeren worden gebruikt en waar veel 'sociaal' gerookt wordt, zoals clubs, studentenverenigingen, studentenhuizen en de universiteitsbibliotheek. En leer van de interventies rondom rookvrije zones op het Science Park.

Bevindingen per locatie



Locaties



Centrum

Locatie Stadshuisbrug



Het was op deze locatie niet eenvoudig om bewoners uit de binnenstad te spreken. De gesprekken die we wel hadden waren echter goed en interessant. De bewoners bleken vaak in recente jaren naar de binnenstad te zijn verhuisd en waren zich bewust van de kenmerken van de compacte binnenstad en de daarbij horende beperkingen met betrekking tot autoverkeer en houtstook.



Inhoudelijke bevindingen

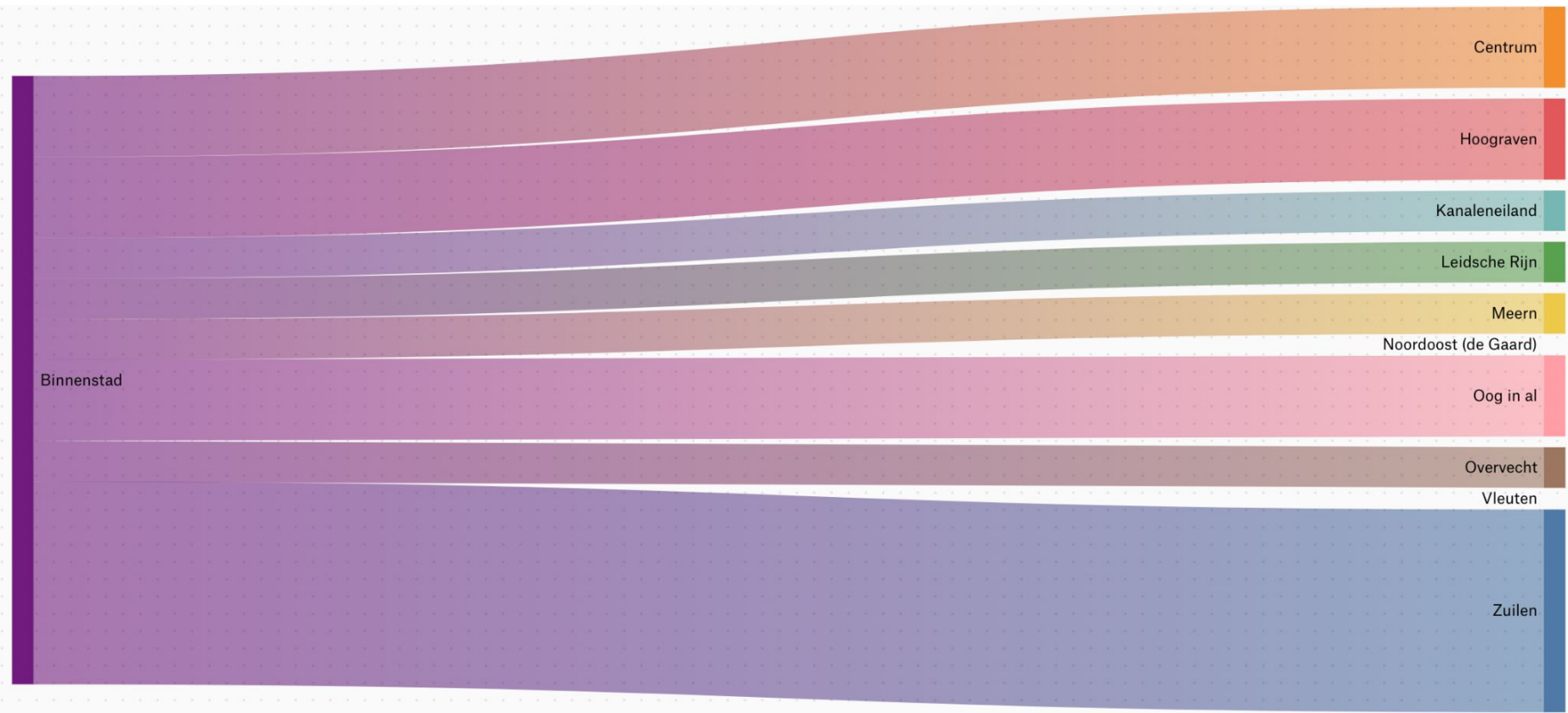
De binnenstad wordt gezien als een gebied met andere regels dan de rest van de stad, zowel door bewoners als bezoekers van buiten de binnenstad. Respondenten vinden het over het algemeen logisch dat de aanwezigheid van auto's hier beperkt is. Ze zouden er niet aan denken om met de auto naar het centrum te komen.

Hetzelfde geldt voor de houtkachel. Bewoners die we spraken, zeiden dat ze geen houtkachel gebruiken, ook al hebben ze die wel. Ze zeggen dat het niet past bij deze tijd en het imago van het centrum.

Aanbevelingen:



Zie het centrum als innovatiegebied - je kunt experimenteren met verschillende soorten nieuwe regels en zo bewoners en bezoekers ermee vertrouwd maken.



De Utrechtse binnenstad kwam in gesprekken in bijna alle buurten naar voren. Deze observatie versterkt het idee dat het centrum wordt gezien als een gebied met iets andere regels en een ander imago dan de rest van de stad.

Overvecht

Locatie Shoppingcenter Overvecht



Bewoners die het winkelcentrum en de markt bezochten waren hier bovengemiddeld nieuwsgierig naar wat we aan het doen waren. Ze kwamen naar ons toe en vroegen naar de reden waarom we hier stonden. Vervolgens was het inhoudelijk soms wat lastig om het gesprek te voeren omdat mensen moeite hadden om het thema luchtkwaliteit te plaatsen.



Inhoudelijke bevindingen

Volgens de omgevingsmanager die we hier toevallig spraken: "Iedereen is gericht op de auto, ze zijn eraan gewend. Vervoer wordt door sommige bewoners niet altijd geassocieerd met luchtvervuiling. Maar sommige mensen merken de geur van de uitlaatgassen op en zien het als iets waar je je tegen moet beschermen en brengen daarom liever minder tijd buiten door." De grote winkelcentra met gratis parkeren stimuleren het doen van grote boodschappen. Dat gebeurt meestal met de auto. Overvecht kenmerkt zich door hoge flatgebouwen, houtstook gebeurt hier amper en is dus geen issue. Er wordt relatief veel op straat gerookt.

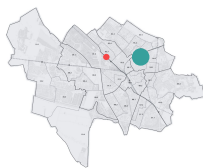
Aanbevelingen



De invoer van betaald parkeren benutten om mensen uit de auto te krijgen. Goede alternatieven bieden! Uitbreiden rookvrije zones. Communicatie richten op gezondheid en de portemonnee, minder op milieu.

Noordoost

Locatie De Gaard



Winkelcentrum De Gaard op een koude maandagmiddag bleek niet waanzinnig druk, maar de bezoekers die we aanspraken hadden vaak wel even de tijd. Bewoners bleken een verschillende sociaal-economische achtergrond te hebben. We spraken met mensen die wonen in sociale huurflats, maar ook met bewoners van ruime koopwoningen met een parkeerplaats op eigen terrein. Ze kwamen met de auto, lopend en fietsend.



Inhoudelijke bevindingen

In Noordoost spraken we met een aantal mensen met een stevige mening. Enkele bewoners kwamen bewust praten over gezondheidsproblemen die ze ervaren en die te maken hebben met houtstook. Er was ook iemand die onlangs veel geld heeft geïnvesteerd in een duurzame houtkachel. Zij was van mening dat de discussie over houtstook vooral onnodig polariseert.

De diversiteit van deze wijk maakt dat bewoners verschillend zullen reageren op aanvullende maatregelen.

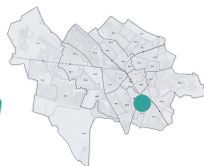
Aanbevelingen



De inrichting van de ruimte rondom De Gaard nader onderzoeken. Er zijn vooruitstrevende verkeersmaatregelen genomen en wij zien dat de functies en inrichting goed zijn. Maar door o.a. intensief autogebruik functioneert de verkeerssituatie slecht. Wat kunnen we hier leren, zodat het elders anders kan?

Hoograven

Locatie Smaragdplein



De wekelijkse markt op het Smaragdplein was een fijne gelegenheid om mensen te spreken. Marktbezoekers bleken niet zo'n haast te hebben en stonden vaak open voor een gesprek.



Inhoudelijke bevindingen

Hoograven is een gemengde wijk, zowel wat betreft type woningen als de sociaal-economische achtergrond van bewoners. Dit was te merken aan de diverse gesprekken die we hebben gevoerd. Jongere bewoners moedigen de maatregelen veelal aan. Ouderen vinden het allemaal wat overdreven. In het zuiden van Hoograven zijn meer koopwoningen, daar hebben mensen vaker een houtkachel die ze liever niet de deur uit doen. Over roken denkt men erg verschillend.

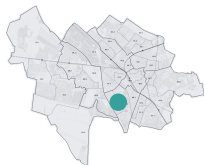
Aanbevelingen



Wees sensitief voor de verschillende achtergronden in deze wijk, aanvullende maatregelen zullen hier waarschijnlijk erg verschillend ontvangen worden.

Kanaleneiland

Locatie Winkelcentrum Nova



Een drukte van jewelste was het op de parkeerplaats bij het winkelcentrum. Auto's rijden hier af en aan, bestuurders parkeren of laten de auto stationair draaien terwijl de bijrijder een boodschap gaat doen.



Inhoudelijke bevindingen

In Kanaleneiland staat de auto centraal in het stedenbouwkundig concept en het parkeren is gratis. Je ziet dat auto's in de hiërarchie boven voetgangers en fietsers staan. In de wijk is de auto onderdeel van de cultuur en een symbool van status. Het komt voor dat jongeren de auto gebruiken om een rondje te rijden of parkeren met de motor aan als een manier van entertainment en socialiseren. Het is ook een kwetsbare buurt, waar mensen druk bezig zijn om de eindjes aan elkaar te knopen. Ze zijn niet bezig met het milieu. Elektrische auto's zijn financieel niet haalbaar. De respondenten hebben geen ervaring met deelauto's en je ziet ze niet veel in de buurt. Tegelijkertijd zijn er oudere bewoners, vaak dames, die geen auto rijden en graag lopen. Anders krijgen ze een lift van een familielid.

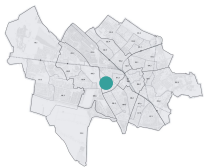
Aanbevelingen



De invoer van betaald parkeren benutten om mensen uit de auto te krijgen. Goede alternatieven bieden!
Uitbreiden rookvrije zones. Communicatie richten op gezondheid en de portemonnee, minder op milieu.

Oog in Al

Locatie Händelstraat



We troffen een gezellige levendigheid op het centrale kruispunt van de wijk, waar mensen onderweg naar de supermarkt of viskraam vaak wel tijd hadden voor een praatje.



Inhoudelijke bevindingen

Houtstook is hier een probleem. Mensen hebben veelal een houtkachel voor de gezelligheid. Bewoners die er last van hebben, durven niet aan burens te vragen om minder te stoken. Bewoners in Oog in Al hebben relatief meer te besteden en zijn over het algemeen vrij milieubewust. Ze hebben vaker een elektrische auto, maar hebben soms ook twee auto's voor de deur staan. Deze vrijheid is hen vrij heilig, maar er is ook relatief veel draagvlak en financiële draagkracht voor alternatieve keuzes.

Men is niet erg te spreken over de toenemende drukte op nabijgelegen verkeersaders zoals de Graadt van Roggenweg en de afnemende nabijheid en regelmatigheid van bussen.

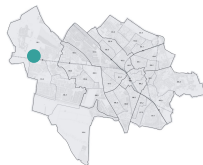
Aanbevelingen



Steun het initiatief van bewoners die van het centrale kruispunt een plein willen maken. Dit ontmoedigt autoverkeer en ligt daarmee in lijn met de ambities rond luchtkwaliteit (naast winst op een reeks andere thema's).

Vleuten

Locatie Hindersteinlaan



In het dorpscentrum van Vleuten bleek het niet erg eenvoudig mensen te spreken. Mensen hadden haast om van hun auto naar de winkel te lopen. De aanhoudende regen zal niet hebben geholpen.



Inhoudelijke bevindingen

Vleuten ligt een eind buiten het centrum van Utrecht. Vleuten is eigenlijk een dorp en zo moet het ook blijven, volgens veel mensen. Ze vinden het maar niks dat hen van alles opgelegd wordt.

Het openbaar vervoer is volgens bewoners niet erg goed geregeld. Een aantal bewoners maakt wel gebruik van het ov om naar het centrum van Utrecht te gaan. Kinderen worden hier vaker met de auto gebracht omdat ouders bang zijn voor hun veiligheid op de weg. Dit creëert een vicieuze cirkel. Men vindt dat houtstook hier gewoon moet kunnen, zo dichtbebouwd is Vleuten niet.

Aanbevelingen



Heb aandacht voor goed openbaar vervoer. Creëer heel lokaal verkeersluwe zones, bijvoorbeeld rond scholen. Wees voorzichtig met maatregelen rondom houtstook.

De Meern

Locatie Mereveldplein



Op de parkeerplaats bij het dorpscentrum van De Meern was het niet erg druk op een regenachtige maandagochtend. Bewoners parkeerden hun auto en sprintten naar het deels overdekte winkelcentrum.



Inhoudelijke bevindingen

Net als Vleuten ligt de Meern op enige afstand van de binnenstad. Het ov is (behalve naar Utrecht centrum) geen goed alternatief voor de eigen auto, dus de auto wordt regelmatig gebruikt om naar het werk te gaan en grote boodschappen te doen.

Deelauto's zijn hier niet zichtbaar en worden niet gebruikt. Het bezit van een auto is logisch. Er wordt relatief veel met houtkachels gestookt. Ook De Meern wordt door veel bewoners gezien als een dorp, los van Utrecht.

Aanbevelingen



Heb aandacht voor goed openbaar vervoer. Creëer heel lokaal verkeersluwe zones, bijvoorbeeld rond scholen. Wees voorzichtig met maatregelen rondom houtstook.

Leidsche Rijn

Locatie Brusselplein



Er was een markt en het was behoorlijk druk op het plein. Je kon de winterversieringen zien en de kerstmuziek stond aan. Mensen waren bereid om langere gesprekken te voeren en stonden open om na te denken en mee te denken.



Inhoudelijke bevindingen

In Leidsche Rijn heeft de fiets veel ruimte, maar ook de auto-infrastructuur is goed ontworpen. Soms rijden mensen met de auto naar een supermarkt verderop omdat die een handige ondergrondse parkeergarage heeft. Veel bewoners hebben eigen ondergrondse garages, waardoor het betaald parkeren straks weinig stimulans geeft om de auto op te geven. Hoewel veel buurten hier autoluw zijn klaagden bewoners over uitlaatgassen op drukke verkeersaders waar auto's stoppen voor verkeerslichten.

Hier wordt slechts door een handjevol mensen hout gestookt, omdat er vooral nieuwe gebouwen staan. Veruit het merendeel van de mensen is voor het uitbreiden van rookvrije zones.

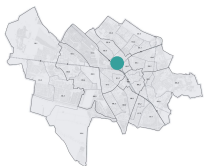
Aanbevelingen



Breid de rookvrije zones uit, daar is veel draagvlak voor. Zet communicatiecampagnes in op gezondheid (voor kinderen) en een beter milieu.

Noordwest

Locatie De Plantage



Bewoners praten hier graag en makkelijk. Mensen nemen de tijd voor een gesprek. We ervaren inhoudelijk een groot verschil tussen mensen die hier al decennia lang wonen en jonge bewoners.



Inhoudelijke bevindingen

In Noordwest wonen veel Utrechters al een hele tijd, veel van deze bewoners vinden aanvullende maatregelen betuttelend. Houtstook is hier niet zo'n issue, maar wat betreft roken en autorijden willen mensen hun autonomie behouden. Er is tegelijkertijd een nieuwe groep jongere bewoners, die progressiever denkt en de maatregelen overwegend steunt. Ze zijn minder afhankelijk van een eigen auto en vinden het goed dat de gemeente stappen zet voor een beter milieu. De plannen om de Amsterdamsestraatweg opnieuw in te richten konden bijvoorbeeld ook rekenen op veel verschillende reacties.

Aanbevelingen



Wees sensitief voor de verschillende achtergronden in deze wijk, aanvullende maatregelen zullen hier waarschijnlijk erg verschillend ontvangen worden.

A photograph of a street scene in a city. In the foreground, a white van with a Dutch license plate 'R-656-RD' is parked. A person in a tan puffer coat and orange beanie stands next to the van. To their right, a person in a black puffer coat and hijab is pushing a stroller. A small table with various items is set up in front of the van. In the background, there is a brick building with a shop named 'Melter' and some outdoor seating. The ground is paved with cobblestones.

Concluderende aanbevelingen

Concluderende aanbevelingen

In aanvulling op de aanbevelingen per thema, delen we ten slotte nog enkele overkoepelende aanbevelingen. We denken dat deze punten erg waardevol kunnen zijn in het implementeren van nieuwe maatregelen ter bevordering van de luchtkwaliteit in Utrecht.

Ga het gesprek aan. We hebben gemerkt dat veel bewoners bezwaren of twijfels hebben bij bepaalde maatregelen, maar dat er nog steeds ruimte is voor gesprek en vervolgens ook begrip. Wanneer je één op één met iemand spreekt begrijp je beter waar obstakels of juist kansen liggen. In het vervolgtraject zou de bewoner vaker opgezocht kunnen worden, dit kan ook heel klein. En voor wederzijds begrip kan het ook prettig zijn om bewoners met elkaar in gesprek te laten gaan, omdat er in dit thema soms het gevaar dreigt van wij vs. zij.

Leg nieuwe maatregelen goed uit. Het is erg belangrijk om in heldere taal uit te leggen waarom wordt gekozen voor een bepaalde maatregel. En waarom andere maatregelen (die voor bewoners logischer lijken) nog even op de plank blijven liggen. Bewoners begrijpen het nut niet altijd en vinden een maatregel dan al snel oneerlijk.

Tegelijkertijd doen de gesprekken vermoeden dat er bij bewoners wel begrip is voor maatregelen, wanneer hen de noodzaak en zin ervan wordt uitgelegd. Neem daarnaast bij de uitleg van maatregelen in acht dat bewoners een verschillend kennisniveau hebben over thema's als milieu en gezondheid.

Concluderende aanbevelingen

Maak het alternatief aantrekkelijk. Essentieel voor het creëren van draagvlak voor nieuwe maatregelen is het aanbieden van een aantrekkelijk, passend en toegankelijk alternatief. In de transitie naar een gezonde en groene aarde strandt het hier vaker. De mogelijke maatregelen vragen om aanpassingen van bewoners, die soms niet mis zijn. Erken dat en zorg ervoor dat mensen praktisch en financieel worden gesteund om andere keuzes te maken.

Ontwerp een aanpak die past bij de wijk. Bij het uitrollen van nieuwe maatregelen, is het van groot belang dat dit aansluit bij de leefwereld van bewoners. Op basis van demografische kenmerken is al veel te zeggen over de impact van maatregelen op bewoners en grofweg kan hiermee ook worden voorzien hoe deze per wijk ontvangen zullen worden.

Zo zullen mensen in Oog in Al relatief meer geraakt worden door een (gedeeltelijk) verbod op houtstook en is in Kanaleneiland de auto het voornaamste vervoermiddel en hebben bewoners er relatief minder financiële ruimte voor een elektrisch alternatief. De maatregelen vragen om gedragsverandering die in verschillende wijken anders aangevlogen moet worden. Denk aan de wijze van communicatie vanwege een verschil in kennisniveau, de infrastructuur van de wijk (waar staan de deelauto's, hoe is het OV hier geregeld) en de financiële en praktische ondersteuningsmiddelen om andere keuzes te maken. Natuurlijk hoeft er niet voor iedere wijk een unieke aanpak uitgerold te worden, maar sensitiviteit voor deze verschillen is noodzakelijk.

?



Dit wil ik dat de
gemeente doet
voor een schone
l





stipo

Nienke Sluimer
Stadsgeograaf

Olga Sowa
Stadsgeograaf

**STIPO – Team voor
Stedelijke Ontwikkeling**
Amsterdam. Rotterdam.
Athene. Milaan.