



Aan het College van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Rijswijk
Postbus 5305
2280 HH Rijswijk

Betreft: Verzoek om informatie ex artikel 42 van het Reglement van Orde
Datum: 17 september 2016

Geacht college,

Uit berekeningen van Milieudefensie blijkt dat we in Rijswijk dagelijks 6,6 sigaretten 'meeroken' door het inademen van vervuilde lucht. Daarmee is Rijswijk, na Rotterdam, de gemeente met de slechtste luchtkwaliteit van Nederland. Dat is negatief voor de gezondheid en de levensverwachting van alle Rijswijkers en niet goed voor het imago van Rijswijk als groene stad.

Een groot deel van de luchtverontreinigende stoffen is afkomstig uit verbrandingsmotoren van voertuigen. Rijswijk kent veel infrastructuur voor gemotoriseerd verkeer; zo loopt dwars door de bebouwde kom de snelweg A4 en zijn er de drukke toegangswegen Haagweg en Prinses Beatrixlaan. Op delen van deze toegangswegen werd afgelopen jaar nog steeds de wettelijke stikstofdioxidenorm van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ overschreden.

Vanwege overschrijdingen was Rijswijk in 2006 al verplicht om een luchtkwaliteitsplan te maken. Zeer recent is daar het 'Meerjarenactieplan 2016-2018 bestuurlijke opgave duurzaamheid' bij gekomen waarin een aantal punten staan genoemd om de milieukwaliteit (lucht en geluid) te verbeteren.

De gezondheid van alle kinderen en volwassenen in Rijswijk is voor GroenLinks erg belangrijk. Iedere Rijswijker heeft recht op schone lucht. Daarom hebben wij de volgende vragen:

1. Inmiddels het is tien jaar geleden dat het luchtkwaliteitsplan is opgesteld. Wat er ervan terechtgekomen? Is de luchtkwaliteit in de tussentijd verbeterd, gelijk gebleven of verslechterd?
2. Komt er een nieuwe versie van het luchtkwaliteitsplan? Zo ja, wanneer? Zo nee, waarom niet?
3. In het 'Meerjarenactieplan 2016-2018 bestuurlijke opgave duurzaamheid' staan slechts een beperkt aantal punten genoemd om de luchtkwaliteit in Rijswijk te verbeteren. Een snelheidsverlaging op de snelweg heeft een groot effect op de luchtkwaliteit en kan zonder al te hoge kosten worden ingevoerd. Gaat het college bij het ministerie lobbyen voor snelheidsverlaging op de A4?
4. Een andere effectieve maatregel is het instellen en uitbreiden van een milieuzone. In de huidige milieuzone rond de Haagweg geldt alleen een verbod voor de meest vieze vrachtwagens. In 2015 is het contract met het bedrijf dat het camerasysteem van de milieuzone beheert beëindigd. Wie is de huidige contractpartner? Is er vanaf 2015 tot nu continu gehandhaafd? Zo nee, wanneer en waarom niet?
5. Is het college bereid om de omvang van de huidige milieuzone uit te breiden naar de Prinses Beatrixlaan? En niet alleen de meest vieze vrachtwagens te weren, maar ook bestelbusjes en personenwagens zoals bijvoorbeeld in Utrecht en recent ook in Rotterdam gebeurt?
6. De 2-takt brommer stoot relatief veel ultrafijnstof uit. Gaat het college deze vorm van vervoer ontmoedigen? En zo ja, hoe? Bijvoorbeeld zoals in Amsterdam waar vanaf 2018 oude vervuilende brommers ook niet in de milieuzone mogen komen?
7. In het meerjarenactieplan worden 'verbeteren fietsnetwerk' en 'wandelaroutes' door de stad genoemd om wandelen en fietsen te stimuleren. Is het college bereid om daarnaast maatregelen als het uitbreiden van overdekt fietsparkeren en het experimenteren met kortere wachttijden voor fietsers zoals in Rotterdam nu gebeurt te nemen?
8. Luchtkwaliteit is niet iets vrijblijvends. Het heeft invloed op de gezondheid en levensverwachting van mensen. Is het college bereid om de ambitie om luchtkwaliteit te verbeteren uit te drukken concrete doelen, bijv. 40 % minder roetuitstoot in 2018 zoals Rotterdam?

Namens de fractie van GroenLinks,
Marieke Alberts