

# Resultaten participatietraject over milieuzones

Rapportage  
Gemeente Rijswijk

15 juli 2022

**E:M+MA.**

# Inhoudsopgave

<b>Samenvatting</b>	<b>2</b>
<b>Bijlage 1: Verslag gesprekken over milieuzones in Rijswijk</b>	<b>6</b>
<b>Bijlage 2: Resultaten van de vragenlijst over milieuzones in Rijswijk</b>	<b>11</b>
<b>Bijlage 3: Jongeren over milieuzones</b>	<b>27</b>

# Samenvatting

**De gemeente Rijswijk heeft in de periode van januari tot juni 2022 inwoners en ondernemers betrokken bij het milieuzonebeleid voor de komende jaren. Inwoners zijn gevraagd om mee te denken over de mogelijkheden voor het uitbreiden van de milieuzone op de Haagweg met één of meerdere voertuigtypen, het invoeren van een milieuzone op de Prinses Beatrixlaan en het invoeren van een milieuzone voor oude scooters, brom- en snorfietsen in de hele gemeente. Hoe inwoners en ondernemers zijn betrokken en wat zij vinden van deze mogelijkheden voor milieuzones, wordt hieronder toegelicht.**

## Participatie-aanpak

Inwoners en ondernemers van de gemeente Rijswijk zijn op verschillende manieren betrokken bij de keuzes voor de invoering/aanscherping van milieuzones in de gemeente. Zo zijn zij gevraagd hun mening te delen door een online vragenlijst in te vullen in de periode van 10 maart tot 13 april 2022. In totaal hebben 368 Rijswijkers de vragenlijst ingevuld. De vragenlijst is onder de aandacht gebracht via social media, het interactieve platform van de gemeente ([samen.rijswijk.nl](https://samen.rijswijk.nl)), de krant Groot Rijswijk), LED-schermen en er zijn mails gestuurd naar wijk-, buurt- en ondernemersverenigingen.

Op 12 april 2022 was er een gespreksavond over de milieuzones in het Stadhuis. Inwoners, ondernemers en andere belangstellenden konden zich opgeven voor deze avond, die zowel online als fysiek was. Hoewel er veel aanmeldingen waren, hebben uiteindelijk 19 personen deelgenomen aan de gespreksavond. De avond begon plenair waarbij er gelegenheid was voor vragen. Daarna was er verdere verdieping in de deelsessies. Deelnemers gingen in kleine groepen van 4 tot 6 personen onder begeleiding van een gespreksbegeleider met elkaar in gesprek gingen over dit onderwerp.

Daarnaast zijn Rijswijkse jongeren gericht benaderd om hun mening te geven over de milieuzone voor oude scooter, brom- en snorfietsen. Dit is gedaan met een flyer waarin een oproep is gedaan om een korte online vragenlijst in te vullen. De vragenlijst is verspreid op plekken waar jongeren komen (scholen, sportverenigingen, buurt- en wijkverenigingen). Jongeren konden door de QR-code op de flyer met hun telefoon te scannen eenvoudig de vragenlijst invullen. Ook zijn jongeren actief benaderd op een ontmoetingsplek voor jongeren in het wijkcentrum Stervoorde waar met 10 jongeren (16-25 jaar) is gesproken. Hun antwoorden zijn verwerkt in de uitkomsten van de vragenlijst.

## Uitkomsten

Uit het participatietraject blijkt dat 82% van de respondenten<sup>1</sup> op de vragenlijst voorstander is van milieuzones. Ook een groot deel van de aanwezigen bij de gespreksavond hebben nogmaals bevestigd dat zij voorstanders zijn van milieuzones. Voorstanders zien milieuzones als een belangrijke maatregel om de luchtvervuiling in de stad te verbeteren en willen dat de gemeente snel tot actie overgaat. Ook pleiten zij voor milieuzones omdat zij verwachten dat deze maatregel de geluidsoverlast kan verminderen dat veroorzaakt wordt door het wegverkeer.

Er zijn ook tegenstanders van de aanscherping en invoering van milieuzones in de gemeente. Bijna 12% van de respondenten hebben kanttekeningen bij het effect van milieuzones. Zij verwachten dat het effect van milieuzones op de luchtkwaliteit beperkt zal blijven als gevolg van sluipverkeer (bijvoorbeeld via de Huis te Landelaan en de Schaapweg) en doordat voertuigen worden uitgezonderd die nog altijd vervuilend zijn. Daarnaast maken tegenstanders zich zorgen over de mate waarin handhaving van nieuwe regelgeving voor milieuzone mogelijk is, de gevolgen voor de bevoorrading van bedrijven en de gevolgen voor inwoners met oude voertuigen die te weinig inkomen hebben om een nieuw en schoner voertuig aan te schaffen.

Een deel van deze zorgen wordt ook benoemd door voorstanders, maar zij vragen de gemeente om deze te adresseren bij het invoeren/aanscherpen van milieuzones.

### Milieuzone Haagweg

Uit de vragenlijst blijkt dat ruim 55% van de respondenten voorstander is van een aanscherping van de milieuzone Haagweg door naast vrachtauto's (huidige regeling) ook een verbod in te stellen voor dieselbussen (emissieklasse 5 of lager) en dieselbestel- en -personenauto's (emissieklasse 4 of lager). 15% van de respondenten wil naast een verbod op vrachtauto's ook een verbod op dieselbussen. Eenzelfde aantal wil naast het verbod op vrachtauto's ook een verbod op dieselbestelauto's en -personenauto's. Er zijn ook respondenten die willen dat de milieuzone Haagweg blijft zoals het nu is. Het gaat om 14% van de respondenten die dit als voorkeur hebben aangegeven.

Een vergelijkbaar beeld kwam uit de gespreksavond. Ook daar is het merendeel voorstander van de meest vergaande aanscherping van deze milieuzone. Slechts enkele deelnemers zijn tegenstander van de aanscherping van de milieuzone Haagweg.

### Milieuzone Prinses Beatrixlaan

In de Prinses Beatrixlaan is nog geen milieuzone ingevoerd. Uit de vragenlijst blijkt dat 58% van de respondenten voorstander is van een milieuzone in de Prinses Beatrixlaan en omgeving. De voorkeur van de respondenten gaat uit naar de invoering van een milieuzone voor alle voertuigcategorieën (dieselbussen en -vrachtauto's (emissieklasse 5 of lager) en dieselpersonenauto's en -bestelauto's (emissieklasse 3 of lager).

Verder geeft 15% van de respondenten aan alleen een milieuzone te willen voor dieselbussen en -vrachtauto's en 11% wil eerst beginnen met een milieuzone voor dieselpersonenauto's en -bestelauto's. Van alle respondenten wil 14% dat er geen milieuzone wordt ingevoerd op de Prinses

---

<sup>1</sup> Als er in deze samenvatting gesproken wordt over respondenten, dan gaat het over de respondenten op de vragenlijst voor alle inwoners en ondernemers van Rijswijk. Respondenten op de vragenlijst voor jongeren vallen hier niet onder. Wanneer de uitkomsten uit jongerenparticipatie worden besproken, wordt dit nadrukkelijk gezegd.

Beatrixlaan. Eenzelfde beeld kwam uit de gespreksavond: vrijwel de meeste deelnemers willen een milieuzone in de Prinses Beatrixlaan en omgeving.

Naast de zorgen die er zijn over de gevolgen van een milieuzone (voor mensen die een voertuig hebben maar niet aan de eisen voldoen), stellen tegenstanders dat de ondertunneling van het verkeer over de Prinses Beatrixlaan de enige oplossing is voor de verbetering van de leefbaarheid rondom deze weg. Als een tunnel wordt aangelegd, is een milieuzone volgens deze groep overbodig. Daarnaast stellen een aantal deelnemers van de bijeenkomst voor om RijswijkBuiten toe te voegen aan deze milieuzone, omdat daar vaak te hard wordt gereden en er te zwaar en te veel verkeer doorheen rijdt.

### Milieuzone scooters, brom- en snorfietsen

70% van de respondenten is voorstander van een milieuzone in de hele gemeente voor oude scooters, brom- en snorfietsen van het bouwjaar 2010 of ouder. Ook vrijwel alle deelnemers van de bijeenkomst zijn voorstander van deze milieuzone. Een enkele deelnemer vraagt zich af waarom oude motoren niet eveneens worden uitgesloten van deze milieuzone. Daarnaast valt op dat, met name in het geval van deze milieuzone, inwoners en ondernemers ook voor deze maatregel pleiten om geluidsoverlast te verminderen. Tegenstanders van deze milieuzone verwachten echter dat het probleem zichzelf oplost door natuurlijk verloop.

Via een aparte online vragenlijst en tijdens gesprekken op locatie zijn nog gericht jongeren gevraagd naar hun mening over deze milieuzone. Ruim de helft van de bevroegde jongeren (9 van de 14) is voorstander van deze milieuzone, met name omdat ze verwachten geen gevolgen te ondervinden van deze maatregel. Jongeren die tegenstander zijn, hebben vaak zelf een voertuig die dan verboden wordt. Ook vinden zij dat deze milieuzone niet voldoende effectief is. Deze groep tegenstanders hecht meer waarde aan de vrijheid om zelf te kiezen welk voertuig ze gebruiken.

### Voorwaarden

Voor alle inwoners en ondernemers die betrokken zijn geweest bij dit participatietraject zijn er enkele belangrijke voorwaarden voor het invoeren/ aanscherpen van milieuzones in de gemeente. Ten eerste wordt door veel van hen genoemd dat de gemeente haar milieuzonebeleid goed dient af te stemmen op het beleid van omliggende gemeenten die ook milieuzones hebben ingericht. Dit moet voorkomen dat er een lappendeken ontstaat van kleine milieuzones in de regio die deels van elkaar afwijken, wat kan leiden tot frustratie onder voertuiggebruikers die in het ene gebied wel en het andere gebied weer geen toegang hebben.

Ten tweede vragen inwoners en ondernemers de gemeente om niet alleen in te zetten op milieuzones, maar ook op andere (innovatieve) maatregelen die de luchtkwaliteit kunnen verbeteren. Bijvoorbeeld door het stimuleren van OV-gebruik, meer elektrische laadpalen te plaatsen, minder parkeerplaatsen aan te bieden, deelvoertuigen te stimuleren, meer bomen te planten langs drukke wegen, de maximumsnelheid voor voertuigen te verlagen binnen de bebouwde kom en logistieke hubs te creëren voor elektrisch goederenvervoer aan de randen van de milieuzones.

Ten derde vinden Rijswijkers het belangrijk dat inwoners financieel worden gecompenseerd als zij hun oude voertuig niet meer kunnen gebruiken als gevolg van de invoering/aanscherping van milieuzones. Met name inwoners die afhankelijk zijn van hun voertuig voor dagelijks vervoer en onvoldoende financiële middelen hebben om een nieuw en schoner voertuig aan te schaffen. Zo zegt 40% van alle respondenten die mogelijk gevolgen gaan ondervinden van één of meerdere milieuzones, dat de gemeente hen kan helpen door een subsidie aan te bieden om een schoner voertuig te kopen. Ook zeggen jongeren geholpen te zijn met een tegoed om hun oude voertuig te vervangen door een nieuwe fiets of een elektrisch voertuig.

Als laatste wordt zowel door voor- als tegenstanders van milieuzones geopperd om tenminste oldtimers te ontzien binnen de milieuzones. Dit wordt met name aangegeven met betrekking tot de milieuzone voor scooters, brom- en snorfietsen.

In de bijlagen worden de resultaten van de online vragenlijst, gespreksavond en jongerenparticipatie toegelicht:

- Bijlage 1: Verslag gesprekken over milieuzones in Rijswijk
- Bijlage 2: Resultaten van de vragenlijst over milieuzones in Rijswijk
- Bijlage 3: Jongeren over milieuzones

# Bijlage 1: Verslag gesprekken over milieuzones in Rijswijk

<b>Doelgroep:</b>	Inwoners en ondernemers van de gemeente Rijswijk
<b>Onderwerp:</b>	Milieuzones in Rijswijk
<b>Datum:</b>	12 april 2022 19:30-21:15, Stadhuis Rijswijk + online
<b>Aanwezigen:</b>	15 Rijswijkers

## Sfeerimpressie

Wethouder Armand van de Haar opende de bijeenkomst. Hij verwelkomde alle aanwezigen, uitte zijn bezorgdheid over de luchtkwaliteit in de gemeente en gaf aan dat de gemeente daarom de invoering/aanscherping van milieuzones onderzoekt. Vervolgens heeft de gemeente in een presentatie nadere context gegeven bij de invoering/aanscherping van milieuzones.

Na de presentatie hebben deelnemers de gelegenheid gekregen om enkele vragen te stellen. Deze vragen gingen bijvoorbeeld over de omvang van de milieuzone(s), de redenen om juist deze drie milieuzones voor te stellen, mogelijkheden voor handhaving en de effectiviteit van de milieuzones.

Vervolgens zijn deelnemers uit elkaar gegaan in deelsessies, waar ze onder begeleiding van een gespreksleider verder in gesprek gingen over de keuzes rondom milieuzones in Rijswijk. Hieronder hebben wij de uitkomsten van de drie deelsessies samengevat per onderwerp.

## Milieuzone Haagweg

- **Veel draagvlak voor uitbreiding milieuzone met dieselbussen, -bestelauto's en -personenauto's**

In twee van de drie deelsessies koos het merendeel van de deelnemers voor de milieuzone Haagweg voor de meest vergaande optie (optie 4), namelijk om naast dieselvrachtauto's, ook dieselbussen, -bestelauto's en -personenauto's te verbieden. Voor een enkele deelnemer mag dit al liever gisteren dan vandaag. Een aantal deelnemers wil dat de milieuzone Haagweg en de in te voeren milieuzone Prinses Beatrixlaan aan elkaar worden gekoppeld.

- **Harmonisatie: aansluiten bij Den Haag**

Een aantal deelnemers was het eens over het belang om aan te sluiten bij het milieuzonebeleid van Den Haag en andere randgemeenten om zo uniform op te treden in de regio. Den Haag heeft de maximumsnelheid van auto's binnen de bebouwde kom omlaag gebracht naar 30 km per uur. Deelnemers vinden dat Rijswijk die stap als gemeente nu ook moet zetten.

- **Maximumsnelheid verlagen**

Niet alle deelnemers zijn voorstander van de invoering van deze milieuzone. Liever kijken ze naar andere maatregelen, zoals snelheidsverlaging. Tegenstanders van deze snelheidsverlaging gaven echter aan dat dit geen haalbare maatregel is, vooral niet op de Haagweg.

- **Voertuigen raken vanzelf uitgefaseerd**

Andere tegenstanders van een aanscherping van deze milieuzone gaan ervan uit dat met de autonome verschoning van het wagenpark het probleem van luchtvervuiling na enige jaren zal zijn opgelost.

- **Nut en noodzaak van milieuzones**

Een aantal van de deelnemers was sceptisch over het effect en nut van het invoeren van milieuzones. Ze twijfelen of het wel meer oplevert dan het kost, bijvoorbeeld door alle uitzonderingen. Zij verwezen naar de gemeente Rotterdam, waar de milieuzone voor personenauto's juist is afgeschaft. Ook noemde een deelnemer de kans op een waterbed-effect.

- **Personenauto's verbieden is nog te ingrijpend**

In één van de drie deelsessies vonden de deelnemers dat de milieuzone Haagweg moet worden aangescherpt voor dieselbussen en touringcars (optie 2), onder andere vanwege de uitstoot van fijnstof van touringcars. De optie (optie 3) om dieselbestelauto's en dieselpersonenauto's met emissieklasse 3 of lager niet toe te staan in de milieuzone, vonden de deelnemers erg ingrijpend: je kan dan je auto niet meer gebruiken en dat gaat ook veel geld kosten. Daar moet volgens de deelnemers compensatie tegenover staan.

## Milieuzone Prinses Beatrixlaan

- **Veel draagvlak voor milieuzone voor dieselvrachtauto's, -bussen, -bestelauto's en -personenauto's**

Ook voor de milieuzone rondom de Prinses Beatrixlaan kozen veel deelnemers voor de meest vergaande optie (optie 4), namelijk om naast dieselvrachtauto's en -bussen ook dieselbestelauto's en -personenauto's te verbieden. Volgens de deelnemers zorgen deze voertuigen voor geluidsoverlast en zijn de uitlaatgassen schadelijk. De lucht rondom het kruispunt van de Prinses Beatrixlaan en de Winston Churchilllaan is volgens een aantal zó vervuild, dat hier echt iets aan gedaan moet worden.

- **Verhinder sluipverkeer**

Met een milieuzone in de Haagweg en de Prinses Beatrixlaan verwacht een aantal deelnemers dat er veel sluipverkeer zal optreden, onder andere via de Schaapweg. Volgens hen moet de gemeente nadenken hoe ze dit kan tegengaan, bijvoorbeeld door het toevoegen van het gebied tussen de milieuzone Haagweg en Prinses Beatrixlaan.

- **Rijswijk Buiten en Laan van 't Haantje meenemen in de milieuzone**

Een aantal deelnemers vroeg om Rijswijk Buiten toe te voegen aan de milieuzone Prinses Beatrixlaan. Deelnemers zeggen dat er daar te hard wordt gereden, te zwaar verkeer rijdt en ook te veel verkeer, en dat terwijl het een duurzame woonwijk is of zou moeten zijn. Ook Laan van 't Haantje wordt genoemd als weg die betrokken moet worden bij deze milieuzone.

- **Maximumsnelheid verlagen**

Naast de invoering van een milieuzone wil een aantal deelnemers een verlaging van de maximumsnelheid naar 30km per uur binnen de bebouwde kom om de luchtkwaliteit te verbeteren.

- **Zet daarnaast in op andere maatregelen**

Ondanks dat de meeste deelnemers voorstander zijn van het invoeren van een milieuzone Prinses Beatrixlaan, geeft een aantal deelnemers aan dat de gemeente, naast deze milieuzone, ook moet inzetten op andere maatregelen om de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren. Bijvoorbeeld: meer groen, of afvangen van fijnstof bij de A4.



- **Geluidsoverlast tegengaan door geluidswal**

Een ander belangrijk punt dat werd benoemd is de geluidsoverlast langs en rondom de Prinses Beatrixlaan. Zo is er geopperd om een geluidwal langs de Prinses Beatrixlaan te plaatsen.

- **Twijfels over haalbaarheid**

Enkele deelnemers hadden twijfels over de haalbaarheid van optie 4 en kozen voor de minder vergaande optie 2 om alleen dieselvrachtauto's en – bussen te verbieden. Zij zijn het in principe eens met de meest ingrijpende maatregel, maar vinden dat op korte termijn niet realistisch.

- **Politiek lef en creatieve oplossingen**

Volgens een aantal deelnemers moet de lokale politiek meer moed tonen om de luchtkwaliteit aan te pakken. Zij vinden dat de sfeer in de gemeentelijke politiek in Rijswijk erg pro-auto is, waardoor dit volgens hen gevoelig ligt. Ze vinden dat de gemeente met creatieve oplossingen moet komen en moet nadenken over alternatief vervoer.

- **Impact op Rijswijkers**

Een enkele deelnemer vraagt zich af in hoeverre Rijswijkers daadwerkelijk worden getroffen door deze milieuzone. Met name de voertuigen van en naar Den Haag worden door deze milieuzone het meest geraakt.

## Milieuzone voor brom- en snorfietsen

- **Voornameijk voorstanders voor milieuzone voor brom- en snorfietsen**

Vrijwel alle deelnemers zijn voorstander van een milieuzone voor brom- en snorfietsen. Het merendeel wil oude brom- en snorfietsen verbieden in de hele gemeente. Wel geven sommige van hen aan dat het hierbij belangrijk is om dit wel goed af te stemmen met de randgemeenten. Tegenstanders geven aan niet tegen een milieuzone te zijn voor deze voertuigen, maar dan wel voor bepaalde gebieden en niet in de hele gemeente.

- **Voorkeur voor deze milieuzone heeft meer met overlast te maken**

Voor veel deelnemers is het een logische stap dat deze milieuzone er moet komen. Wel heeft dit niet zoveel te maken met de winst voor de luchtkwaliteit, maar eerder met het verminderen van de overlast door brom- en snorfietsen. Deelnemers beklagen zich met name over het lawaai en het feit dat scooters ook vaak over fiets- en stoeppaden rijden.

- **Bescherm fietsers**

Een aantal voorstanders van deze milieuzone zeiden dat ze met name deze milieuzone willen om de fietser te beschermen: Rijswijk is in de jaren 60 ontworpen als auto-gemeente en daar heeft de fietser nu last van. Een andere deelnemer gaf aan dat de gemeente een zorgplicht heeft in het verkeer; fietsers hebben nu last van brom- en snorfietsen.

- **Waarom niet voor motors?**

Een enkele deelnemer vraagt zich af waarom de milieuzone alleen geldt voor brom- en snorfietsen, maar niet voor grotere motoren. En dat terwijl motoren ook bijdragen aan luchtvervuiling.

- **Fietsers last van brommers**

Deelnemers vinden een scheiding tussen fietsers en brommers op het fietspad belangrijk. Fietsers hebben daardoor minder last van het lawaai en de uitstoot van de brommers.

- **Beloon jongeren in plaats van te straffen**

Veel deelnemers zijn het erover eens dat jongeren gestimuleerd moeten worden om een schonere brom- of snorfiets te kopen of op andere manier van A naar B te gaan. De meeste deelnemers hebben zelf geen brom- of snorfiets. Een mogelijke oplossing die wordt genoemd, is het verstrekken van een subsidie voor elektrische scooters. Ook verwachten deelnemers dat het goedkoper maken van het OV ertoe kan bijdragen dat jongeren eerder de bus of tram pakken.

- **Compensatie bieden**

Deelnemers waren het ook met elkaar eens dat hier een compensatie tegenover moet staan, vooral voor mensen met een kleine beurs. Enkele deelnemers vinden dat de gemeente een alternatief moet bieden. Bijvoorbeeld een elektrisch vervoersmiddel, zoals een aantrekkelijk abonnement op de Felyx scooter of elektrische fiets.

## Voorwaarden voor invoering/aanscherping milieuzones

- **Samenwerking met en aansluiting op omliggende gemeenten**

Meerdere deelnemers geven aan dat de gemeente Rijswijk over de eigen grenzen moet kijken naar nieuwe initiatieven om de luchtkwaliteit te verbeteren. Zo verwijst een deelnemer naar de gemeente Westland, waar ze volgens de deelnemer al veel stappen hebben gezet, bijvoorbeeld rondom het stimuleren van elektrisch rijden. Daarnaast ligt Rijswijk ingesloten tussen gemeenten en is afstemming over maatregelen met buurgemeenten van belang.

- **Kosten goed afwegen**

Het belang om de kosten goed af te wegen wordt benoemd. Deelnemers vinden dat daarin ook de kosten voor de ondernemers meegenomen moeten worden.

- **Tegemoetkoming voor mensen met een kleine beurs**

De deelnemers willen dat mensen met een kleine beurs financieel worden gecompenseerd bij de invoering van milieuzones. Hoe deze compensatie er precies uit zou moeten zien, is doorgaans niet besproken. Een aantal deelnemers stelt voor dat de gemeente bij de Rijksoverheid aanklopt voor extra budget om inwoners met een kleine beurs, die geraakt worden door de invoering of aanscherping van de milieuzones, tegemoet te komen. Bijvoorbeeld door ze geld te geven voor de aanschaf van een schoner voertuig.

- **Ondernemers: niet compenseren maar innoveren**

Een enkele deelnemer vond een financiële compensatie voor ondernemers niet per se even vanzelfsprekend als voor inwoners met een kleine beurs. Als de ene ondernemer compensatie zou krijgen voor een oud voertuig en een andere ondernemer niet omdat hij/zij recent een nieuw voertuig heeft gekocht, dan vinden deze enkele deelnemers dat niet eerlijk. Ook vinden deze deelnemers dat ondernemers door milieuzones juist worden gestimuleerd om te investeren in schoner vervoer en te innoveren met schonere logistiek.

- **Bevoorrading van winkels in de haven**

Meerdere deelnemers vroegen zich af hoe winkels binnen de milieuzone goed bevoorrad kunnen blijven en of er een uitzondering gemaakt wordt voor ondernemers die daar hun zaak hebben. Kunnen zij nog wel gebruik blijven maken van hun oude dieselauto?

- **Hobby kunnen behouden**

Een deelnemer geeft aan dat hij veel plezier beleeft aan zijn Old Timer brommer en dat wil behouden. Een oplossing die werd genoemd is om voertuigen vanaf een bepaald bouwjaar toe te

staan in de milieuzone of Old Timers op specifieke dagen in het jaar door de gemeente/in de milieuzone te laten rijden.

- **Handhaving: eerst waarschuwen, dan boete**

Een ander punt dat aan bod kwam, is de handhaving van de regelgeving rond de milieuzones. Een aantal deelnemers wil dat de gemeente meer inzet op handhaving bij extra milieuzones. Goede communicatie over de handhaving is belangrijk. Ook wordt door een aantal deelnemers gevraagd om eerst een waarschuwing te geven en dan pas over te gaan tot het uitdelen van boetes.

- **Overlastbeperking een belangrijke reden om milieuzones in te voeren**

Veel deelnemers verbinden de vraag rondom milieuzones met de overlast die zij ervaren rond drukke wegen, zoals de Haagweg en Prinses Beatrixlaan. De 'herrie vanaf de snelweg' wordt genoemd als een grote bron van overlast.

- **Innovatief te werk gaan: meer dan alleen milieuzones**

De gemeente moet niet alleen milieuzones invoeren, maar ook automobilisten stimuleren om over te stappen op ander vervoer, aldus een aantal deelnemers. Om mensen uit hun auto te krijgen, kan de gemeente bijvoorbeeld minder parkeerplaatsen aanbieden, en meer OV en deelscooters aanbieden. Ook zou volgens meerdere deelnemers de gemeente innovatiever moeten kijken naar mogelijkheden en alternatieven voor de dieselauto. Enkele voorbeelden die werden benoemd zijn: fietskoeriers om pakketjes thuis af te leveren, een hub aan de Plaspoelpolder voor het opladen van elektrische vervoersmiddelen, veel meer deelauto's en deelscooters en meer vergroening van de gemeente.

Aan de ene kant zijn deze deelnemers hoopvol over de transitie. De elektrische scooter zie je nu overal in het straatbeeld en dat wordt alleen nog maar meer. Aan de andere kant moet de gemeente er wel echt vaart achter zetten, want de gemeente loopt achter op andere gemeenten zoals Utrecht, zo wordt genoemd.

- **Vraagt ook om mentaliteitsverandering**

Meerdere deelnemers merken op dat de overgang naar schoner en minder verkeer ook een verandering vraagt in mentaliteit. Dat mensen vanuit zichzelf minder met de auto gaan, of vaker kiezen voor een schoner voertuig. Dat vraagt tijd. Een enkele deelnemer oppert om in een brede campagne over duurzaamheid ook aandacht te besteden aan deze mentaliteitsverandering.

- **Bomen plaatsen**

Eén van de deelnemers kaartte het belang aan van groen voor de gezondheid en het milieu en vroeg zich hardop af in hoeverre er groen wordt geplaatst rondom de Prinses Beatrixlaan. Dit zorgt ook voor zuivering van de lucht en voor verhoogde leefbaarheid. Een andere deelnemer reageerde hierop dat vergroening niet voor betere luchtkwaliteit zorgt maar niet onbelangrijk is omdat groen enorm bijdraagt aan de leefbaarheid en kwaliteit van een gemeente.

# Bijlage 2: Resultaten van de vragenlijst over milieuzones in Rijswijk

**Schone lucht is van levensbelang voor iedereen. De lucht in Rijswijk is vervuild, vooral door uitlaatgassen van verkeer. Uit onderzoek van het RIVM blijkt dat de luchtkwaliteit in Rijswijk onder het landelijk gemiddelde ligt. Het invoeren van milieuzones is één van de maatregelen waarmee de gemeente de luchtkwaliteit in de stad wil verbeteren. Een milieuzone is een gebied waar bepaalde vervuilende voertuigen niet mogen rijden.**

Sinds 2011 geldt er een milieuzone voor dieselvrachtauto's op de Haagweg. Nu kijkt de gemeente Rijswijk naar mogelijkheden voor nieuwe milieuzones. De gemeente vindt het belangrijk dat inwoners en ondernemers kunnen meedenken over de keuzes omtrent milieuzones in de stad. Dit is gedaan via een online vragenlijst en een gesprekavond op 12 april 2022. In dit document wordt een samenvatting gegeven van de resultaten uit de vragenlijst. Van de gespreksavond is een verslag gemaakt. Dit verslag is gepubliceerd op [samen.rijswijk.nl](https://samen.rijswijk.nl).

Met de online vragenlijst wil de gemeente weten wat inwoners en ondernemers vinden van de uitbreiding van de milieuzone Haagweg en de invoering van nieuwe milieuzones in de stad.

## Werkwijze

Iedereen kon van 10 maart tot 13 april 2022 een online vragenlijst invullen. Op verschillende manieren hebben we deze vragenlijst onder de aandacht gebracht. Bijvoorbeeld via de social media van de gemeente, het platform Samen.Rijswijk.nl, oproepen in de lokale krant Groot Rijswijk en andere lokale media, en in mails naar wijk-, buurt- en ondernemersverenigingen. Door verschillende kanalen in te zetten, heeft de gemeente zoveel mogelijk inwoners en ondernemers proberen te bereiken om hen uit te nodigen de vragenlijst in te vullen.

De vragenlijst bestond uit 13 vragen. De gemiddelde invultijd van de vragenlijst was ongeveer 5 minuten. De vragenlijst is door 419 respondenten gestart en door 368 respondenten volledig ingevuld. Alleen de antwoorden van hen die de vragenlijst volledig hebben ingevuld, worden meegenomen in dit rapport.

## Samenvatting

### Milieuzones

- 82% van de respondenten is (erg) voorstander van milieuzones in de gemeente Rijswijk. Met name omdat dit de luchtkwaliteit ten goede komt.
- Tegenstanders van milieuzones (11%) hebben het gevoel dat hun vrijheid wordt afgepakt, hebben twijfels bij de effectiviteit van milieuzones en/of zien andere oplossingen als meer geschikt.

### Milieuzone Haagweg

- Meer dan de helft van de respondenten (55%) wil graag dat de milieuzone Haagweg wordt aangescherpt door zowel dieselbussen (met emissieklasse 5 of lager) en dieselbestelauto's en -personenauto's (met emissieklasse 4 of lager) te verbieden.
- 15% van de respondenten wil enkel dat dieselbussen (met emissieklasse 5 of lager) worden verboden in de milieuzone Haagweg. Eveneens 15% wil enkel dieselbestelauto's en -personenauto's (met emissieklasse 4 of lager) verbieden in deze milieuzone.
- Voorstanders van de aanscherping van de milieuzone Haagweg vragen de gemeente om actie en strenge handhaving. Ook willen voorstanders dat de gemeente ervoor zorgt dat doorgaand verkeer, dat richting Den Haag rijdt, geen doorgang meer heeft in dit gebied.
- Van alle respondenten wil 14% dat de situatie rondom de Haagweg blijft zoals het is. Een milieuzone is volgens hen niet de oplossing en zij maken zich zorgen over de financiële gevolgen voor inwoners met oude voertuigen. Wordt de milieuzone toch ingevoerd, dan vinden ze dat de gemeente ervoor moet zorgen dat bedrijven nog altijd goed bevoorrad kunnen worden en dat er uitzonderingen komen voor bepaalde oude voertuigtypes.

### Milieuzone Prinses Beatrixlaan

- Een ruime meerderheid (58%) is voorstander van het invoeren van een milieuzone in de Prinses Beatrixlaan voor zowel dieselbussen en -vrachtauto's (met emissieklasse 5 of lager) en dieselpersonenauto's en -bestelauto's (met emissieklasse 3 of lager).
- 15% van de respondenten wil enkel dieselbussen en -vrachtauto's (met emissieklasse 5 of lager) verbieden in dit gebied. 11% van de respondenten wil eerst beginnen met het verbieden van dieselpersonenauto's en -bestelauto's (met emissieklasse 3 of lager).
- Respondenten zijn voorstander van de invoering van de milieuzone in de Prinses Beatrixlaan omdat ze graag de luchtkwaliteit willen verbeteren en/of het aantal voertuigen willen inperken in het gebied. Wel zijn sommige voorstanders bang dat vervuilende voertuigen via andere wegen (zoals Huis te Landelaan) toch door Rijswijk blijven rijden.
- Van alle respondenten wil 14% dat de situatie rondom de Prinses Beatrixlaan onveranderd blijft. Zij verwachten dat de ondertunneling een milieuzone onnodig maakt. Ook willen zij voorkomen dat sommige inwoners door de milieuzone kosten moeten maken die zij niet kunnen betalen (bijvoorbeeld voor het vervangen van hun voertuig). Ook tegenstanders wijzen erop dat een milieuzone mogelijk niet voorkomt dat vervuilende voertuigen door Rijswijk blijven rijden doordat weggebruikers andere routes zullen gebruiken.

### Milieuzone brom- en snorfietsen

- 70% van alle respondenten is voorstander van een milieuzone voor oude brom- en snorfietsen (die vóór 1 januari 2011 geregistreerd zijn) in de hele gemeente. 30% van de respondenten is tegenstander.

- Voorstanders zien deze maatregel als een goede maatregel om de luchtkwaliteit te verbeteren, maar ook om geluidsoverlast te beperken. Bovendien geven respondenten aan dat er voldoende schonere alternatieven zijn voor oude brom- en snorfietsen. Wel vinden ze dat er iets geregeld moet worden voor inwoners met oude brom- en snorfietsen die een nieuw voertuig niet kunnen betalen. Ook moet de gemeente een uitzondering maken voor oldtimers en in haar milieuzonebeleid aansluiten bij omliggende gemeenten.
- Tegenstanders van deze milieuzone verwachten dat de luchtkwaliteit in het gebied sowieso beter wordt door de autonome verschoning van brom- en snorfietsen (bijvoorbeeld doordat oudere scooters steeds meer worden vervangen door elektrische varianten). Ook verwachten zij dat een milieuzone voor brom- en snorfietsen zal leiden tot hoge kosten voor eigenaren die hun oude voertuig moeten vervangen en onvoldoende middelen hebben om een schoner voertuig aan te schaffen. Ook vinden tegenstanders dat de gemeente oldtimers moet ontzien.

### Zero-emissiezones

- 70% van de respondenten is (erg) voorstander van een zero-emissiezone in de gemeente. Zij vinden dat de gemeente luchtkwaliteit echt als prioriteit moet stellen. Tegenstanders (17%) twijfelen of het haalbaar is om op korte termijn een zero-emissiezone in te voeren. Dit komt misschien te snel voor veel mensen. Ook vragen zij zich af of het elektriciteitsnet het aankan als veel mensen op korte termijn elektrisch gaan rijden.

### Gevolgen van milieuzones

- Meer dan de helft (55%) van de respondenten verwacht gevolgen te ondervinden van één of meerdere milieuzones die zijn voorgesteld. Van deze groep respondenten, geeft het grootste deel (40%) aan dat ze gevolgen zullen ondervinden van de milieuzone Prinses Beatrixlaan.
- Respondenten benoemen positieve effecten van een milieuzone. Zo verwachten zij minder luchtvervuiling door uitlaatgassen van het wegverkeer, een betere gezondheid en minder stank, verkeer en overlast. Ook verwachten veel van hen dat ze vaker met het openbaar vervoer, de fiets of met deelvoertuigen zullen reizen.
- Een aantal respondenten geeft aan dat ze hun voertuig zullen moeten vervangen, zoals hun camper, brommer of auto. Anderen verwachten hogere kosten of een langere reistijd omdat ze om de milieuzone heen moeten rijden. Een enkeling overweegt om te verhuizen, als gevolg van het invoeren of aanscherpen van een milieuzone.
- Van de respondenten die verwachten dat ze gevolgen gaan ondervinden van één of meerdere milieuzone(s) (55% van alle respondenten), geeft 40% aan dat een subsidie vanuit de gemeente kan helpen om de overstap naar schoner vervoer te maken. Ook het plaatsen van meer elektrische oplaadpunten (39 %) wordt genoemd als geschikte maatregel. 22% van de respondenten is geholpen met een ontheffing of vrijstelling van hun voertuig. 20% van de respondenten is geholpen met een OV-abonnement. Voor 26% van de respondenten hoeft de gemeente geen hulp te bieden.

## Resultaten

De resultaten van de vragenlijst worden hieronder weergegeven en toegelicht. Per vraag worden de resultaten in een grafiek samengevat. Daarnaast wordt bij iedere vraag aangegeven welke opmerkingen zijn gegeven door respondenten.

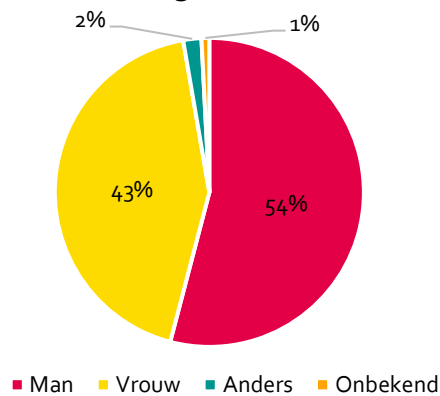
### Samenstelling groep respondenten

Respondenten zijn gevraagd naar een aantal kenmerken, waaronder gender, leeftijdscategorie, de wijk waarin ze wonen en of ze in Rijswijk wonen, werken of ondernemen.

#### Gender

Om inzicht te krijgen in de mate waarin inwoners van verschillende genders zijn vertegenwoordigd onder respondenten, zijn respondenten gevraagd naar hun gender. Uit de resultaten blijkt dat de vragenlijst vaker door mannen dan door vrouwen is ingevuld, al is het verschil niet erg groot: 54% van de respondenten is man en 43% vrouw. Verder is 2,7% 'Anders' of is het gender onbekend.

Wat is uw gender? (n=368)



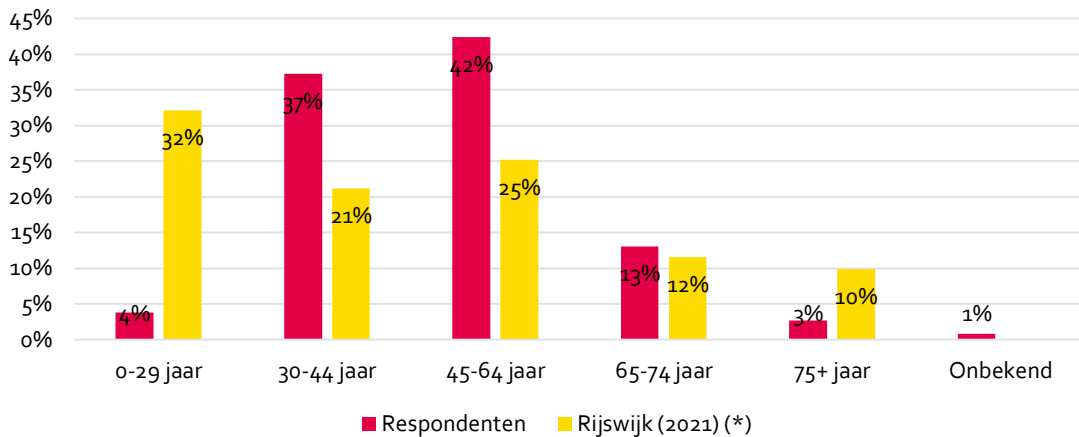
#### Leeftijd

Ook is gevraagd naar de leeftijd van de respondenten om te zien of elke leeftijdscategorie is vertegenwoordigd onder de respondenten. Uit de resultaten blijkt dat inwoners van 30 tot 64 jaar zijn oververtegenwoordigd in de groep respondenten. Zo is 37% van de respondenten 30-44 jaar (in vergelijking met 21% van alle inwoners van Rijswijk) en 42% is 45-64 jaar (in vergelijking met 25% van alle inwoners van Rijswijk).

Een sterke ondervertegenwoordiging is te zien onder kinderen, jongeren en jongvolwassenen (0-29 jaar): 3,8% van de respondenten behoort tot deze groep, terwijl 32,1% van alle Rijswijkers in deze groep valt. Ook zien we dat de groep 75-plussers ondervertegenwoordigd is, maar in mindere mate: 2,7% van alle respondenten is 75-plusser in vergelijking met 9,9% van alle Rijswijkers. Daarnaast valt 13% van de respondenten in de leeftijdscategorie 65-74 jaar, een percentage dat ook geldt voor de hele populatie van Rijswijk.

Omdat jongeren sterk ondervertegenwoordigd zijn in de groep respondenten, heeft de gemeente Rijswijk besloten om – in navolging op deze vragenlijst – een ingekorte vragenlijst te ontwikkelen en deze te verspreiden via scholen om jongeren te betrekken bij dit onderwerp. De resultaten uit deze vragenlijst worden in een apart notitie toegelicht.

## Wat is uw leeftijd? (n=368)

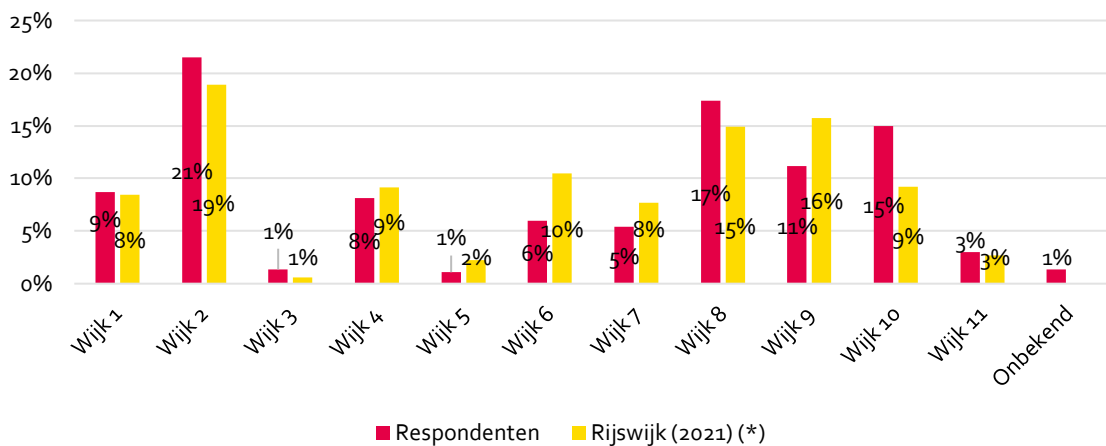


(\*) Bron: rijswijk.incijfers.nl.

## Wijken

Respondenten zijn gevraagd naar de wijk waar ze wonen. Op basis hiervan valt te concluderen dat iedere wijk – in meer of mindere mate – vertegenwoordigd is onder de groep respondenten. Enkele wijken zijn licht oververtegenwoordigd, zoals Oud Rijswijk, Bomenbuurt, Welgelegen, Rembrandtkwartier & Havenkwartier (wijk 2), Overvoorde, Strijp, Presidentenbuurt & Ministerbuurt (wijk 8) en Sion, Elsenburg, Pasgeld & 't Haantje & RijswijkBuiten (wijk 10). Een aantal wijken zijn licht ondervertegenwoordigd, zoals Stervoorde, Eikelenburg & Hoekpolder (wijk 9) en Spoorzicht, Kleurenbuurt, Artiëstenbuurt & Stationskwartier (wijk 6).

## In welke wijk (\*\*) woont u? (n=368)



(\*) Bron: rijswijk.incijfers.nl.

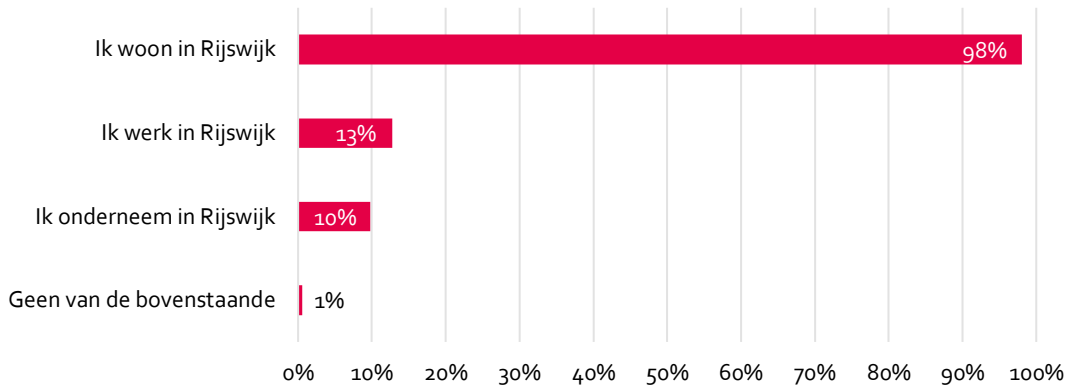
(\*\*) Wijknummers: Cromvliet & Leeuwendaal (**wijk 1**), Oud Rijswijk, Bomenbuurt, Welgelegen, Rembrandtkwartier & Havenkwartier (**wijk 2**), Hoornwijk & Broekpolder (**wijk 3**), Julianapark, Huis te Lande, Te Werve (**wijk 4**), Plaspolder (**wijk 5**), Spoorzicht, Kleurenbuurt, Artiëstenbuurt & Stationskwartier (**wijk 6**), Muziekboulevard & Wilhelminapark (**wijk 7**), Overvoorde, Strijp, Presidentenbuurt & Ministerbuurt (**wijk 8**), Stervoorde, Eikelenburg & Hoekpolder (**wijk 9**), Sion, Elsenburg, Pasgeld & 't Haantje & RijswijkBuiten (**wijk 10**), Kraayenburg & Vrijenban (**wijk 11**)



## Wonen, werken en ondernemen

Bijna alle respondenten zijn inwoner van de gemeente Rijswijk: 98% van alle respondenten. Verder werkt 13% van de respondenten in Rijswijk en is 10% ondernemer. Van de respondenten die aangeven in Rijswijk te werken/ondernemen, woont vrijwel niemand buiten de gemeente Rijswijk.

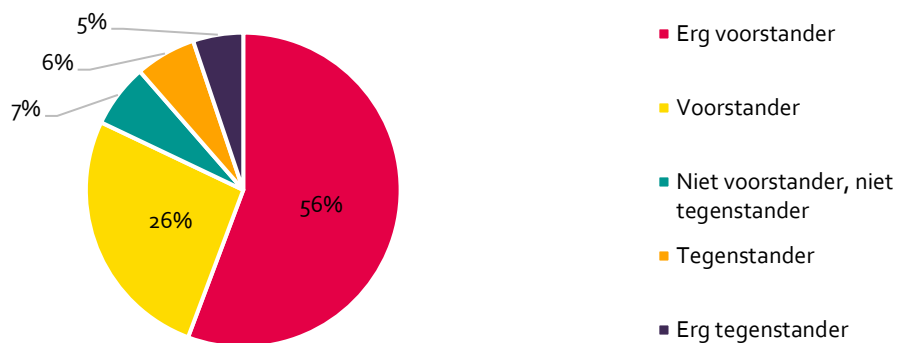
### Wat doet u in de gemeente Rijswijk? (n=368) (meerdere antwoorden mogelijk)



## Milieuzones

Een overduidelijke meerderheid van de respondenten (82%) is (erg) voorstander van milieuzones in de gemeente Rijswijk. Daarnaast is 11% van de respondenten (erg) tegen milieuzones in de stad. 7% van de respondenten geeft aan niet voorstander te zijn, maar ook geen tegenstander.

### Bent u voor- of tegenstander van milieuzones in de gemeente Rijswijk? (n=368)



## Voorstanders van milieuzones

Opmerkingen van voorstanders gaan voornamelijk over het volgende onderwerp:

### 1. Milieuzones verbeteren de luchtkwaliteit

- "De luchtkwaliteit in Rijswijk is volgens de cijfers niet best, en vanwege de gezondheid van iedereen in Rijswijk lijkt me een milieuzone een goed idee."
- "Ik vind schone lucht belangrijk. Er is noodzaak in Rijswijk om de vervuilende lucht aan te pakken, en er zijn voldoende (schone) alternatieven beschikbaar."

## Tegenstanders van milieuzones

Slechts een klein deel van de respondenten is uitgesproken tegenstander. In hun toelichtingen noemen zij een aantal redenen:

### 1. Gevoel dat hun vrijheid wordt afgepakt

- "Voertuigen zijn goedgekeurd voor het gebruik op de weg door de overheid. Wie bepaalt er dan dat een bepaald voertuig ineens niet meer goed is?"
- "Ik vind het een recht om mijn eigen vervoer te bepalen en ik betaal al wegebelasting".

### 2. Twijfels bij de effectiviteit van milieuzones

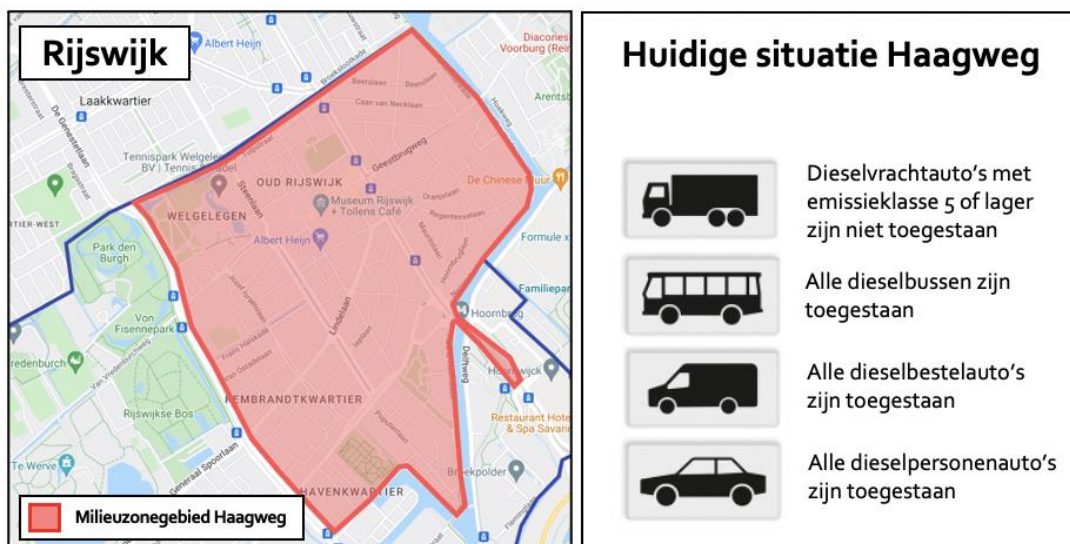
- "Luchtkwaliteit is slecht doordat Rijswijk tussen alle grote snelwegaders zit. Milieuzones invoeren zal heel weinig tot nihil invloed hebben op het verbeteren van de luchtkwaliteit".
- "Lucht blijft niet hangen boven een drukke weg. Dus vervuiling van andere wegen kan ook in de milieuzone komen".

### 3. Andere oplossingen zijn kansrijker

- "Betere doorstroming en snelheidshandhaving hebben een beter effect".
- "Milieuzones zijn symptoombestrijding. Het wegennet is hopeloos en alternatieven worden niet gestimuleerd. Verbeter fietspaden en openbaar vervoer!"

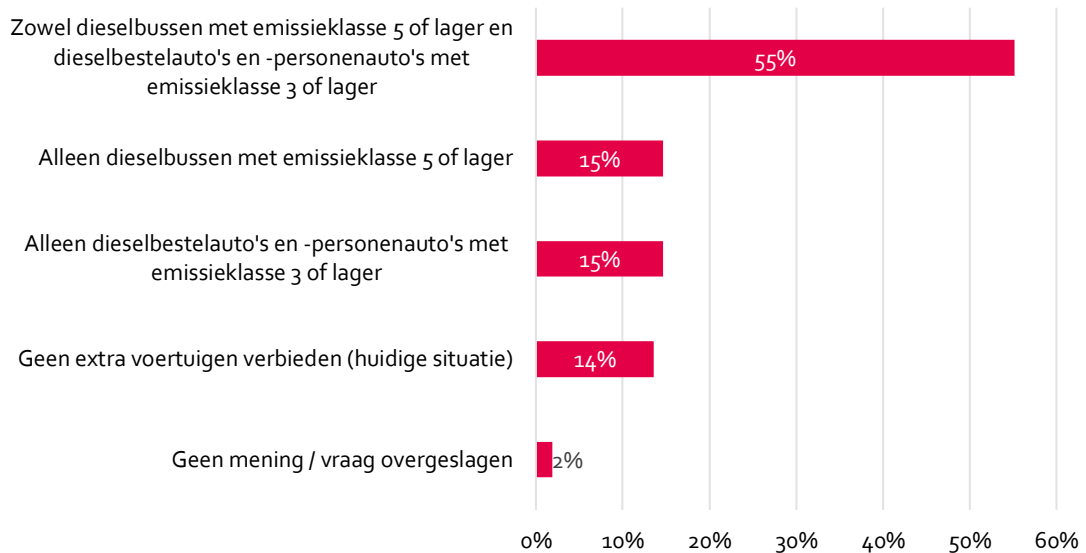
## Milieuzone Haagweg

Sinds 2010 geldt er in de Haagweg een milieuzone voor dieselvrachtauto's met emissieklasse 5 of lager. Respondenten zijn gevraagd of zij vinden dat er minder vervuilende voertuigen in de milieuzone Haagweg moeten rijden.



## Welke voertuigen moet de gemeente volgens u nog meer verbieden in de milieuzone rondom de Haagweg?

(n=368)



Meer dan de helft (55%) van de respondenten wil graag dat de milieuzone wordt aangescherpt door zowel dieselbussen (met emissieklasse 5 of lager) en dieselbestelauto's en -personenauto's (met emissieklasse 4 of lager) te verbieden. 15% van de respondenten wil alleen een aanscherping voor dieselbussen. 15% van de respondenten wil juist alleen dat de milieuzone wordt aangescherpt voor dieselbestelauto's en -personenauto's. 14% van de respondenten wil geen extra voertuigen verbieden in deze milieuzone en 2% heeft geen mening of heeft de vraag overgeslagen.

### Voorstanders van aanscherping milieuzone Haagweg

Respondenten die kiezen voor een aanscherping van de milieuzone Haagweg, geven de volgende opmerkingen:

#### 1. Actie gevraagd van de gemeente

- "Alle vervuilende auto's weren uit heel Rijswijk. Als je uitzonderingen maakt, wordt er alleen maar gepraat en onderhandelt. Dit gaat over volksgezondheid. Zet de druk er maar flink op."
- "Gezondheid is het allerbelangrijkste"
- "Alles inzetten om de luchtkwaliteit te verbeteren."

#### 2. Voorkom doorgaand verkeer van vervuilende voertuigen richting Den Haag

- "Laat Den Haag betalen om hun verkeer via een andere route te laten gaan. Alleen fietsverkeer en bewoners van Oud Rijswijk over de Haagweg."

#### 3. Aanscherping heeft alleen zin als er streng wordt gehandhaafd

- "Handhaving is daarnaast van groot belang. In Duitsland doen ze dat perfect met een groene milieusticker die je op de auto moet aanbrengen. Hier wordt nadrukkelijk op gehandhaafd!"

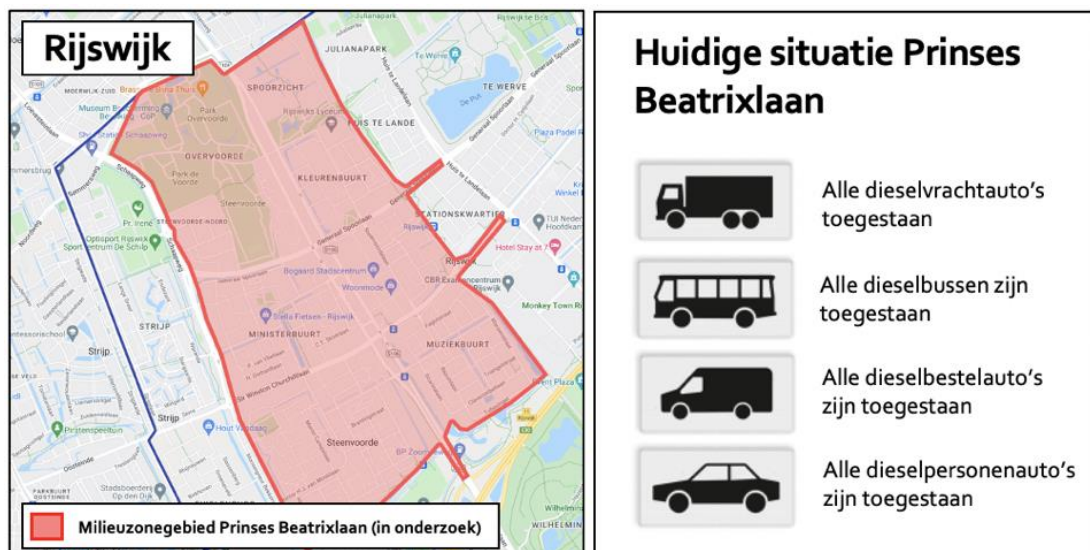
## Tegenstanders van aanscherping milieuzone Haagweg

Van alle respondenten wil 14% dat de situatie blijft zoals deze nu is, namelijk dat enkel dieselvrachtauto's met emissieklasse 5 of lager worden verboden. Tegenstanders geven de volgende opmerkingen:

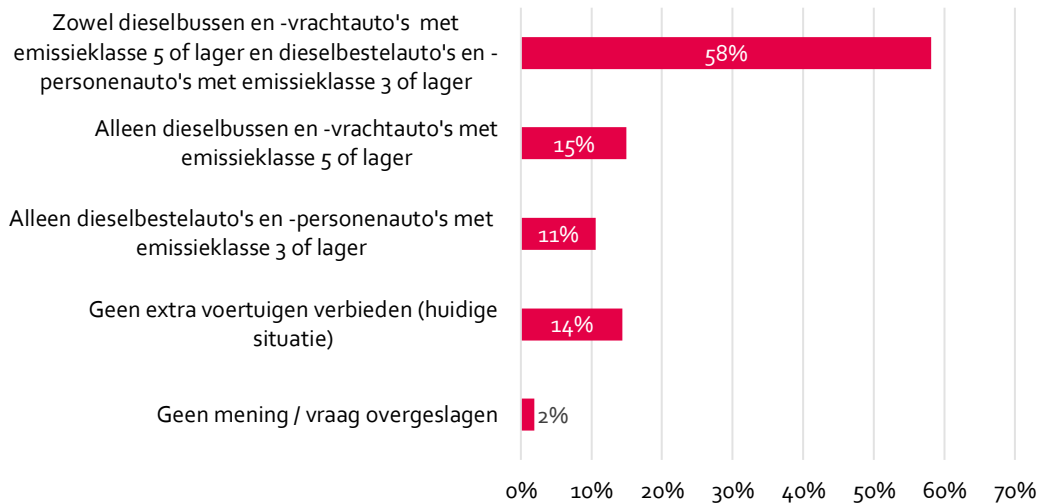
1. **Denk aan de betaalbaarheid voor voertuiggebruikers**
  - "Het is voor de gewone man niet meer te betalen".
  - "Stop met deze onzin om de burgers te dwingen duurdere rotzooi aan te kopen die ook milieuvervuילend is".
2. **Milieuzone is niet de oplossing**
  - "Ik denk dat de doorstroming veel belangrijker is dan emissie".
  - "Het probleem zal zich verschuiven".
3. **Let op de bevoorrading van bedrijven**
  - "Misschien is dit de manier om de leveranciers te dwingen om schone vrachtwagens te gaan gebruiken".
4. **Maak uitzondering voor bepaalde voertuigtypes**
  - "Voor young- en oldtimers moet een rittenkaart (bijvoorbeeld voor 60 dagen) komen".

## Milieuzone Prinses Beatrixlaan

Voor de Prinses Beatrixlaan bestaat er op dit moment geen milieuzone. Wel onderzoekt de gemeente de mogelijkheden voor een milieuzone in de Prinses Beatrixlaan en het gebied daaromheen. Respondenten zijn gevraagd wat zij vinden van de verschillende opties voor milieuzones in dit gebied.



## Welke voertuigen moet de gemeente volgens u nog meer verbieden in de milieuzone rondom de Prinses Beatrixlaan? (n=368)



Ook bij deze vraag is te zien dat een ruime meerderheid (58%) voorstander is van het invoeren van een milieuzone voor zowel dieselbussen en -vrachtauto's (met emissieklasse 5 of lager) en dieselpersonenauto's en -bestelauto's (met emissieklasse 3 of lager). Daarnaast stelt 15% van de respondenten voor om eerst dieselbussen en -vrachtauto's te verbieden. 11% wil eerst beginnen met het verbieden van dieselpersonenauto's en -bestelauto's. Deze laatste twee groepen kiezen liever eerst voor een kleine stap, zodat de gemeente daarna kan bepalen of een aanvullende aanscherping nodig is. Van alle respondenten wil 14% dat de situatie blijft zoals deze is.

### Voorstanders van invoering milieuzone Prinses Beatrixlaan

Respondenten die voorstander zijn van het invoeren van een milieuzone in de Prinses Beatrixlaan, geven de volgende opmerkingen:

#### 1. Milieuzone kan de luchtkwaliteit verbeteren

- *"Er is nu regelmatig vieze lucht als je als fietser of voetganger wacht bij de stoplichten. Ik doe meestal een paar stappen achteruit als ik moet wachten."*
- *"Ik woon in een appartement langs de Beatrixlaan. Het is op het balkon niet te doen. Met de jaren is het veel erger geworden met het verkeer. Vervuilde lucht, je ziet het terug op je balkon/houtwerk/ramen. Het is zwart en dat adem je allemaal in. Ook het raam openzetten, ga je echt niet doen. Superongezond."*

#### 2. Mogelijkheid om het aantal voertuigen in de Prinses Beatrixlaan in te perken

- *"Ik woon aan de Beatrixlaan en rijden te veel vrachtwagen".*
- *"De Beatrixlaan is op dit moment al ontzettend druk en heeft daarom waarschijnlijk veel uitstoot. Een invoering van een milieuzone zou de verkeersintensiteiten doen dalen en daarmee ook de uitstoot."*

#### 3. Bang dat vervuilende voertuigen andere routes in Rijswijk nemen

- *"Ben wel bang dat verkeer dan via andere routes in de stad gaan, zoals via de Van Rijnweg, waar nu al veel overlast is van sluipverkeer."*

- *"Let op dat alle vervuilende voertuigen straks niet via de Huis te Landelaan zullen rijden om de zones te omzeilen. Dit lijkt mij niet de bedoeling, omdat het vervuilende verkeer dan dwars door de groene landgoederenzone zal rijden."*
- *"Goed als er daar een milieuzone komt. Maar pas op dat deze voertuigen dan niet via Rijswijk Buiten richting de Schaapweg rijden."*

#### **4. Denk na over een geografische uitbreiding van het milieuzonegebied**

- *"Als er twee milieuzones komen, is een derde zeer wenselijk rondom de Huis te Landelaan en de Elsenburglaan. Zodat het verkeer niet die route gaat gebruiken als sluipverkeer. Want dan verhoog je de uitstoot voor de bewoners tussen die twee straten."*
- *"Milieuzone doortrekken langs Rijswijk Buiten richting Delft. Ook daar hebben mensen baat bij schonere lucht."*

### **Tegenstanders van invoering milieuzone Prinses Beatrixlaan**

De respondenten die tegenstander zijn van het invoeren van een milieuzone in de Prinses Beatrixlaan, geven de volgende opmerkingen:

#### **1. De plannen voor een tunnel maken een milieuzone onnodig**

- *"Beter haast maken met tunnel."*
- *"Pak de ondertunneling van de Beatrixlaan voortvarend aan. Dat is de beste oplossing. Verkeer rijdt door (lees: minder uitstoot) in plaats van dat het in de file staat. Verder komt groen boven op de tunnel de leefbaarheid van omwonenden ten goede. Daarnaast mooi visitekaartje voor bezoekers van Rijswijk!"*

#### **2. Het invoeren van een milieuzone gaat te duur worden voor sommige inwoners**

- *"Niet iedereen heeft de financiële mogelijkheden om een schone auto aan te schaffen. Maar moet wel naar zijn werk in een derdehands auto."*
- *"U discrimineert mensen met weinig geld, want die kunnen geen nieuwe auto kopen om van A naar B te reizen."*

#### **3. Verwachting dat het probleem zich verplaatst**

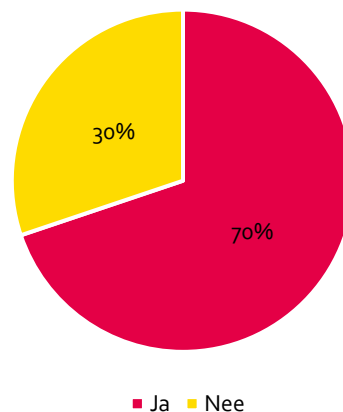
- *"Als je heel Rijswijk niet pakt, zoeken ze andere wegen. Ik zie hier bijvoorbeeld Huis te Landelaan niet bij zitten. Dan denderen ze vanuit de Plaspoelpolder door naar deze Huis te Landelaan. Verplaatsen van problemen dus!!"*
- *"Lijkt mij zinloos als dit niet als regionale maatregel wordt doorgevoerd. Nu blijven sluiproutes aanwezig, waardoor het probleem van vervuilende dieselauto's diffuus via deze sluitroutes blijft bestaan."*

### **Milieuzone voor brom- en snorfietsen**

Brom- en snorfietsen kunnen op dit moment overal in de gemeente rijden. Momenteel onderzoekt de gemeente de mogelijkheden voor het invoeren van een milieuzone voor brom- en snorfietsen die vóór 1 januari 2011 zijn geregistreerd. Deze milieuzone zou dan gelden voor de gehele gemeente. Respondenten zijn gevraagd of zij voor- of tegenstander zijn van deze milieuzone.



Moet de gemeente oude brom- en snorfietsen (die vóór 1 januari 2011 geregistreerd zijn) verbieden in de hele gemeente? (n=368)



70% van de respondenten is voorstander van een milieuzone voor oude brom- en snorfietsen in heel Rijswijk. Een minderheid, namelijk 30% van de respondenten, wil dat de gemeente geen milieuzone invoert voor oude brom- en snorfietsen.

### Voorstanders van invoering milieuzone voor oude brom- en snorfietsen

Voorstanders geven de volgende opmerkingen als toelichting op hun antwoorden:

- 1. Milieuzone heeft ook de voorkeur om geluidsoverlast te verminderen**
  - "Niet alleen wordt zo milieuhinder voorkomen, ook geluidshinder."
  - "Ik kies niet eens voor 'ja' vanwege de luchtvervuiling. Ik kies hier eigenlijk voor vanwege algemene veiligheid en zeer slechte staat waar oude brom- en snorfietsen in verkeren."
- 2. Er zijn voldoende schonere alternatieven beschikbaar**
  - "De brom- en snorfietsen komen uit een tijd dat het (mogelijk) niet anders kon. Nu kan dit well!."

- *"Er zijn genoeg alternatieven voor vervuilende bromfietsen, ook voor mensen met minder geld. Eventueel zou de gemeente aanvullend een regeling moeten introduceren, waarbij inwoners met een bepaald inkomen hun bromfiets voordeling kunnen inruilen o.i.d."*

### 3. De gemeente moet iets regelen voor mensen met een kleine beurs

- *"Wel begrip voor de mensen met een kleine beurs die naar andere vervoersmiddelen over moeten gaan. Zorg dat ze een goede inruilwaarde krijgen!"*
- *"Kijk wel bij minima of zij zonder dit voertuig op hun werk kunnen komen! Maatwerk noodzakelijk, want wellicht hebben zij geen geld voor een ander vervoersmiddel."*

### 4. Maak een uitzondering voor oldtimers

- *"Hetzelfde moet gaan gelden voor motoren, met uitzondering voor antieke motoren die slechts zo nu en dan rijden. Denk aan de oldtimer Harley Davidson motoren."*
- *"Met uitzondering van de oldtimer of leden van de oldtimer club, bijvoorbeeld de Puch en Kreidler."*

### 5. Sluit aan bij plannen van omliggende gemeenten

- *"Wat mij betreft sluiten we aan bij de milieuzone voor brom- en snorfietsen (scooters?) van Den Haag, zodat deze twee gemeenten eenzelfde beleid kennen."*
- *"We kunnen de gemeente Den Haag vragen of we de borden aan de gemeentegrens Den Haag-Rijswijk mogen verplaatsen naar de gemeentegrens met de andere buurgemeenten. Scheelt ook weer in de kosten!"*

## Tegenstanders van invoering milieuzone voor oude brom- en snorfietsen

Respondenten die niet willen dat de gemeente een milieuzone invoert voor brom- en snorfietsen, geven de volgende opmerkingen:

### 1. Het probleem is dermate minimaal of lost zichzelf op door autonome verschoning van brom- en snorfietsen

- *"Zijn al aardig uitgestorven. Natuurlijk verloop is voldoende."*
- *"Ik kan mij niet voorstellen dat dit veel verschil voor de luchtkwaliteit gaat maken."*
- *"Aantal is zo minimaal dat regelgeving een overdaad is."*

### 2. Milieuzone kan leiden tot hogere kosten voor inwoners en niet iedereen kan dit betalen

- *"Je raakt hier een hoop mensen mee die niet de mogelijkheid hebben om een auto, elektrische fiets of -scooter te komen, maar wel naar hun werk moeten. Aan deze maatregel valt niet te ontsnappen."*
- *"Belachelijk voorstel. Als je in een sociale huurwoning woont en jouw brommertje het enige vervoer is dat je nog hebt."*
- *"Mensen met een laag inkomen hebben vaak zulke oude brommers of snorfietsen. Verbied de brommers, maar biedt hen dan een schoner alternatief."*

### 3. Niet nodig om oldtimers te weren

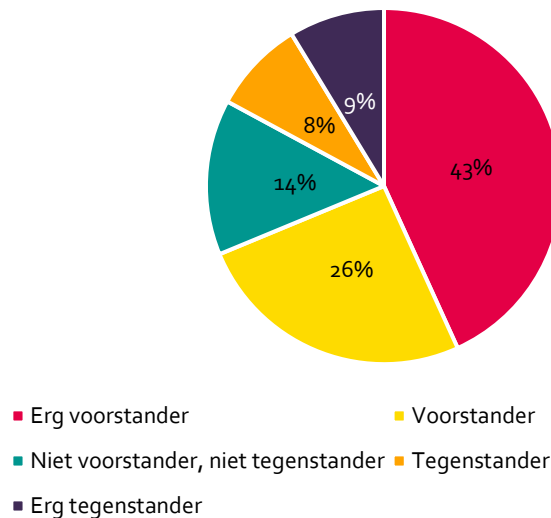
- *"Er zijn een hoop hobbymatig bromfietsbezitters. Bijvoorbeeld oude Puch, Zundapp, Kreidler, etc. Het aantal kilometers dat deze mensen op jaarbasis rijden is te verwaarlozen, dus de uitstoot ook"*
- *"Dus liefhebbers van oude (oltimer) voertuigen hun pleziertje afnemen, die toch al weinig op de weg zijn. Dit helpt niet tegen de vervuiling."*



## Zero-emissiezones

Vanaf 2025 is het mogelijk om milieuzones in te stellen waarin alleen vrachtauto's en bussen zijn toegestaan die geen vervuulende stoffen uitstoten. Dit zijn dus vrachtauto's en bussen die niet op benzine, diesel of gas rijden. Deze milieuzone wordt ook wel een 'zero-emissiezone' genoemd. Hoewel de gemeente nog geen onderzoek heeft gedaan naar de mogelijkheden van deze zero-emissiezones in de gemeente, heeft de gemeente in de vragenlijst wel gevraagd hoe inwoners en ondernemers aankijken tegen de invoering van een zero-emissiezone.

### Bent u voor- of tegenstander van zero-emissiezones in de gemeente Rijswijk? (n=368)



Uit de resultaten blijkt dat respondenten over het algemeen positief staan tegenover het invoeren van zero-emissiezones in de gemeente. 69% van de respondenten is namelijk (erg) voorstander van zero-emissiezones in de gemeente. 17% van alle respondenten is (erg) tegenstander en 14% is noch voorstander, noch tegenstander.

### Voorstanders zero-emissiezones

De opmerkingen van voorstanders gaan over het volgende onderwerp:

#### 1. De gemeente moet luchtkwaliteit echt als prioriteit stellen

- "We moeten alles doen wat mogelijk is zodat Rijswijk niet meer onder het landelijk gemiddelde ligt."
- "We moeten als gemeente doorgaan met maatregelen totdat de lucht hier weer een beetje gezond is."
- "Een zero-emissiezone zou de kwaliteit van de lucht aanzienlijk verbeteren".

### Tegenstanders zero-emissiezones

Tegenstanders plaatsen veel opmerkingen over het volgende onderwerp:

#### 1. Twijfels over haalbaarheid van zero-emissiezones op de korte termijn

- "De beweging is al richting alternatief. Geef mensen daar nou een beetje de tijd voor. Niet iedereen kan morgen al aan een laadpaal hangen."
- "2025 is te vroeg voor veel gezinnen om elektrisch te kunnen rijden."
- "De technologische ontwikkelingen in zero-emissie bussen en vrachtauto's gaan snel, maar ik verwacht dat in 2025 het aandeel zero-emissie voertuigen nog niet heel groot zal

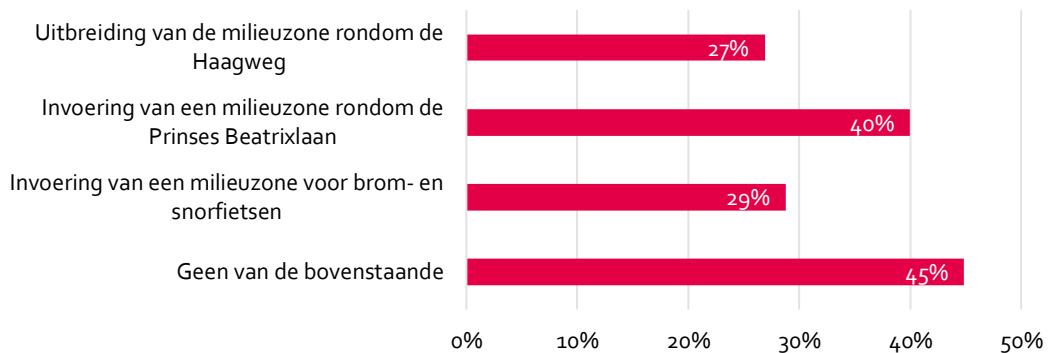
*zijn. Het lijkt me dan ook niet verstandig om conventionele bussen en vrachtwagens dan al te weren."*

- *"Het zou mooi zijn als het haalbaar is. Of het stroomnet dan voldoende capaciteit heeft voor elektrisch vrachtvervoer is twijfelachtig."*

## **Gevolgen van milieuzones**

Respondenten zijn gevraagd of zij verwachten gevolgen te ondervinden van de verschillende opties voor milieuzones.

### Welke milieuzone(s) heeft/hebben mogelijk gevolgen voor u? (meerdere antwoorden mogelijk) (n=368)



Bijna de helft (45%) van de respondenten verwacht niet dat zij iets gaan merken van de invoering van één van de drie milieuzones. Van deze groep respondenten, geeft het grootste deel (40%) aan dat ze gevolgen zullen ondervinden van de milieuzone Prinses Beatrixlaan. Een milieuzone voor brom- en snorfietsen heeft voor ruim een kwart (29%) van de respondenten gevolgen. Een uitbreiding van de milieuzone Haagweg heeft voor 27% van de respondenten gevolgen.

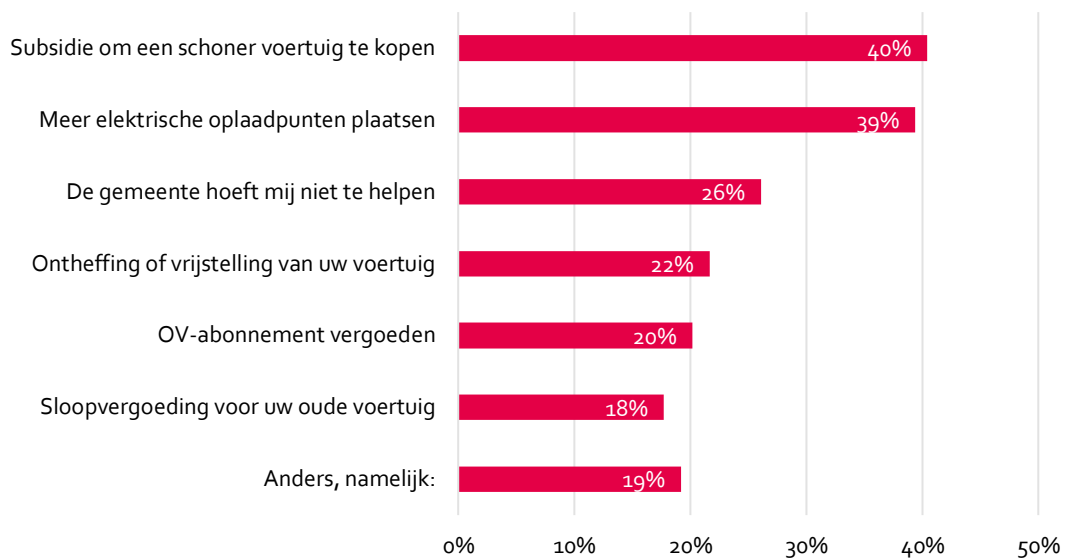
Vervolgens zijn de respondenten gevraagd welke gevolgen zij precies verwachten. Deels worden er positieve gevolgen genoemd, zoals een schonere lucht, betere gezondheid en minder vervuiling, stank, verkeer en overlast. Ook geven veel van hen aan dat ze door de milieuzone(s) waarschijnlijk vaker met het openbaar vervoer, de fiets of met deelvoertuigen gaan reizen.

Een aantal respondenten geeft aan dat ze hun voertuig zullen moeten vervangen, zoals hun camper, brommer of auto. Anderen verwachten juist ze hogere kosten gaan maken of dat hun reistijd langer gaat zijn. Een enkeling overweegt om te verhuizen, als gevolg van het invoeren of aanscherpen van een milieuzone.

## **Geschikte maatregelen**

Aan alle respondenten die gevolgen verwachten van één of meerdere milieuzones (55% van alle respondenten), is gevraagd wat de gemeente moet doen om hen te helpen.

## Wat kan de gemeente doen om u te helpen? (n=203) (meerdere antwoorden mogelijk)



Van deze respondenten geeft 40% aan een subsidie kan helpen om de overstap te maken naar een schoner voertuig. Het plaatsen van meer elektrische oplaadpunten wordt door ongeveer net zoveel respondenten (39%) genoemd. 22% van de respondenten is geholpen met een ontheffing of vrijstelling van hun voertuig. 20% van de respondenten vindt een OV-abonnement een geschikte tegemoetkoming. Voor 26% van de respondenten hoeft de gemeente geen hulp te bieden.

Bijna een vijfde van de respondenten (19%) noemt nog een andere maatregel. Suggesties gaan onder meer over de ondertunneling van de Prinses Beatrixlaan, het uitbreiden van OV-lijnen, een gratis reisabonnement voor 65-plussers, het gunstiger regelen van stoplichten voor fietsers, het stimuleren van deelvoertuigen, mobiteitshubs instellen en het extra inzetten op handhaving.

# Bijlage 3: Jongeren over milieuzones

De gemeente werkt aan schone lucht in Rijswijk. Eén van de maatregelen hiervoor zijn milieuzones. Dit zijn gebieden in de gemeente waar bepaalde vervuilende voertuigen niet mogen rijden. Binnen de gemeente zijn er verschillende mogelijkheden voor milieuzones in verschillende gebieden, waaronder het invoeren van een milieuzone voor oude scooters, brom- en snorfietsen uit 2010 of ouder in heel de gemeente Rijswijk. Jongeren en jongvolwassenen (15 tot 30 jaar) uit Rijswijk zijn gevraagd naar hun voorkeuren en zorgen bij de invoering van een milieuzone voor oude scooters, brom- en snorfietsen.

## Doel van jongerenparticipatie

De gemeente heeft de mening van jongeren gevraagd over de invoering van een milieuzone voor oude scooters, brommers en snorfietsen in Rijswijk. Jongeren rijden namelijk vaker dan andere leeftijdsgroepen op een brommer of scooter. Daarmee zal de invoering van een milieuzone voor deze voertuigen vooral jongeren kunnen raken.

We hebben de jongeren een korte vragenlijst voorgelegd en hebben informele gesprekken met ze gevoerd in wijkcentrum Stervoorde. In dit document staan de uitkomsten van die vragenlijst en gesprekken.

## Werkwijze

De online vragenlijst stond open van 17 mei tot 13 juni 2022. Jongeren zijn gevraagd deze vragenlijst in te vullen via een (online) poster die verspreid is via middelbare en MBO-scholen. Ook zijn scholen gevraagd om de leerlingen/studenten te wijzen op de vragenlijst.

Er is een aantal gesprekken gevoerd met jongeren over de invoering van de milieuzone voor oude scooters, brom- en snorfietsen. Deze gesprekken vonden plaats op donderdagavond 12 mei in het wijkcentrum Stervoorde. In dit wijkcentrum is een ontmoetingsplek ingericht voor jongeren. In totaal zijn 10 jongeren gesproken. De vragen die aan jongeren zijn gesteld komen overeen met de vragen uit de vragenlijst.

## Samenvatting

### Houding t.o.v. een milieuzone

- Ruim de helft (64%) van de respondenten is voorstander van een milieuzone voor oude scooters, brom- en snorfietsen. Met name omdat ze zelf geen gevolgen zullen ondervinden van deze maatregel. 5 van de 14 respondenten (36%) is tegenstander, omdat ze zelf een voertuig hebben en omdat ze een milieuzone niet voldoende effectief vinden. Deze groep hecht meer waarde aan de vrijheid om zelf te kiezen welk voertuig ze gebruiken.

### Gevolgen van een milieuzone

- Slechts 21% van de respondenten verwacht iets te merken van een verbod op oude scooters, brom- en snorfietsen. Veruit de meesten (11 van de 14) verwachten geen gevolgen te ondervinden.

### Voertuigbezit

- 28% van de respondenten heeft een scooter, brom- of snorfiets uit 2010 of ouder. De overige respondenten (71%) hebben een nieuwer model (geregistreerd in 2011 of later) of hebben geen scooter, brom- of snorfiets.

### Geschikte maatregelen

- Jongeren die niet meer met hun voertuig in de gemeente mogen rijden bij een nieuwe milieuzone (4 respondenten), zijn met name geholpen met een tegoed om een nieuwe fiets of een elektrisch voertuig te kopen. Dat noemen 2 van deze 4 respondenten. Ook een tegoed voor een OV-abonnement wordt door één van hen genoemd. Daarnaast pleiten 2 jongeren voor een uitzondering voor viertakt scooters en oldtimers.

### Wonen, werken en naar school in Rijswijk

- De meesten respondenten (12 van de 14) wonen in Rijswijk. Iets meer dan de helft (57%) gaat in Rijswijk naar school. Bijna een derde (29%) werkt in Rijswijk.

### Opmerkingen, vragen en suggesties

- Respondenten willen dat de gemeente rekening houdt met inwoners die grote financiële gevolgen kunnen ondervinden van deze milieuzone. Zoals mensen die weinig geld hebben en vaak oude voertuigen gebruiken. Ook geven respondenten aan dat jongeren vaak nieuwe modellen scooters, brom- en snorfietsen hebben. Dit in tegenstelling tot ouderen, die juist met oude modellen rondrijden. Volgens deze respondenten worden met name ouderen geraakt door een nieuwe milieuzone.

## Resultaten

Hieronder staan de resultaten van de online vragenlijst en de gesprekken met jongeren. Omdat dezelfde vragen zijn gebruikt in de vragenlijst en de gesprekken, worden de resultaten gebundeld gepresenteerd. Per vraag worden de resultaten in een grafiek samengevat. Bij iedere vraag wordt een toelichting gegeven op de grafiek en worden de belangrijkste opmerkingen van jongeren vermeld.

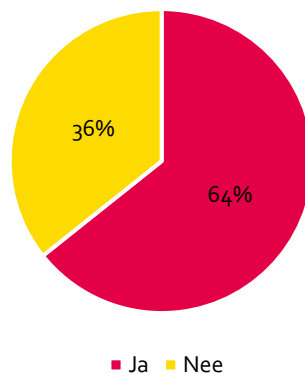
### Samenstelling groep respondenten

De vragenlijst is door 4 respondenten ingevuld. Daarnaast is met 10 jongeren een kort gesprek gevoerd over milieuzones. In totaal hebben dus 14 jongeren hun inbreng gegeven.

### Houding t.o.v. milieuzone voor oude scooters, brom- en snorfietsen

Overal in de gemeente kunnen op dit moment scooters, brom- en snorfietsen rijden. Momenteel onderzoekt de gemeente de mogelijkheden voor het invoeren van een milieuzone voor oude scooters, brom- en snorfietsen uit 2010 en ouder. Deze milieuzone zou dan gelden voor de gehele gemeente. Wij hebben aan jongeren gevraagd of zij vinden dat de gemeente deze milieuzone moet invoeren.

Moet de gemeente oude scooters, brom- en snorfietsen van het bouwjaar 2010 of ouder verbieden? (n=14)



### Voorstanders van invoering milieuzone

Ruim 6 op de 10 (64%) van de respondenten is voorstander van deze milieuzone. Interessant is dat dit percentage erg overeenkomt met de resultaten uit de vragenlijst die inwoners en ondernemers via het platform [samen.rijswijk.nl](https://samen.rijswijk.nl) konden invullen. Daarbij is 70% van de respondenten voorstander van een milieuzone voor brom- en snorfietsen. Dit ligt dus iets hoger dan het percentage onder jongeren.

De voorstanders staan wel eerder onverschillig tegenover de invoering van deze milieuzone. Veel van zegt dat het eigenlijk niet zoveel uitmaakt of deze milieuzone er wel of niet komt, en wel om de volgende reden:

#### 1. Milieuzone raakt mij niet persoonlijk

- "Maakt eigenlijk niet zoveel uit, want ik heb er toch geen last van met mijn auto uit 2012".

- *"Zelf heb ik er geen probleem mee, maar het zou wel jammer zijn als ik daardoor geen oude scooters van mijn vrienden meer kan gebruiken. Want zij hebben nog wel oudere modellen".*

## Tegenstanders van invoering milieuzone

Een kleiner deel van de respondenten (36%) wil niet dat de milieuzone voor oude scooters, brom- en snorfietsen wordt ingevoerd. In hun toelichtingen noemen ze een aantal redenen:

### 1. Ze hebben zelf een voertuig dat dan niet meer is toegestaan

- *"Dat zou mooi balen zijn, want mijn scooter komt uit 2006".*

### 2. Twijfels bij effectiviteit van milieuzones

- *"Ik ben niet per se voorstander. Zo'n verbod op oude scooters gaat niet zoveel helpen. Pak eerst de grote bedrijven aan. Dat heeft veel meer effect".*

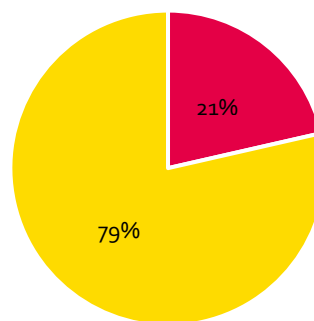
### 3. Persoonlijke keuzevrijheid wordt te veel ingeperkt

- *"Iedereen moet de vrijheid hebben om de scooter te rijden die hij wil. Ik weet niet zo goed, maar ik vind dat maar niets, zulke beperkingen".*

## Gevolgen van een milieuzone

We hebben jongeren ook gevraagd of zij iets van een verbod op oude scooters, brom- en snorfietsen zullen merken.

Ga jij er iets van merken als oude scooters, brom- en snorfietsen worden verboden in de gemeente? (n=14)



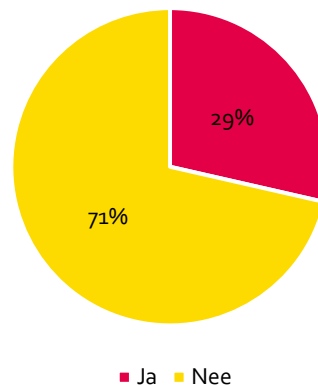
■ Ja ■ Nee

Slechts 21% van de respondenten denkt dat ze iets gaan merken van dit verbod, vaak omdat ze zelf een voertuig hebben dat dan verboden wordt. Veruit de meeste jongeren met een scooter hebben een model dat na 2011 is geregistreerd. Zij ondervinden weinig gevolgen van deze milieuzone. Wel geven sommige respondenten aan dat zij het jammer zullen vinden als zij door deze milieuzone een oude scooter van een vriend niet meer kunnen lenen.

## Voertuigbezit

We hebben respondenten gevraagd of zij in het bezit zijn van een oude scooter, brom- of snorfiets uit 2010 of ouder. Dit is zo bij 4 van de 14 respondenten (29%). De rest van de respondenten (10 van de 14) heeft een nieuwer model of heeft geen eigen scooter, brom- of snorfiets.

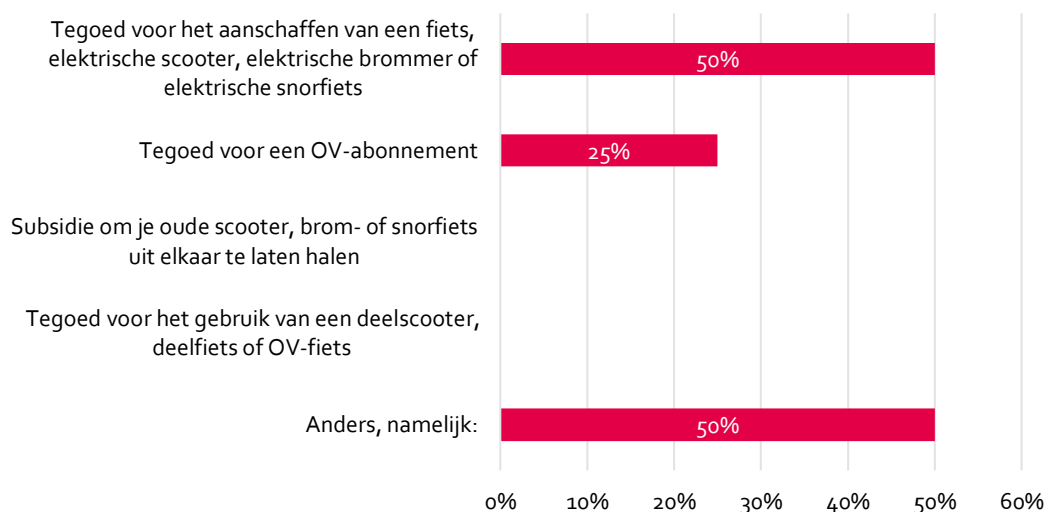
## Heb jij een oude scooter, brom- of snorfiets van het bouwjaar 2010 of ouder? (n=14)



### Geschikte maatregelen

We hebben aan respondenten, die een oude scooter, brom- of snorfiets hebben (n=4), gevraagd hoe de gemeente hen kan helpen om over te stappen naar een schoner vervoersmiddel.

### Wat kan de gemeente doen om je te helpen? (meerdere antwoorden mogelijk) (n=4)



Twee respondenten vinden een tegoed vanuit de gemeente een goed voorstel. Met dat tegoed kunnen ze een fiets of elektrisch voertuig aanschaffen. Eén respondent is ook voorstander van een tegoed voor een OV-abonnement. Geen enkele respondent kiest voor een tegoed voor het gebruik van deelvoertuigen. Ook zien respondenten weinig in een subsidie om je oude scooter, brom- of snorfiets uit elkaar te laten halen.

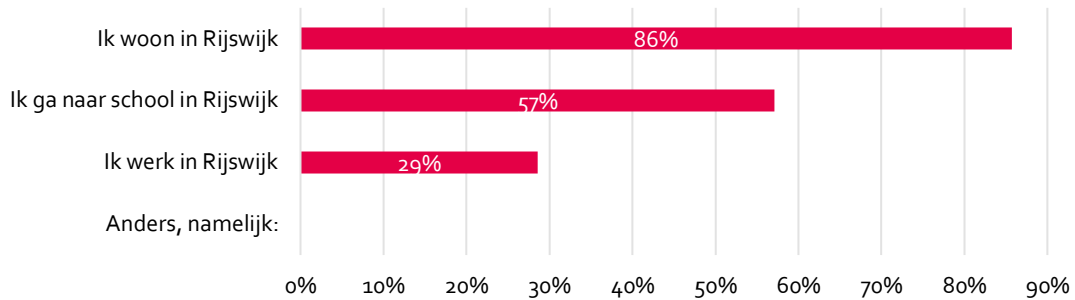
Enkele jongeren pleiten voor uitzonderingen op de toegangsregels van de milieuzone. Zo wil een respondent een uitzondering voor viertakt scooters. Iemand anders is liefhebber van oldtimers en wil dat de gemeente daar een uitzondering voor maakt.



## Wonen, werken en naar school in Rijswijk

We hebben aan alle respondenten gevraagd of zijn in Rijswijk wonen, werken en/of naar school gaan.

### Wat doe je in de gemeente? (meerdere antwoorden mogelijk) (n=14)



Van alle 14 respondenten wonen er 12 in Rijswijk (86%). Ruim de helft (57%) van de respondenten gaat naar school in Rijswijk. 4 van de 14 respondenten werken in Rijswijk. Respondenten konden meerdere antwoorden geven op deze vraag. Het kan dus zijn dat een respondent zowel woont als naar school gaat in de gemeente. Er zijn geen respondenten die niet in Rijswijk wonen, werken en naar school gaan in Rijswijk.

## Opmerkingen, vragen en suggesties

Tot slot hebben we respondenten gevraagd of ze nog opmerkingen, vragen of suggesties hebben voor de gemeente. Ruim de helft van de respondenten (8 van de 14) gaf hierop antwoord. Hun antwoorden gingen over twee onderwerpen.

### 1. Financiële gevolgen van de milieuzone voor sommige inwoners

- *"Houd wel rekening met mensen die juist een oude bak kopen omdat die goedkoper zijn. Voor de rest heb ik weinig verstand van wat de gemeente kan. doen. Misschien het OV goedkoper maken, maar dat weet ik niet."*
- *"Maak wel een regeling voor mensen met een oud tweedehands voertuig die straks niet meer worden toegestaan."*

### 2. Vooral ouderen hebben oudere modellen

- *"Veel jongeren, of tenminste mensen die ik ken, hebben geen scooter die ouder is dan 2010. Vaak nieuwere modellen. Alleen oudjes hebben oudere scooters."*

# think. do. connect.

**E:M+MA.**

Wijnhaven 88  
2511 GA Den Haag  
070 - 87 00 460

[info@emma.nl](mailto:info@emma.nl)

[www.emma.nl](http://www.emma.nl)

Volg ons op [Facebook](#), [Twitter](#) en [LinkedIn](#)