

Van: [Commissie Ruimte](#)
Aan:
Onderwerp: beantwoording openstaande vragen com Ruimte IMPI
Datum: maandag 30 oktober 2023 14:51:32
Bijlagen:

Vraag: "Wat is de co2-uitstoot van de stalen dakconstructie? "

Met behulp van het softwarepakket GaBI van de leverancier zijn de milieueffecten van de materialen over de gehele levenscyclus bepaald. De CO2 uitstoot van een sedum stalendakconstructie bedraagt 20 kg CO2 per vierkante meter. De CO2 uitstoot van een glazendak bedraagt 39 kg CO2 per vierkante meter. Dat de CO2-uitstoot van de glazendak hoger is, wordt voornamelijk veroorzaakt doordat de glazenplaat dikker is en daardoor ook meer kilo's per vierkante meter weegt.

Vraag overzicht fietsknelpunten

Inleiding

In 2016 en 2017 zijn in samenwerking met de Fietzersbond fietsknelpunten in de provincie Noord-Holland geïnventariseerd en vervolgens geprioriteerd. Aan 14 fietsknelpunten op provinciaal areaal is destijds prioriteit gegeven. De totale kosten voor het oplossen van deze fietsknelpunten werden geschat op € 16 miljoen en dit bedrag is in 2018 ook ter beschikking gesteld. Van de 14 verschillende fietsknelpunten zijn er inmiddels drie afgerond/gerealiseerd en bevinden zich er drie in de realisatiefase, één in de planfase en vijf in de studiefase. Op basis van de huidige informatie en exclusief onvoorziene kosten, zoals een risicoreservering en inflatie, gaat het oplossen van deze fietsknelpunten circa € 13,5 miljoen tot € 14,0 miljoen kosten. Twee van de 14 fietsknelpunten zijn niet redelijkerwijs oplosbaar en daarom geschrapt uit het IMPI, namelijk:

- project N206-05 - Verbetering - Smal fietspad N206, ged. Boekenrodeweg-nabij Woestduinweg, gemeente Bloemendaal en
- project N512-07 - Verbetering - Fietsoversteek kruispunt N512-Weg naar de Bleek (Rinnegom), gemeente Bergen.

Project N206-05 Smal fietspad N206, ged. Boekenrodeweg

In 2022 is een probleemanalyse en alternatievenstudie uitgevoerd met als doel een oplossing te vinden ter bevordering van de verkeersveiligheid voor fietsers die van deze smalle fietsverbinding gebruik maken. Er zijn vier verschillende alternatieven bestudeerd en tegen elkaar afgewogen:

1. Fiets veilige ruimte bieden op het wegvak N206 binnen bestaande afmetingen N206 ('Knippen van de rijbaan') (kosten: ca. € 1,5 miljoen)
2. Fiets veilige ruimte bieden op het wegvak N206 inclusief mogelijke verbreding N206 en nieuw aanliggend fietspad ten westen van N206 (kosten: ca. € 3,25 miljoen)
3. Verbreden van het huidige fietspad aan de oostzijde van het huidige fietspad (kosten: ca. € 2,75 miljoen)
4. Kleine optimalisaties aan het bestaande fietspad en de rijbaan van de N206 (kosten: ca. € 0,75 miljoen)

Alternatieven 1, 2 en 3 zijn structurele oplossingen, waarvan alternatieven 1 en 3 inhoudelijk het best scoren op verkeersveiligheid van de fietser. Echter, de drie alternatieven zijn ook zeer ingrijpend en kennen veel risico's: o.a. een flinke reductie van autoverkeer op de N206 d.m.v. grote ingrepen op netwerkniveau (alternatief 1) en grootschalige grondverwerving van naastgelegen percelen en bomenkap (alternatieven 2 en 3) zijn vereist. Daardoor is realisatie complex. De oplossingen vergen veel onderzoeks- en voorbereidingstijd en daarmee staat de haalbaarheid en realiseerbaarheid direct onder druk. Provincie en gemeente Bloemendaal wensen alleen structurele oplossingen die haalbaar zijn. Deze oplossingen zijn niet gevonden in deze studie. De provincie heeft samen met de gemeente om de genoemde redenen besloten om geen van de vier alternatieven verder uit te werken en uit te voeren en heeft o.a. de Fietzersbond hierover reeds geïnformeerd.

Project N512-07 Fietsoversteek kruispunt N512-Weg naar de Bleek

De fietsoversteek op kruispunt N512-Weg naar de Bleek is ongeregeld ingericht over een 60 km/u weg en onderdeel van een recreatieve fietsroute. Om de verkeersveiligheid en in het bijzonder de oversteekbaarheid voor fietsers te verbeteren, zijn een aantal verschillende alternatieven bestudeerd en tegen elkaar afgewogen:

1. Drempels, bebording en belijning toevoegen op het kruispunt, al dan niet i.c.m. een verlaging van de maximum snelheid naar 50 km/u;
2. De fietsoversteek ca. 50 meter naar het zuiden verplaatsen en de fietsroute om de westelijk gelegen bushalte heen leggen;
3. De fietsoversteek ca. 40 meter naar het noorden verplaatsen, daar de middengeleider verlengen en de route om het naast de weg gelegen restaurant heen leggen;
4. De reeds aanwezige linksaf strook verwijderen en op die plaats een middengeleider realiseren of de andere reeds aanwezige middengeleider vergroten.

De vier alternatieven hebben de potentie om de verkeersveiligheid en in het bijzonder de oversteekbaarheid voor fietsers te verbeteren. Echter, aan alle alternatieven kleven te veel nadelen en risico's en de voordelen wegen hier niet tegen op. In het alternatief 1 veroorzaken drempels geluids- en trillingsoverlast voor de omgeving en vertraging voor de lijnbus over de N512. Ook is het de vraag of het plaatsen van tal van (extra) borden de situatie veiliger maakt. Alternatief 2 is ruimtelijk niet inpasbaar in combinatie met de bushalte. Alternatief 3 heeft een onlogische route voor de fietser tot gevolg, waarbij deze vanuit zuidelijke richting eerst een stukje noordwaarts en vervolgens rondom het restaurant west- en zuidwaarts moet fietsen en daardoor in feite omfietst. Dit maakt het waarschijnlijk dat fietsers in de praktijk toch met enige regelmaat de oude fietsoversteek zullen gebruiken. 24]

Bovendien is voor deze oplossing verwerving van de nodige private grond vereist, wat de haalbaarheid onder druk zet. Met alternatief 4 wordt een linksaf strook verwijderd, die bij de laatste reconstructie van deze locatie juist is aangelegd om hier de verkeersveiligheid te verbeteren. Verwijderen we deze nu weer, dan gaat dat ten koste van de verkeersveiligheid van het autoverkeer. Het is daarom onlogisch en bovendien kapitaalsvernietiging om de linksaf strook nu weer op te heffen. Waar de provincie alleen structurele en haalbare oplossingen wenst, die voor alle modaliteiten, omwonenden en OV bevredigend zijn, zijn deze oplossingen niet gevonden in deze studie. Daarnaast zijn de nut en noodzaak voor een oplossing beperkt vanwege de relatief lage verkeersintensiteiten. De provincie heeft om de genoemde redenen besloten om geen van de vier alternatieven verder uit te werken en uit te voeren en heeft dit ook zo gecommuniceerd naar de gemeente Bergen (BUCH), die begrip heeft voor de overweging. Ook de Fietzersbond is over het besluit geïnformeerd.