

Ontwerp jaarplan en begroting 2022

Mobiliteitsfonds Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland



Voorwoord

Voor u ligt de begroting op hoofdlijnen vanuit de Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland (verder: GR ZKL). Afgelopen jaar is bij de behandeling van de jaarstukken door zowel de raadsleden van de deelnemende gemeenten als de toezichthouder opgemerkt dat de procedure veel beter gevolgd is en nog enkele verbeteringen mogelijk zijn. Dit jaar heeft het bestuur van de GR ZKL daarom voor een licht gewijzigde opzet gekozen voor het jaarplan en begroting. Deze begroting is niet meer opgezet langs de modaliteiten, maar opgezet langs een zevental programma's, waaronder de projecten vallen. Niet elk project is apart begroot, maar de programma's zijn begroot. Je zou hierdoor kunnen spreken over een begroting op hoofdlijnen. Naar aanleiding van de opmerkingen van zowel de raadsleden als van de toezichthouder, zijn wij in deze begroting ingegaan op de grondslag voor de financiële bijdragen die door de deelnemers worden gedaan. Dit kwam voort uit een discussie die in een aantal raden daarover is gevoerd. In deze begroting op hoofdlijnen zal verder ook de procedure een aparte paragraaf kennen zodat duidelijk is wanneer wat gepland staat.

Deze ontwikkeling past ook in de manier waarop wij in deze samenwerking steeds verder groeien. En sluit aan op de overgang die wij stap voor stap realiseren in onze begroting. De begroting stemmen we af op de systematiek van de nieuwe regionale bereikbaarheidsvisie, die dit jaar voor definitieve besluitvorming aan de vier gemeenteraden wordt voorgelegd.

Het komende jaar zetten wij de goede samenwerking tussen de vier regiogemeenten met enthousiasme voort. Daarnaast zien wij de toenemende samenwerking met Haarlemmermeer, de IJmond-gemeenten en de provincie als bijzonder waardevol. Verder zien wij, op een breder vlak dan alleen bereikbaarheid, dat onze positie in de MRA steeds duidelijker wordt. Een positie die wij willen uitbouwen en bestendigen, door te laten zien dat wij willen samenwerken en hierop resultaten behalen op diverse regionale onderwerpen.

Namens het Bestuur van de Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland,

Robbert Berkhout
Voorzitter

Inhoudsopgave

<u>Voorwoord</u>	1
<u>1. Jaarplan en begroting 2022</u>	3
<u>1.2. Regionale Bereikbaarheidsvisie basis voor jaarplan en begroting</u>	3
<u>2. Naar een nieuwe actie-agenda</u>	4
<u>2.1. Aanleiding actie-agenda</u>	4
<u>2.1.1. Opbouw begroting tot op heden, langs modaliteiten</u>	4
<u>2.1.2. Focus op taken GR ZKL</u>	4
<u>2.1.3. GR ZKL - afspraken leidend</u>	5
<u>2.2. Hoofdopgaven en oplossingsrichtingen (programma's) uitvoeringsagenda</u>	5
<u>3. Kaders begroting mobiliteitsfonds 2022</u>	6
<u>3.1 Toelichting begrotingsonderdelen</u>	6
<u>3.2 Toelichting op de Activa en Passiva</u>	6
<u>3.3 Baten begroting 2022</u>	7
<u>3.4 Lasten begroting 2022</u>	8
<u>3.5 Baten - Lasten begroting 2022</u>	14
<u>4. Investeringsoverzicht</u>	16
<u>5. Meerjarenbegroting</u>	16

1. Jaarplan en begroting 2022

In de Wet Gemeenschappelijke Regeling (Wgr) en onze eigen afspraken binnen onze Gemeenschappelijke Regeling, is vastgelegd hoe wij met de jaarstukken om gaan. Het ontwerp jaarverslag ontvangt u gelijktijdig met deze ontwerp begroting als apart document. Waar het ontwerp jaarverslag terugkijkt op het jaar 2020, kijkt de begroting vooruit naar het jaar 2022. In dit lopende begrotingsjaar werkt het bestuur van de GR ZKL langs de afspraken die zijn vastgelegd in de begroting 2021, waarover wij volgend jaar verantwoording aan u zullen afleggen. Als wij in dit stuk spreken over het ontwerp jaarplan, bedoelen wij ook de ontwerp begroting.

Dit ontwerp jaarplan legt de financiële en beleidsmatige uitgangspunten vast waarop dit ontwerp jaarplan en begroting van 2022 zijn gebaseerd. Het ontwerp jaarverslag 2020 en dit ontwerp jaarplan 2022, de jaarstukken, heeft u van ons uiterlijk 15 april 2021 ontvangen. Hierbij kan uw raad zienswijzen indienen op dit ontwerp jaarplan en bijbehorende begroting. Het bestuur zal de ingediende zienswijzen verzamelen en samen met de definitieve aanbieding van de begroting op uiterlijk 15 juli van een inhoudelijke reactie voorzien en toezenden aan uw raden en de toezichthouder (provincie). Dit doen wij samen met het definitieve jaarverslag (inclusief jaarrekening). Deze datum is ook wettelijk vastgelegd in de Wgr ¹.

Voor het ontwerp jaarplan en begroting zullen de beleidsmatige uitgangspunten anders van opzet zijn dan voorgaande jaren. In de volgende paragraaf zal daar op worden ingegaan.

1.2. Regionale Bereikbaarheidsvisie basis voor jaarplan en begroting.

Als stuurgroep realiseren wij ons dat de nieuwe Regionale Bereikbaarheidsvisie op het moment van schrijven van dit ontwerp jaarplan (april 2021) nog niet door alle deelnemers is vastgesteld. Door de raden van Heemstede en Zandvoort zijn aan de hand van reacties de kaders voor aanpassing van de visie vastgesteld in de vergaderingen van maart 2021. Aan de hand van die reacties zullen wij zo spoedig mogelijk een voorstel voor aangepaste vaststelling van de visie aan de vier raden voorleggen.

Het bestuur heeft er alle vertrouwen in dat het raamwerk van de nieuwe Regionale Bereikbaarheidsvisie in 2021 zijn beslag zal krijgen. Met dat raamwerk wordt daarom rekening gehouden in de opbouw van het jaarplan 2022. Daarbij voeren we nadrukkelijk nog geen nieuwe beleidskeuzes of projecten op. Deze inhoudelijke beleidskeuzes zullen immers eerst nog een basis moeten vinden in de nieuwe visie. Anders gezegd, wij hanteren de nieuwe vorm voor de nieuwe begroting zoals die volgt uit de nieuw vast te stellen Regionale Bereikbaarheidsvisie. De inhoud komt nog voort uit de vigerende visie (uit 2011). Hiermee sorteren wij voor op de nog op te stellen nieuwe actie-agenda die zal volgen op de nieuwe regionale bereikbaarheidsvisie.

¹ Voor de begroting geldt vanuit de WGR formeel 1 augustus, maar door recesperiode is het niet haalbaar die datum aan te houden. Daarom zet het bestuur zich altijd in om dit al eerder, gezamenlijk met de jaarverslag, te doen.

2. Naar een nieuwe actie-agenda

Voor onze GR staat 2022 –met inachtneming van het hierboven vermelde over de nieuwe visie - in het teken van een uitvoeringsprogramma ‘nieuwe stijl’, ofwel een nieuwe *actie-agenda*.

Deze actie-agenda is gekoppeld aan het regionale mobiliteitsfonds. Hieronder lichten wij eerst toe waarom het uitvoeringsprogramma in 2021 wordt omgevormd naar een actie-agenda. Daarna wordt ingegaan op de inhoudelijke uitgangspunten waarlangs de actie-agenda zal worden opzet.

2.1. Aanleiding actie-agenda

De snel veranderende opgaven op het gebied van mobiliteit (landelijk en regionaal) én het besef dat de GR ZKL niet is ingericht met een zelfstandige uitvoeringsorganisatie, maken het noodzakelijk dat de GR zich scherper dient te positioneren. Dit zal tot uiting komen in onze inhoudelijke programma's, die vanaf 2022 worden gekoppeld aan de vier hoofdogaven die onlosmakelijk verbonden zijn aan bereikbaarheid en die zich nóg meer richten op strategische samenwerking met omliggende gemeenten, regio's en de provincie. Daarnaast zal deze scherpere positionering ook zichtbaar moeten worden in de rol die de GR ZKL speelt ten opzichte van verschillende andere overleg- en samenwerkingsverbanden op het gebied van mobiliteit. Tevens zal de bestuurlijke vormgeving van de GR-regeling als onze bestuurlijk-juridische basis verder ontwikkeld moeten worden, zodat verantwoordelijkheden en verwachtingen voor een ieder helder zijn.

2.1.1. Opbouw begroting tot op heden, langs modaliteiten

Onze vorige jaarplannen waren opgebouwd langs de lijn van de drie klassieke modaliteiten, te weten fiets, auto en openbaar vervoer. Die werd daarbij aangevuld met een programma verkeersmanagement.

De GR is geen zelfstandig opdrachtgever en beschikt niet over een eigen uitvoeringsorganisatie. Dat is ook niet noodzakelijk, maar directe sturing is hierdoor niet goed mogelijk. De jaarplannen zijn sterk gericht op (eigen) uitvoering van projecten. Dat wil zeggen, elk lid voert de projecten zelf en onder eigen verantwoordelijkheid uit. Immers er dient altijd een goede organisatorische inbedding te zijn en verantwoording te kunnen worden afgelegd aan de gemeenteraad. Een deel van de projecten is niet conform beoogde planning tot uitvoering/afronding gekomen en enkele budgetten zijn doorgeschoven naar een volgend begrotingsjaar.

Ons regionaal beleid is sterk verweven met beleid van de provincie en de MRA en veel opgaven vragen om samenwerking. Daar passen de instrumenten bij waar onze GR zich juist wél voor leent, namelijk:

- bestuurlijke samenwerking,
- strategie,
- lobby en
- regionale cofinanciering uit ons mobiliteitsfonds.

2.1.2. Focus op taken GR ZKL

Op het gebied van regionale mobiliteit en bereikbaarheid bestaat een groot aantal overleg- en samenwerkingsverbanden, variërend van een informeel portefeuillehouders overleg tot een formeel Provinciaal Verkeer en Vervoer Beraad (PVVB) en verschillende MRA-platformen. Naast deze structurele overleggen zijn de afgelopen jaren verschillende gelegenheids-overleggen ontstaan, in de vorm van samenwerkingsagenda's met Haarlemmermeer en IJmond en de provincie. Daarnaast zijn

er nog de overleggen die voortkomen uit een specifiek project of programma, zoals duurzaamheid, OV (trein) en verkeersveiligheid. Ook hier is het belangrijk dat de GR focus houdt op de eigen kerntaken.

2.1.3. GR ZKL - afspraken leidend

De GR ZKL heeft in 2019/2020 een eigen onderzoek gedaan naar verbeterpunten voor uitvoering van de GR-regeling. Na deze evaluatie is ook een eerste verbetervoorstel gemaakt en besproken in de stuurgroep. Deze is aangehouden in afwachting van de Zuid-Kennemer Agenda en afspraken aangaande de bestuurlijke vormgeving ervan.

Bij het opstellen van de Zuid-Kennemer Agenda in 2020-2021 is meermaals het raakvlak (of de overlap) met de regionale Bereikbaarheidsvisie aan de orde geweest. Inhoudelijk zal in de nieuwe - nog aan te passen en vast te stellen- Bereikbaarheidsvisie leidend zijn op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid. Daarbij zijn vanuit de Zuid-Kennemer Agenda ook gedachten gevormd over een vorm van bestuurlijke samenwerking. Inmiddels is een convenant over de *Governance* rond de regionale samenwerking onderschreven door de vier raden van de Zuid-Kennemerlandgemeenten.

2.2. Hoofddopgaven en oplossingsrichtingen (programma's) uitvoeringsagenda.

Aan mobiliteit zijn vier hoofddopgaven verbonden:

- Woningbouw;
- Klimaat en energie;
- Landschap en recreatie; en
- Economie.

Aan de vier hoofddopgaven wordt gewerkt vanuit zeven oplossingsrichtingen/programma's:

1. Versterken netwerk fietspaden;
2. Benutten van openbaar vervoer capaciteit;
3. Ontwikkelen van regionale OV-knooppunten;
4. Versterken van het MRA-OV netwerk;
5. Verbeteren doorstroming onderleggend wegennet;
6. Spreiden van pendelstromen (woon-werk); en
7. Faciliteren van overstappunten.

Deze zeven programma's zullen na vaststelling van de nieuwe regionale bereikbaarheidsvisie ook leidend zijn voor de op te stellen actie-agenda. In de begroting 2022 wordt ook langs deze zeven programma's gewerkt. Per programma wordt vermeld welke activiteiten voorzien zijn en hoe veel budget daarvoor is begroot. Deze activiteiten komen voort uit het vigerende beleidskader van de GR ZKL.

3. Kaders begroting mobiliteitsfonds 2022

3.1 Toelichting begrotingsonderdelen

Sinds 2018 is het gehele mobiliteitsfonds van de GR ZKL ondergebracht in een aparte voorziening binnen de begroting van de gemeente Haarlem. Dit betekent dat de inkomsten (baten) over meerdere jaren gespaard kunnen worden. De uitgaven variëren van jaar tot jaar, afhankelijk van de (meestal meerjarige) doorlooptijd van projecten. Bij sommige projecten is nog geen bedrag in te vullen, maar als wel een uitgave mag worden verwacht, is deze als PM-post opgenomen. Ook kan het zijn dat activiteiten voor een bepaald project niet gepaard gaan met een financiële bijdrage, maar bijvoorbeeld bestaan uit bestuurlijke afstemming of lobby.

Het fonds bestaat, overeenkomstig de afspraken uit de GR-tekst uit drie delen:

1. *Een projectdeel*; hieruit worden concrete projecten (mede) gefinancierd van de deelnemende gemeenten. Bedragen hieruit zijn netto (zonder BTW).
2. *Het werkdeel*; hieruit worden gemeenschappelijke projecten en onderzoeken gefinancierd. Denk hierbij aan projecten die voor alle deelnemers gelden, zoals bewegwijzering. Daarnaast wordt uit het werkdeel ook de bekostiging van de eventuele inhuur van tijdelijk personeel gedekt. Hierover vindt achteraf een BTW correctie plaats.
3. *Het vrij-bestedbare deel*. Dit is bij de start van de GR ZKL al vastgesteld en beslaat een klein percentage van de gehele opgebouwde som. Per jaar is hier sinds 2021 een bedrag van € 50.000,- euro begroot. Binnen dit vrij-bestedbare deel kunnen o.a. (informatieve) bijeenkomsten voor de regio worden bekostigd (bijvoorbeeld zaalhuur), kosten voor ondersteuning (tekst, beeld en proces) bij de herijking van de visie en de jaarlijkse extra inspanning voor opstellen van de jaarstukken.

3.2 Toelichting op de Activa en Passiva

De toezichthouder (provincie Noord-Holland) heeft gevraagd in dit jaarverslag toe te lichten waarom op deze begroting geen accountantscontrole plaatsvindt. De betreffende controle vindt namelijk plaats via de begrotingen van de deelnemers. Het volgende wordt daarbij ter toelichting opgemerkt:

- De begroting van 2022 van de GR ZKL kent uitsluitend structurele inkomsten, bestaande uit de jaarlijkse bijdragen van de vier deelnemende gemeenten. Deze bijdragen bestaan uit een bedrag per inwoner, zoals vastgesteld bij de oprichting van de GR ZKL in 2013.
- De uitgaven in het projectdeel zijn incidenteel; er zijn geen meerjarige verplichtingen. Eén uitzondering daarop vormt de bijdrage beheer DVM, die door de provincie wordt uitgevoerd voor de regio. Deze verplichting is, zonder indexering, afgesproken tot het einde van de GR ZKL. In het slotjaar van de GR ZKL zal daar rekening mee moeten worden gehouden.
- De bijdragen worden als spaarfonds ondergebracht in een voorziening binnen de Haarlemse begroting. In strikte zin heeft de GR ZKL hiermee een vordering op de gemeente Haarlem.
- Het spaarfonds is bedoeld om naast projecten van deelnemers die een bijdrage leveren aan de doelstellingen van de regionale bereikbaarheid, ook grotere projecten te ondersteunen. Incidenteel kan er dus zelfs een sprake zijn van een overschrijding van de begroting, indien er een groot project gefinancierd wordt. Er zal nooit een structureel tekort zijn op de begroting.
- Vanwege de beperkte omvang van de financiële stromen én omdat de GR ZKL zelf geen rechtspersoonlijkheid heeft, lopen de uitgaven (bijdragen aan projecten) altijd via een van de deelnemende gemeenten die voor een project feitelijk de uitvoering doet. De desbetreffende accountant neemt deze projecten mee in zijn/haar onderzoek.

3.3 Baten begroting 2022

In de GR-regeling zoals door de vier gemeenteraden is afgesproken, is in artikel 15 (lid 1 t/m 3) de bijdrage per deelnemer vastgesteld en ook vastgelegd gedurende de gehele periode waarover de GR-afspraken zijn gemaakt. Deze afspraken zijn gekoppeld aan een spaardoel voor het fonds (of inleg), dat aan het einde van de looptijd van het Fonds bereikt dient te worden (tot 2028).

Bij de behandeling van de jaarstukken vorig jaar is door een aantal fracties in meerdere gemeenteraden de vraag gesteld waarom er geen indexatie en/of actualisatie plaatsvindt over de bijdrage per deelnemer aan dit fonds. Een van de argumenten was dat het inwoneraantal van het jaar van de oprichting gehanteerd wordt, terwijl die inmiddels veranderd zijn. Het bestuur heeft ter voorbereiding op deze begroting daartoe een compact onderzoek gedaan naar de eventuele impact van een aanpassing van de grondslag van de bepaling van de baten voor de GR ZKL. De feitelijke resultaten van dit onderzoek staan in onderstaande kader.

Berekening grondslag en effecten bijdrage GR Bereikbaarheid ZKL

Per gemeente is het aantal inwoners toegenomen met de volgende aantallen:

- Bloemendaal van 22.023 in 2010 naar 23.571 in 2020
- Haarlem van 149.579 in 2010 naar 162.902 in 2020
- Heemstede van 26.058 in 2010 naar 27.234 in 2020
- Zandvoort van 16.632 in 2010 naar 17.116 in 2020

Uitgaande dat niet het totale spaarbedrag (de jaarlijkse bijdrage) wordt bijgesteld, maar de verdeling over de deelnemers^{*)}. Dit levert de volgende verdeling op:

	Inwoner 2020	Nieuw bedrag	Huidige bedrag	Vershil €	Vershil %
Bloemendaal	23.571	159.507,08	161.000	-1.492,92	99,1
Heemstede	27.234	184.294,93	190.000	-5.705,07	97
Zandvoort	17.116	115.825,51	121.000	-5.174,49	95,7
Haarlem	162.902	1.102.372,48	1.090.000	12.372,48	101,1
	230.823	1.562.000,00	1.562.000,00		

^{*)} Alternatief is dat de bijdrage per inwoner gelijk zou zijn gebleven en het totaal bedrag aangepast zou worden. Hierdoor zou elke gemeente iets meer gaan betalen en het spaardoel verhoogd worden.

In de stuurgroepvergadering van 14 april 2021 is besloten voor de begroting 2022 de grondslag van de bijdrage aan de GR ongewijzigd te laten.

Vanzelfsprekend kunnen de gemaakte afspraken over de jaarlijkse bijdrage door de deelnemers aangepast worden (artikel 1, lid 3). Het bestuur heeft thans niet tot een aanpassing besloten omdat de benodigde bestuurlijke wijzigingen die dit teweeg brengt in de alle begrotingen niet opwegen tegen de zeer geringe financiële veranderingen.

Bij financiële noodzaak om bijvoorbeeld eventueel oplopende kosten te kunnen blijven dekken, zou hiertoe een gegronde aanleiding kunnen ontstaan. Die financiële nood is er echter niet, het Mobiliteitsfonds is immers een spaarfonds. Daarnaast zijn er binnen de GR ZKL geen vaste of meerjarige kosten die indexering behoeven. Er is binnen de GR ZKL sprake van zogenaamde projectfinanciering. Hierbij kan iedere deelnemer een of meerdere projecten, die bijdragen aan de verbetering van de regionale bereikbaarheid, aandragen voor een financiële bijdrage uit het fonds. Er is één post die, kort na vaststelling van de GR door het bestuur wel langdurig is vastgelegd:

management van de DVM-regeling (1^{ste} fase), maar ook hiervoor is afgesproken dat geen indexering plaatsvindt. Indexering is derhalve ook vanuit boekhoudkundig oogpunt niet nodig.

Mochten de deelnemers de grondslag van de GR-bijdrage willen aanpassen, dan dienen de vier gemeenteraden een met een meerderheid aangenomen én gelijkloidend amendement vast te stellen. Daarnaast dienen zij ook hun eigen (meerjaren) begroting aan te passen.

Het bestuur gaat in deze begroting 2022 uit van de afspraken zoals die daartoe in de GR-regeling vastgelegd zijn.

Begroting 2022 - Baten		
Bijdrage Deelnemers	Begroot	Toelichting
Bloemendaal	161.000	Dit zijn de bedragen zoals die bij vaststelling van de GR-regeling zijn overeengekomen. Deze baten lopen - zonder aanpassing - door tot het eind van de looptijd van het regionale mobiliteitsfonds.
Heemstede	190.000	
Zandvoort	121.000	
Haarlem	1.090.000	
Totaal	1.562.000	

3.4 Lasten begroting 2022

De nieuwe begroting voor 2022 kent de gebruikelijke drie delen: een projectdeel, een werkdeel en een vrij deel. Het projectdeel wordt opgezet langs zeven programma's die in de nog vast te stellen nieuwe regionale bereikbaarheidsvisie zijn gehanteerd. Hieronder komen de projecten te vallen die voortkomen uit de vigerende regionale bereikbaarheidsvisie (de reeds lopende en bestaande projecten). Voor deze begroting zijn de lasten binnen de zeven nieuwe programma's ondergebracht, waaronder de projecten vallen. Voor de programma's zijn begrote bedragen opgenomen.

Begroting 2022 – Lasten – Projectdeel		
Projectdeel	Toelichting	Begroot
Programma Versterken netwerk fietspaden		
Doel: De regionale fietsbereikbaarheid vergroten, zodat de fiets ook voor regionale fietsroutes als vanzelfsprekend vervoermiddel wordt gezien	<p><i>De fiets is, zeker met de komst van de e-bike, steeds vaker een alternatief voor de auto en als aanvullend vervoer op bus en trein.</i></p> <p><i>Randvoorwaarde is dat de fietser goed en veilig kan doorfietsen. De regio investeert daarom in projecten die knelpunten in het fietsroutenetwerk wegnemen.</i></p>	€ 400.000 250.000 nieuwe middelen
Bij oprichting van de GR ZKL zijn schakels benoemd. Enkele van deze schakels worden niet meer opgenomen in de begroting, omdat ze vanuit de regionale inbreng gezien zijn afgerond (in financiële zin). Een aantal andere schakels waren, ook in de lange termijn begroting, tot op heden altijd met een PM post voorzien. Uitzondering daarop "Fuikvaartweg", hiervoor schuift € 150.000,= door.	In begroting zal uitgegaan worden van de volgende schakels: <ul style="list-style-type: none"> - Verbinding Amsterdamse Waterleiding Duinen. (Vogelenzangseweg – Zandvoortse laan) - Verbinding Haarlem Spaarnwoude – passage Ringvaart-H 'meer (voorheen Boerhavelaan-Fuikvaartweg), - Fietsroute Oase – Leyduin – Haarlemmermeer - Verbinding Station Haarlem - Haarlem-Noord (voorheen Rode loper) - Fietsroute <i>Claus Sluterweg /Leidsevaart Haarlem-bocht Randweg-Houtvaarkade Haarlem/Aerdenhout + aftakking via Vogelpark naar Zandvoortse laan Heemstede</i>. Dit was voorheen fietsschakel Velsen-Heemstede via Haarlem/Bloemendaal, deze is door instemming van het bestuur op 14 april 2021 met de door de provincie gevraagde scopewijziging aangepast. 	
Regionale fietsroutes. Van schakels naar routes.	De stuurgroep heeft in 2020 besloten meer op fietsroutes van regionaal belang te sturen dan op schakels. Hiermee komen ook andere routes in beeld dan de schakels zoals die ten tijde van de oprichting van de GR ZKL bestonden. In de stuurgroep is – ter illustratie – de fietsroute <i>Oase – Leyduin – Haarlemmermeer</i> genoemd. Voor nu is het nog te vroeg om concrete projecten voor deze routes op te nemen, daarom is deze algemene post 'regionale fietsroutes' opgenomen. In de actieagenda wordt hieraan nader invulling gegeven.	
Projectdeel	Toelichting	Begroot
Programma Faciliteren van overstappunten		
Doel: OV is een volwaardig alternatief voor gebruik van eigen gemotoriseerd vervoer, vaak in combinatie met de fiets: Ketenmobiliteit fiets-OV.	<p><i>Ketenmobiliteit is van groot belang om het OV een volwaardig alternatief te kunnen laten zijn. Daarom investeert de regio in het versterken van stations als OV-Hub. Daarin is fietsparkeren een essentieel onderdeel.</i></p>	553.081 250.000 nieuwe middelen
Algemeen fietsenstallingen Voor alle stations in Bloemendaal, Heemstede-Aerdenhout, Zandvoort, Haarlem	Voor het hele programma Fietsparkeren Stations wordt voor deze begroting een totaalbedrag gereserveerd. Dit dient als cofinanciering van nieuwe provinciale (en eventuele rijks) subsidies. Er zijn momenteel alleen plannen in voorbereiding	

(hoofdstation) en Haarlem Spaarnwoude	en derhalve niet concreet toe te wijzen aan individuele stations. Elke deelnemer kan op basis van een concreet voorstel een aanvraag doen voor een regionale bijdrage. Er is een bedrag van €303.081,= doorgeschoven naar 2022. In 2021 wordt immers fietsparkeren in gemeente Bloemendaal afgerond. Hier is een regionale bijdrage van € 96.919,= aan toegekend.	
Autoparkeren Stations	De regio Zuid-Kennemerland heeft een relatief grote dichtheid van treinstations. De meerwaarde van een station als schakel in de keten-mobiliteit hangt af van de netwerkfunctie en bereikbaarheid ervan. Bij een aantal stations kan naast fietsparkeren ook autoparkeren (P+R) bijdragen aan die meerwaarde en de ontlasting van automobiliteit binnen de regio. Daarom is sinds de begroting 2021 de begrotingspost 'Autoparkeren Stations' toegevoegd.	
Projectdeel	Toelichting	Begroot
Programma Verbeteren doorstroming onderliggend wegennet		
Doel: Beter benutten van en verbetering doorstroming op de bestaande (weg)infrastructuur.	<i>Door verbeterde verkeergeleiding en regulering, is op ons zwaar belaste wegennet in het verleden al 9% verbetering van de doorstroming bereikt (DVM 1^{ste} fase). Vanuit de regionale samenwerking wordt hierop dan ook blijvend geïnvesteerd. Zowel door belangrijke regionale routes voor te bereiden op nieuwe technische mogelijkheden (iVRI's) alsmede de bewegwijzering, die ook blijft bijdragen aan verbeterde doorstroming.</i>	1.450.000 250.000 nieuwe middelen
iVRI's	In 2021 is begonnen met de uitvoering (deel Heemstede). Dit zal niet geheel afgerond zijn in 2021. Doordat er nog technische aanpassingen (aansluitingen) ter voorbereiding worden uitgevoerd (m.n. Haarlem) zal een deel van het budget derhalve ook naar 2022 doorschuiven.	
Bewegwijzering (doelenplan, bewegwijzeringsplan en mede financiering realisatie).	In 2020 is een bewegwijzeringsplan opgeleverd, met een onderbouwde inventarisatie van de kosten. Hieruit blijkt dat uitvoering van het bewegwijzeringsplan, de realisatie van een regionale nieuwe bewegwijzering, een omvangrijke maatregel is die grotendeels door de gemeenten zelf dienen te worden opgebracht. In Q4 van 2021 zal het Bestuur een voorstel over verdere uitvoering voorleggen aan de deelnemers, zij dienen immers ook alle vier individueel aan te sluiten. In het voorstel zal ingegaan worden op mogelijkheden tot fasering en welke rol de GR ZKL kan spelen in de realisatie van dit plan. Hier zijn alleen de nieuwe middelen opgenomen, zoals die al bij de begroting 2021 op de lange termijnbegroting opgenomen was (à € 250.000,=). Deze kunnen dus nog aangevuld worden door de resterende middelen uit 2021.	
Velserverbinding (als onderdeel van de Regio-Ring, Noordzijde)	De Velserverbinding is van groot belang om de Regio-Ring om Haarlem sluitend te maken. Dit zal op langere termijn pas een	

	<p>investering vragen in fysieke zin. De afronding van het MIRT-proces Rottepolderplein kan leiden tot nadere verkenningen. Vanwege het belang voor de regionale bereikbaarheid blijft deze post in de begroting staan.</p>	
<p>Kruising Amerikaweg-Schipholweg (als onderdeel van de Regio-Ring, Oostzijde)</p>	<p>Door de ontwikkelingen rondom het nieuwe OV-knooppunt Nieuw Zuid, is ook de besluitvorming rondom dit knooppunt op de zuidelijke Ring Haarlem aangehouden. Deze worden nu in sterkere samenhang door de gemeente opgepakt, ook in samenwerking met de provincie NH. De totale investering bedraagt 1.200.000,- en betreft het totaal aan doorgeschoven bedragen van 2020 en 2021.</p>	
Projectdeel	Toelichting	Begroot
<p>Programma Benutten OV capaciteit</p>		
<p>Doel: OV is een volwaardig alternatief voor eigen, gemotoriseerd vervoer, voor de bereikbaarheid van woon-, werk- en sociaal-recreatieve bestemmingen.</p>	<p><i>Hiermee maakt de regio ambities kenbaar over (bus)routes, inrichting van de OV-knooppunten (Hubs) en inpassing in de omgeving ¹.</i></p>	<p>350.000 waarvan: 192.975 gedekt uit restant BTW-comp.</p>
<p>Geluid reducerende maatregelen Overveen (mitigerende maatregelen)</p>	<p>Bij de behandeling Spoorse Maatregelen in 2019 is door de raad van Bloemendaal een motie ingediend. In die motie is aandacht gevraagd voor toenemende geluidsbelasting die wordt verwacht door een hogere treinfrequentie. De stuurgroep heeft in een reactie op het vastgestelde voorstel Spoorse Maatregelen besloten financieel bij te dragen aan studie en oplossing (brief van de stuurgroep d.d. 8 november 2019, kenmerknummer 2019-919712). De gemeente Bloemendaal neemt het initiatief om geluidsmetingen uit te voeren in achtertuinen van woningen langs het spoor, waarbij in de brief van november 2019 door de stuurgroep is aangegeven dat de bekostiging ervan uit deze regionale bijdrage zal geschieden. De metingen worden verricht voor, tijdens en na de F1 door de OD IJmond. Hiervoor is inmiddels voorwerk gedaan en de kosten worden geschat op ca. € 50.000,=. Op basis van de meetresultaten gaat de gemeente Bloemendaal in gesprek met ProRail, NS en de bewoners (verenigd in stichting TOOS). Aan de hand van de meetresultaten en de gesprekken met de bewoners en specialisten, kan worden bepaald welke maatregelen – aan het spoor en/of materieel – eventueel geschikt zijn om geluid en trillingen te verminderen. Ook zal dan duidelijkheid komen of, en zo ja, welke maatregelen haalbaar en mogelijk zijn en wat de kosten daarvan zijn. Er is in ieder geval € 242.975,= gedekt uit de BTW compensatie bij de investering in het spoor zelf. Het bestuur van de GR ZKL heeft op 14 april 2021 hiertoe besloten. Hiervan verschuift €50.000,= naar de begroting van 2021 voor het onderzoek. De</p>	

¹ Inrichting van het OV is geen zelfstandige bevoegdheid van de Stuurgroep. Deze bevoegdheid ligt bij de concessieverleners: Provincie en Vervoerregio voor de regionale busdiensten en het Rijk voor het Hoofdrailnet. Wel heeft de regio mogelijkheden om de ambities kenbaar te maken, te (laten) onderzoeken op haalbaarheid of op eventuele effecten van OV-maatregelen voor haar inwoners.

	rest verschuift naar 2022.	
Projectdeel	Toelichting	Begroot
Programma Ontwikkelen regionale OV Knooppunten		
Doel: Verminderen van OV-bewegingen binnen de stedelijke omgeving, in het bijzonder het centrum van Haarlem en versterken oost-west verbindingen voor OV	<i>Er zal een multimodale OV-Hub gerealiseerd worden die de aansluiting op een aantal regionale OV-verbindingen verbeterd. Met name richting Amsterdam en Haarlemmermeer, maar tevens richting het centrum van Haarlem.</i>	PM
Multimodaal knooppunt Nieuw-Zuid (voorheen: "Buitenrust")	OV-Knooppunt Nieuw-Zuid is benoemd in de Haarlemse SOR. Sturing en financiering vindt hoofdzakelijk plaats via de studie Stationsgebied Haarlem, door de gemeente Haarlem en Provincie Noord-Holland. Gelet op het regionale belang is dit knooppunt ook opgenomen in de nog aan te passen en vast te stellen nieuwe regionale bereikbaarheidsvisie. Daarom is (sinds begroting 2021) een begrotingspost voor dit dossier opgenomen. Dit project zal tevens onderdeel uitmaken van de financieringsaanvraag behorende bij het programma <i>Bereikbare steden</i> (rijksprogramma). Deze post dient als cofinanciering voor het project. Het project zal op zijn vroegst in 2023 om middelen vragen, maar met deze post geeft het Bestuur aan deze OV-Hub van groot regionaal belang te vinden.	
Projectdeel	Toelichting	Begroot
Programma Versterken MRA OV-netwerk		
Doel: Regio Zuid-Kennemerland maakt onderdeel uit van MRA. Hierbinnen wordt gericht gewerkt om een sluitend OV-netwerk te realiseren. De regionale inzet richt zich op belang van aansluiting en als cofinanciering op veelal (rijks- en provinciale) programma's	<i>Korte omschrijving-achtergrond: binnen de MRA wordt gestreefd naar een compleet en sluitend OV-netwerk. Een samenhangend OV-netwerk is nodig om, naast investeringen op weg- en fiets infrastructuur, een toenemend aantal verkeerbewegingen te kunnen faciliteren. Ook keten-connectiviteit is hier onderdeel van. Het eerder begrootte onderzoek HOV Zandvoort-Heemstede-Hoofddorp valt hier ook onder. Dit onderzoek start ws. in 2022, aansluitend op de voorbereiding van de nieuwe concessieperiode (2027).</i>	20.000 doorgesch.
Regionaal OV-toekomstbeeld (Noord-Holland en Flevoland)	Het in november 2019 aan de minister aangeboden Regionaal OV-toekomst beeld wordt voor haar deel verder uit gewerkt onder leiding van de provincie Noord-Holland. Een van de speerpunten is om de doorgetrokken Noord-Zuidlijn tot aan Hoofddorp met een goede snelle OV-connectie vanuit onze regio te verbinden. Deze route verbindt Zuid-Kennemerland met Schiphol en het zuidelijke deel van Amsterdam. Een voor de regio relevante route, enerzijds om de eenzijdige druk op OV-knooppunt Haarlem te	

	verminderen en anderzijds omdat Amsterdam-Zuid, naast Amsterdam Centraal een belangrijk nationaal en internationaal knooppunt is. Investerings zijn pas aan de orde bij de concessie van 2027 en 2028. Het is daarom nu wel opgenomen maar nog zonder concreet bedrag. Vanaf 2023 wordt dit geconcretiseerd.	
Projecten Regionaal Mobiliteits Plan Duurzaamheidsaspecten	Dit is een MRA-project dat 'dwars' door alle programmalijnen heen loopt. In 2021 en 2022 zal de regio hier planmatig nader op aansluiten.	
Projectdeel	Toelichting	Begroot
Programma Spreiden pendelstroom woon-werk		
Doel: De piekmomenten in het verkeer verkleinen.	<i>Meeste druk op de bereikbaarheid vindt plaats gedurende de 'spits'. Door het spreiden van de pendel over een groter deel van de dag, neemt de vervoersdruk af. Nader invulling zal volgen uit de nog op te stellen actie-agenda.</i>	PM
Totaal Projectdeel		2.773.081

Begroting 2022 – Lasten – Werkdeel		
Werkdeel	Toelichting	Begroot
Personele capaciteit		
Programmamanagement en PA-adviseur	<i>Dit budget is sinds 2017 opgenomen in de meerjarenbegroting. Dit is bedoeld voor het programmamanagement en om de belangenbehartiging van de regionale samenwerking te faciliteren. Hiervoor kan dan een PA-adviseur ingehuurd worden.</i>	150.000
Werkdeel	Toelichting	Begroot
Programma Versterken netwerk fietspaden		
<i>Schakel</i> Fietsroute AWD tussen Oase Vogelenzang-Zandvoortselaan Bentveld	Actualisering van de Studie fietsroute Waterleidingduinen. Hiervoor is een procesvoorstel in de stuurgroep vastgesteld (mei/juni 2019). Dit zal samen met de provincie Noord-Holland worden opgepakt. De provincie heeft het voorstel opgenomen in het nationaal actieprogramma fiets. Dit wordt besproken aan de regionale fietstafel. De verwachting is dat de actualisering niet in 2021 zal leiden tot een concreet projectvoorstel maar in 2022/2023. Het betreffen doorgeschoven midden uit begroting 2021. Bezien dient te worden of deze schakel met de nieuwe aanpak nog bij het werkdeel blijft staan,	100.000 doorgesch.

Werkdeel	Toelichting	Begroot
Programma Verbeteren doorstroming onderliggend wegennet		
DVM-onderhoud	Is meerjarig ingepland als resultaat van het DVM project. Dit valt onder het werkdeel, omdat DVM-onderhoud voor iedere deelnemende gemeente wordt uitgevoerd.	31.000
Verkenning Aansluiten Zeeweg – Randweg	In 2021 wordt volgens planning begonnen met deze verkenning. Omdat daaruit wellicht nog een vervolg komt, is deze begrotingspost opgenomen. Echter er zijn nog geen middelen aan toegekend. Dit zal volgen na besluitvorming en vaststelling van de verkenning.	PM
Werkdeel	Toelichting	Begroot
Programma Benutten OV capaciteit		
<i>De Regio Zuid-Kennemerland kent een hoge dichtheid aan OV-aanbod. Deze kan op sommige punten beter benut worden.</i>	<i>Doel is om de OV-capaciteit in onze regio zo efficiënt mogelijk te benutten. Actueel levert de corona-crisis nu een bedreiging op voor de bezettingsgraad en daarmee het voortbestaan van OV-lijnen. De regio wil zo veel mogelijk het gebruik van de bestaande lijnen stimuleren, zodat deze kunnen voortbestaan. Gedacht wordt aan bijvoorbeeld een eventuele campagne met de provincie (en VRA) om gebruik OV weer toe te laten nemen. Voor een dergelijke activiteit wordt hiervoor een substantieel bedrag gereserveerd. Deze middelen zijn niet bedoeld als bijdrage om onrendabele lijnen in stand te houden.</i>	150.000
Totaal werkdeel		
		431.000

Begroting 2021 – Lasten – Vrijedeel		
Vrije deel is direct door bestuur te besteden en is in 2020 opgehoogd naar 50.000	Met dit bedrag kan het bestuur zaken direct regelen die nodig zijn om de organisatie en ondersteuning van het programmamanagement vragen. Denk bijvoorbeeld aan huurfaciliteiten of tijdelijke personele ondersteuning bij pieken (zoals bij het opstellen van de jaarstukken).	50.000
Totaal vrijedeel		50.000
Totale Lasten		
	LET OP: Niet alle lasten zijn nieuw, betreft ook doorgeschoven posten (zie tabel Baten-Lasten)	3.254.081

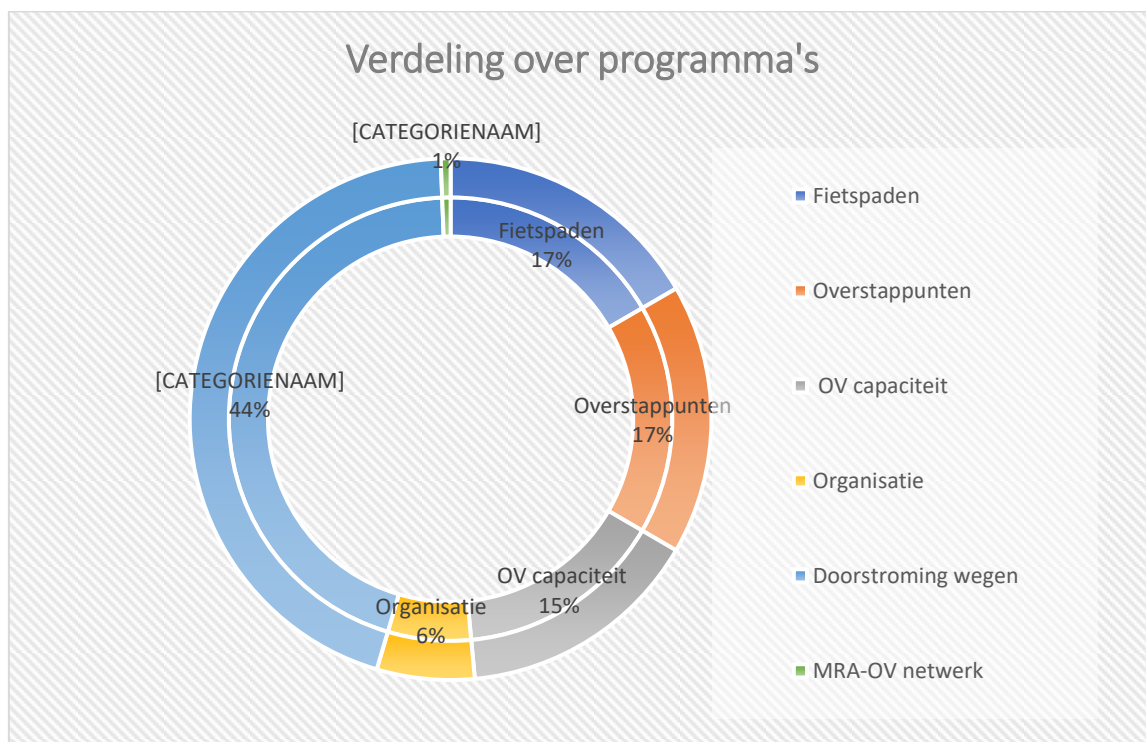
3.5 Baten - Lasten begroting 2022

De nieuwe begroting voor 2022 zal sluitend zijn. Er zullen enkele posten doorgeschoven worden van dit lopende begrotingjaar en daarnaast een aantal nieuwe projecten worden opgevoerd. De som van deze nieuwe projecten zal minder (of gelijk) zijn aan de baten. Na het vaststellen van de regionale bereikbaarheidsvisie, zal ook een actie-agenda opgesteld worden. Mocht deze actie-agenda leiden tot een begrotingswijziging, dan zal dit altijd via de gemeenteraden van de deelnemers worden vastgesteld. De balans tussen baten en (netto) lasten ziet er als volgt uit.

Begroting 2021 Baten – Lasten		
	Begroot	Toelichting
Totaal Baten	1.562.000	Het betreft de stortingen van de deelnemers in het Fonds.
Totaal Lasten	3.254.081	Nieuwe projecten inclusief doorgeschoven posten uit 2021.
Doorgeschoven posten begroting 2020 (en'21)	1.966.056	Dit is de optelsom van alle doorgeschoven posten uit begroting 2021 dat in mindering wordt gebracht op de totale lasten. (incl. restant BTW compensatie spoorse maatregelen)
Totaal ten laste begroting 2022	1.288.025	De zuivere lasten voor de nieuwe projecten voor begrotingjaar 2022.
Saldo	273.975	Dit saldo is positief en houdt in dat er in 2022 meer baten binnenkomen dan wordt uitgegeven. Dit overschot wordt toegevoegd aan het spaarfonds. Het spaarsaldo zal op den duur worden besteed aan grote infrastructurele projecten.

4. Investeringsoverzicht

Sinds 2020 wordt er een taartdiagram opgenomen in de begroting, zodat in één oogopslag inzichtelijk wordt aan welke doelen middelen worden aangewend. Hierbij staan uitsluitend middelen weergegeven die met een exacte reservering staan begroot. Ook voor de begroting 2022 zal een dergelijk inzichtelijke presentatie onderdeel uitmaken van de begroting. In het investeringsoverzicht staan vijf van de zeven programma's. Voor de twee programma's Ontwikkelen van regionale OV-knoop Nieuw-Zuid en Spreiden van pendelstromen (woon-werk) zijn nog geen middelen gereserveerd in deze begroting en daarom nog niet in het taartdiagram opgenomen.



5. Meerjarenbegroting

Door de nieuwe opzet van de begroting 2022, zal ook de meerjarenbegroting worden aangepast. Na een tussentijds overleg met de toezichthouder is ook meegegeven dat er een geprognostiseerde balans dient te worden opgenomen. Deze is verwerkt in de onderste regel van de meerjarenbegroting.

Meerjarenbegroting 2022-2027

Opzet van de begroting is vanaf 2022 qua indeling gewijzigd naar 7 programmalijnen.

Ontwerp-Meerjarenbegroting 2022-2027 regionale bereikbaarheid

Uitgangspunten begroting:

- 1) bedragen baten conform de raadsbesluiten uit 2012
- 2) rentebaten niet geraamd gezien het lage %.

Baten	begroting					
	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Bijdragen deelnemers:						
Bloemendaal	€ 161.000	€ 161.000	€ 161.000	€ 161.000	€ 161.000	€ 161.000
Haarlem	€ 1.090.000	€ 1.090.000	€ 1.090.000	€ 1.090.000	€ 1.090.000	€ 1.090.000
Heemstede	€ 190.000	€ 190.000	€ 190.000	€ 190.000	€ 190.000	€ 190.000
Zandvoort	€ 121.000	€ 121.000	€ 121.000	€ 121.000	€ 121.000	€ 121.000
Totaal baten	€ 1.562.000	€ 1.562.000	€ 1.562.000	€ 1.562.000	€ 1.562.000	€ 1.562.000
Lasten:	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<u>Projectdeel</u>						
Progr. versterken netwerk fietspaden <i>naast schakels ook inzet op doorfietsroutes</i>	€ 400.000					
Progr. faciliteren van overstappunten <i>OV als volwaardig alternatief, ook keten-mobiliteit</i>	€ 553.081					
Progr. verbeteren doorstroming onderliggend wegennet <i>verbetering doorstroming op bestaande (weg)infrastructuur</i>	€ 1.450.000					
Progr. Benutten van openbaar vervoer capaciteit <i>Hieronder mitigerende maatregelen Overveen.</i>	€ 350.000					
Progr. Ontwikkelen van regionale OV-knoop Nieuw-Zuid <i>Verminderde druk binnenstad en verbetering aansluiting</i>	PM					

Ontwerp-Jaarplan 2022 Mobiliteitsfonds GR Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland

Progr. versterken van het MRA-OV netwerk o.a. HOV onderzoek Zandvoort-Hoofddorp	€ 20.000						
Progr. spreiden van pendelstromen (woon-werk) De piekmomenten in het verkeer verkleinen	PM						
Velserversbinding (in begroting 2020 opgenomen)					€ 3.100.000		
TUNNEL RESERVERING (in begroting 2020 opgenomen)							€ 3.300.000
Totaal Projectdeel	€ 2.773.081	€ -	€ -	€ -	€ 3.100.000		€ 3.300.000
Werkdeel							
Progammanagement	€ 150.000	€ 150.000	€ 150.000	€ 150.000	€ 150.000		€ 150.000
Progr. versterken netwerk fietspaden	€ 100.000						
Progr. verbeteren doorstroming onderliggend wegennet	€ 31.000	€ 31.000	€ 31.000	€ 31.000	€ 31.000		€ 31.000
Progr. Benutten van openbaar vervoer capaciteit	€ 150.000						
	€ 431.000	€ 181.000	€ 181.000	€ 181.000	€ 181.000		€ 181.000
Vrije deel	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000		€ 50.000
Totale lasten	€ 3.254.081	€ 231.000	€ 231.000	€ 231.000	€ 3.331.000		€ 3.531.000
Totaal doorgeschoven posten ('20/'21)	€ 1.966.056						
Totaal zuivere lasten begroting	€ 1.288.025						
Saldo baten en lasten	€ 273.975	€ 1.331.000	€ 1.331.000	€ 1.331.000	€ -1.769.000		€ -1.969.000
Stand regionaal mobiliteitsfonds per 31-12 (of liquiditeit)	€ 6.268.233	€ 7.599.233	€ 8.930.233	€ 10.261.233,25	€ 8.492.233		€ 6.523.233