

## Jaarverslag 2022

### Mobiliteitsfonds Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland



---

## Voorwoord

2022 was voor de GR een transitiejaar. Allereerst door de gemeenteraadsverkiezingen en de overdracht naar een nieuw GR bestuur. 2022 markeerde ook de start van een nieuwe werkwijze voor de GR, door de vaststelling van de Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland eind 2021. Bij de vaststelling van het jaarplan 2022 (wettelijk bepaald medio 2021) was de nieuwe visie echter nog niet vastgesteld. Hierdoor konden we geen nieuwe beleidskeuzes of projecten in het jaarplan 2022 opnemen en waren we het afgelopen jaar in onze activiteiten gebonden aan de (verouderde) visie uit 2011. Ook op het personele vlak hebben we te maken gehad met wisselingen, met de tijdelijke invulling van de rol van de bestuurssecretaris tot aan de vaste aanstelling van de nieuwe bestuurssecretaris op 1 september. Ondanks dat 2022 dus gekenmerkt wordt door veel wijzigingen en wisselingen, is er toch een aantal mooie resultaten geboekt.

We zijn trots dat het mobiliteitsfonds in 2022 geld beschikbaar heeft gesteld voor de uitbreiding van fietsparkeerplekken bij station Heemstede-Aerdenhout (ca. 1.200 plekken), station Zandvoort (196 plekken) en de nieuw te bouwen ondergrondse fietsenstalling bij OV-knooppunt Houtplein in Haarlem (ca. 450 plekken). De toegezegde bijdrage van de GR aan de ontwikkeling van het OV-knooppunt Nieuw-Zuid in Haarlem heeft zijn vruchten afgeworpen: het Rijk heeft in juni 2022, o.a. op basis van de eigen bijdrage van de regio, € 45,4 miljoen (inclusief btw) toegezegd aan de bouw van het nieuwe knooppunt. Een grote stap richting de realisatie van dit sleutelproject in de zuidflank van onze regio. Ook onze lobbyinzet is succesvol gebleken, met de toetreding van de regio ZKL in het Platform Mobiliteit van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Hierdoor zitten we als regio aan tafel, daar waar de belangrijke beslissingen worden genomen over grensoverschrijdende bereikbaarheidsopgaven in de MRA. Het succesvolle mobiliteitsplan van de 2e editie van de Formule-1 (DGP) heeft wederom laten zien wat samenwerking op bereikbaarheid en mobiliteit onze regio oplevert. Deze ervaring nemen we mee in de ontwikkeling van onze plannen. Het geluidsonderzoek in Overveen, naar aanleiding van de Spoorse maatregelen voor de Formule-1, is in 2022 ook afgerond en de kosten zijn conform het jaarplan 2022 gedeclareerd bij het mobiliteitsfonds.

In 2022 is er in totaal € 872.664 uitgegeven uit het mobiliteitsfonds. Samen met de reserve aan het begin van het jaar komt het saldo van het Mobiliteitsfonds aan het eind van 2022 op € 8.372.697. Het grootste deel hiervan (€ 8.270.000) is gereserveerd voor verschillende doorfietsrouteprojecten, OV-knooppunt Nieuw-Zuid en doorstromingsmaatregelen op de regioring.

## Inhoud

Voorwoord .....	1
Inhoud .....	2
1. Toelichting op het jaarverslag 2022 .....	3
1.1 Toelichting op de baten en lasten .....	3
2. Evaluatie 2022 .....	5
2.1 Evaluatie Projectdeel 2022.....	5
2.2 Evaluatie Werkdeel 2022.....	14
2.3 Evaluatie vrije deel 2022 .....	16
3. Balans 2022 .....	18
4. Saldo Baten en Lasten 2022 .....	20

## 1. Toelichting op het jaarverslag 2022

Het jaarverslag 2022 wordt in elke ZKL-raad gelijktijdig behandeld met het jaarplan 2024 van de GR. Dit jaar sturen we voor het eerst een bijlage mee met de stukken, waarin de GR Bereikbaarheid (regeling, (financiële) kaders, organisatie en werkwijze) wordt toegelicht. Hierdoor kan deze informatie in het voorliggende jaarverslag achterwege blijven en richten we ons uitsluitend op de verantwoording over 2022.

### 1.1 Toelichting op de baten en lasten

In het jaarverslag en de jaarrekening 2022 legt het bestuur verantwoording af over de realisatie van afgesproken beleid en over de financiële resultaten. De algemene toelichting op de balans is opgenomen in de meegezonden bijlage.

#### *Baten*

De begroting van de GR 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 in 2013. De bijdrage van de deelnemers is als volgt:

<b>Begroting 2022 - Baten</b>		
<b>Bijdrage Deelnemers</b>	<b>Begroot</b>	<b>Toelichting</b>
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 (2027).
Haarlem	1.090.000	
Heemstede	190.000	
Zandvoort	121.000	
<b>Totaal</b>	<b>1.562.000</b>	

In 2022 is het bestuursakkoord Verbetering structurele bereikbaarheid Zandvoort afgerond. Onderdeel van dit bestuursakkoord was de bijdrage van de GR van € 1,4 miljoen aan de Spoorse maatregelen<sup>1</sup> in 2021. De afrekening van het project leidt tot meevaller voor de GR van € 124.271,45. Deze meevaller vloeit via de baten (post onvoorzien) terug naar de reserve van de GR, waar deze bijdrage in het verleden uit is bekostigd (door middel van een apart raadsbesluit in alle ZKL-raden in 2021).

#### *Lasten*

Aan de uitgavenkant zijn er drie delen: (1) het projectdeel, (2) het werkdeel en (3) het vrij besteedbare deel. De uitgaven in het projectdeel zijn incidenteel. Een nadere toelichting van de activiteiten van de GR en de voortgang van de gemeentelijke uitvoeringsprojecten is opgenomen in [hoofdstuk 3 'Evaluatie 2022'](#). De verdeling van de uitgaven over de drie begrotingsonderdelen (projectdeel, werkdeel en vrije deel) op hoofdlijnen is als volgt:

---

<sup>1</sup> Het spoor tussen Zandvoort en Haarlem werd verzaamd om een grotere frequentie te kunnen rijden op dit tracé. Dat was nodig voor de Formule-1, maar komt de structurele bereikbaarheid van de kust van Zuid-Kennemerland ten goede.

### 1. **Projectdeel**

In totaal is in 2022 € 797.780 bijgedragen aan projecten. Dit bedrag is de som van vijf projecten. Drie daarvan hebben betrekking op cofinanciering voor de realisatie van fietsparkeerplekken in de regio (€ 738.750). Daarnaast zijn ook enkele kosten gemaakt voor de regionale bewegwijzering (€ 18.038) en is het geluidsonderzoek in Overveen, als onderdeel van de Spoorse maatregelen voor de Formule-1, afgerond (€ 40.992).

### 2. **Werkdeel**

Onder het werkdeel zijn kosten gemaakt voor personele inzet. Deze kosten vallen uiteen in de kosten voor de tijdelijke invulling van de rol van bestuurssecretaris tot 1 september (voor 1 dag p.w.), de nieuwe bestuurssecretaris vanaf 1 september (voor 28 uur p.w.) en de secretaris (€74.596).

### 3. **Vrije deel**

In 2022 bedroeg het vrije deel € 50.000. Van dit vrije deel is € 287,19 besteedt. De lage besteding op dit deel komt o.a. doordat 2022 een transitiejaar is, waarin er geen extra inzet is geweest op public affairs, fondsenwerving of lobby.

De ontwikkelingen van het afgelopen jaar betekent dat de Jaarrekening 2022 sluit met een batig saldo van € 813.607.

#### *Balans mobiliteitsfonds*

In de tabellen hieronder is overzichtelijk weergegeven wat de balans is van het mobiliteitsfonds van de GR eind 2022. In hoofdstukken 3 en 4 treft u de ontwikkeling van het fonds over de afgelopen jaren en een overzicht van de balans en het saldo baten en lasten. Verschillen die in het overzicht optreden zijn het gevolg van afrondingen.

#### Overzicht jaarrekening GR Bereikbaarheid

Reserves uit 2021	€ 7.514.090
Inkomsten 2022	€ 1.686.271
Uitgaven 2022 Totaal	- € 872.664
Uitgaven Projectdeel	- € 797.780
Uitgaven Werkdeel	- € 74.597
Uitgaven Vrije deel	- € 287
<hr/> Saldo Mobiliteitsfonds eind 2022	<hr/> € 8.327.697

## 2. Evaluatie 2022

### 2.1 Evaluatie Projectdeel 2022

Oplossingsrichting (voorheen "Programma") versterken netwerk fietspaden	Wat stond er in het jaarplan 2022	Stand van zaken eind 2022
Uitgaven	Begroot totaal: € 400.000	Besteed totaal: € 0
Fietsschakels regio ZKL	<p>In begroting zal uitgegaan worden van de volgende schakels:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbinding Amsterdamse Waterleiding Duinen. (Vogelzangseweg – Zandvoortselaan)</li> <li>- Verbinding Haarlem Spaarnwoude – passage Ringvaart-H 'meer (voorheen Boerhavelaan-Fuikvaartweg),</li> <li>- Fietsroute Oase – Leyduin – Haarlemmermeer</li> <li>- Verbinding Station Haarlem - Haarlem-Noord (voorheen Rode loper)</li> <li>- Fietsroute Claus Sluterweg /Leidsevaart Haarlem-bocht Randweg-Houtvaartkade Haarlem/Aerdenhout + aftakking via Vogelpark naar Zandvoortselaan Heemstede. 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.</li> </ul>	<p>Verbinding Amsterdamse Waterleidingduinen Het fietspad AWD is opgenomen als mogelijke (recreatieve) fietsverbinding in het <a href="#">Regionaal Toekomstbeeld Fiets</a> en het bijbehorende <a href="#">kaartbeeld</a>. De beoordeling van de route wordt meegenomen in het project Bereikbaarheid Kust van de provincie waar de GR aan deelneemt (voor een toelichting op dit project zie p. 4 van het jaarplan 2024).</p> <p><i>Fietsverbinding Boerhavelaan-Fuikvaartweg Haarlem-passage Ringvaart Haarlemmermeer</i> Voor de gehele fietsverbinding Velsen-Haarlem-Hoofddorp (F205) is een samenwerkingsovereenkomst in de maak tussen de Provincie Noord-Holland, de VRA en de gemeenten Velsen, Haarlem en Haarlemmermeer. Aanvullend op het door de gemeente Haarlem uitgevoerde onderzoek naar de verbinding tussen station Haarlem-Spaarnwoude en de Ringvaart, wordt de intentie uitgesproken om hier gezamenlijk aan te werken. Gestart wordt met een werkgroep die het gehele tracé gaat bekijken. De werkgroep zal een nieuw tijdsplan opstellen, waarbij zoveel mogelijk wordt aangesloten op andere projecten.</p>

		<p><i>Fietsroute Oase - Leyduin – Haarlemmermeer</i>                  De fietsverbinding tussen Haarlemmermeer, via Heemstede naar Leyduin en verder richting Zandvoort, bestaat uit verschillende delen. Het deel in Haarlemmermeer (Hoofddorp – Ringvaart) is deels uitgevoerd, maar de oversteek over het water is nog niet bepaald. Mogelijk wordt deze oversteek gekoppeld aan de woningbouwontwikkeling in het gebied tussen Cruquius en Zwaanshoek. De route door Heemstede is hiervan afhankelijk.</p> <p>Aan de westkant van Heemstede wordt de voorgenomen tunnel onder het spoor bij Leyduin mogelijk opgenomen in de route. Vandaar wordt onderzocht of de route vervolgd kan worden via de Amsterdamse Waterleidingduinen om vervolgens aan te sluiten op de Zandvoortselaan in Zandvoort (zie Werkdeel blz. 14).</p> <p><i>Station Haarlem – Haarlem Noord</i>                  Haarlem bereidt momenteel de start van een project voor die de fietsverbinding van Haarlem station naar Haarlem Noord verbetert (Kennemerplein, Kennemerbrug, Frans Halsplein, Schoterweg) en ook die over de Bolwerken langs de N200.</p> <p><i>Doorfietsroute Velsen-Heemstede via Haarlem/Bloemendaal</i>                  Aan drie delen wordt er binnen deze schakel gewerkt. Voor het eerste deel (langs N208 tussen santpoort-noord en Haarlem) zoekt de provincie nog naar een voorkeurstracé. Voor het tweede deel (Lodewijk van Deijssellaan) werkt de Gemeente Haarlem aan de planuitwerking voor de fietsstraat Lodewijk van Deijssellaan, waarvan de uitvoering gepland staat in</p>
--	--	---

		<p>2023/2024. De aanvraag voor cofinanciering van de GR wordt ook in 2023 verwacht. Voor het derde deel zie de schakel Claus Sluterweg – N208 – Leidsevaart – fietstunnel onder Randweg.</p> <p><i>Claus Sluterweg-N208-Leidsevaart-fietstunnel onder randweg</i> Deze schakel kan in twee onderdelen opgesplitst, namelijk:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Oostelijk tracé: De oplossing die is afgestemd en geaccordeerd tussen PNH en gemeente Haarlem, is de aanleg van een fietsbrug over de Leidsevaart en een fietsverbinding richting de Claus Sluterweg, waaraan het Coornhert Lyceum grenst. Momenteel wordt gewerkt aan een VO. Dit betreft een provinciaal project.</li> <li>2. Westelijk tracé: er wordt een gezamenlijke werkgroep gecreëerd (gemeenten en provincie) om te onderzoeken hoe deze ontbrekende schakel in het regionale fietsnetwerk ingevuld kan worden, gecombineerd met de ontsluiting van Haarlem Zuidwest richting station Heemstede-Aerdenhout. De haalbaarheid van een fietstunnel in noord-zuidelijke richting onder de N208 wordt hierin meegenomen.</li> </ol>
--	--	---

Oplossingsrichting (voorheen "Programma") Faciliteren van overstappunten	Wat stond er in het jaarplan 2022	Stand van zaken eind 2022
Uitgaven	Begroot totaal: € 553.081	Besteed totaal: € 738.750

<p>Algemeen fietsparkeergelegenheden bij stations</p>	<p>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 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.</p>	<p>Besteed: € 488.750</p> <p>Voor het realiseren van fietsparkeerplaatsen bij stations zijn in 2022 twee bijdragen vanuit het mobiliteitsfonds uitgekeerd. Voor het realiseren van fietsenstallingen bij Heemstede/Aerdenhout is een bedrag van € 428.750 uitgekeerd aan de gemeente Heemstede. Dit betreft de som van € 161.250 (toegezegd in 2021) en € 267.500 (toegezegd in 2019). Voor het realiseren van fietsenstallingen in Zandvoort is in 2022 een bedrag van € 60.000 uitgekeerd (toegezegd in 2021). Dit betreft dus toezeggingen uit eerdere jaarplannen, die niet waren begroot voor 2022.</p> <p>Het begrote bedrag van € 303.081 (dat was doorgeschoven uit 2021), bestemd voor fietsparkeren bij station Haarlem en Haarlem-Spaarnwoude, is geen aanvraag voor gedaan. De overige € 250.000 begrote vrije ruimte is ingezet voor fietsparkeren Houtplein (zie onder).</p>
<p>Autoparkeren Stations</p>	<p>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.</p>	<p>In de proefverkaveling ten behoeve van de Woningbouw Impuls subsidie (WBI) is in de ontwikkelzone Oostpoort (gebiedsontwikkeling "Hart voor Oostpoort") een ruimtereservering opgenomen voor ca 250 plaatsen. Bij de verdere uitwerking van deze proefverkaveling is dat nog steeds het uitgangspunt. Getracht wordt de capaciteit van deze P&amp;R voorzieningen flexibel te maken, om zodoende in te kunnen spelen op mogelijk veranderende toekomstige behoeften. In 2022 is er geen bijdrage vanuit de GR geweest.</p>



Ondergrondse fietsenstallingen Houtplein, Haarlem	In het jaarplan van 2022 stond hier niks over vermeld.	<p>Besteed: € 250.000</p> <p>In 2022 is er een bijdrage gevraagd voor het realiseren van een ondergrondse fietsenstalling bij het OV-knooppunt Houtplein in Haarlem. Als GR Bereikbaarheid zien we de realisatie van fietsenstallingen op het Houtplein als een bijdrage aan betere regionale bereikbaarheid. Daarom heeft de stuurgroep besloten € 400.000 bij te dragen aan de realisatie van deze fietsenstalling. In 2022 is € 250.000 als voorschot uitgekeerd uit de vrije ruimte die onder deze oplossingsrichting beschikbaar was. In 2023 wordt de resterende € 150.000 overgemaakt, eveneens uit de beschikbare vrije ruimte.</p>
---	--	---

Opllosingsrichting (voorheen "Programma") Verbetering doorstroming onderliggend wegennet	Wat stond er in het jaarplan 2022	Stand van zaken eind 2022
Uitgaven	Begroot totaal: € 1.450.000	Besteed totaal: €18.000
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.	<p><i>Haarlem</i> Op dit moment wordt onderzocht of in 2023 met behulp van cofinanciering van de GR iVRI's geplaatst kunnen worden.</p> <p><i>Heemstede</i> In Heemstede zijn de VRI's iVRI ready geworden. Hier heeft de GR Bereikbaarheid geen bijdrage aan geleverd.</p>
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	Besteed: 18.000,-

	<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>In 2022 is besloten om voor het project bewegwijzering de haalbaarheid te onderzoeken en op basis daarvan te besluiten tot een Go of een No-Go. Deze haalbaarheidsstudie, uitgevoerd onder leiding van de gemeente Haarlem is inmiddels afgerond. Op basis van de uitkomsten van de studie is in de Stuurgroep van 7 december 2022 besloten om niet door te gaan met het project bewegwijzering. Wel wordt afstemming gezocht met de ontwikkelaars van navigatiesystemen om de opgedane kennis te delen. De gemeenten Haarlem wordt geadviseerd om een weeffout te corrigeren op de Prinsenbrug. Zo gauw deze openstaande punten zijn opgepakt, dan wordt het project afgerond, naar verwachting in mei 2023.</p> <p>Het overgebleven geld van dit project wordt niet meer gealloceerd voor dit project en vloeit terug naar het fonds.</p>	
<p>Velserversbinding (als onderdeel van de Regio-Ring, Noordzijde)</p>	<p>De Velserversbinding is van groot belang om de Regio-Ring om Haarlem sluitend te maken. Dit zal op langere termijn pas een 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>Gelijk oplopend met de afronding van het MIRT-proces Rottepolderplein is in het Provinciaal Verkeer en Vervoer Beraad (PVVB) eind 2022 afgesproken dat de regio's ZKL en IJmond, in afstemming met de provincie, een lobbytraject opstarten.</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 €</p>	<p>Inmiddels is er een besluit genomen over de variant van het busstation Nieuw Zuid (Noordvariant) en worden de gevolgen hiervan voor de Schipholweg bestudeerd. Op het moment dat deze inzichtelijk zijn, kan ook naar een eventuele herinrichting van het kruispunt Schipholweg-Amerikaweg gekeken worden. De verwachting is dat in</p>	

	1.200.000 en betreft het totaal aan doorgeschoven bedragen van 2020 en 2021.	2024 duidelijk wordt waar de ontwikkeling van dit kruispunt heen gaat. Voor dit kruispunt is nog geen cofinanciering aangevraagd bij de GR Bereikbaarheid.
--	--	--

Oplossingsrichting (voorheen "Programma") Benutten OV capaciteit	Wat stond er in het jaarplan 2022?	Stand van zaken eind 2022
Uitgaven	Begroot totaal: € 350.000	Besteed totaal: € 40.992
Geluid reducerende maatregelen Overveen (mitigerende maatregelen)	<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</p>	<p>Besteed: € 40.992</p> <p>In 2022 is onderzoek gedaan naar het geluid waaraan de woningen langs het spoor worden blootgesteld. Begin 2023 zijn ook de eerste uitkomsten van de bewonersenquête bekend. De geluidmetingen laten zien, dat het treingeluid de vastgestelde geluidnormen niet overschrijdt. Uit de bewonersenquête komen wel enkele specifieke knelpunten naar voren, zoals de voeg-overgangen in de spoorstaven en het geluid van de stalen spoorbruggen. Bloemendaal gaat in gesprek met NS en ProRail om te laten beoordelen of hier extra mitigerende maatregelen mogelijk zijn. Het is de bedoeling dit traject in 2023 af te ronden. Doordat maatregelen op of aan het spoor doorgaans een lange voorbereidingstijd vragen zal een eventuele uitvoering waarschijnlijk niet in 2023 kunnen plaatsvinden.</p>

	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 rest verschuift naar 2022.	
--	---	--

Oplossingsrichting (voorheen "Programma") Ontwikkelen regionale OV Knooppunten	Wat stond er in het jaarplan 2022?	Stand van zaken eind 2022
Uitgaven	Begroot totaal: PM	Besteed totaal: € 0
Multimodaal knooppunt Nieuw-Zuid	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 Bereikbare steden (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.	<p>Voor het OV-knooppunt Nieuw-Zuid heeft de raad van Haarlem het besluit genomen (juni 2022) om de Noordvariant verder uit te werken. Voor de aanleg van dit OV-knooppunt heeft de GR Bereikbaarheid een bijdrage van € 2,5 miljoen toegezegd die vanaf 2024 wordt uitgekeerd (december 2021). Het Rijk heeft in juni 2022 een bijdrage toegezegd van € 45,4 mln. (inclusief btw). Deze middelen zijn een belangrijke impuls om het OV-knooppunt Nieuw-Zuid de komende jaren te kunnen realiseren.</p> <p>Met de bijdrage van de regio ZKL en het Rijk is de financiering nog niet helemaal rond en er wordt gezocht naar aanvullende middelen. De stuurgroep GR is in september 2022 bijgepraat over de stand van zaken. Het is de verwachting dat dit project in 2025 in uitvoering gaat.</p>

Oplossingsrichting (voorheen "Programma") Versterken MRA OV-Netwerk	Wat stond er in het jaarplan 2022?	Stand van zaken eind 2022
Uitgaven	Begroot totaal: PM	Besteed totaal: € 0
Regionaal OV-toekomstbeeld (Noord-Holland en Flevoland)	<p>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.</p>	<p>De provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Haarlem en Amsterdam hebben gezamenlijk een studie uitgevoerd naar de reizigersgroei aan de westzijde van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) tot 2040 en de ontwikkelingsmogelijkheden van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) tussen Haarlem en Amsterdam/Schiphol. Uit het eerste deel van de studie is gebleken dat een Bus Rapid Transit (BRT) een kansrijke oplossing biedt, die in 2022 verder is uitgewerkt. De resultaten van deze uitwerking worden Q2 2023 verwacht. Aanvullend hierop heeft de gemeente Haarlem een lijnenstudie gestart. De studie moet voorstellen opleveren van een lijnennet, OV en HOV, in Haarlem. In de studie wordt gekeken naar de mogelijkheden voor verdere uitwaaiering over de regio. De resultaten van deze studie worden ook Q2 2023 verwacht.</p>
Projecten Regionaal Mobiliteits Plan Duurzaamheidsaspecten	<p>Dit is een MRA-project dat 'dwars' door alle programmaliijnen heen loopt. In 2021 en 2022 zal de regio hier planmatig nader op aansluiten.</p>	<p>Het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) is een initiatief van de MRA, voortkomend uit de klimaatverplichtingen van het Rijk. De 'Menukaart duurzame mobiliteit' toont welke maatregelen ingezet kunnen worden om CO2 uitstoot effectief te verminderen. Mogelijk leiden initiatieven van de ZKL-gemeenten de komende jaren tot aanvragen voor cofinanciering van de GR.</p> <p>In 2022 hebben wij onderzocht welke technische en juridische mogelijkheden er zijn om op regionale schaal</p>

		<p>een zero-emissiezone voor stadslogistiek in te voeren in de regio Zuid-Kennemerland (of aan te haken bij de milieuzone van de gemeente Haarlem). De studie concludeert dat er hiervoor zeker mogelijkheden zijn. Een gezamenlijke aanpak heeft met name meerwaarde omdat schaalvoordelen dan leiden tot kostenreductie. Ook kan de benodigde specialistische kennis beter worden geborgd en hoeft niet elke gemeente afzonderlijk deze kennis in huis te hebben. Enkele onderdelen moeten door gemeenten zelf worden vormgegeven: de bestuurlijke besluitvorming, het verkeersbesluit en het ontheffingenbeleid. Het is aan de gemeenten om te bezien of de invoering van een milieuzone wenselijk is.</p>	
--	--	---	--

Oplossingsrichting (voorheen "Programma") Spreiden pendelstroom woon-werk	Wat stond er in het jaarplan 2022	Stand van zaken eind 2022	
Uitgaven	Begroot totaal: PM	Besteed totaal: € 0	
	Geen concrete projecten in 2022		

## 2.2 Evaluatie Werkdeel 2022

Werkdeel	Wat stond er in het jaarplan 2022	Stand van zaken eind 2022	
Uitgaven	Begroot totaal: € 431.000	Besteed totaal: € 74.596	
Personele capaciteit Bestuurssecretaris en Secretaris	<p>Begroot: € 150.000</p> <p>Programmamanagement en PA-adviseur</p>	<p>Besteed: € 74.596</p> <p>De onderbesteding op dit onderdeel wordt verklaard door de (lagere) kosten van de tijdelijke invulling van de rol van bestuurssecretaris van 1 januari tot 1 september (voor 1</p>	

		dag p.w.) en omdat er geen inzet van een PA-adviseur heeft plaatsgevonden.	
Fietsroute AWD tussen Oase Vogelenzang-Zandvoortselaan Bentveld	Begroot: € 100.000  Actualisering van de Studie fietsroute Waterleidingduinen. 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, of naar het projectdeel dient te verschuiven.	Besteed: € 0  Het fietspad AWD is opgenomen als mogelijke (recreatieve) fietsverbinding in het <a href="#">Regionaal Toekomstbeeld Fiets</a> en het bijbehorende <a href="#">kaartbeeld</a> . De beoordeling van de route wordt meegenomen in het project Bereikbaarheid Kust van de provincie waar de GR aan deelneemt (voor een toelichting op dit project zie p. 4 van het jaarplan 2024).	
DVM-onderhoud	Begroot: € 31.000  Is meerjarig ingepland als resultaat van het DVM project. Dit valt onder het werkdeel, omdat DVM-onderhoud voor iedere deelnemende gemeente wordt uitgevoerd.	Besteed: € 0  De provincie heeft de bijdrage van de GR in 2022 niet geïnd. Naar verwachting volgt in 2023 een correctie, waardoor de bijdrage alsnog kan worden overgemaakt.	
Verkenning Aansluiten Zeeweg – Randweg	Begroot: PM  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.	Besteed: € 0  Op 19 januari 2022 heeft het bestuur van de GR ingestemd met het Plan van Aanpak van de Brede mobiliteitsverkenning gebiedszone Zeeweg – Randweg. Hiertoe heeft het bestuur € 50.000 beschikbaar gesteld uit het Mobiliteitsfonds. Het opstarten van de verkenning heeft meer tijd gekost dan was voorzien, door onvoorzien capaciteitsgebrek bij de opdrachtgever van de verkenning (gemeente Heemstede). Tijdens het proces van de selectie van een adviesbureau dat de verkenning zou uitvoeren, bleek dat de provincie Noord-Holland (PNH) haar eigen verkenning naar de verbetering van de	

		bereikbaarheid van de kust van ZKL aan het opstarten was. Het bestuur heeft daarom op 25 januari 2023 besloten deel te nemen aan het project Bereikbaarheid kust van de provincie en de € 50.000 die gereserveerd stond voor de brede mobiliteitsverkenning bij te dragen aan het project. De Brede Mobiliteitsverkenning Gebiedszone Zeeweg-Randweg, zoals die is toegezegd bij de vaststelling van de bereikbaarheidsvisie, wordt in zijn geheel opgenomen in dit project.
Beter benutten OV-Capaciteit	<p>Begroot: € 150.000</p> <p>Doel is om de OV-capaciteit in onze regio zo efficiënt mogelijk te benutten.</p> <p>Actueel levert de coronacrisis 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.</p>	<p>Besteed: € 0</p> <p>Connexxion en NS zijn benaderd over een campagne waar de GR een bijdrage aan zou kunnen leveren om de OV capaciteit beter te benutten. Zij waren echter zelf al bezig met de provincie Noord-Holland met het ontwikkelen van campagnes en gaven aan geen bijdrage van de regio nodig te hebben.</p>

### 2.3 Evaluatie vrije deel 2022

Werkdeel	Wat stond er in het jaarplan 2022	Stand van zaken eind 2022
Uitgaven	Reservering vrije deel : € 50.000	Besteed totaal: € 287,19



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).	De lage besteding op dit deel komt o.a. doordat 2022 een transitiejaar is, waarin er geen extra inzet is geweest op public affairs, fondsenwerving of lobby.	
---	---	--	--

### 3. Balans 2022

(Bedragen x € 1)

<b>ACTIVA</b>	<b>31-12-2021</b>	<b>31-12-2022</b>	<b>PASSIVA</b>	<b>31-12-2021</b>	<b>31-12-2022</b>
<b>Vlottende activa</b>			<b>Vaste passiva</b>		
Liquide middelen	7.514.090	8.327.697	Eigen vermogen		
<i>Subtotaal</i>	<u>7.514.090</u>	<u>8.327.697</u>	- Algemene reserve	6.245.125	57.697
			- Saldo baten en lasten	1.268.965	
			- Bestemmingsreserves		
			- Reserve Regionale doorfietsroute kust – Amsterdam		450.000
			- Reserve Fietsverbinding Velsen-Haarlem Noord-Schalkwijk-Vijfhuizen		270.000
			- Reserve Vergroten OV-capaciteiten		350.000
			- Reserve OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid		2.500.000
			- Reserve P+R Spaarnwoude		400.000
			- Reserve Velserversverbinding		3.100.000
			- Reserve Amerikaweg-Schipholweg (onderdeel regioring, oostzijde)		1.200.000
			<i>Subtotaal</i>	<u>7.514.090</u>	<u>8.327.697</u>
<b>Overlopende activa</b>			<b>Overlopende passiva</b>		
- Nog te ontvangen	-	-	- Nog te betalen	-	-
<i>Subtotaal</i>	<u>-</u>	<u>-</u>	<i>Subtotaal</i>	<u>-</u>	<u>-</u>
<b>Totaal activa</b>	<b>7.514.090</b>	<b>8.327.697</b>	<b>Totaal passiva</b>	<b>7.514.090</b>	<b>8.327.697</b>

#### Toelichting op de balans

In deze paragraaf worden de toelichtingen gegeven die betrekking hebben op de balans ultimo 2022. Voor de algemeen geldende toelichting op de jaarrekening van de GR wordt verwezen naar de meegezonden bijlage met achtergrondinformatie over de GR Bereikbaarheid.

#### Verloopstaat reserves

(Bedragen x € 1)	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Reserve GR begin jaar	3.964.000	4.902.000	5.992.000	6.245.125	7.514.090
Uitgaven	-232.000	-276.000	-1.340.000	* -293.035	-872.664
Inkomsten	1.170.000	1.366.000	1.562.000	1.562.000	1.686.271
<i>Saldo einde jaar</i>	<u>4.902.000</u>	<u>5.992.000</u>	<u>6.245.000</u>	<u>7.514.090</u>	<u>8.327.697</u>

\* In de jaarrekening zijn de lasten 2021 gecorrigeerd, zie Correctie lasten 2021 in hoofdstuk 4.

Bij het vaststelling van de jaarrekening 2022 worden bestemmingsreserves gevormd ten laste van de algemene reserve (zoals te zien in bovenstaande balans), waarmee de reserveringen voor de uitgaven van specifieke projecten over de komende jaren inzichtelijk worden gemaakt. De onttrekkingen worden in de jaarrekening inzichtelijk gemaakt. De GR kent ultimo 2022 een beperkte algemene reserve. De stuurgroep GR kan besluiten over de (wijziging van) inzet van bestemmingsreserves.

*Niet uit de balans blijvende verplichtingen*

Per 31 december 2022 zijn er geen niet uit de balans blijvende verplichtingen.

## 4. Saldo Baten en Lasten 2022

	Begroting 2022	Begroting 2022 na wijziging	Rekening 2022	Rekening 2021
<b>Lasten (exclusief mutaties reserves)</b>				
<i>Projectendeel</i>				
- Oplossingsrichting 1) Versterken netwerk fietspaden	400.000	400.000	-	-
- Oplossingsrichting 2) Vergroten OV-capaciteit	350.000	350.000	40.992	-
- Oplossingsrichting 3) Ontwikkelen OV-knoop Haarlem pm		-	-	-
- Oplossingsrichting 4) Versterken MRA OV-netwerk	20.000	20.000	-	-
- Oplossingsrichting 5) Faciliteren overstappunten	553.081	553.081	738.750	96.919
- Oplossingsrichting 6) Spreiden pendelstroom pm		-	-	-
- Oplossingsrichting 7) Verbeteren doorstroming	1.450.000	1.450.000	18.038	83.523
<i>Subtotaal Projectendeel</i>	<i>2.773.081</i>	<i>2.773.081</i>	<i>797.780</i>	<i>180.442</i>
<i>Werkdeel</i>				
- Bestuurssecretaris, ondersteuning en lobbybudget	150.000	150.000	74.597	83.925
- Verkenning Fietsroute Waterleidingduinen	100.000	100.000	-	-
- Progr. Benutten van OV capaciteit (Campagne Gebruik)	150.000	150.000	-	-
DVM	31.000	31.000	-	- *
<i>Subtotaal Werkdeel</i>	<i>431.000</i>	<i>431.000</i>	<i>74.597</i>	<i>83.925</i>
<i>Vrije deel</i>	<i>50.000</i>	<i>50.000</i>	<i>287</i>	<i>28.668</i>
<b>Totale lasten</b>	<b>3.254.081</b>	<b>3.254.081</b>	<b>872.664</b>	<b>293.035</b>
<b>Baten (exclusief mutaties reserves)</b>				
<i>Mobiliteitsfonds - bijdrage Bloemendaal</i>	<i>161.000</i>	<i>161.000</i>	<i>161.000</i>	<i>161.000</i>
<i>Mobiliteitsfonds - bijdrage Haarlem</i>	<i>1.090.000</i>	<i>1.090.000</i>	<i>1.090.000</i>	<i>1.090.000</i>
<i>Mobiliteitsfonds - bijdrage Heemstede</i>	<i>190.000</i>	<i>190.000</i>	<i>190.000</i>	<i>190.000</i>
<i>Mobiliteitsfonds - bijdrage Zandvoort</i>	<i>121.000</i>	<i>121.000</i>	<i>121.000</i>	<i>121.000</i>
<i>Algemene dekkingsmiddelen en onvoorzien</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>124.271</i>	<i>-</i>
<b>Totale baten</b>	<b>1.562.000</b>	<b>1.562.000</b>	<b>1.686.271</b>	<b>1.562.000</b>
<b>Saldo (exclusief mutaties reserves)</b>				
<i>Mobiliteitsfonds</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
<i>Algemene dekkingsmiddelen en onvoorzien</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
<b>Totaal saldo voor bestemming</b>	<b>-1.692.081</b>	<b>-1.692.081</b>	<b>813.607</b>	<b>1.268.965</b>
<i>Toevoeging aan reserve Mobiliteitsfonds</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>813.607</i>	<i>1.268.965</i>
<i>Onttrekking aan reserve Mobiliteitsfonds</i>	<i>1.692.081</i>	<i>1.692.081</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
<b>Saldo inclusief mutaties reserves</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

### Toelichting op de baten en lasten

In deze paragraaf worden de toelichtingen gegeven die betrekking hebben op de baten en lasten 2022. Voor de algemeen geldende toelichting op de jaarrekening van de GR wordt verwezen naar de meegezonden bijlage met achtergrondinformatie over de GR Bereikbaarheid.

*Herindeling baten-lasten*

Over de jaren 2020-2023 is de opbouw van het jaarplan een aantal keren gewijzigd. Hierdoor kent bovenstaand overzicht van baten en lasten een andere opbouw dan het overzicht in het jaarplan 2022 (en jaarrekening 2021). Met onderstaande was-woordt lijst worden de verschillen in kaart gebracht:

(bedragen x € 1.000)

Jaarplan 2023	Jaarrekening 2022	Begroting 2022 (jaarplan)	€	Jaarrekening 2021	€
<b><u>Projectendeel</u></b>					
Oplossingsrichting 1) Versterken netwerk fietspaden	= Oplossingsrichting Versterken netwerk fietspaden	= Programma versterken netwerk fietspaden	400		
Oplossingsrichting 2) Vergroten OV- capaciteit	= Oplossingsrichting Vergroten OV- capaciteit	= Programma Benutten van openbaar vervoer capaciteit	350		
Oplossingsrichting 3) Ontwikkelen OV- knoop Haarlem N-Z	= Oplossingsrichting Ontwikkelen OV- knoop Haarlem N-Z	= Programma Ontwikkelen van regionale OV-knoop Nieuw-Zuid	Pm		
Oplossingsrichting 4) Versterken MRA OV- netwerk	= Oplossingsrichting Versterken MRA OV- netwerk	= Programma versterken van het MRA-OV netwerk	20		
Oplossingsrichting 5) Faciliteren overstappunten	= Oplossingsrichting Faciliteren overstappunten	= Programma faciliteren van overstappunten	553	= Fietsparkeren stations	97
Oplossingsrichting 6) Spreiden pendelstroom	= Oplossingsrichting Spreiden pendelstroom	= Programma spreiden van pendelstromen (woon-werk)	Pm		
Oplossingsrichting 7) Verbeteren doorstroming regioring	= Oplossingsrichting Verbeteren doorstroming regioring	= Programma verbeteren doorstroming onderliggend wegennet	1450	= Verkeersmana- gement	84
<b><u>Werkdeel</u></b>					
Bestuurssecretaris, ondersteuning en lobbybudget	= Bestuurssecretaris, ondersteuning en lobbybudget	= Programmamanage- ment	150	= Personele capaciteit en bereikbaarheids- visie	84
Verkenning Fietsroute Waterleidingduinen	= Verkenning Fietsroute Waterleidingduinen	= Programma versterken netwerk fietspaden (=Studie fietsroute Waterleidingduinen)	100		
DVM	= DVM	= Programma verbeteren doorstroming onderlegend wegennet (=DVM Onderhoud)	31	= DVM (Dynamisch verkeersmana- gement)	31
	Progr. Benutten van openbaar vervoer capaciteit (=Campagne OV)	= Programma Benutten van openbaar vervoer capaciteit (=Campagne OV)	150		
<b><u>Vrije deel</u></b>	= <i>Vrije deel</i>	= <i>Vrije deel</i>	50	<i>Vrije deel</i>	29

*Correctie lasten 2021*

Bij het opstellen van de jaarrekening is geconstateerd dat de verantwoorde lasten in de jaarrekening 2021 € 31.000 te hoog zijn. Dat wordt in de vergelijkende cijfers hierboven gecorrigeerd. De lasten van de GR in de jaarrekening 2021 bedragen € 324.000 (afgerond) wat gecorrigeerd wordt naar €293.035. De correctie betreft een bedrag dat ten onrechte als last is opgenomen en mogelijk (de oorzaak is moeilijk te achterhalen door personeel verloop) als 'nog te betalen' is beschouwd. Een dergelijke betalingsverplichting heeft zich in 2022 niet voorgedaan en er wordt geen correctie op de balans doorgevoerd.

Door deze correctie wordt het saldo 2021 aangepast van € 1.238.000 naar € 1.268.965 en neemt de waarde van het mobiliteitsfonds eind 2021 toe van € 7.483.000 (cf. jaarrekening 2021) naar € 7.514.000. Dit is verwerkt in de vergelijkende cijfers van de balans en jaarrekening 2021 genoemd in hoofdstuk 4 en 5.