

## Jaarplan 2024

### Mobiliteitsfonds Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland



---

## Voorwoord

Voor u ligt het jaarplan en de begroting 2024 van de Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland (verder: GR). Dit jaarplan is net als het vorige jaarplan opgezet langs de zeven oplossingsrichtingen zoals die zijn benoemd in de Bereikbaarheidsvisie ZKL. Het jaarplan 2024 is het eerste jaarplan van het nieuwe GR-bestuur, dat na de gemeenteraadsverkiezingen in 2022 is geïnstalleerd. Het bestuur kan goed uit de voeten met de nieuwe regionale visie op bereikbaarheid en heeft met het jaarplan 2023, dat is opgesteld door het vorige GR-bestuur, een uitstekende basis om op verder te bouwen in het jaarplan 2024.

Het komende jaar zetten wij de goede samenwerking van onze gemeenten voort. We geven extra aandacht aan onze belangrijkste doorfietsroutes, om zo de fietsbereikbaarheid van onze regio te vergroten, verbindingen met omliggende regio's te versterken en overige verkeersnetwerken te ontlasten. We intensiveren onze samenwerking met de provincie Noord-Holland met het project Bereikbaarheid Kust. Hiermee beogen we de multimodale bereikbaarheid van de kustzone op een slimme, duurzame en veilige manier te verbeteren, met oog voor de leefbaarheid van onze kernen en onze prachtige natuur. Ook zien wij de toenemende samenwerking met Haarlemmermeer en de IJmond-gemeenten als waardevol. Onze positie in de Metropoolregio Amsterdam benutten we verder om de belangen van onze regio te behartigen.

---

## Inhoudsopgave

Voorwoord.....	1
Inhoudsopgave .....	2
1. Inleiding .....	3
1.1 Kerntaken GR.....	3
1.2 Ontwikkelingen 2024.....	3
2. Lasten begroting 2024.....	5
2.1 Projectendeel .....	5
2.2 Werkdeel .....	10
2.3 Vrije deel.....	11
2.4 Overzicht baten - lasten begroting 2024.....	11
3. Meerjarenbegroting GR Bereikbaarheid 2024 – 2027 .....	13

---

## 1. Inleiding

In 2021 is door alle ZKL-raden de [Bereikbaarheidsvisie ZKL](#) vastgesteld. De zeven oplossingsrichtingen uit de visie vormen het beleidskader voor de GR en komen voort uit de opgaven en ontwikkelperspectieven die de regio Zuid-Kennemerland nastreeft op het gebied van bereikbaarheid.

De zeven oplossingsrichtingen in de visie zijn:

1. Versterken netwerk van fietspaden
2. Vergroten OV-capaciteiten
3. Ontwikkelen OV-Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid
4. Versterken MRA OV-netwerk
5. Faciliteren overstappunten
6. Spreiden pendelstroom
7. Verbeteren doorstroming regio

De projecten waar de GR in 2024 en verder aan bijdraagt passen in de bovenstaande oplossingsrichtingen. In het jaarplan is niet elk project apart begroot. De snel veranderende opgaven op het gebied van mobiliteit (landelijk en regionaal) gepaard met onze wettelijke verplichting om het jaarplan ver vooruit vast te stellen, maakt dat we onze inzet per oplossingsrichting begroten. Het gaat dus om een begroting op hoofdlijnen

Het jaarplan 2024 wordt in elke ZKL-raad gelijktijdig behandeld met het jaarverslag 2022 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 jaarplan achterwege blijven en richten we ons uitsluitend op onze plannen voor 2024.

### 1.1 Kerntaken GR

De GR is geen zelfstandig opdrachtgever en beschikt niet over een eigen uitvoeringsorganisatie. De GR werkt aan het verbeteren van de regionale bereikbaarheid door zich toe te leggen op drie kerntaken:

- 1 bestuurlijke samenwerking
- 2 strategie en lobby
- 3 cofinanciering uit ons mobiliteitsfonds

De projecten die zijn opgenomen in dit jaarplan zijn projecten die de ZKL-gemeenten, provincie of andere partners uitvoeren en waaraan de GR een bijdrage levert. De GR monitort de voortgang van deze projecten en heeft een rol als aanjager, daar waar projecten een zetje nodig hebben. Op het gebied van bestuurlijke samenwerking, strategie en lobby onderneemt de GR zelf activiteiten die in het belang zijn van de regionale bereikbaarheid. Deze activiteiten zijn niet altijd 'harde' begrotingsonderdelen, maar dragen wel bij aan de verbetering van de bereikbaarheid van onze regio.

### 1.2 Ontwikkelingen 2024

Voordat we overgaan tot de begroting voor 2024 willen we twee ontwikkelingen van belang toelichten: het project Bereikbaarheid Kust en de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen.

---

### *Project Bereikbaarheid Kust*

In januari 2023 heeft het bestuur van de GR besloten om deel te nemen aan het project Bereikbaarheid Kust van de provincie Noord-Holland. Het doel van dit project is om de slimme, duurzame, en veilige multimodale-bereikbaarheid van de kust in Zuid-Kennemerland te verbeteren en overlast van het verkeer te beperken. Samen met de provincie Noord-Holland starten we een brede probleemanalyse van de bereikbaarheidsopgaven van de kust en onderzoeken we welke oplossingsrichtingen mogelijk zijn. De provincie fungeert als opdrachtgever en heeft vanuit het coalitieakkoord [Duurzaam Doorpakken!](#) middelen gereserveerd voor verkenning en eventuele maatregelen. In het project worden de volgende vier fasen doorlopen:

Fase 1: samenwerking	(Oktober 2022 – Maart 2023)
Fase 2: probleemanalyse	(Maart 2023 – Juli 2023)
Fase 3: inventarisatie maatregelen en scenario's	(Juli 2023 – December 2023)
Fase 4: afspraken over uitvoering maatregelen	(December 2023 – April 2024)

De Brede Mobiliteitsverkenning Gebiedszone Zeeweg/Randweg, die is toegezegd bij de vaststelling van de bereikbaarheidsvisie in 2021, wordt in zijn geheel onderdeel van het project Bereikbaarheid Kust. De € 50.000 die gereserveerd stond voor de brede verkenning in het jaarplan 2021 draagt de GR bij aan het project. De eerste resultaten van de probleemanalyse (ook specifiek voor deze gebiedszone) worden gepresenteerd aan raadsleden op de radenbijeenkomst Zuid-Kennemerland/IJmond op 7 juni 2023. De probleemanalyse (fase 2) zal uitwijzen of er voldoende aanleiding is om over te gaan tot fase 3. Het inventariseren van maatregelen en scenario's in fase 3 wordt gedaan samen met een brede afvaardiging van belanghebbenden uit de regio.

De GR Bereikbaarheid draagt financieel bij aan de probleemverkenning, maar zal ook moeten voorsorteren op financiële bijdragen aan projecten en vervolgonderzoeken die kunnen voortvloeien uit de latere fasen van het project. Ook zal het niet altijd mogelijk zijn voor de ZKL-gemeenten om bij het maken van afspraken over de uitvoering direct ook de financiering geregeld te hebben. Om de opstartfase mogelijk te maken, vervolgonderzoeken uit te kunnen voeren en voor de uitvoering van no-regret maatregelen, reserveert de GR daarom € 500.000 in 2024.

### *Wijziging Wet gemeenschappelijke regelingen*

Op 1 juli 2022 is de Wet gemeenschappelijke regelingen gewijzigd. Gemeenschappelijke regelingen hebben tot 1 juli 2024 gekregen om wijzigingen door te voeren. De belangrijkste wijzigingen die van belang zijn voor onze GR betreffen:

- mogelijk maken van het inbrengen van een zienswijze door raden;
- actieve informatieplicht als verplichting;
- maken van afspraken over de evaluatie van de regeling;
- verlengen van de zienswijzentermijn.

De GR Bereikbaarheid is al grotendeels georganiseerd volgens de nieuwe wet. De wijzigingen die nog doorgevoerd moeten worden zijn hierdoor minimaal. In de loop van 2023 wordt een voorstel voor wijziging ingebracht in alle ZKL-raden.

## 2. Lasten begroting 2024

De activiteiten van de GR worden bekostigd vanuit het mobiliteitsfonds. Het fonds bestaat, overeenkomstig de afspraken uit de regeling, uit drie delen:

1. *Het projectdeel*; hieruit worden concrete projecten (mede) gefinancierd van de deelnemende gemeenten. Bedragen hieruit zijn netto (zonder btw).
2. *Het werkdeel*; hieruit worden beleidsuitwerkingen, gemeenschappelijke studies en onderzoeken gefinancierd. De jaarlijkse structurele kosten voor dynamisch verkeersmanagement (DVM), dat wordt uitgevoerd door de provincie Noord-Holland, worden eveneens uit het werkdeel betaald. Evenals de bekostiging van de interne en externe personele inzet voor de GR (bestuurssecretaris, secretaris en eventuele inhuur) en lobbyactiviteiten. Er vindt achteraf btw correctie plaats.
3. *Het vrij-bestedbare deel*. Per jaar is hier een bedrag van € 50.000 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) en de jaarlijkse extra inspanning voor opstellen van de jaarstukken.

### 2.1 Projectendeel

Het projectdeel is opgezet langs de zeven oplossingsrichtingen van de Bereikbaarheidsvisie ZKL met vermelding van het algemene doel, de lopende en de verwachte projecten, de begrote bedragen en het trekkerschap.

Projectdeel	Toelichting	Begroot
<b>1. Versterken netwerk van fietspaden</b>		
<b>Doel: De regionale fietsbereikbaarheid vergroten, zodat de fiets ook voor regionale fietsroutes als vanzelfsprekend vervoermiddel wordt gezien</b>	<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. Randvoorwaarde is dat de fietser goed en veilig kan doorfietsen. De regio investeert daarom in projecten die knelpunten in het fietsroutenetwerk wegnemen en doorfietsroutes.</i>	€ 650.000
Knelpunten in het fietsroutenetwerk en doorfietsroutes	Voor de oplossingsrichting Versterken netwerk van fietspaden wordt voor deze begroting een totaalbedrag gereserveerd. Dit dient als cofinanciering voor gemeentelijke projecten en als ophoging van provinciale- en/of rijkssubsidies. Elke deelnemer kan op basis van een concreet voorstel een aanvraag doen voor een regionale bijdrage, mits deze onderdeel is van het <a href="#">Regionaal Toekomstbeeld Fiets</a> en/of op het <a href="#">regionale fietsnetwerk</a> ligt en voldoet aan de criteria die landelijk worden gehanteerd voor veilige en toekomstbestendige fietsinfrastructuur.  De breed gedragen wens van de ZKL-raden en colleges om werk te maken van het doorfietsroutenetwerk, in combinatie met hoge provinciale subsidies, gaan naar verwachting leiden tot meer	

	<p>projecten de komende jaren. De GR wil daarom voldoende ruimte hebben om deze projecten te voorzien van cofinanciering. Mogelijke aanvragen 2024:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fietsknelpunt Bekslaan/Leidsevaart (doorfietsroute F208) <i>Trekker: Bloemendaal</i></li> <li>- Spoorwegovergang Leyduin <i>Trekker: Heemstede</i></li> <li>- (onderdelen van) doorfietsroute F205 - Velsen-Haarlem-H'meer <i>Trekker: Haarlem</i></li> <li>- Fietsring Haarlem – samenkomst meerdere doorfietsroutes <i>Trekker: Haarlem</i></li> </ul>
--	---

Projectdeel	Toelichting	Begroot
<b>2. Vergroten OV-capaciteiten</b>		
<b>Doel: Beter benutten van de OV Capaciteit door het realiseren van nieuwe, kwalitatieve, snelle OV-verbindingen naar andere stations<sup>1</sup></b>	<i>Met dit doel maakt de regio de ambities kenbaar over het benutten van OV-capaciteit, (bus)routes, inrichting van de OV-knooppunten (Hubs) en de inpassing in de omgeving.</i>	€ 350.000  Gedekt uit reserve Vergroten OV-capaciteiten
Geluid reducerende maatregelen Overveen (mitigerende maatregelen)	<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 voegovergangen 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. Het bedrag van € 350.000 schuift door naar 2024.</p> <p><i>Trekker: Bloemendaal</i></p>	

<sup>1</sup> Inrichting van het OV is geen zelfstandige bevoegdheid van het bestuur. 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.

Projectdeel	Toelichting	Begroot
<b>3. Ontwikkelen OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid</b>		
<b>Doel: Realiseren van een multimodaal OV-knooppunt.</b>	<i>Het OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid vormt voor de regio Zuid-Kennemerland de belangrijkste basis om naast het bestaande spoor Haarlem-Amsterdam, te komen tot een hoogwaardig stelsel van openbaar vervoer. Dit OV-knooppunt biedt een alternatief voor het gebruik van de auto in het woon-werk verkeer, ontlast het knelpunt Station Haarlem (waar groei van het busverkeer niet meer mogelijk is) en biedt de voorwaarde voor de ontwikkeling van HOV van en naar de MRA, met uitwaaiering de regio in.</i>	€ 625.000  Gedekt uit reserve OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid
Multimodaal knooppunt Nieuw-Zuid	<p>OV-knooppunt Haarlem-Nieuw Zuid wordt door de gemeente Haarlem ontwikkeld. Dit knooppunt verbindt de regio met de rest van de MRA middels hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) (zie ook projectdeel 4. Versterken MRA OV-netwerk). Dit project maakt onderdeel uit van de financieringsaanvraag behorende bij het programma Bereikbare steden (rijksprogramma). Vanuit de GR vindt cofinanciering plaats, waar vanaf 2024 een beroep op zal worden gedaan. In het jaarplan 2023 is voorgesteld om € 2,5 miljoen beschikbaar te stellen voor cofinanciering. Dit bedrag wordt verdeeld over vier jaar aan de gemeente Haarlem overgemaakt. In 2024 starten we met het leveren van de eerste bijdrage (€ 625.000).</p> <p><i>Trekker: Haarlem</i></p>	

Projectdeel	Toelichting	Begroot
<b>4. Versterken MRA OV-netwerk</b>		
<b>Doel: Regio Zuid-Kennemerland maakt onderdeel uit van MRA. Hierbinnen wordt gericht gewerkt om een sluitend OV-netwerk te realiseren.</b>	<i>Een samenhangend OV-netwerk is nodig om, naast investeringen op weg- en fiets infrastructuur, een toenemend aantal verkeerbewegingen te kunnen faciliteren.</i>	€ 20.000
Onderzoek HOV Zandvoort-Heemstede-Hoofddorp	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	



	<p>Transit (BRT) een kansrijke oplossing biedt, die in 2022 verder is uitgewerkt. Dit gaat uit van een eindoplossing met een hoogwaardige bus die de eigenschappen (snelheid, frequentie en capaciteit) heeft van een sneltram en die in ieder geval op het kerntraject (Haarlem-Amsterdam) een volledig vrije infrastructuur heeft. In combinatie met het OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid, vormen deze HOV/BRT-verbinding en de doorgaande verbindingen de regio in, de dragers van de regionale inzet op openbaar vervoer. Eén van de nu voorgestelde lijnen is de HOV-verbinding van Zandvoort naar Hoofddorp via Heemstede (met eventueel een separate aansluiting op Haarlem Nieuw-Zuid). De GR reserveert € 20.000 voor de verdere uitwerking hiervan.</p> <p><i>Trekker: Provincie Noord-Holland</i></p>
--	---

Projectdeel	Toelichting	Begroot
<b>5. Faciliteren overstappunten</b>		
<b>Doel: Het stimuleren van ketenmobiliteit door in te zetten op P+R locaties, parkeerbeleid, gebundeld (fiets)parkeren en mobiliteitshubs om zo andere modaliteiten te prioriteren.</b>	<i>Ketenmobiliteit is van groot belang om het OV een volwaardig alternatief te kunnen laten zijn. Daarom investeert de regio in het versterken van OV-knooppunten. Daarin is fietsparkeren een essentieel onderdeel. Ook investeert de regio in het veilig kunnen parkeren van fietsen aan het strand. Om op deze manier het fietsgebruik te stimuleren en het (auto)wegennet te ontlasten.</i>	€ 400.000
Algemeen fietsenstallingen bij overstappunten	<p>€ 400.000</p> <p>Voor het hele projectdeel Faciliteren overstappunten wordt voor deze begroting een totaalbedrag gereserveerd. Elke deelnemer kan op basis van een concreet voorstel een aanvraag doen voor een regionale bijdrage.</p> <p><i>Trekkers: ZKL-gemeenten</i></p>	
Autoparkeren Stations	<p>Bij een aantal stations in ZKL kan naast fietsparkeren ook autoparkeren (P+R) bijdragen aan de ontlasting van automobiliteit binnen de regio. Daarom is sinds de begroting 2021 de begrotingspost 'Autoparkeren Stations' toegevoegd. De gemeente Haarlem heeft daarvoor de eerste aanvraag ingediend, voor een bijdrage aan de P+R Spaarnwoude. Omdat er in 2024 nog geen bijdrage wordt verwacht, blijft het gereserveerde bedrag van € 400.000 staan in de reserve.</p> <p><i>Trekker: Haarlem</i></p>	



Projectdeel	Toelichting	Begroot
<b>6. Spreiden pendelstroom</b>		
<b>Doel: De piekmomenten in het verkeer verkleinen.</b>	<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.</i>	€ 50.000
Werkgeversaanpak	<p>Vanuit het Rijk-regio programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) wordt een werkgeversaanpak bekostigd voor de regio ZKL. <a href="#">Breikers</a> biedt hierdoor kosteloos hulp aan bedrijven in de regio bij de transitie naar slimme &amp; duurzame mobiliteit. Daarbij is er vanuit het <a href="#">Multimodaal Toekomstbeeld</a> (eveneens vanuit SBaB) MRA-brede aandacht voor de werkgeversaanpak en het afremmen en spreiden van de mobiliteitsgroei. Het GR bestuur heeft daarom besloten aan te sluiten bij deze lopende initiatieven en een bedrag te reserveren om een bijdrage te kunnen leveren in 2024, mocht dat nodig zijn.</p> <p><i>Trekker: Programma SBaB van de MRA</i></p>	

Projectdeel	Toelichting	Begroot
<b>7. Verbeteren doorstroming regioring</b>		
<b>Doel: Beter benutten van en verbetering doorstroming op de bestaande (weg)infrastructuur</b>	<i>Door verbeterde verkeergeleiding en regulering, is op ons zwaar belaste wegennet in het verleden al 9% verbetering van de doorstroming bereikt (DVM 1<sup>ste</sup> fase). Vanuit de regionale samenwerking wordt hierop dan ook blijvend geïnvesteerd. Door belangrijke (regionale) routes voor te bereiden op (nieuwe) technische mogelijkheden, zoals inzet van intelligente verkeersregelininstallaties (iVRI's), parkeerroute informatiesystemen (PRIS) en dynamische reistijd informatie panelen (DRIS), wordt blijvend bijgedragen aan een verbeterde doorstroming.</i>	€ 820.000  (€ 600.000 Gedekt uit reserve Amerikaweg-Schipholweg (onderdeel regioring, oostzijde))
iVRI's (intelligente verkeersregelininstallaties), parkeerroute informatiesystemen (PRIS) en dynamische reistijd informatie panelen (DRIS)	€ 220.000  iVRI's, PRIS en DRIS dragen bij aan de doorstroming op de regioring. Elke deelnemer kan op basis van een concreet voorstel een aanvraag doen voor een regionale bijdrage.  <i>Trekker(s): ZKL-gemeenten</i>	
Velserverbinding (als onderdeel van de regioring, noordzijde)	De Velserverbinding is van groot belang om de regioring om Haarlem sluitend te maken. Dit zal op langere termijn pas een investering vragen in fysieke zin. Er wordt samen met de IJmond	

	<p>gemeenten en de provincie gewerkt aan een actieve lobby om de haalbaarheid van de Velserversbinding, samen met het Rijk, te onderzoeken. De GR heeft een bedrag van € 3,1 miljoen in reserve voor toekomstige cofinanciering.</p> <p><i>Trekker: Haarlem</i></p>
<p>Kruising Amerikaweg-Schipholweg (als onderdeel van de regioring, oostzijde)</p>	<p>€ 600.000</p> <p>Het kruispunt Schipholweg-Amerikaweg-Bernardlaan is een belangrijk kruispunt op de regioring. De inrichting van dit kruispunt hangt af van de verdere inrichting op de Schipholweg, die weer afhangt van het nieuwe busstation Nieuw-Zuid. Daardoor is nu nog niet duidelijk welke maatregelen voor het kruispunt met de Amerikaweg als meest optimaal aan de orde komen. De verwachting is dat in 2024 duidelijk wordt. Het voorstel is om de reservering voor dit project (€ 1.200.00) aan te houden en te verdelen over de jaren 2024 en 2025.</p> <p><i>Trekker: Haarlem</i></p>
<p>Verbeteren doorstroming N205</p>	<p>De N205 geeft toegang tot de zuidelijke ring voor doorgaand autoverkeer door Haarlem. Een eerste knelpunt op deze route is het kruispunt Amerikaweg-Schipholweg (zie boven). Ook de doorstroming verderop op de ring, onderdeel Paviljoenslaan - Spanjaardslaan, heeft een relatie met de inrichting van de Schipholweg. In de loop van 2024 wordt aan de GR bericht welke maatregelen op dit deel van de ring aan de orde zijn.</p> <p><i>Trekker: Haarlem</i></p>

## 2.2 Werkdeel

Werkdeel	Toelichting	Begroot
<b>Personele capaciteit</b>		
<p><b>Doel: Dit deel van de begroting dient voor studie, onderbouwing en communicatie inzake projecten uit het fonds, in het stadium dat deze projecten nog niet voorzien zijn van een projectbudget.</b></p>	<p><i>Bekostiging van GR personeel, gemeenschappelijke studies/onderzoeken en het jaarlijkse DVM onderhoud.</i></p>	<p>€ 731.000</p>
<p>Bestuurssecretaris, ondersteuning en lobbybudget</p>	<p>€ 150.000</p> <p>Dit budget is jaarlijks opgenomen in de meerjarenbegroting voor de bekostiging van de bestuurssecretaris, secretaris, en voor</p>	

	belangenbehartiging & lobby. De ZKL-gemeenten zijn daarnaast verantwoordelijk voor de bemensing van het GR kernteam (afgesproken capaciteitsinzet is minimaal 8 uur per week per gemeente).
Bereikbaarheid Kust	€ 500.000  Dit budget is gereserveerd voor maatregelen en vervolgonderzoeken die uit het project Bereikbaarheid kunnen volgen. Voor toelichting zie <a href="#">Project Bereikbaarheid Kust</a>
Vrije ruimte voorbereidend onderzoek/studie en inhuur projectendeel	€ 50.000  Het projectendeel is uitsluitend bedoeld voor bijdragen aan projecten. Hierdoor is het noodzakelijk om in het werkdeel ruimte te reserveren voor het uitvoeren van eigen onderzoek, voor een bijdrage aan onderzoek van derden of inhuur, als dat bijdraagt aan de totstandkoming van projecten in het projectendeel (bijvoorbeeld verder onderzoek naar de Velserversbinding).
DVM-onderhoud	€ 31.000  De jaarlijkse structurele kosten voor dynamisch verkeersmanagement (DVM), dat wordt uitgevoerd door de provincie Noord-Holland. Dit valt onder het werkdeel, omdat DVM-onderhoud voor iedere deelnemende gemeente wordt uitgevoerd.

### 2.3 Vrije deel

Vrije deel	Toelichting	Begroot
<b>Doel: Flexibiliteit voor het soepel functioneren van de GR.</b>	<i>Met dit bedrag kan het bestuur zaken direct regelen die nodig zijn voor de organisatie en ondersteuning van GR-activiteiten. Denk bijvoorbeeld aan huurfaciliteiten, voorfinanciering van activiteiten, onderzoeken of tijdelijke personele ondersteuning bij pieken.</i>	€ 50.000

### 2.4 Overzicht baten - lasten begroting 2024

Hieronder ziet u het overzicht van de baten en lasten voor 2024. Er zullen enkele posten doorgeschoven worden van dit lopende begrotingjaar (2023) en daarnaast een aantal nieuwe

projecten worden opgevoerd. De som van de lasten is naar verwachting hoger dan de te ontvangen baten. Het tekort wordt gedekt uit de beschikbare middelen in het regionaal mobiliteitsfonds.

<b>Begroting 2024 Baten - Lasten</b>		
	<b>Begroot</b>	<b>Toelichting</b>
Totaal Baten	<b>€ 1.562.000</b>	Het betreft de stortingen van de deelnemers in het Fonds.
Totaal Lasten	<b>€ 3.696.000</b>	Gereserveerde lasten, bestaande uit: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Projectendeel: € 2.915.000</li> <li>- Werkdeel: € 731.000</li> <li>- Vrije deel: € 50.000</li> </ul>
Saldo	<b>- € 2.134.000</b>	Dit saldo is negatief en houdt in dat er in 2023 minder baten binnenkomen dan naar verwachting wordt uitgegeven. Het tekort wordt gedekt uit de bestemmingsreserves en algemene reserve.

### 3. Meerjarenbegroting GR Bereikbaarheid 2024 – 2027

De opzet van de meerjarenbegroting sluit aan bij de drie begrotingsonderdelen (projectendeel, werkdeel en vrije deel) en de zeven oplossingsrichtingen.

(Bedragen x € 1)

<b>BATEN</b>	<b>Begroting 2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>
Bijdragen deelnemers:				
<i>Bloemendaal</i>	€ 161.000	€ 161.000	€ 161.000	€ 161.000
<i>Haarlem</i>	€ 1.090.000	€ 1.090.000	€ 1.090.000	€ 1.090.000
<i>Heemstede</i>	€ 190.000	€ 190.000	€ 190.000	€ 190.000
<i>Zandvoort</i>	€ 121.000	€ 121.000	€ 121.000	€ 121.000
<b>Totaal baten</b>	<b>€ 1.562.000</b>	<b>€ 1.562.000</b>	<b>€ 1.562.000</b>	<b>€ 1.562.000</b>
<b>LASTEN</b>	<b>Begroting 2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>
<u>PROJECTDEEL</u>				
<b>1) Versterken netwerk fietspaden</b>				
<i>Vrije ruimte</i>	€ 650.000			
<i>Regionale doorfietsroute kust – Amsterdam</i>			€ 225.000	€ 225.000
<i>Fietsverbinding Velsen-Haarlem Noord-Schalkwijk-Vijfhuizen</i>			€ 135.000	€ 135.000
<b>2) Vergroten OV-capaciteit</b>				
<i>Mitigerende maatregelen Overveen</i>	€ 350.000			
<b>3) Ontwikkelen OV-knoop Haarlem Nieuw-Zuid</b>				
<i>OV-knoop Haarlem Nieuw-Zuid</i>	€ 625.000	€ 625.000	€ 625.000	€ 625.000
<b>4) Versterken MRA OV-netwerk</b>				
<i>HOV onderzoek Zandvoort-Hoofddorp</i>	€ 20.000			
<b>5) Faciliteren overstappunten</b>				

<i>Fietsparkeren overstappunten</i> <i>P+R Spaarnwoude</i>	€ 400.000	€ 200.000	€ 200.000	
<b>6) Spreiden pendelstroom</b> <i>Piekmomenten in het verkeer verkleinen</i>	€ 50.000			
<b>7) Verbeteren doorstroming regioring</b> <i>iVRI's, PRIS &amp; DRIS</i> <i>Velserversbinding</i> <i>Amerikaweg-Schipholweg (als onderdeel van de regioring, oostzijde)</i> <i>Verbeteren doorstroming N205</i>	€ 220.000 € 600.000		€ 3.100.000 € 600.000	
<b>Totaal projectdeel</b>	<b>€ 2.915.000</b>	<b>€ 1.425.000</b>	<b>€ 4.285.000</b>	<b>€ 985.000</b>
<u>WERKDEEL</u>				
Bestuurssecretaris, ondersteuning en lobbybudget	€ 150.000	€ 150.000	€ 150.000	€ 150.000
Bereikbaarheid Kust	€ 500.000			
Vrije ruimte voorbereidend onderzoek/studie projectendeel	€ 50.000			
DVM	€ 31.000	€ 31.000	€ 31.000	€ 31.000
<b>Totaal werkdeel</b>	<b>€ 731.000</b>	<b>€ 181.000</b>	<b>€ 181.000</b>	<b>€ 181.000</b>
<u>VRIJE DEEL</u>				
<b>Totaal vrije deel</b>	<b>€ 50.000</b>	<b>€ 50.000</b>	<b>€ 50.000</b>	<b>€ 50.000</b>
<b>Totale lasten</b>	<b>€ 3.696.000</b>	<b>€ 1.656.000</b>	<b>€ 4.516.000</b>	<b>€ 1.216.000</b>
<b>Saldo baten en lasten</b>	<b>€ -2.134.000</b>	<b>€ -94.000</b>	<b>€ -2.954.000</b>	<b>€ 346.000</b>
Mutaties bestemmingsreserves	€ 1.575.000	€ 1.425.000	€ 4.285.000	€ 985.000
Saldo baten en lasten na reservemutaties	€ -559.000	€ 1.331.000	€ 1.331.000	€ 1.331.000
Mutatie algemene reserve	€ -559.000	€ 1.331.000	€ 1.331.000	€ 1.331.000

### 3.1 Verloopstaat reserves GR Bereikbaarheid

(Bedragen x € 1)

	Ultimo 2022	Mutatie 23	Ultimo 2023	Mutatie 24	Ultimo 2024	Mutatie 25	Ultimo 2025	Mutatie 26	Ultimo 2026	Mutatie 27	Ultimo 2027
- Algemene reserve	€ 57.697	€ 511.000	€ 368.697	€ -559.000	€ 9.697	€ 1.331.000	€ 1.340.697	€ 1.331.000	€ 2.671.697	€ 1.331.000	€ 4.002.697
- Bestemmingsreserves											
- Regionale doorfietsroute kust - Amsterdam	€ 450.000	€ 0	€ 450.000		€ 450.000		€ 450.000	€ -225.000	€ 225.000	€ -225.000	€ 0
- Fietsverbinding Velsen-Haarlem Noord-Schalkwijk-Vijfhuizen	€ 270.000	€ 0	€ 270.000		€ 270.000		€ 270.000	€ -135.000	€ 135.000	€ -135.000	€ 0
- Vergroten OV-capaciteiten	€ 350.000	€ 0	€ 350.000	€ -350.000	€ 0		€ 0		€ 0		€ 0
- OV-knoop Haarlem Nieuw-Zuid	€ 2.500.000	€ 0	€ 2.500.000	€ -625.000	€ 1.875.000	€ -625.000	€ 1.250.000	€ -625.000	€ 625.000	€ -625.000	€ 0
- P+R Spaarnwoude	€ 400.000	€ 0	€ 400.000		€ 400.000	€ -200.000	€ 200.000	€ -200.000	€ 0		€ 0
- Velserversbinding	€ 3.100.000	€ 0	€ 3.100.000		€ 3.100.000		€ 3.100.000	€ -3.100.000	€ 0		€ 0
- Amerikaweg-Schipholweg (onderdeel regioring, oostzijde)	€ 1.200.000	€ 0	€ 1.200.000	€ -600.000	€ 600.000	€ -600.000	€ 0		€ 0		€ 0
Eigen vermogen totaal	€ 8.327.697	€ 511.000	€ 8.638.697	€ -2.134.000	€ 6.704.697	€ -94.000	€ 6.610.697	€ -2.954.000	€ 3.656.697	€ 346.000	€ 4.002.697
Prognose baten lasten											
Baten		€ 1.562.000		€ 1.562.000		€ 1.562.000		€ 1.562.000		€ 1.562.000	
Lasten		€ 1.051.000		€ 3.696.000		€ 1.656.000		€ 4.316.000		€ 1.216.000	
Dekking reserve		€ 0		€ 1.575.000		€ 1.425.000		€ 4.085.000		€ 985.000	
Saldo baten lasten = mutatie algemene reserve		€ 511.000		€ -559.000		€ 1.331.000		€ 1.331.000		€ 1.331.000	

#### Geprognosticeerde balans

De GR heeft gelet op de constructie en beperkte omvang geen vaste activa en geen schulden. De passivazijde is gelijk aan bovenstaande verloopstaat van reserves. De activazijde van de GR bestaat uit de vordering die de GR heeft op gemeente Haarlem (vlottende activa) en is qua waarde gelijk aan 'Eigen vermogen totaal' in bovenstaande tabel.