

Geachte griffies,

Per abuis zijn de definitieve jaarstukken van de Gemeenschappelijk regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland, die zijn vastgesteld door het bestuur in vergadering bijeen op 5 juli 2023, niet aan u verstuurt. Bij deze ontvangt u deze stukken alsnog.

De definitieve stukken bevatten de door de raden ingebrachte zienswijzen en de reactie van het bestuur.

Met vriendelijke groet,

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.

Namens het bestuur van de Gemeenschappelijke regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland,

~~Bas van Leeuwen~~
Voorzitter

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
5. Zienswijzen gemeenteraden Zuid-Kennemerland	23

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:

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 (2027).
Haarlem	1.090.000	
Heemstede	190.000	
Zandvoort	121.000	
Totaal	1.562.000	

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 maatregelen¹ 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 2 'Evaluatie 2022'](#). De verdeling van de uitgaven over de drie begrotingsonderdelen (projectdeel, werkdeel en vrije deel) op hoofdlijnen is als volgt:

¹ Het spoor tussen Zandvoort en Haarlem werd verzwaard 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"> - Verbinding Amsterdamse Waterleiding Duinen. (Vogelzangseweg – Zandvoortselaan) - Verbinding Haarlem Spaarnwoude – passage Ringvaart-H 'meer (voorheen Boerhavelaan-Fuikvaartweg), - Fietsroute Oase – Leyduin – Haarlemmermeer - Verbinding Station Haarlem - Haarlem-Noord (voorheen Rode loper) - 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. 	<p>Verbinding Amsterdamse Waterleidingduinen Het fietspad AWD is opgenomen als mogelijke (recreatieve) fietsverbinding in het Regionaal Toekomstbeeld Fiets en het bijbehorende kaartbeeld. 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></p> <p>Deze schakel kan in twee onderdelen opgesplitst, namelijk:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 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.
--	--	--

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&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)	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	Besteed: € 40.992 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.</p>	
--	--	--

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	<p>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>	<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 Regionaal Toekomstbeeld Fiets en het bijbehorende kaartbeeld . 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	

		<p>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.</p>
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)

ACTIVA	31-12-2021	31-12-2022	PASSIVA	31-12-2021	31-12-2022
Vlottende activa			Vaste passiva		
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>
Overlopende activa			Overlopende passiva		
- Nog te ontvangen	-	-	- Nog te betalen	-	-
<i>Subtotaal</i>	<u>-</u>	<u>-</u>	<i>Subtotaal</i>	<u>-</u>	<u>-</u>
Totaal activa	7.514.090	8.327.697	Totaal passiva	7.514.090	8.327.697

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)	2018	2019	2020	2021	2022
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
Lasten (exclusief mutaties reserves)				
<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>
Totale lasten	3.254.081	3.254.081	872.664	293.035
Baten (exclusief mutaties reserves)				
<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>
Totale baten	1.562.000	1.562.000	1.686.271	1.562.000
Saldo (exclusief mutaties reserves)				
<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>
Totaal saldo voor bestemming	-1.692.081	-1.692.081	813.607	1.268.965
<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>
Saldo inclusief mutaties reserves	-	-	-	-

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	€
<u>Projectendeel</u>					
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
<u>Werkdeel</u>					
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		
<u>Vrije deel</u>	= <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.

5. Zienswijzen gemeenteraden Zuid-Kennemerland

De behandeling van de concept-jaarstukken in de ZKL-raden hebben de volgende zienswijzen opgeleverd op het ontwerp-jaarverslag en ontwerp-jaarrekening 2022:

Zienswijze raad Bloemendaal:

De raad van de gemeente Bloemendaal heeft in vergadering bijeen op 1 juni 2023 besloten een positieve zienswijze te geven over het ontwerp-jaarverslag en de jaarrekening 2022 van de GR Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland.

Zienswijze raad Haarlem

De raad van de gemeente Haarlem heeft in vergadering bijeen op 29 juni 2023 besloten in te stemmen met het ontwerp-jaarverslag en jaarrekening 2022 en dit standpunt als zienswijze mee te delen aan het bestuur van de GR Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland.

Zienswijze raad Heemstede

De raad van de gemeente Heemstede heeft in vergadering bijeen op 8 juni 2023 besloten een positieve zienswijze te geven over het ontwerp-jaarverslag en de jaarrekening 2022 van de GR Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland.

Zienswijze raad Zandvoort

De raad van de gemeente Zandvoort heeft in vergadering bijeen op 23 mei 2023 besloten als zienswijze naar voren te brengen bij het bestuur van de Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland dat de raad geen wensen of bedenkingen heeft bij het ontwerp-jaarverslag en jaarrekening 2022.

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.

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

Bas van Leeuwen
Voorzitter

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
4. Zienswijzen gemeenteraden Zuid-Kennemerland	16
Bijlage 1: Amendementen & moties.....	17

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
1. Versterken netwerk van fietspaden		
Doel: De regionale fietsbereikbaarheid vergroten, zodat de fiets ook voor regionale fietsroutes als vanzelfsprekend vervoermiddel wordt gezien	<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 Regionaal Toekomstbeeld Fiets en/of op het regionale fietsnetwerk 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"> - Fietsknelpunt Bekslaan/Leidsevaart (doorfietsroute F208) <i>Trekker: Bloemendaal</i> - Spoorwegovergang Leyduin <i>Trekker: Heemstede</i> - (onderdelen van) doorfietsroute F205 - Velsen-Haarlem-H'meer <i>Trekker: Haarlem</i> - Fietsring Haarlem – samenkomst meerdere doorfietsroutes <i>Trekker: Haarlem</i>
--	---

Projectdeel	Toelichting	Begroot
2. Vergroten OV-capaciteiten		
Doel: Beter benutten van de OV Capaciteit door het realiseren van nieuwe, kwalitatieve, snelle OV-verbindingen naar andere stations¹	<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>	

¹ 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
3. Ontwikkelen OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid		
Doel: Realiseren van een multimodaal OV-knooppunt.	<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
4. Versterken MRA OV-netwerk		
Doel: Regio Zuid-Kennemerland maakt onderdeel uit van MRA. Hierbinnen wordt gericht gewerkt om een sluitend OV-netwerk te realiseren.	<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
5. Faciliteren overstappunten		
<p>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.</p>	<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 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></p>	<p>€ 400.000</p>
<p>Algemeen fietsenstallingen bij overstappunten</p>	<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>	
<p>Autoparkeren Stations</p>	<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
6. Spreiden pendelstroom		
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.</i>	€ 50.000
Werkgeversaanpak	<p>Vanuit het Rijk-regio programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) wordt een werkgeversaanpak bekostigd voor de regio ZKL. Breikers biedt hierdoor kosteloos hulp aan bedrijven in de regio bij de transitie naar slimme & duurzame mobiliteit. Daarbij is er vanuit het Multimodaal Toekomstbeeld (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
7. Verbeteren doorstroming regioring		
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. 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 dit in 2024 duidelijk wordt. Het voorstel is om de reservering voor dit project (€ 1.200.000) 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
Personele capaciteit		
<p>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.</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 Project Bereikbaarheid Kust
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
Doel: Flexibiliteit voor het soepel functioneren van de GR.	<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.

Begroting 2024 Baten - Lasten		
	Begroot	Toelichting
Totaal Baten	€ 1.562.000	Het betreft de stortingen van de deelnemers in het Fonds.
Totaal Lasten	€ 3.696.000	Gereserveerde lasten, bestaande uit: <ul style="list-style-type: none"> - Projectendeel: € 2.915.000 - Werkdeel: € 731.000 - Vrije deel: € 50.000
Saldo	- € 2.134.000	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)

BATEN	Begroting 2024	2025	2026	2027
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
Totaal baten	€ 1.562.000	€ 1.562.000	€ 1.562.000	€ 1.562.000
LASTEN	Begroting 2024	2025	2026	2027
<u>PROJECTDEEL</u>				
1) Versterken netwerk fietspaden				
<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
2) Vergroten OV-capaciteit				
<i>Mitigerende maatregelen Overveen</i>	€ 350.000			
3) Ontwikkelen OV-knoop Haarlem Nieuw-Zuid				
<i>OV-knoop Haarlem Nieuw-Zuid</i>	€ 625.000	€ 625.000	€ 625.000	€ 625.000
4) Versterken MRA OV-netwerk				
<i>HOV onderzoek Zandvoort-Hoofddorp</i>	€ 20.000			
5) Faciliteren overstappunten				

<i>Fietsparkeren overstappunten</i> <i>P+R Spaarnwoude</i>	€ 400.000	€ 200.000	€ 200.000	
6) Spreiden pendelstroom <i>Piekmomenten in het verkeer verkleinen</i>	€ 50.000			
7) Verbeteren doorstroming regioring <i>iVRI's, PRIS & 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	
Totaal projectdeel	€ 2.915.000	€ 1.425.000	€ 4.285.000	€ 985.000
<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
Totaal werkdeel	€ 731.000	€ 181.000	€ 181.000	€ 181.000
<u>VRIJE DEEL</u>				
Totaal vrije deel	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000
Totale lasten	€ 3.696.000	€ 1.656.000	€ 4.516.000	€ 1.216.000
Saldo baten en lasten	€ -2.134.000	€ -94.000	€ -2.954.000	€ 346.000
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.

4. Zienswijzen gemeenteraden Zuid-Kennemerland

Zienswijze raad Bloemendaal:

De raad van de gemeente Bloemendaal heeft in vergadering bijeen op 1 juni 2023 besloten een positieve zienswijze te geven over het ontwerp-jaarplan en ontwerpbegroting 2024 van de GR Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland, met de toevoeging dat het overhevelen van studies naar het programmadeel in de ontwerpbegroting wordt verwerkt.

Reactie bestuur GR:

Uit de overwegingen van het amendement (bijlage 1) blijkt dat de raad doelt op studies die het karakter van een project hebben. Dus éénmalig, met een vast doel, een kostenbegroting en een begin en eind. De Stuurgroep stelt vast, dat de gemeenschappelijk regeling er al in voorziet dat dergelijke studies in het Projectendeel worden opgenomen. Dat is geregeld in art. 12, tweede lid van de regeling. Alleen studies die nog geen project zijn, worden in het Werkdeel opgenomen. De begroting hoeft derhalve niet te worden gewijzigd naar aanleiding van dit amendement.

Zienswijze raad Haarlem

De raad van de gemeente Haarlem heeft in vergadering bijeen op 29 juni 2023 besloten in te stemmen met het ontwerp-jaarplan en begroting 2024 en dit standpunt als zienswijze mee te delen aan het bestuur van de GR Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland. Dit leidt verder niet tot wijzigingen van de jaarstukken.

Zienswijze raad Heemstede

De raad van de gemeente Heemstede heeft in vergadering bijeen op 8 juni 2023 besloten een positieve zienswijze te geven aan de voorzitter van de stuurgroep van de GR Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland op het ontwerp-jaarplan en begroting 2024 van de GR Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland. Dit leidt verder niet tot wijzigingen van de jaarstukken.

Reactie bestuur GR:

Tijdens de behandeling van het ontwerp-jaarplan 2024 in de gemeenteraad van Heemstede is de motie 'Meters maken met mobiliteit' (bijlage 1) aangenomen. In deze motie wordt bij punt twee het college opgeroepen om: *“Te verkennen of en hoe, een project kan worden opgestart om de bovenlokale mobiliteitsproblematiek op de N201 in Heemstede, veroorzaakt door regionale woningbouwprojecten, inclusief verbetering doorstroming regioring gezamenlijk kan worden opgelost”*.

Ofschoon dat deze motie niet direct een oproep is aan het bestuur van de GR, onderschrijft het bestuur het belang. Vanzelfsprekend is het bestuur bereid om bij te dragen aan het onderzoeken van de mogelijkheden hiertoe.

Zienswijze raad Zandvoort

De raad van de gemeente Zandvoort heeft in vergadering bijeen op 23 mei 2023 besloten een zienswijze naar voren te brengen op het ontwerp-jaarplan en ontwerpbegroting 2024. Hierin vraagt de raad expliciete aandacht voor de doorstroming in de regioring en specifiek via de N205 in relatie tot de bereikbaarheid van de regio in het algemeen en Zandvoort in het bijzonder.

Reactie bestuur GR:

De gemeenteraad van Zandvoort vraagt specifiek aandacht voor de doorstroming op de N205. Het bestuur van de GR deelt de zorgen over de doorstroming op die weg. In de regionale Bereikbaarheidsvisie (2021) is het verbeteren van de doorstroming op de regioring opgenomen als één van de zeven oplossingsrichtingen. Voor het jaarplan 2024 is de bereikbaarheidsvisie uiteraard uitgangspunt. Specifiek voor de N205 is in het projectendeel een reservering opgenomen voor het kruispunt Amerikaweg/Schipholweg (totaal € 1,2 miljoen) en wordt in 2024 bekend welke maatregelen op de N205 genomen kunnen worden ter verbetering van de doorstroming. Vanzelfsprekend is hierbij aandacht voor de relatie met het HOV-knooppunt Nieuw-Zuid en de toename van het aantal woningen.

Door de expliciete aandacht voor de doorstroming op de regioring en specifiek voor de N205, heeft het bestuur geconcludeerd dat de zienswijze van de gemeenteraad van Zandvoort voldoende in de stukken is geborgd. Hierdoor ziet het bestuur geen aanleiding om het ontwerp-jaarplan en begroting 2024 te wijzigen.

Bijlage 1: Amendementen & moties

- Amendement gemeenteraad Bloemendaal:

Van: CDA, ...

Raadsvergadering: 01-06-2023

Raadsvoorstel: GR Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland, jaarplan/begroting 2024

Corsanummer: 1167754

De raad van de gemeente Bloemendaal, in vergadering bijeen op 1 juni 2023:

Kennis genomen hebbende van de meningsvorming tijdens de commissie Grondgebied van 23 mei 2023,

Constaterend:

*Dat de gemeente de raad verzoekt in te stemmen met een positieve zienswijze voor het jaarplan en de begroting van de GR Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland;
Hiermee de raad instemt met de voorgestelde begroting bestaande uit een werkdeel, een programmadeel en een vrij besteedbaar deel;*

Dat het werkdeel (ongeveer een kwart van de totale begroting) zowel studies behelst alsmede beheerskosten (w.o. personele inzet en het beheren van een verkeersmanagementsysteem);

Overwegend:

Dat ook studies beschouwd kunnen worden als projecten;

Dat studies evenals projecten éénmalig zijn, met een duidelijk begin en eind;

Dat het een tijdelijke samenwerking van verschillende mensen betreft;

Dat er een opdrachtgever is cq. opdrachtgevers zijn met een specifiek doel;

Dat met het 'overhevelen' van studies van werkdeel naar het programmadeel er een transparanter begroting ontstaat, immers het werkdeel behelst dan enkel onderdelen die met beheerskosten van de regeling te maken hebben, t.w. ondersteuning, lobby- en netwerkactiviteiten en exploitatie (beheer verkeersmanagementsysteem);

Besluit:

Aan beslispunt 2 toe te voegen: "... met de toevoeging dat het overhevelen van studies naar het programmadeel in de ontwerpbegroting wordt verwerkt."

- Amendement gemeenteraad Zandvoort:

*Inzake agendapunt 11, Ontwerp Jaarverslag 2022 en Ontwerp Jaarplan 2024 GR Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland
De raad van de gemeente Zandvoort in vergadering bijeen op 23 mei 2023,*

Overwegende dat:

- *De gemeente Zandvoort samen met de gemeenten Bloemendaal, Heemstede en Haarlem deelneemt aan de Gemeenschappelijke Regeling (GR) Zuid-Kennemerland Bereikbaar.*
- *Het Algemeen Bestuur de voorgenomen acties en projecten benoemt in een jaarplan.*
- *In januari 2023 is besloten om deel te nemen aan het project Bereikbaarheid Kust van de Provincie Noord-Holland.*
- *De bereikbaarheid van de kust in casu Zandvoort in grote mate afhangt van de doorstroming op de bestaande weginfrastructuur.*
- *Het kruispunt Schipholweg – Amerikaweg – Bernardlaan een belangrijk kruispunt is in de regioring.*
- *Rond dit kruispunt een herstructurering van de wijk plaatsvindt, waarbij veel woningen worden toegevoegd aan de woningvoorraad.*
- *De doorstroming voor de auto's via de N205 met de dag minder wordt en de files toenemen.*
- *Er een nieuw multimodaal OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid wordt ontwikkeld, dat een alternatief voor de auto moet worden, maar er geen parkeerfaciliteiten worden gecreëerd.*

Besluit:

Het voorgestelde besluit te schrappen en te vervangen door:

Als zienswijze naar voren te brengen bij het bestuur van de Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland dat de raad:

1. *Geen wensen of bedenkingen heeft bij het ontwerp-jaarverslag en jaarrekening 2022.*
2. *Als wensen of bedenkingen bij het ontwerp-jaarplan en begroting 2024 expliciete aandacht vraagt voor de doorstroming in de regioring en specifiek via de N205 in relatie tot de bereikbaarheid van de regio in het algemeen en Zandvoort in het bijzonder.*

en gaat over tot de orde van de dag.



Motie “Meters maken met mobiliteit”

De Raad van de gemeente Heemstede in vergadering bijeen op 8 juni 2023,

Constaterende dat:

- De regio Zuid-Kennemerland een groot aantal verkeersoverlast- en congestieproblemen kent van doorgaand verkeer in Haarlem, in Heemstede en oost-west verkeer naar de kust;
- De gemeenten in de regio in de Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland samenwerken langs de zeven oplossingsrichtingen uit de Bereikbaarheidsvisie ZKL (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 pendelstromen; 7. verbeteren doorstroming regioering);
- Dat zowel in de Vervoerregio Amsterdam als de MRA (Platform Mobiliteit) de gemeente Heemstede niet direct vertegenwoordigd wordt (niet zelf aan tafel zit);
- De voorbereidingen voor het uitvoeren van het Weg Categorisering Plan (WCP) in Heemstede gestart zijn waarbij wegen afgewaardeerd worden van GebiedsOntsluitingsWeg (GOW) met 50 km/u naar 30 km/u ten behoeve van veiligheid en leefbaarheid;
- Andere gemeenten aan vergelijkbare plannen werken;
- Het belangrijk is voor de regio dat de hoofdaders in Heemstede een regionale doorstroomfunctie (50 km/uur) houden;
- De gemeente Haarlem in de ontwerp- en voorbereidingsfase zit om een grote OV-hub te realiseren in Haarlem-Zuid (en Heemstede daar via de GR Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland ook aan bijdraagt) en daarbij een herinrichting overweegt van wegen door Haarlem Zuid en Zuid-Oost;
- Verschillende andere gebiedsontwikkelingen in de nabijheid van Heemstede, m.n. woningbouw Haarlem en Haarlemmermeer, gepland zijn;

Overwegende dat:

- Deze ontwikkelingen elkaar beïnvloeden en diverse effecten kunnen hebben op de Heemstedse verkeersstromen en bereikbaarheid;
- Onderzoek en verkeersmodellen de effecten van gebiedsontwikkelingen en wijzigingen in de infrastructuur en snelheidsregimes, of uitbreiding van OV of fietsverkeer inzichtelijk kunnen maken;

- Het Multimodaal Toekomstbeeld (Gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma) MRA tot en met 2040 mogelijk herijking behoeft;
- De GR Bereikbaarheid een aantal onderzoeken doet of wenst te gaan doen (zie bijlage) ~~zoals Verbeteren doorstroming regio-ring" met~~ als doel het beter benutten van en verbetering doorstroming op de bestaande (weg)infrastructuur;
- Goede verbinding tussen bestaande OV-knooppunten en de nieuwe OV-hub zeer wenselijk is om duurzaam vervoer toegankelijker te maken, het aantal verkeersbewegingen te verkleinen en de verkeersveiligheid te vergroten;
- Goed overzicht in en samenhang nodig is tussen de diverse mobiliteitsonderzoeken, de plannen voor het OV knooppunt Haarlem Zuid-West, de nieuwbouwplannen in Haarlem om te voorkomen dat ze elkaar bijten en we op het regionale wegennetwerk en in Heemstede nog meer congestie zullen ervaren;
- Vanuit Heemstede perspectief vooral aandacht moet zijn voor: 1) de gevolgen van mogelijke herinrichting van wegen door Haarlem Zuid en Zuid-Oost op de Spanjaardslaan, Heemstedse Dreef, Lanckhorstlaan, Herenweg en Zandvoortselaan; 2) de gevolgen voor de route vanaf de Schouwbroekerbrug, via César Francklaan en Johan Wagenaarlaan en daarbij ook de optimale inrichting als potentiële busroute; 3) de gevolgen van de ontwikkeling van Z-W Haarlem en de westflank van Haarlemmermeer; 4) een link naar het brede mobiliteitsonderzoek Bereikbaarheid kust.

Verzoekt het college:

1. Bij de MRA aandacht te vragen voor de doorvertaling van de actuele grote nieuwbouw plannen in de naastgelegen gemeenten (Haarlem-Zuid en bouwplannen in Westelijk-Haarlemmermeer) in het Multimodale Toekomstbeeld van de MRA (gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma);
2. Te verkennen of en hoe, een project kan worden opgestart om de bovenlokale mobiliteitsproblematiek op de N201 in Heemstede, veroorzaakt door regionale woningbouwprojecten, inclusief verbetering doorstroming regio-ring gezamenlijk kan worden opgelost;
3. Door de werkelijke en toekomstige verkeersdruk op de hoofdaders in Heemstede in kaart te brengen;
4. Naast de diverse mobiliteitsonderzoeken (zie bijlage 1) inzichtelijk te maken welke vervolgstudies nodig zijn om hiaten te voorkomen en verdere congestie in Heemstede en regio) tegen te gaan;
5. Te voorkomen dat verschillende verkeersplannen- en initiatieven elkaar bijten en men (nog) meer congestie zal ervaren op doorgaande wegen;
6. De mogelijkheden van uitbreiding van OV-mobiliteit en aansluiting op de OV-hub in Haarlem-Zuid optimaal te benutten;
7. Aan de raad een voorstel voor te leggen 1) indien uitbreiding van ambtelijke capaciteit noodzakelijk is ter uitvoering van bovenstaande punten en/of 2) ter verkrijging van een coördinerende functie voor de regio gemeenten langs de N201 bij vervolgstudie(s).

En gaat over tot de orde van de dag.

Heemstede, 8 juni 2023

Ondertekend en ingediend door:

Dhr. A. Rocourt,
Fractievoorzitter D66

Dhr. J. Wulfers,
Fractievoorzitter VVD

Dhr. J. Verhagen
Fractievoorzitter HBB

Mw. T. van der Heijden
Fractievoorzitter GroenLinks

Dhr. O Boeder
Fractievoorzitter CDA

Mw. R. Pameijer
Fractievoorzitter PvdA

Bijlage: Achtergrondinformatie GR Bereikbaarheid ZKL

Inhoud

1. Wat is de GR Bereikbaarheid?.....	2
2. Beleidskader van de GR: Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland.....	2
3. Wisselwerking met Zuid-Kennemer Agenda	2
4. Organisatie GR.....	3
5. Wat doet de GR?	3
6. P&C cyclus: jaarstukken.....	4
7. Kaders begroting mobiliteitsfonds	5
8. Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten	7

1. Wat is de GR Bereikbaarheid?

In 2013 is de samenwerking van de vier gemeenten in ZKL op het gebied van bereikbaarheid geformaliseerd met de Gemeenschappelijke regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland (Hierna: GR), De wethouders verkeer en vervoer/mobiliteit van deze vier gemeenten nemen deel aan de 'Stuurgroep GR', die tenminste 2 keer per jaar samenkomt (vastgelegd in de regeling). De GR heeft een mobiliteitsfonds waarin de deelnemers jaarlijks een bijdrage storten naar rato van het aantal inwoners. De GR is opgericht voor onbepaalde tijd, het fonds heeft een afgesproken looptijd van 15 jaar en loopt in 2027 af. Met dit mobiliteitsfonds worden bereikbaarheidsprojecten van de ZKL-gemeenten of derden voorzien van cofinanciering. De basis om toekenningen te doen uit dit mobiliteitsfonds ligt in vastgestelde Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland (2021).



Gemeente
Haarlem



Gemeente
Zandvoort

2. Beleidskader van de GR: Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland

De [bereikbaarheidsvisie](#) is door alle raden vastgesteld in december 2021. Deze visie is kaderstellend voor de deelnemers aan de GR, zijnde de vier colleges van B&W. Het raamwerk van de vastgestelde bereikbaarheidsvisie is gebaseerd op vier hoofdpunten die vragen om een goede en slimme organisatie van mobiliteit: woningbouw, klimaat en energie, landschap en recreatie en economie.

In de bereikbaarheidsvisie worden zeven oplossingsrichtingen benoemd. Deze oplossingsrichtingen vormen de kaders waarbinnen bijdragen uit het mobiliteitsfonds kunnen worden gedaan en hebben betrekking op alle modaliteiten. Deze oplossingsrichtingen komen ook terug in de opzet van de jaarstukken (zie [P&C cyclus: jaarstukken](#)).

De zeven oplossingsrichtingen uit de regionale bereikbaarheidsvisie zijn:

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

3. Wisselwerking met Zuid-Kennemer Agenda

In 2021 is de Zuid-Kennemer Agenda vastgesteld, een samenwerkingsagenda tussen de gemeenten Bloemendaal, Heemstede, Zandvoort en Haarlem (specifiek de samenwerking tussen de vier gemeenteraden). Met deze agenda wordt breed ingespeeld op de belangrijkste ontwikkelingen in onze regio, met een focus op vijf pijlers. Bereikbaarheid is een van deze pijlers. Iedere pijler van de Zuid-Kennemer Agenda heeft een eigen portefeuillehoudersoverleg, waarin het betreffende thema voor de regio wordt afgestemd. De overlegstructuur van de GR wordt sinds medio 2022 benut voor deze afstemming. De Zuid-Kennemer Agenda van de vier raden is niet inhoudelijk leidend en

bepalend, maar wel procesmatig waar het de betrokkenheid van de raden aangaat (aansluitend bij het governance-model van Zuid-Kennemerland). Het inhoudelijk kader voor de samenwerking op het thema bereikbaarheid is de vastgestelde Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland.

4. Organisatie GR

De GR bestaat uit een stuurgroep en een ambtelijk kernteam en heeft geen eigen uitvoeringsorganisatie.

Stuurgroep GR

De stuurgroep GR bestaat uit de vier wethouders van de gemeenten Bloemendaal, Haarlem, Heemstede en Zandvoort die mobiliteit in hun portefeuille hebben. De stuurgroep wordt aangevuld met een bestuurssecretaris/regisseur en secretaris, die verantwoordelijk zijn voor de algemene secretariële en administratieve ondersteuning.

Kernteam

De GR heeft ook een ambtelijk kernteam die de besluitvorming van de stuurgroep voorbereidt. Het kernteam bestaat uit vier ambtelijke leden (strategisch beleidsmedewerkers mobiliteit van de vier gemeenten), de bestuurssecretaris en secretaris. Het kernteam komt periodiek bijeen om de voortgang te bespreken van lopende projecten, aanvragen voor cofinanciering te beoordelen, inhoudelijk regionaal af te stemmen op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit en de advisering aan de stuurgroep voor te bereiden. Het kernteam is de 'schakel' tussen de GR, de vier gemeenten zelf en de regio m.b.t. mobiliteit. Daarnaast heeft het kernteam ook een connectie met de uitvoerende afdelingen van de eigen gemeenten waardoor de start en voortgang van de uitvoering kan worden gestimuleerd en gemonitord.

Bijkomende werkzaamheden

De gemeente Haarlem is statutair aangewezen als faciliterende partij voor:

- Beheer van de financiën van de GR;
- Voeren van het secretariaat/managementondersteuning;
- Werkgever voor vaste medewerkers met de rol bestuurssecretaris/regisseur en secretaris.

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. Dat wil zeggen, elke gemeente voert de projecten zelf en onder eigen verantwoordelijkheid uit. Over deze uitvoeringsprojecten wordt verantwoording (inhoudelijk en financieel) afgelegd aan de eigen gemeenteraad.

5. Wat doet de GR?

De snel veranderende opgaven op het gebied van mobiliteit (landelijk en regionaal) én het besef dat de GR niet is ingericht met een zelfstandige uitvoeringsorganisatie, maken het noodzakelijk dat de GR zich duidelijk positioneert. Dit komt tot uiting in onze activiteiten die onlosmakelijk verbonden zijn aan bereikbaarheid en die zich richten op strategische samenwerking met omliggende gemeenten, regio's en de provincie. De GR Bereikbaarheid heeft drie kerntaken/instrumenten:

1. Bestuurlijke samenwerking,
2. Strategie en lobby en
3. Cofinanciering uit ons mobiliteitsfonds.

Bestuurlijke samenwerking

Bestuurlijke samenwerking, binnen Zuid-Kennemerland maar ook met buurgemeenten als Haarlemmermeer en de regio IJmond, kan resulteren in gedragen doelen en resultaten waar gezamenlijk aan gewerkt kan worden. Gedragen doelen zijn een solide basis voor lobbyactiviteiten binnen de metropoolregio en de provincie. Met bestuurlijke samenwerking wordt ook bedoeld dat er gewerkt wordt aan het opstellen van gemeente-overstijgend beleid op het gebied van bereikbaarheid. Thema's waaraan gedacht kan worden zijn bijvoorbeeld een regionale Zero emissie zone, regionaal deelscooterbeleid of de kust van onze regio beter bereikbaar maken op drukke dagen.

Strategie en lobby

In de bereikbaarheidsvisie zijn de ambities van de regio kenbaar gemaakt. In deze ambities wordt het grensoverschrijdend karakter van mobiliteit benadrukt op regionaal niveau maar ook op bovenregionaal en metropolitane schaal. Door de ambities op hogere schaalniveaus kenbaar te maken kan de regio Zuid-Kennemerland zich profileren richting andere overheden om zich strategisch te positioneren. Er speelt op het gebied van regionale mobiliteit al veel. Er 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-platforms. 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. Bij al deze regionale overleggen is het van belang om als GR Bereikbaarheid te blijven focussen op de ontwikkelperspectieven en oplossingsrichtingen die zijn benoemd in de regionale bereikbaarheidsvisie.

Cofinanciering uit mobiliteitsfonds

Het derde instrument dat onder de kerntaken van de GR valt is cofinanciering van projecten. Hiermee wordt bedoeld dat de GR vanuit het mobiliteitsfonds middelen beschikbaar kan stellen voor projecten die van regionaal belang zijn. Ook hier geldt weer dat het gelieerd moet zijn aan de vastgestelde bereikbaarheidsvisie. Gemeenten kunnen projecten aandragen om in aanmerking te komen voor een financiële bijdrage. Deze aanvragen worden beoordeeld door het kernteam van de GR en voorgelegd ter besluitvorming aan de stuurgroep. De bijdragen worden opgenomen in dit jaarplan inclusief meerjarenbegroting van de GR, die jaarlijks wordt voorgelegd voor instemming aan de vier gemeenteraden.

6. P&C cyclus: jaarstukken

Elk jaar stelt de GR – wettelijk verplicht – een jaarverslag over het afgelopen jaar en een jaarplan + begroting voor het aankomende jaar op. Sinds het jaarplan 2023 wordt het jaarplan opgebouwd langs de lijnen van de regionale bereikbaarheidsvisie. De zeven oplossingsrichtingen geven weer waar de GR een bijdrage aan kan leveren. Deze zijn een afgeleide van de vier modaliteiten zoals die voorheen (vóór 2022) in de jaarplannen stonden.

In het Jaarplan wordt ingegaan op de projecten waar in het komend jaar aan wordt gewerkt en geeft een doorkijk naar de daaropvolgende jaren middels de meerjarenbegroting. Hieronder is de P&C cyclus van de GR schematisch weergegeven.



P&C Cyclus – Wettelijke deadlines jaarstukken GR Bereikbaarheid	
7 april	Jaarstukken worden in concept naar de griffies toegezonden voor behandeling door raadsleden.
Tussen 7 april en vóór 1 juli	Behandeling van de concept jaarstukken in de commissies en raden van de vier gemeenten. Raden kunnen zienswijzen geven op de jaarstukken,
Vóór 1 juli	Stuurgroep GR verwerkt zienswijzen raden en stelt de jaarstukken vast.
Vóór 15 juli	Stuurgroep GR verzend definitieve jaarstukken naar de toezichthouder, zijnde Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland.

7. Kaders begroting mobiliteitsfonds

Toelichting begrotingsonderdelen

De uitgaven variëren van jaar tot jaar, afhankelijk van de (meestal meerjarige) doorlooptijd van projecten. Middelen die in een specifiek jaar niet worden besteed, blijven beschikbaar in het spaarfonds. Bij sommige projecten is nog geen bedrag in te vullen, maar als wel een uitgave mag worden verwacht, is er vrije ruimte opgenomen voor nieuwe middelen. 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 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) worden 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.

Toelichting op het overzicht van baten en lasten

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 bijdragen worden als spaarfonds (het Regionaal Mobiliteitsfonds) ondergebracht in een voorziening binnen de Haarlemse begroting. In strikte zin heeft de GR 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 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.

De uitgaven in het projectdeel zijn incidenteel; er zijn geen meerjarige verplichtingen. Eén uitzondering daarop vormt de bijdrage beheer Dynamisch Verkeer Management (DVM), die door de provincie wordt uitgevoerd voor de regio. Deze verplichting is, zonder indexering, afgesproken tot het einde van het mobiliteitsfonds. In het slotjaar van de GR zal daar rekening mee moeten worden gehouden.

Vanwege de beperkte omvang van de financiële stromen én omdat de GR 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.

Baten begroting

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).

De jaarlijkse bijdrage van de deelnemers is als volgt:

Begroting 2024 - 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.
Haarlem	1.090.000	
Heemstede	190.000	
Zandvoort	121.000	
Totaal	1.562.000	

Er vindt geen indexatie en/of actualisatie plaats over deze bijdragen. De gemaakte afspraken over de jaarlijkse bijdrage door de deelnemers kunnen worden aangepast (artikel 1, lid 3). Enkele jaren

geleden heeft het bestuur een compact onderzoek gedaan naar de eventuele impact van een aanpassing van de grondslag van de bepaling van de baten voor de GR. Daaruit bleek dat een aanpassing van de bijdrage op basis van de gewijzigde inwonersaantallen zeer geringe financiële veranderingen tot gevolg had. Het bestuur van de GR heeft besloten om de grondslag ongewijzigd te laten.

8. Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten

De jaarrekening van de GR Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland wordt opgemaakt met inachtneming van de voorschriften die het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV) daarvoor geeft.

- Grondslagen voor de waardering

Algemeen

De waardering van de activa en de passiva vindt plaats op basis van de historische kosten. Tenzij hierna bij het desbetreffende balansonderdeel anders is vermeld, zijn de activa en de passiva gewaardeerd tegen de nominale waarde.

Vorderingen

Vorderingen zijn, onder aftrek van eventuele voorzieningen voor oninbaarheid, tegen de nominale waarde gewaardeerd.

De GR heeft geen eigen bankrekeningen. De gelden van de organisatie zijn kortlopend in beheer gegeven bij de gemeente Haarlem.

- Grondslagen voor de resultaatbepaling

Algemeen

De bepaling van het resultaat vindt plaats op basis van de historische kosten. De lasten en baten zijn toegerekend aan het jaar waarop ze betrekking hebben. Alle lasten en baten die betrekking hebben op het boekjaar en ten tijde van het opstellen van de jaarrekening bekend zijn, zijn in het boekjaar verwerkt.

Lasten en verliezen

Verliezen en risico's die hun oorsprong vinden voor het einde van het boekjaar zijn in acht genomen, indien zij voor het opmaken van de jaarrekening bekend zijn geworden.

Baten en winsten

Baten en winsten zijn slechts genomen voor zover zij op balansdatum zijn gerealiseerd.

- Paragrafen

Weerstandvermogen risicobeheersing

De GR is gericht op de uitvoering van specifieke activiteiten en houdt in beginsel geen weerstandvermogen aan. Het totale vermogen is beschikbaar voor de doelstelling. Er spelen geen bijzondere risico's die een financiële impact kunnen hebben.

Financiering

De GR financiert alle uitgaven door middel van de bijdragen van de deelnemers. Er is geen eigen bankrekening voor de GR; de gelden van de organisatie zijn kortlopend in beheer gegeven bij de gemeente Haarlem.

Bedrijfsvoering

De bedrijfsvoering van de GR is in 2022 verzorgd door gemeente Haarlem. Deze gemeente faciliteert de GR op het gebied van “ondersteunende diensten” (huisvesting, financiën, HRM, enz.) Afspraken over de werkwijze, inclusief de bedrijfsvoering zijn vastgelegd in de gemeenschappelijke regeling.

Verbonden partijen

Naast de deelnemende gemeenten zijn er geen organisaties aan te merken als verbonden partij.

Overige

De overige via het BBV verplicht gestelde paragrafen zijn niet van toepassing voor deze GR, te weten: Lokale heffingen, Onderhoud kapitaalgoederen en Grondbeleid.

- **Controleverklaring**

Vanwege de bescheiden omvang van de activiteiten en geldstromen is geen accountant ingeschakeld. Een controleverklaring vormt daarom (nog) geen onderdeel van deze jaarrekening. De gemeente Haarlem voert het financiële beheer, dat onderdeel vormt van de financiële administratie van Haarlem, die uiteraard wel aan zowel interne als externe accountantscontrole onderworpen is. Het werkdeel en vrije deel wordt via gemeente Haarlem ingezet en is daarmee onderdeel van de jaarrekening van gemeente Haarlem. Mede omdat de GR 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 controle. Het projectendeel is onderwerp van accountantscontrole via de jaarrekening van de voor het project verantwoordelijke gemeente.