

Retouradres Postbus 511, 2003 PB Haarlem

Aan de gemeenteraad van Bloemendaal, Haarlem, Heemstede en Zandvoort
CC de portefeuillehouders mobiliteit van de gemeenten
Bloemendaal, Haarlem, Heemstede en Zandvoort



Datum: 04-04-2024

Kenmerk: PG/2024/ 547451

Contactpersoon:

E-mail:

Onderwerp: GR Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland ontwerp-jaarstukken

Geachte leden van de raad,

De gemeenten Bloemendaal, Haarlem, Heemstede en Zandvoort nemen gezamenlijk deel in de Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland (GR). Het bestuur van de regeling heeft het ontwerp-jaarverslag en de jaarrekening over 2023 en het ontwerp-jaarplan 2025 met begroting opgesteld. Het geheel van jaarverslag, jaarrekening, jaarplan, begroting en bijlage met achtergrondinformatie over de GR wordt hieronder ontwerp-jaarstukken genoemd.

Terugblik 2023

In 2023 is er een aantal mooie resultaten geboekt. We hebben samen met de provincie de Aanpak doorfietsroutes ZKL opgestart, waarmee we de komende jaren versneld ons doorfietsroutenetwerk verbeteren. Wij zijn dan ook verheugd te melden dat, mede dankzij onze bijdrage, de Lodewijk van Deysellaan in Haarlem (doorfietsroute F208) in 2024 wordt ingericht als doorfietsroute. We zijn ook trots op onze bijdragen aan de uitbreiding van fietsparkeren bij belangrijke overstappunten in onze regio. Bij station Heemstede-Aerdenhout en het nieuwe OV-knooppunt Houtplein in Haarlem wordt in 2024 het aantal fietsparkeerplekken uitgebreid (respectievelijk 2.300 en 500 plekken). En bij station Haarlem-Spaarnwoude zijn in 2023 250 extra plekken gerealiseerd.

Onze geïntensiveerde samenwerking met onze partners werpt ook zijn vruchten af. Met de IJmond-gemeenten hebben we in 2023 een Quickscan Velserverbinding opgestart. Onze actieve lobby richting de provincie en het Rijk heeft ervoor gezorgd dat we in gezamenlijkheid onderzoeken of de Velserverbinding kansrijk is. Met Haarlemmermeer hebben we in oktober 2023 samenwerkingsafspraken gemaakt. We werken nu samen aan opgaven die onze beide regio's raken, zoals het realiseren van doorfietsroutes, hoogwaardig openbaar vervoer en het ontlasten van het regionale wegennet. In 2023 zijn we ook partner geworden in het project Bereikbaarheid kust van de provincie. Het doel van dit project is om de kustzone beter bereikbaar te maken en de overlast van verkeer te beperken. Gezien de bestaande verkeersdrukte richting de kust op mooie dagen en de verwachte groei van de Metropoolregio Amsterdam, is samenwerking in de regio onmisbaar om onze kustzone duurzaam bereikbaar te houden. Tot slot heeft het mobiliteitsplan van de 3e editie van de Formule-1 (DGP) wederom laten zien wat samenwerking op bereikbaarheid en mobiliteit onze regio oplevert. Deze ervaring nemen we mee in de ontwikkeling van onze plannen, zoals in het project Bereikbaarheid kust.

Ambitie en lopende bereikbaarheidsprojecten

De GR is binnen de regio Zuid-Kennemerland een initiator, stimulator en aanjager van regionale bereikbaarheidsprojecten. Omdat de GR geen eigen uitvoeringsorganisatie heeft, stimuleren wij de voortgang en uitvoering van projecten veelal door een financiële bijdrage te leveren. Naast de projecten beschreven in de vorige paragraaf (die doorlopen in 2024 en 2025) benoemen we een aantal lopende projecten en nieuw op te starten projecten:

- OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid (cofinanciering GR);
- R-Net Metrobus (Bus Rapid Transit (BRT)) systeem (stimuleren en cofinanciering GR);
- Verbeteren doorstroming regioring (N205) (stimuleren, aanjagen en cofinanciering GR).
- Werkgeversaangepak (stimuleren en cofinanciering GR);

Bovenstaande projecten kunt u terugvinden in het jaarplan 2025. In het jaarplan staan alle projecten waar de GR in 2025 aan bijdraagt, en op welke wijze wij een bijdrage leveren. De samenwerking tussen de vier gemeenten zorgt ervoor dat projecten op regionaal niveau voortgang boeken. Naar onze overtuiging is deze samenwerking essentieel om de regionale bereikbaarheid te verbeteren. Omdat we als enige GR in Noord-Holland een mobiliteitsfonds tot onze beschikking hebben, zijn we beter in staat om (financieel) draagvlak te creëren bij onze partners voor grotere (infrastructurele) projecten. Dat draagvlak is hard nodig voor het tot uitvoering brengen van de door u vastgestelde Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland.

Procedure

In de regeling is opgenomen dat het bestuur de jaarstukken jaarlijks vóór 1 juli vaststelt. Met inachtneming van de zienswijzentermijn van 12 weken, dienen deze ontwerp-jaarstukken uiterlijk 7 april 2023 aan de raden van de deelnemers te worden toegezonden. Met de toezending van deze stukken op 5 april 2024, voldoet het bestuur aan die termijn. Op de jaarrekening en het jaarverslag kunt u als raad zienswijzen indienen. De GR voegt de zienswijzen bij de jaarrekening en het jaarverslag en zendt deze vóór 15 juli aan Gedeputeerde Staten. Ook op de ontwerp-begroting kunt u als raad zienswijzen indienen. De GR voegt de zienswijzen bij de ontwerp-begroting. Indien de GR afwijkt van de zienswijzen, dan zendt het de vastgestelde begroting aan de raden van de deelnemers. De raden van de deelnemers kunnen Gedeputeerde Staten vervolgens van hun zienswijze op de hoogte brengen.

Wij zullen uw college vragen de stukken aan uw raad voor te leggen voor bespreking en eventuele reactie via zienswijzen.

Met vriendelijke groet,

Namens het bestuur van de GR bereikbaarheid Zuid-Kennemerland,

Bas van Leeuwen
Voorzitter

Kasper Janssen
Bestuurssecretaris

Jaarverslag 2023

Mobiliteitsfonds Gemeenschappelijke Regeling

Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland



Inhoud

Inhoud	2
1. Toelichting op het jaarverslag 2023	3
1.1 Toelichting op de baten en lasten	3
2. Evaluatie 2023	5
2.1 Evaluatie Projectdeel 2023.....	5
2.2 Evaluatie Werkdeel 2023.....	14
2.3 Evaluatie vrije deel 2023	15
3. Balans 2023	17
4. Saldo Baten en Lasten 2023	19

1. Toelichting op het jaarverslag 2023

Het jaarverslag 2023 van de Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland (GR) wordt in elke Zuid-Kennemer gemeenteraad gelijktijdig behandeld met het jaarplan 2025 van de GR. Met de jaarstukken wordt ook een bijlage meegestuurd, 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 financiële verantwoording over 2023.

1.1 Toelichting op de baten en lasten

In het jaarverslag en de jaarrekening 2023 legt het bestuur verantwoording af over de realisatie van afgesproken beleid en over de financiële resultaten.

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 2023 - 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	

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 2023'](#). De verdeling van de uitgaven over de drie begrotingsonderdelen (projectdeel, werkdeel en vrije deel) is op hoofdlijnen als volgt:

1. Projectdeel

In totaal is in 2023 € 716.359 bijgedragen aan projecten. Dit bedrag is de som van zes projecten. Twee daarvan hebben betrekking op cofinanciering voor de realisatie van (door)fietsroutes (€ 525.000). Twee hebben betrekking op cofinanciering voor de realisatie van fietsparkeerplekken (€ 164.120). Samen met de IJmond-gemeenten is een Quickscan naar de Velsverbinding opgestart (€ 20.000) en verder zijn ook enkele kosten gemaakt voor het afsluiten van het project regionale bewegwijzering (€ 7.239).

2. Werkdeel

Onder het werkdeel zijn kosten gemaakt voor personele inzet (€ 95.578).

3. Vrije deel

In 2022 bedroeg het vrije deel € 50.000. Van dit vrije deel is € 13.135 besteed, o.a. aan de MRA Green Deal Fiets en de Fietsmonitor Zuid-Kennemerland.

De ontwikkelingen van het afgelopen jaar betekent dat de Jaarrekening 2023 sluit met een batig saldo van € 736.929.

Balans mobiliteitsfonds

In de tabel hieronder is overzichtelijk weergegeven wat de balans is van het mobiliteitsfonds van de GR eind 2023. 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 2022	€ 8.327.697
Inkomsten 2023	€ 1.562.000
Uitgaven 2023 Totaal	- € 825.071
Uitgaven Projectdeel	- € 716.359
Uitgaven Werkdeel	- € 95.578
Uitgaven Vrije deel	- € 13.135
<hr/> Saldo Mobiliteitsfonds eind 2023	<hr/> € 9.064.626

Mobiliteitsfonds is een spaarfonds

Het mobiliteitsfonds is opgericht om te dienen als cofinanciering voor grote (infrastructurele) projecten, zoals een Velserversbinding of het BRT-systeem (Bus Rapid Transit). Een eigen bijdrage is essentieel om onze partners mee te krijgen in het tot uitvoering brengen van de [Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland](#). Middelen die niet worden uitgegeven in een jaar vloeien altijd terug naar het fonds of worden via jaarplannen ingezet voor nieuwe of al geplande projecten.

2. Evaluatie 2023

2.1 Evaluatie Projectdeel 2023

1. Versterken netwerk van fietspaden	Wat stond er in het jaarplan 2023?	Stand van zaken eind 2023
Uitgaven	Begroot totaal: € 650.000	Besteed totaal: € 525.000
Knelpunten in het fietsroutenetwerk en doorfietsroutes	<p>Voor de fietsroute Fuikvaartweg (gemeente Haarlem) staat € 150.000 opgenomen in het Jaarplan 2022, dit bedrag schuift door naar 2023. Het project Fuikvaartweg is opgenomen in de doorfietsroute oost-west Schipholweg onder leiding van de provincie Noord-Holland. In 2022 vindt een nadere studie plaats naar de inpassing, waarna de planuitwerking start. Er is in 2022 geen bijdrage uit het mobiliteitsfonds voorzien. In de begroting 2023 wordt uitgegaan van een vrije ruimte van € 500.000 om in de loop van 2023 bij te kunnen dragen aan projectaanvragen van de gemeenten op dit gebied. Eén van de verwachte aanvragen voor cofinanciering is voor de Lodewijk van Deijssellaan (gemeente Haarlem). Als onderdeel van de doorfietsroute N208 staat hier in 2023 een fietsstraat gepland. Een andere aanvraag betreft een fietstunnel bij de spoorwegovergang Leyduin als onderdeel van de regionale fietsroute Oase – Leyduin – Haarlemmermeer (gemeente Heemstede).</p>	<p>De € 150.000 die was doorgeschoven uit 2022 voor de Fuikvaartverbinding is in 2023 niet aangevraagd en vloeit terug naar het fonds. De verkenning naar deze verbinding is onderdeel gemaakt van een bredere studie naar de noord-zuid doorfietsroute F205, die loopt van Velsen via Haarlem naar de Haarlemmermeer. Onder projectleiding van de Vervoerregio Amsterdam wordt gekeken naar een voorkeurstracé en de mogelijkheden om deze doorfietsroute te verbeteren en ontbrekende schakels zoals de Fuikvaartverbinding in te vullen. Als de plannen voor deze doorfietsroute concreter worden, is een nieuw beroep op het fonds mogelijk.</p> <p>De vrije ruimte van € 500.000 onder dit projectdeel is in 2023 volledig benut. Het bestuur heeft in de vergadering van 7 december 2023 besloten € 650.000 bij te dragen aan de herinrichting van de Lodewijk van Deijssellaan in Haarlem als fietsstraat. Deze vormt onderdeel van de noord/zuid doorfietsroute F208 'Kennemerland', die loopt van Uitgeest, via Velsen en Haarlem naar Heemstede. De resterende € 150.000 wordt bijgedragen vanuit de vrije ruimte in het jaarplan 2024. Naast de bijdrage van de GR, dragen ook de gemeente Haarlem, de provincie en het</p>

		<p>Rijk bij aan de realisatie van dit onderdeel van de doorfietsroute.</p> <p>In 2023 zijn verschillende tunnelvarianten onderzocht. Ondanks de wenselijkheid van een volwaardige tunnel ter hoogte van de huidige Niet Actief Beveiligde Overweg (NABO), lijkt deze niet haalbaar. De maatschappelijke kosten en baten zijn niet in balans. Er is daarom voorgesteld om geen tunnel te realiseren.</p> <p>In 2023 is € 25.000 uitgekeerd aan de gemeente Haarlem voor de procesbegeleiding rond de doorfietsroute F208 ter hoogte van de kruising van de N208 en de Leidsevaart. De provincie gaat een fietsbrug realiseren richting het Coornhert Lyceum en onderzoekt de mogelijkheden van een ongelijkvloerse noord/zuid fietsverbinding onder de N208. Vanwege werkzaamheden op Haarlems grondgebied en inspanningen rond vergunningverlening, heeft de stuurgroep in 2019 deze bijdrage toegezegd.</p> <p>In 2023 is samen met de provincie gewerkt aan een plan voor de versnelde realisatie van doorfietsroutes. Eind 2023 is dit plan vastgesteld, waarmee er over de looptijd van anderhalf jaar toegewerkt wordt naar bestuurlijke overeenkomsten gericht op het versneld aanpakken van knelpunten op het doorfietsroutenetwerk ZKL. Raden worden in de loop van 2024 verder geïnformeerd over deze aanpak. In het jaarplan 2025 wordt deze aanpak verder toegelicht.</p>
--	--	--

2. Vergroten OV-capaciteiten	Wat stond er in het jaarplan 2023?	Stand van zaken eind 2023
Uitgaven	Begroot totaal: € 350.000	Besteed totaal: € 0
Geluid reducerende maatregelen Overveen (mitigerende maatregelen)	In 2021 en 2022 is onderzoek gedaan naar de toenemende geluidsbelasting die verwacht wordt door een hogere treinfrequentie. Er zijn geluids- en trillingsmetingen uitgevoerd in achtertuinen van woningen langs het spoor. De metingen zijn verricht voor, tijdens en na de F1 door de OD IJmond. Hieraan wordt in 2022 wellicht bijdragen door de GR. 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 in de loop van 2022 worden bepaald welke maatregelen – aan het spoor en/of materieel – eventueel geschikt zijn om geluid en trillingen te verminderen. Het restbedrag van € 350.000 is gereserveerd voor later te nemen maatregelen aan het spoor, en wordt doorgeschoven naar 2023. Ook zal dan duidelijkheid komen of, en zo ja, welke maatregelen haalbaar en mogelijk zijn en wat de kosten daarvan zijn.	In 2023 is weinig voortgang geboekt in dit project. Er is nog éénmaal met TOOS gesproken n.a.v. de uitkomst van een bewoner enquête die TOOS had uitgezet. Daaruit komen vooral de (stalen) spoorviaducten als bron van geluidhinder naar voren. Echter nergens wordt de geluidnorm waaraan ProRail moet voldoen, overschreden.

3. Ontwikkelen OV-knoop Haarlem Nieuw-Zuid	Wat stond er in het jaarplan 2023?	Stand van zaken eind 2022
Uitgaven	Begroot totaal: € 0	Besteed totaal: € 0
Multimodaal knooppunt Nieuw-Zuid	Station Haarlem-Nieuw Zuid wordt door de gemeente Haarlem ontwikkeld tot een multimodaal OV-station. Dit project maakt onderdeel uit van de financieringsaanvraag behorende bij het programma Bereikbare steden (rijksprogramma). Vanuit de GR vindt	Het OV-knooppunt Nieuw-Zuid is verder uitgewerkt. Het voorlopig ontwerp wordt naar verwachting medio 2024 in de inspraak gebracht. Dit ontwerp is met direct betrokken partijen als de provincie en omwonenden voorbereid. Medio 2024 wordt ook de aanbesteding gestart om tot

	<p>cofinanciering plaats, waar vanaf 2024 een beroep op zal worden gedaan. Voorgesteld wordt om € 2,5 miljoen beschikbaar te stellen voor cofinanciering.</p>	<p>een Design&Construct contract met een aannemer te komen. Daarna worden de inspraakreacties verwerkt in een definitief ontwerp dat naar verwachting in het najaar van 2025 wordt vastgesteld. In 2026 start dan de uitvoering en vanaf eind 2028 vindt de oplevering plaats. Dit voorjaar wordt samen met de provincie en de Vervoerregio Amsterdam gezocht naar volledige financiering van het project. De reservering van € 2.5 miljoen voor dit project blijft gehandhaafd.</p>	
--	---	--	--

4. Versterken MRA OV-netwerk	Wat stond er in het jaarplan 2023?	Stand van zaken eind 2022	
Uitgaven	Begroot totaal: € 20.000	Besteed totaal: € 0	
Onderzoek HOV Zandvoort-Heemstede-Hoofddorp	Dit regionale onderzoek start wellicht in 2023, aansluitend op de voorbereiding van de nieuwe concessieperiode (2027). De GR draagt € 20.000 bij aan dit onderzoek.	Eind 2023 is de initiatieffase van de BRT-studie (Bus Rapid Transit) Amsterdam/Haarlem/regio ZKL afgerond. Als vervolg fase wordt een plan van aanpak voorbereid om te komen tot verdere concretisering en uitwerking van het BRT-systeem, inclusief 'uitwaaiering' van buslijnen vanaf Haarlem Nieuw-Zuid de regio ZKL in. Een hoogwaardige ov-verbinding van Zandvoort via Heemstede naar de Haarlemmermeer wordt hier onderdeel van. In 2023 is er geen aanleiding geweest om vanuit de regio, naast het afronden van de initiatieven fase, ook al een bijdrage in het project te geven. Het komende plan van aanpak zal duidelijk maken of, en zo ja welke, inzet vanuit de regio gewenst is.	
Regionaal OV-toekomstbeeld (Noord-Holland en Flevoland)	Het Regionaal OV-toekomst beeld wordt verder uitgewerkt onder leiding van de provincie Noord-Holland. Een van de speerpunten is om de doorgetrokken Noord-Zuidlijn tot aan Hoofddorp met	De openbaar vervoer verbinding Amsterdam, Schiphol, Haarlem en uitwaaierend de regio ZKL/IJmond in is onderdeel van de BRT-studie (zie boven). Deze studie is in december 2023 door de vijf opdracht gevende partijen,	

	<p>een goede snelle OV-connectie vanuit onze regio te verbinden.</p> <p>Eind 2021 is het onderzoek naar de HOV-corridor Haarlem - Schiphol / Amsterdam 2040 afgerond. Met de toekomstige groeiopgave is er sprake van aanzienlijke toename en potentie voor OV-gebruik. Daarom is op deze corridor een hoge kwaliteit gewenst. Samen met de unieke kenmerken, zoals een sterke kerncorridor met uitwaaiende reizigersvraag aan beide zijden, en de mogelijkheid om adaptief te kunnen ontwikkelen, maakt een Bus Rapid Transit (BRT)-systeem voor 2040 het best passende ontwikkelperspectief voor dit gebied.</p> <p>Inmiddels is gestart met het uitwerken van het BRT-concept om aan te tonen hoe haalbaar en toekomstvast dit concept aan de westzijde van de MRA in 2040 is en wat er voor nodig is om het BRT-concept hier te introduceren. Het resultaat wordt eind 2022 verwacht op basis waarvan het project verder geconcretiseerd kan worden in 2023.</p> <p>Investerings zijn pas aan de orde bij de concessie van 2027 en 2028. Het is nu wel opgenomen in dit jaarplan, maar nog zonder concreet bedrag.</p>	<p>waaronder Haarlem, vastgesteld en ook aan de gemeenten Heemstede, Bloemendaal en Zandvoort ter informatie toegezonden. Uit deze verkenning wordt duidelijk dat het BRT-systeem kansrijk is voor onze regio en dat kan worden toegewerkt naar een gefaseerde invoering. De verkenning is nu het beginpunt voor verdere uitwerking en concretisering naar een plan van aanpak en concrete tracé uitwerkingen/verkenningen. Nu is de lijnvoering nog indicatief en vooral bedoeld om inzicht te geven waaraan voor verdere uitwerking wordt gedacht. Medio 2024 zal het plan voor de vervolgaanpak beschikbaar zijn en ook in de GR worden besproken.</p>	
<p>Projecten Regionaal Mobiliteits- Plan Duurzaamheidsaspecten</p>	<p>Dit is een MRA-project dat ‘dwars’ door alle programmalijnen heen loopt. De regiogemeenten moeten een bijdrage leveren aan de doelen van het Klimaatakkoord. Dat kunnen projecten zijn uit verschillende programmalijnen, bijv. op het gebied van fiets en OV, maar ook meer elektrisch laden of een milieuzone. Voor 2023 zal de provincie een jaarplan opstellen en de regio zal hier op aansluiten. Sommige van die projecten kunnen regionaal worden opgepakt.</p>	<p>In het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) werken de provincies Flevoland en Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam samen aan het behalen van de doelen uit het Klimaatakkoord. In 2023 heeft het RMP, ondersteund door CE-Delft, uitgezocht welke maatregelen heeft meest effectief zijn in het reduceren van CO₂. Dit heeft geresulteerd in een potentietool die overheden kunnen inzetten voor het behalen van de klimaatdoelen. In 2024 wordt onder</p>	

		leiding van de provincie gewerkt aan regionale uitvoeringsagenda's duurzame mobiliteit.
5. Faciliteren overstappunten	Wat stond er in het jaarplan 2023?	Stand van zaken eind 2023
Uitgaven	Begroot totaal: € 400.000	Besteed totaal: € 164.120
Algemeen fietsenstallingen voor alle stations in Bloemendaal, Heemstede-Aerdenhout, Zandvoort, Haarlem (centraal en Spaarnwoude)	<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. Elke deelnemer kan op basis van een concreet voorstel een aanvraag doen voor een regionale bijdrage. In 2021 is het fietsparkeren in gemeente Bloemendaal afgerond. In 2022 wordt het fietsparkeren in Heemstede en Zandvoort afgerond. Het restant of eventuele uitloop wordt overgeheveld naar 2023. Voor 2023 en verder worden nog aanvullende aanvragen verwacht van Zandvoort en Haarlem (centrum en Spaarnwoude).</p> <p>In 2022 wordt nader onderzocht of een regionale bijdrage aan de uitbreiding van de fietsenstalling Houtplein (gemeente Haarlem) wenselijk is. Dit project, waarbij 600 plaatsen worden gerealiseerd zal in 2023 uitgevoerd worden. De stalling ligt niet bij een NS station, maar wel bij het grotere (H)OV knooppunt Houtplein/Tempelierstraat.</p>	<p>In 2023 zijn vanuit het projectdeel Faciliteren overstappunten projectbijdragen verstrekt voor station Heemstede-Aerdenhout, het nieuwe H(OV) knooppunt Houtplein en station Haarlem-Spaarnwoude.</p> <p>Voor station Heemstede-Aerdenhout betreft het een aanvullende bijdrage voor de uitbreiding van het aantal fietsparkeerplekken naar 2.300. Door kostenstijgingen is een aanvullend beroep gedaan op het fonds voor € 117.397. De totale bijdrage van de GR aan dit project komt hiermee op € 746.147, verspreid over meerdere jaren. Hoewel het bestuur in 2023 over de toekenning van deze aanvullende bijdrage heeft besloten, is het bedrag begin 2024 uitgekeerd. De verantwoording van dit bedrag vindt derhalve plaats in het jaarverslag 2024. De realisatie van de fietsenstalling is naar verwachting medio 2024.</p> <p>De GR heeft in 2023 de resterende € 150.000 uitgekeerd van de in totaal € 400.000 toegezegde bijdrage aan de ondergrondse fietsvoorzieningen bij het nieuwe (H)OV knooppunt Houtplein/Tempelierstraat. In 2022 is € 250.000 aan de gemeente bijgedragen. De verwachting is dat de fietsenstalling medio 2024 gereed is.</p>

		<p>Bij Haarlem-Spaarnwoude zijn in 2023 dubbellaags fietsrekken geplaatst. De GR heeft hier € 14.120 aan bijgedragen.</p> <p>De aanvraag voor fietsparkeren bij station Zandvoort wordt verwacht in 2024. In 2023 is het definitief ontwerp voor de uitbreiding van fietsparkeren bij het station vastgesteld door het college. De uitvoering staat gepland voor derde kwartaal 2024.</p>
Autoparkeren stations	<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. De gemeente Haarlem heeft daarvoor de eerste aanvraag ingediend, voor een bijdrage aan de P+R Spaarnwoude. Deze cofinanciering staat vanaf 2024 in de meerjarenbegroting.</p>	<p>Rond de voorbereiding P&R voorzieningen auto bij Haarlem Oostpoort (Spaarnwoude) zijn op dit moment geen wijzigingen te melden. Zoals in de meerjarenbegroting is opgenomen, wordt er vanaf 2024 een concretisering van de plannen en een aanvraag verwacht.</p>

6. Spreiden pendelstroom	Wat stond er in het jaarplan 2023?	Stand van zaken eind 2023
Uitgaven	Begroet totaal: € 50.000	Besteed totaal: € 0
Werkgeversaanpak	<p>Corona gaat mogelijk zorgen voor hybride werken omdat meer mensen thuis blijven werken, wat als een soort autonome ontwikkeling een bijdrage levert aan verminderen van de spits.</p> <p>In Haarlem wordt gewerkt met de werkgeversaanpak Beter Op Weg (BOW), waarbij eind 2020 82 werkgevers</p>	<p>Binnen het Rijk/regio programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) is in 2023 de werkgeversaanpak als een zelfstandige uitvoeringslijn opgezet (mobiliteitsgedrag). Hiermee is duidelijkheid gekomen over de organisatie en de inbreng vanuit gemeenten en deelregio's. Voor de werkgeversaanpak Haarlem is een</p>

	waren aangesloten. Tot heden werd dit project deels gefinancierd vanuit het rijk, voor de toekomstige financiering wordt in eerste instantie ook naar het rijk gekeken. De gemeente Haarlem wil de werkgeversaanpak in de komende periode intensiveren. In 2023 wordt nader onderzocht of een regionale bijdrage aan deze intensivering nodig en wenselijk is.	bedrag van € 50.000 gereserveerd. Hier is in 2023 nog geen gebruik van gemaakt. Naar verwachting wordt in 2024 een aanvraag gedaan.
--	--	---

7. Verbeteren doorstroming regioring	Wat stond er in het jaarplan 2023?	Stand van zaken eind 2023
Uitgaven	Begroot totaal: € 220.000	Besteed totaal: € 27.239
iVRI's (intelligente verkeersregelinstanties)	De uitvoering in Heemstede wordt vanaf 2021 opgepakt. Haarlem onderzoekt of nog in 2022 gestart kan worden met de uitvoering. Doordat er nog technische aanpassingen (aansluitingen) ter voorbereiding worden uitgevoerd (m.n. Haarlem) zal een deel van het budget derhalve ook naar 2023 en 2024 doorschuiven. Het gaat om (het restant van) het eerder gereserveerde bedrag van € 220.000.	<p><i>Haarlem</i> Op dit moment wordt onderzocht of in 2024 met behulp van cofinanciering van de GR iVRI's geplaatst kunnen worden. Omdat er een reservering is gemaakt in het jaarplan 2024 voor iVRI's, wordt het restant van het begrote bedrag voor 2023 niet doorgeschoven.</p> <p><i>Heemstede</i> In Heemstede zijn de VRI's inmiddels iVRI-ready. In strategische samenwerking met Haarlem zullen deze iVRI's ingezet gaan worden als iVRI's.</p>
Bewegwijzering (doelenplan, bewegwijzeringsplan en mede financiering realisatie).	In 2022 wordt het bewegwijzeringsplan verder uitgewerkt en worden de consequenties qua capaciteit en kosten inzichtelijk gemaakt. Het trekkerschap ligt bij de gemeente Haarlem. Onderdeel van de uitwerking is de bekostiging van de uitvoering, die grotendeels door de gemeenten zelf dient te worden opgebracht. In de loop van 2022 zal nadere besluitvorming door de vier gemeenten plaatsvinden. Voor 2022 is een budget	<p>Besteed: € 7.239</p> <p>In het jaarverslag 2022 is gemeld dat de stuurgroep op 7 december 2022 heeft besloten om niet door te gaan met het project bewegwijzering. Dit besluit is genomen op basis van de uitkomst van een haalbaarheidsstudie, uitgevoerd door de gemeente Haarlem. In 2023 het project afgerond door de opgedane kennis te delen met</p>

	<p>beschikbaar van € 416.000 (jaarplan 2022 en doorgeschoven budget 2021). Afhankelijk van de uitwerking in 2022 wordt het restant hiervan doorgeschoven naar 2023 en worden mogelijk aanvullende voorstellen gedaan voor cofinanciering. Dit hangt af van nadere besluitvorming in 2022, daarom wordt dit in het meerjarenoverzicht nog als PM post opgenomen.</p>	<p>de ontwikkelaars van navigatiesystemen. De weeffout in de regionale bewegwijzering bij de Prinsenbrug in de gemeente Haarlem is gecorrigeerd.</p>	
<p>Velserversbinding (als onderdeel van de regioring, noordzijde)</p>	<p>De Velserversbinding is van groot belang om de regioring om Haarlem sluitend te maken. Dit zal op langere termijn pas een investering vragen in fysieke zin. De eerstvolgende mogelijkheid om de studie naar de Velserversbinding op te pakken is binnen de corridorstudie A9 van de rijksoverheid. De GR heeft een bedrag van € 3,1 miljoen gereserveerd voor cofinanciering.</p>	<p>Besteed: € 20.000</p> <p>Samen met de regio IJmond heeft de GR een Quicksan gefinancierd naar de haalbaarheid van de Velserversbinding, met mede betrokkenheid van de provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat. In oktober 2023 is hiermee een start gemaakt. Het bureau Goudappel Coffeng is aangetrokken om de Quicksan te begeleiden en uit te voeren. De resultaten worden rond mei 2024 verwacht.</p>	
<p>Kruising Amerikaweg-Schipholweg (als onderdeel van de regioring, oostzijde)</p>	<p>Een nieuwe inrichting van het kruispunt Schipholweg-Amerikaweg hangt samen met andere ontwikkelingen langs en op de Schipholweg, zoals het nieuwe OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. De gemeente Haarlem werkt op dit moment aan een verkeerskundige visie voor de Schipholweg, die naar verwachting in september 2022 gereed is. Op dat moment wordt verder invulling gegeven aan het karakter en de verdere inrichting van de Schipholweg. De verwachting is dat hier wellicht in 2024 uitwerking aan gegeven kan worden en cofinanciering wordt aangevraagd. De aanvraag voor cofinanciering (en totaal aan doorgeschoven posten) bedraagt € 1,2 miljoen. Deze stond opgenomen in de</p>	<p>In 2024 wordt het voorstel herinrichting Schipholweg afgerond. De bedoeling is om een deel van de Schipholweg, voor en na de Prinsenbrug in Haarlem, als een 2 x 1 rijweg in te richten en de verstoring door kruisend verkeer te verminderen. De inrichting hangt samen met het openbaar vervoer knooppunt Haarlem Nieuw Zuid. Het openbaar vervoer wordt van het autoverkeer gescheiden en door het verminderen van kruisend verkeer wordt de doorstroming verbeterd. Totdat het ontwerp herinrichting Schipholweg is vastgesteld, is het nog niet haalbaar om de herinrichting van het kruispunt Amerikaweg-Schipholweg uit te werken. Het voorstel is om de reservering voor dit project</p>	

	begroting voor 2022, de reservering wordt doorgeschoven naar 2024/2025.	(€ 1.200.000) aan te houden en te verdelen over de jaren 2025 en 2026. Uiterlijk 2025 moet duidelijk zijn op welke wijze de reservering voor dit kruispunt wordt aangewend.
--	---	---

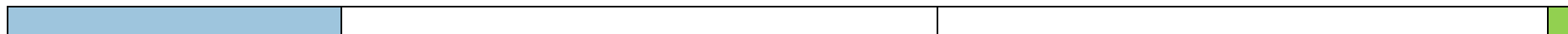
2.2 Evaluatie Werkdeel 2023

Werkdeel	Wat stond er in het jaarplan 2023	Stand van zaken eind 2023
Uitgaven	Begroot totaal: € 281.000	Besteed totaal: € 95.578
Bestuurssecretaris, ondersteuning en lobbybudget	<p>Begroot: € 150.000</p> <p>Dit budget (€ 150.000) is jaarlijks opgenomen in de meerjarenbegroting en is bedoeld voor het doen functioneren van de GR: de GR bestuurssecretaris, de ondersteuning en om de belangenbehartiging van de regionale samenwerking uit te voeren. De gemeenten zijn daarnaast verantwoordelijk voor de bemensing van het GR kernteam (afgesproken capaciteitsinzet is 8 uur per week per gemeente).</p>	<p>Besteed: € 95.578</p> <p>In 2023 is de reservering voor de bestuurssecretaris en secretaris ruim voldoende gebleken. In 2024 wordt dit bedrag naar verwachting volledig benut door het aanstellen van een coördinator doorfietsroutes. In het jaarplan 2025 wordt de Aanpak doorfietsroutes Zuid-Kennemerland toegelicht.</p>
Fietsroute AWD tussen Oase Vogelenzang-Zandvoortselaan Bentveld	<p>Begroot: € 100.000</p> <p>De GR wil samen met de provincie Noord-Holland blijven inzetten op de fietsroute door de Waterleidingduinen. De provincie heeft de route opgenomen als tracé in het regionaal toekomstbeeld fiets (RTF). Hiermee komt dit fietspad (opnieuw) op de agenda van de regio/provincie. Een mogelijke variant is het tracé van de Dienstweg te volgen tussen de Oase en Nieuw Unicum, waardoor geen nieuwe verharding in het duin aangelegd hoeft te worden (onder evt. nader te bepalen voorwaarden aan</p>	<p>Besteed: € 0</p> <p>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 Bereikbaarheid Kust staat in het jaarplan 2024 een totaalbedrag van € 500.000 gereserveerd. De € 100.000 die voor dit fietspad beschikbaar was zal daarom niet doorschuiven.</p>

	deze opstelling voor fietsers). In het jaarplan 2022 zijn middelen opgenomen voor een bijdrage aan deze studie (€ 100.000). Afhankelijk van de voortgang op dit dossier in 2022 schuiven deze middelen door naar 2023.	
DVM-onderhoud (Dynamisch verkeersmanagement)	<p>Begroot: € 31.000</p> <p>Het gaat om meerjarig ingepland als resultaat van het DVM project. Dit valt onder het werkdeel, omdat DVM-onderhoud voor iedere deelnemende gemeente wordt uitgevoerd. Het gaat jaarlijks om een bedrag van € 31.000.</p>	<p>Besteed: € 0</p> <p>De provincie heeft de bijdragen van de GR in 2022 en 2023 niet geïnd. Naar verwachting zal de provincie geen bijdrage meer vragen van de regio. Het DVM-onderhoud wordt wel voortgezet, waardoor er ondanks een onderbesteding op dit onderdeel toch een positief resultaat is voor de regio.</p>

2.3 Evaluatie vrije deel 2023

Werkdeel	Wat stond er in het jaarplan 2023	Stand van zaken eind 2023
Uitgaven	Begroot totaal: € 50.000	Besteed totaal: € 13.135
Het vrije deel is direct door het bestuur te besteden, er wordt jaarlijks € 50.000 geraamd.	Met dit bedrag kan het bestuur zaken direct regelen die nodig zijn om de organisatie en ondersteuning van de GR-activiteiten vragen. Denk bijvoorbeeld aan huurfaciliteiten of tijdelijke personele ondersteuning bij pieken (zoals bij het opstellen van de jaarstukken).	<p>In 2023 heeft het bestuur een bijdrage gedaan aan de MRA Green Deal Fiets. Alle deelregio's die onderdeel zijn van de MRA hebben hieraan een bijdrage geleverd. Gemeenten kunnen gebruik maken van de kennis en expertise binnen de Green Deal Fiets en aansluiten bij de initiatieven die worden ontwikkeld.</p> <p>Het bestuur heeft ook een bijdrage geleverd aan de ontwikkeling van de FietsMonitor Zuid-Kennemerland. Dit betreft een uitbreiding van de FietsMonitor die de gemeente Haarlem heeft laten ontwikkelen. Hiermee wordt de staat en het gebruik van ons regionale fietsnetwerk inzichtelijk gemaakt.</p>



3. Balans 2023

(Bedragen x € 1)

ACTIVA	31-12-2022	31-12-2023	PASSIVA	31-12-2022	31-12-2023
Vlottende activa			Vaste passiva		
Liquide middelen	8.327.697	9.064.626	Eigen vermogen		
<i>Subtotaal</i>	<u>8.327.697</u>	<u>9.064.626</u>	- Algemene reserve	57.697	57.697
			- Gerealiseerd resultaat		736.929
			- Bestemmingsreserves		
			- Reserve Regionale doorfietsroute kust – Amsterdam	450.000	450.000
			- Reserve Fietsverbinding Velsen-Haarlem Noord-Schalkwijk-Vijfhuizen	270.000	270.000
			- Reserve Vergroten OV-capaciteiten	350.000	350.000
			- Reserve OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid	2.500.000	2.500.000
			- Reserve P+R Spaarnwoude	400.000	400.000
			- Reserve Velserversverbinding	3.100.000	3.100.000
			- Reserve Amerikaweg-Schipholweg (onderdeel regioring, oostzijde)	1.200.000	1.200.000
			<i>Subtotaal</i>	<u>8.327.697</u>	<u>9.064.626</u>
Overlopende activa			Overlopende passiva		
- Nog te ontvangen	-	-	- Nog te betalen	-	-
<i>Subtotaal</i>	-	-	<i>Subtotaal</i>	-	-
Totaal activa	8.327.697	9.064.626	Totaal passiva	8.327.697	9.064.626

Toelichting op de balans

In deze paragraaf worden de toelichtingen gegeven die betrekking hebben op de balans ultimo 2023.

Verloopstaat reserves

<i>(Bedragen x € 1)</i>	2019	2020	2021	2022	2023
Reserve GR begin jaar	4.902.000	5.992.000	6.245.125	7.514.090	8.327.697
Uitgaven	-276.000	-1.340.000	-293.035	-872.664	-825.071
Inkomsten	1.366.000	1.562.000	1.562.000	1.686.271	1.562.000
<i>Saldo einde jaar</i>	<u>5.992.000</u>	<u>6.245.000</u>	<u>7.514.090</u>	<u>8.327.697</u>	<u>9.064.626</u>

Bij het vaststelling van de jaarrekening 2022 zijn 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 2023 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 2023 zijn er geen niet uit de balans blijvende verplichtingen.

4. Saldo Baten en Lasten 2023

	Begroting 2023	Begroting 2023 na wijziging	Rekening 2023	Rekening 2022
Lasten (exclusief mutaties reserves)				
<i>Projectendeel</i>				
- Oplossingsrichting 1) Versterken netwerk fietspaden	650.000	650.000	525.000	-
- Oplossingsrichting 2) Vergroten OV-capaciteit	350.000	350.000	-	40.992
- Oplossingsrichting 3) Ontwikkelen OV-knoop Haarlem	-	-	-	-
- Oplossingsrichting 4) Versterken MRA OV-netwerk	20.000	20.000	-	-
- Oplossingsrichting 5) Faciliteren overstappunten	400.000	400.000	164.120	738.750
- Oplossingsrichting 6) Spreiden pendelstroom	50.000	50.000	-	-
- Oplossingsrichting 7) Verbeteren doorstroming	220.000	220.000	27.239	18.038
<i>Subtotaal Projectendeel</i>	<i>1.690.000</i>	<i>1.690.000</i>	<i>716.359</i>	<i>797.780</i>
<i>Werkdeel</i>				
- Bestuurssecretaris, ondersteuning en lobbybudget	150.000	150.000	95.578	74.597
- Verkenning Fietsroute Waterleidingduinen	100.000	100.000	-	-
- DVM	31.000	31.000	-	-
<i>Subtotaal Werkdeel</i>	<i>281.000</i>	<i>281.000</i>	<i>95.578</i>	<i>74.597</i>
<i>Vrije deel</i>	<i>50.000</i>	<i>50.000</i>	<i>13.135</i>	<i>287</i>
Totale lasten	2.021.000	2.021.000	825.071	872.664
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>-</i>	<i>124.271</i>
Totale baten	1.562.000	1.562.000	1.562.000	1.686.271
Saldo (exclusief mutaties reserves)				
<i>Mobiliteitsfonds</i>	<i>-459.000</i>	<i>-459.000</i>	<i>736.929</i>	<i>813.607</i>
<i>Algemene dekkingsmiddelen en onvoorzien</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
Totaal saldo voor bestemming	-459.000	-459.000	736.929	813.607
<i>Toevoeging aan reserve Mobiliteitsfonds</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>736.929</i>	<i>813.607</i>
<i>Onttrekking aan reserve Mobiliteitsfonds</i>	<i>459.000</i>	<i>459.000</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
Saldo inclusief mutaties reserves	-	-	-	-

Toelichting op het overzicht van de baten en lasten

In deze paragraaf worden de toelichtingen gegeven die betrekking hebben op de baten en lasten 2023. Voor de algemeen geldende toelichting op de GR wordt verwezen naar de meegezonden bijlage met achtergrondinformatie over de GR Bereikbaarheid. De inhoudelijke toelichting op de baten en lasten is opgenomen in de evaluatie van het jaarplan 2023 in hoofdstuk 2.

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.

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 - 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.

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

Weerstandsvermogen 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 2023 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 begroting. 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.

Ontwerp-Jaarplan 2025
Gemeenschappelijke Regeling
Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
1. Inleiding	3
1.1 Kerntaken GR.....	3
1.2 Ontwikkelingen 2025.....	4
2. Lasten begroting 2025.....	6
2.1 Projectendeel	6
2.2 Werkdeel	11
2.3 Vrije deel.....	12
2.4 Overzicht baten - lasten begroting 2025.....	13
3. Meerjarenbegroting GR Bereikbaarheid 2025 – 2028	16

1. Inleiding

In 2021 is door alle gemeenteraden in Zuid-Kennemerland de [Bereikbaarheidsvisie ZKL](#) vastgesteld. De zeven oplossingsrichtingen uit de visie vormen het beleidskader voor de Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland (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 regioring

De projecten waar de GR in 2025 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 2025 wordt in elke ZKL-raad gelijktijdig behandeld met het jaarverslag 2023 van de GR. We sturen ook een bijlage mee met de stukken waarin de GR (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 2025.

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 Zuid-Kennemer 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. Denk hierbij aan het versterken van de samenwerking met onze omliggende regio's, het benutten van onze positie binnen de Metropoolregio Amsterdam en lobby voor (grotere) infrastructurele projecten uit onze bereikbaarheidsvisie.

Mobiliteitsfonds is een spaarfonds

Het mobiliteitsfonds dient als cofinanciering voor (infrastructurele) projecten. Grotere projecten, zoals een Velserversbinding of het R-Net Metrobus systeem (BRT (Bus Rapid Transit)), zijn alleen haalbaar als we voldoende (financieel) draagvlak creëren bij onze partners. Een eigen bijdrage is daartoe onmisbaar. Daarom nemen we reserveringen voor grotere projecten uit onze bereikbaarheidsvisie op in onze jaarplannen. Middelen die niet worden uitgegeven vloeien altijd terug naar het fonds of worden via een nieuw jaarplan herbestemd voor andere projecten.

1.2 Ontwikkelingen 2025

Vooruitlopend op de begroting 2025 lichten we graag vier ontwikkelingen toe die in 2025 van bijzonder belang zijn voor onze regio:

1. Project Bereikbaarheid Kust;
2. Aanpak doorfietsroutes ZKL;
3. Ontwikkeling van (hoogwaardig) openbaar vervoer en de relatie met OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid, en;
4. Evaluatie van de GR.

Ad 1. 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 beperken¹.

Eind 2024 en begin 2025 is voorzien voor het maken van afspraken over de uitvoering van de maatregelen die volgen uit het project (eindfase project). Het zal voor de ZKL-gemeenten niet altijd mogelijk zijn 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 € 450.000 in 2025². Dit is bovenop het bedrag dat de provincie beschikbaar heeft voor het project (ca. € 2 miljoen).

Naar verwachting zullen maatregelen ter verbetering van de kust in lijn zijn met onze bereikbaarheidsvisie. In de begroting 2025 hebben we daarom, daar waar mogelijk, een koppeling gemaakt tussen projectdelen en de uitkomsten van Bereikbaarheid kust. Hiermee kan het voor uitvoering beschikbare budget van € 2,5 miljoen mogelijk worden vergroot voor kust gerelateerde oplossingen.

Ad 2. Aanpak doorfietsroutes Zuid-Kennemerland

In 2023 heeft de GR samen met de provincie Noord-Holland de Aanpak Doorfietsroutes ZKL opgestart³. Sinds februari 2024 is een coördinator aangesteld die de proces voortgang aanjaagt. Deze coördinator wordt door de GR bekostigd. Over de looptijd van 1 ½ jaar wordt toegewerkt naar bestuurlijke overeenkomst(en), gesloten tussen de relevante wegbeheerders, waarin duidelijk is wat er inhoudelijk, verkeerskundig en financieel van partijen wordt verwacht om op de korte- en

¹ Op de [projectpagina](#) kunt u meer informatie vinden over het project, de probleemverkenning en de fasering.

² In het jaarplan 2024 is hiervoor € 500.000 gereserveerd. Vanwege opgelopen vertraging in het project, o.a. door het [besluit van de provincie](#) om het project gelijk te laten lopen met de trajectstudie Zeeweg, wordt dit budget in 2024 voor € 50.000 aangesproken. Dit is de toegezegde bijdrage van de GR aan de brede mobiliteitsverkenning gebiedszone Zeeweg/Randweg, die onderdeel is gemaakt van het project Bereikbaarheid kust. De resterende € 450.000 wordt niet uitgegeven en benut voor Bereikbaarheid kust in het voorliggende jaarplan 2025.

³ Colleges en raden hebben begin 2023 aangegeven te willen versnellen bij de realisatie van doorfietsroutes in de regio. Dit is benoemd als een van de focuspunten voor de [Zuid-Kennemer Agenda](#) (2024 – 2026). De GR heeft het initiatief genomen tot het opstarten van een aanpak.

middellange termijn (tot 2026 en tot 2031) de belangrijkste knelpunten in het doorfietsroutenetwerk weg te nemen. Vanwege de (aanzienlijke) investeringen die nodig zijn voor de aanleg van voldoende brede en verkeersveilige doorfietsroutes¹, wordt in het jaarplan 2025 een reservering opgenomen van € 800.000 onder het projectdeel 'Versterken netwerk van fietspaden'. Bij het versterken van ons fietsnetwerk zijn er koppelkansen met project Bereikbaarheid kust en provinciale subsidies.

Ad 3. Ontwikkeling van (hoogwaardig) openbaar vervoer en de relatie met OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid

Rond het openbaar vervoer zijn er ontwikkelingen die in 2025 de project toedeling bepalen. In opdracht van de gemeenten Amsterdam, Haarlem en Haarlemmermeer, alsmede de Vervoerregio Amsterdam, de Provincie Noord-Holland en het Rijk, is eind 2023 de initiatieffase (fase 3) van de [BRT-studie](#) (Bus Rapid Transit) Amsterdam/Haarlem/regio ZKL afgerond. In afstemming met de regio hebben de opdrachtgevers de aanbeveling uit de studie overgenomen om het R-Net Metrobus (of BRT) systeem voor onze regio verder uit te werken. Op basis van een plan van aanpak dat in 2024 wordt voorgelegd, wordt het systeem de komende jaren verder geconcretiseerd. Het toekomstige OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid vormt hiervoor de schakel tussen onze regio en de rest van Metropoolregio Amsterdam. De opdrachtgevers zullen binnen de kaders van het gehele project ieder een deel van de trajectuitwerking op zich nemen. Haarlem en de provincie Noord-Holland gaan dit samen met de andere GR gemeenten doen voor de lijnen ten westen van Haarlem Nieuw-Zuid. De R-Net Metrobus (BRT) komt via het kerntraject A9 aan op Nieuw-Zuid en splitst zich daarna zoals nu voorzien in drie lijnen: Nieuw-Zuid/Heemstede/Zandvoort, Nieuw-Zuid/binnenstad Haarlem en Nieuw-Zuid/Haarlem/Velsen/IJmuiden. Voor de uitwerking van het R-Net Metrobus systeem in onze regio reserveert de GR daarom in 2025 € 50.000 onder het projectdeel (3) Versterken MRA OV-netwerk. De in eerdere jaarplannen opgenomen reservering voor een onderzoek naar een openbaar vervoerverbinding Zandvoort/Heemstede/Hoofddorp wordt als zelfstandig onderdeel geschrapt, omdat deze via Haarlem Nieuw-Zuid nu onderdeel wordt van de R-Net Metrobus uitwerking.

Rond het spoor zijn er diverse ontwikkelingen die in 2025 mogelijk om inzet vanuit de GR vragen. Onder meer vooruitlopend op de dienstregeling NS 2026. De Kennemerlijn (verbinding Haarlem, Beverwijk, Alkmaar) en de overbelaste treinen in de spits tussen Haarlem en Amsterdam kunnen aanleiding zijn als regio extra inzet te plegen. Bijvoorbeeld om het aantal intercitytreinen op de Kennemerlijn weer op het niveau van voor de coronacrisis terug te brengen. Dat geeft aanleiding om onze inzet op het spoor richting de MRA, NS en het Rijk te versterken. Om dit mogelijk te maken reserveren we € 50.000 onder het projectdeel (2) Vergroten OV-capaciteiten.

Ad 4. Evaluatie GR Bereikbaarheid

In 2025 wordt de gemeenschappelijk regeling geëvalueerd. Dit betreft een evaluatie van de organisatie en werkwijze van de GR. De vraag dit daarin leidend zal zijn is of deze bijdragen aan het effectief en efficiënt tot uitvoering brengen van de Bereikbaarheidsvisie ZKL. De evaluatie is een logisch moment om ook de voortzetting van het mobiliteitsfonds met colleges en raden te bespreken. De looptijd van het fonds is bij het aangaan van de regeling vastgelegd op 15 jaar en loopt eind 2027 af.

¹ Het kost ca. € 500.000 om 1 kilometer doorfietsroute op te waarderen. Een nieuwe doorfietsroute kost ca. € 1 miljoen per kilometer.

2. Lasten begroting 2025

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 bekostiging van de interne en externe personele inzet voor de GR (bestuurssecretaris, secretaris en eventuele inhuur) en lobbyactiviteiten worden ook uit dit werkdeel betaald. Er vindt achteraf btw correctie plaats.
3. *Het vrij-bestedbare deel*. Per jaar is hier een bedrag van € 25.000 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>	€ 800.000
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 het project 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 de realisatie van doorfietsroutes te versnellen heeft geleid tot de Aanpak doorfietsroutes ZKL . Vanaf 2025 verwachten we daarom grotere aanvragen op dit projectendeel. Mogelijke aanvragen 2025:	

	<ul style="list-style-type: none"> - Fietsknelpunt Bekslaan/Leidsevaart (doorfietsroute F208) <i>Trekker: Bloemendaal</i> - Slaperdijkweg (doorfietsroute) <i>Trekker: Haarlem</i> - Onderdelen Fietsring (samenkomst meerdere doorfietsroutes) <i>Trekker: Haarlem</i> - Ceasar Franklaan (doorfietsroute)/Johan Wagenaarlaan, Zandvoortselaan/Lankhorstlaan (doorfietsroute) & Glipperdreef (doorfietsroute) <i>Trekker: Heemstede</i>
--	--

Projectdeel	Toelichting	Begroot
2. Vergroten OV-capaciteiten		
Doel: Beter benutten van de OV-capaciteit door het realiseren van kwalitatieve, snelle en betrouwbare OV-verbindingen¹	<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>	€ 400.000 (€ 350.000 gedekt uit reserve Vergroten OV-capaciteiten)
Geluid reducerende maatregelen Overveen (mitigerende maatregelen)	<p>Begroot: € 350.000</p> <p>In 2022 is onderzoek gedaan naar het geluid waaraan de woningen langs het spoor worden blootgesteld. Begin 2023 zijn ook de eerste uitkomsten van de bewonersenquête bekend geworden. 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.</p> <p>Bloemendaal is in 2024 in gesprek met NS en ProRail om te laten beoordelen of hier extra mitigerende maatregelen mogelijk zijn. Het is de bedoeling dit overlegtraject in 2024 af te ronden. Doordat maatregelen op of aan het spoor doorgaans een lange voorbereidingstijd vragen zal een eventuele uitvoering waarschijnlijk niet al in 2024 kunnen plaatsvinden. Het bedrag van € 350.000 uit het jaarplan 2024 schuift daarom door naar 2025.</p>	
Vergroten capaciteit op het spoor	Begroot: € 50.000	

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 spoor (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.

	<p>Zoals in paragraaf 1.2 is aangegeven, wordt een bedrag van € 50.000 gereserveerd om samen met de Metropoolregio Amsterdam, NS en het Rijk zo nodig extra inzet te geven aan het behouden en versterken van treindiensten in onze regio.</p> <p><i>Trekker: Haarlem</i></p>
--	---

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 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). In het jaarplan 2023 is € 2,5 miljoen beschikbaar gesteld voor cofinanciering. Dit bedrag wordt verdeeld over vier jaar aan de gemeente Haarlem uitgekeerd. In 2024 wordt gestart met de eerste bijdrage (€ 625.000). In 2025 wordt het tweede deel uitgekeerd.</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 in weg- en fietsinfrastructuur, een toenemend aantal verkeerbewegingen te kunnen faciliteren.</i>	€ 50.000
Uitwerking R-Net Metrobus (Bus Rapid Transit (BRT)) systeem, inclusief uitwaaiering buslijnen in regio ZKL.	<p>In paragraaf 1.2 is dit onderdeel toegelicht. De uitwerking van het R-Net Metrobus systeem vindt plaats op basis van het plan van aanpak dat medio 2024 wordt voorgelegd. Haarlem en de provincie zullen hier met de GR gemeenten binnen de kaders van het project uitwerking aan geven. Voor proceskosten is € 50.000 opgenomen.</p> <p><i>Trekker: Haarlem</i></p>	

Projectdeel	Toelichting	Begroot
5. Faciliteren overstappunten		
Doel: Het stimuleren van ketenmobiliteit door in te zetten op P+R locaties, (fiets)parkeren en mobiliteitshubs.	<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. Maar ook het faciliteren van fietsparkeren op de eindbestemming (zoals de kust) kan fietsgebruik stimuleren en het (auto)wegennet ontlasten.</i>	€ 600.000 (€ 200.000 gedekt uit reserve P+R Spaarnwoude)
Algemeen fietsenstallingen bij overstappunten	€ 400.000 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. Mogelijke aanvragen 2025: - Bewaakte fietsenstalling Bloemendaal aan Zee - Overstappunten die volgen uit het project Bereikbaarheid kust	
Autoparkeren Stations	Begroot: € 200.000 Bij een aantal stations in ZKL kan naast fietsparkeren ook autoparkeren (P+R) bijdragen aan het verminderen van de verkeersdruk 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, waar een overstap op trein naar onder meer Zandvoort mogelijk is (€ 400.000). In 2025 is in het jaarplan het eerste deel van deze reservering opgenomen. Mogelijk leiden de uitkomsten van het Bereikbaarheid kust ertoe dat er versterkt wordt ingezet om op bepaalde plekken in de regio automobilisten op trein of bus te laten overstappen. Dit begrotingsonderdeel kan daar een bijdrage aan leveren. <i>Trekker: Haarlem</i>	

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>In 2025 levert de GR een bijdrage aan de werkgeversaanpak Waarderpolder (Waarderpolder Reist Duurzaam). Het doel van deze werkgeversaanpak is bijdragen aan minder files in de spits en vermindering van CO2 uitstoot van woon-werkverkeer.</p> <p><i>Trekker: Haarlem</i></p> <p>Vanuit het Rijk-regio programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) wordt ook een werkgeversaanpak bekostigd voor de regio ZKL. Breikers biedt hierdoor kosteloos hulp aan bedrijven in de regio bij de transitie naar slimme & duurzame mobiliteit.</p>
------------------	--

Projectdeel	Toelichting	Begroot
7. Verbeteren doorstroming regioring		
Doel: Beter benutten van en verbetering doorstroming op de bestaande (weg)infrastructuur	<p><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 verkeersregelinstallaties (iVRI's), parkeerroute informatiesystemen (PRIS) en dynamische reistijd informatie panelen (DRIS), wordt blijvend bijgedragen aan een verbeterde doorstroming.</i></p>	<p>€ 870.000</p> <p>(€ 600.000 Gedekt uit reserve Amerikaweg-Schipholweg (onderdeel regioring, oostzijde))</p>
Kruising Amerikaweg-Schipholweg (als onderdeel van de regioring, oostzijde)	<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 OV-knooppunt Haarlem 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 2025 en 2026.</p> <p><i>Trekker: Haarlem</i></p>	
Verbeteren doorstroming N205 (als onderdeel van de regioring, zuidzijde)	<p>€ 150.000</p> <p>De N205 geeft toegang tot de zuidelijke ring voor doorgaand autoverkeer door Haarlem. Een eerste knelpunt op deze route is</p>	

	<p>het kruispunt Amerikaweg-Schipholweg (zie boven). Naar verwachting worden in 2025 aanvullende maatregelen getroffen om de doorstroming op de N205 te verbeteren, o.a. door aanpassingen van het kruispunt Kleine Houtweg/Kammerlaan.</p> <p><i>Trekker: Haarlem</i></p>
Velserversbinding (als onderdeel van de regioring, noordzijde)	<p>De Velserversbinding is van groot belang om de regioring om Haarlem sluitend te maken. Dit zal op langere termijn pas een investering vragen in fysieke zin (hiervoor heeft de GR € 3,1 miljoen in reserve). In 2023 is samen met de IJmond gemeenten en de provincie gewerkt aan een actieve lobby om de haalbaarheid van de Velserversbinding, samen met het Rijk, te onderzoeken. Dit heeft geresulteerd in een Quickscan Velserversbinding. Medio 2024 worden de uitkomsten hiervan verwacht. Blijkt uit deze Quickscan dat de verbinding van waarde is voor de regio dan wordt deze verder uitgewerkt. Blijkt dat dit geen kansrijk project is, dan vloeit de reservering terug naar het fonds.</p> <p><i>Trekker: Haarlem</i></p>
iVRI's (intelligente verkeersregelinstanties), parkeerroute informatiesystemen (PRIS) en dynamische reistijd informatie panelen (DRIS)	<p>€ 120.000</p> <p>iVRI's, PRIS en DRIS kunnen bijdragen aan de doorstroming op de regioring. Elke deelnemer kan op basis van een concreet voorstel een aanvraag doen voor een regionale bijdrage. Deel van de maatregelen uit Bereikbaarheid kust zullen naar verwachting richten op verbetering van de doorstroming. Deze reservering kan daarom voor de uitkomst van het project worden benut.</p> <p><i>Trekker(s): ZKL-gemeenten & provincie</i></p>

2.2 Werkdeel

Werkdeel	Toelichting	Begroot
Personele capaciteit		
Doel: Bekostiging van GR personeel, gemeenschappelijke studies/onderzoeken en reservering voor uitkomsten project Bereikbaarheid kust.	<i>Dit deel van de begroting dient voor personele capaciteit en studie, onderbouwing en communicatie inzake projecten uit het fonds, in het stadium dat deze projecten nog niet voorzien zijn van een projectbudget.</i>	€ 650.000
Bestuurssecretaris, ondersteuning en lobbybudget	€ 150.000	
	Dit budget is jaarlijks opgenomen in de meerjarenbegroting voor de bekostiging van de bestuurssecretaris, secretaris, en voor belangenbehartiging & lobby. Met dit budget wordt ook de	

	coördinator doorfietsroutes deels bekostigd, die onderdeel is van de Aanpak doorfietsroutes ZKL . De ZKL-gemeenten zijn daarnaast verantwoordelijk voor de bemensing van het ambtelijke GR kernteam (afgesproken capaciteitsinzet is minimaal 8 uur per week per gemeente).
Bereikbaarheid Kust	€ 450.000 Dit budget is gereserveerd voor maatregelen en vervolgonderzoeken die voortkomen uit het project Bereikbaarheid kust. Omdat in dit stadium nog niet bekend is welke maatregelen uit het project komen, kan dit budget nog niet aan het projectendeel worden toegekend. Voor een toelichting op het project 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 Velsverbinding of in het kader van de Aanpak doorfietsroutes).
Doorstroming en optimalisatie onderliggend wegennet	Inzichten uit project Bereikbaarheid kust en de verkeersstudie N201 (onder leiding van Heemstede) kunnen aanleiding zijn voor nadere studie naar verbeterde doorstroming in de regio. In het jaarplan 2025 wordt daarom een PM-post opgenomen voor vervolgonderzoek naar de optimale benutting van aanwezige verbindingen tussen de regioring en de buurgemeenten, ter verbetering van de doorstroming op het onderliggend wegennet.

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. Middelen die niet worden uitgegeven vloeien terug naar het fonds.</i>	€ 25.000

2.4 Overzicht baten - lasten begroting 2025

Hieronder ziet u het overzicht van de baten en lasten voor 2025. 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 2025 Baten - Lasten		
	Begroot	Toelichting
Totaal Baten	€ 1.562.000	Het betreft de stortingen van de deelnemers in het Fonds.
Totaal Lasten	€ 4.070.000	Gereserveerde lasten, bestaande uit: <ul style="list-style-type: none">- Projectendeel: € 3.395.000- Werkdeel: € 650.000- Vrije deel: € 25.000
Saldo	- € 2.508.000	Dit saldo is negatief en houdt in dat er in 2025 minder baten binnenkomen dan naar verwachting wordt uitgegeven. Het tekort wordt gedekt uit de bestemmingsreserves en algemene reserve. Het fonds als geheel kan nooit een negatief saldo hebben.

Bestemming rekeningresultaat 2023

Het rekeningresultaat 2023 bedraagt € 736.929 (positief) en dit wordt gedoteerd aan de algemene reserve.

Toelichting op het overzicht van de baten en lasten

In deze paragraaf worden de toelichtingen gegeven die betrekking hebben op de baten en lasten 2025. Voor de algemeen geldende toelichting op de GR wordt verwezen naar de meegezonden bijlage met achtergrondinformatie over de GR Bereikbaarheid. De inhoudelijke toelichting op de baten en lasten is opgenomen in de begroting van het jaarplan 2025 in hoofdstuk 2.

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.

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 - 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.

Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten

Het jaarplan inclusief begroting 2025 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*

Weerstandsvermogen risicobeheersing

De GR is gericht op de uitvoering van specifieke activiteiten en houdt in beginsel geen weerstandsvermogen 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 wordt 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 begroting. 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.

3. Meerjarenbegroting GR Bereikbaarheid 2025 – 2028

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 2025	2026	2027	2028
Bijdragen deelnemers:				
<i>Bloemendaal</i>	€ 161.000	€ 161.000	€ 161.000	€ 0
<i>Haarlem</i>	€ 1.090.000	€ 1.090.000	€ 1.090.000	€ 0
<i>Heemstede</i>	€ 190.000	€ 190.000	€ 190.000	€ 0
<i>Zandvoort</i>	€ 121.000	€ 121.000	€ 121.000	€ 0
Totaal baten	€ 1.562.000	€ 1.562.000	€ 1.562.000	€ 0¹
LASTEN	Begroting 2025	2026	2027	2028
<u>PROJECTDEEL</u>				
1) Versterken netwerk fietspaden				
<i>Vrije ruimte</i>	€ 800.000			
<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			
<i>Vergroten capaciteit op het spoor</i>	€ 50.000			
3) Ontwikkelen OV-knoop Haarlem Nieuw-Zuid				
<i>OV-knoop Haarlem Nieuw-Zuid</i>	€ 625.000	€ 625.000	€ 625.000	

1 Vanaf 2028 staan de dotaties van de gemeenten op nul. Dit is vanwege de looptijd van het fonds, die bij aanvang van de GR is afgesproken op 15 jaar, en in 2027 afloopt. Bij de evaluatie van de GR in 2025 wordt ook het besluit betrokken tot eventuele voortzetting van het fonds.

4) Versterken MRA OV-netwerk <i>Uitwerking R-Net Metrobus (Bus Rapid Transit (BRT)) systeem, inclusief uitwaaiering buslijnen</i>	€ 50.000			
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	€ 50.000		
7) Verbeteren doorstroming regioring <i>iVRI's, PRIS & DRIS</i> <i>Velserverbinding</i> <i>Amerikaweg-Schipholweg (als onderdeel van de regioring, oostzijde)</i> <i>Verbeteren doorstroming N205</i>	€ 120.000 € 600.000 € 150.000	€ 3.100.000 € 600.000		
Totaal projectdeel	€ 3.395.000	€ 4.935.000	€ 985.000	
<u>WERKDEEL</u>				
Bestuurssecretaris, ondersteuning en lobbybudget	€ 150.000	€ 150.000	€ 150.000	€ 0
Bereikbaarheid Kust	€ 450.000			
Vrije ruimte voorbereidend onderzoek/studie projectendeel	€ 50.000			
Totaal werkdeel	€ 650.000	€ 150.000	€ 150.000	€ 0
<u>VRIJE DEEL</u>				
Totaal vrije deel	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000	€ 0
Totale lasten	€ 4.070.000	€ 5.110.000	€ 1.160.000	€ 0
Saldo baten en lasten	€ -2.508.000	€ -3.548.000	€ 402.000	€ 0
Mutaties bestemmingsreserves	€ 1.775.000	€ 4.885.000	€ 985.000	€ 0
Saldo baten en lasten na reservemutaties	€ -733.000	€ 1.337.000	€ 1.387.000	€ 0
Mutatie algemene reserve	€ -733.000	€ 1.337.000	€ 1.387.000	€ 0

3.1 Verloopstaat reserves GR Bereikbaarheid

(Bedragen x € 1)

	Ultimo 2023	Mutatie 24	Ultimo 2024	Mutatie 25	Ultimo 2025	Mutatie 26	Ultimo 2026	Mutatie 27	Ultimo 2027	Mutatie 28	Ultimo 2028
- Algemene reserve	€ 794.626	€ -58.000	€ 736.626	€ -733.000	€ 3.626	€ 1.337.000	€ 1.340.626	€ 1.387.000	€ 2.727.626	€ 1.562.001	€ 2.727.626
- Bestemmingsreserves											
- Regionale doorfietsroute kust - Amsterdam	€ 450.000		€ 450.000		€ 450.000	€ -225.000	€ 225.000	€ -225.000	€ 0		
- Fietsverbinding Velsen-Haarlem Noord-Schalkwijk-Vijfhuizen	€ 270.000		€ 270.000		€ 270.000	€ -135.000	€ 135.000	€ -135.000	€ 0		
- Vergroten OV-capaciteiten	€ 350.000		€ 350.000	€ -350.000	€ 0		€ 0		€ 0		
- OV-knoop Haarlem Nieuw-Zuid	€ 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		€ 400.000	€ -200.000	€ 200.000	€ -200.000	€ 0		€ 0		€ 0
- Velserversbinding	€ 3.100.000		€ 3.100.000		€ 3.100.000	€ -3.100.000	€ 0		€ 0		€ 0
- Amerikaweg-Schipholweg (onderdeel regioring, oostzijde)	€ 1.200.000		€ 1.200.000	€ -600.000	€ 600.000	€ -600.000	€ 0		€ 0		€ 0
Eigen vermogen totaal	€ 9.064.626	€ -683.000	€ 8.381.626	€ -2.508.000	€ 5.873.626	€ -3.548.000	€ 2.325.626	€ 402.000	€ 2.727.626	€ 1.562.001	€ 2.727.626
Prognose baten lasten											
Baten		€ 1.562.000		€ 1.562.000		€ 1.562.000		€ 1.562.000		€ 0	
Lasten		€ 2.245.000		€ 4.070.000		€ 5.110.000		€ 1.160.000		€ 0	
Dekking reserve		€ 625.000		€ 1.775.000		€ 4.885.000		€ 985.000		€ 0	
Saldo baten lasten = mutatie algemene reserve		€ -58.000		€ -733.000		€ 1.337.000		€ 1.387.000		€ 0	

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.

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

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).



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 governancemodel 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 voorbereid. 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	
Vóór 8 april	Jaarstukken worden in concept naar de griffies toegezonden voor behandeling door raadsleden.
Tussen 8 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.

Poort, Jurgen van der

Van: Kasper Janssen <kjanssen@haarlem.nl>
Verzonden: vrijdag 5 april 2024 14:16
Aan: griffie Zandvoort; Griffie Bloemendaal; Griffiebureau; Raadsgriffier Heemstede
CC: Secretariaat van Leeuwen; secretariaat.Hendriks; Bestuurssecretariaat Bloemendaal; Bestuurssecretariaat Heemstede; Lex Hendriksen; Baas, Leon; Hertog, Nico den; Peter van Halteren; Manon Vester
Onderwerp: RE: Ontwerp-jaarstukken Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland
Bijlagen: 1. Aanbiedingsbrief jaarstukken 2024.pdf; 2. ontwerp-Jaarverslag GR Bereikbaarheid ZKL 2023.pdf; 3. ontwerp-Jaarplan GR Bereikbaarheid ZKL 2025.pdf; 4. Bijlage - Achtergrondinformatie GR Bereikbaarheid.pdf

Geachte griffiers,

Per abuis heb een verouderde versie van het jaarverslag meegestuurd met mijn vorige bericht. Kunt u de bijlagen in het vorige bericht negeren en de bijlagen in dit bericht verspreiden onder uw raadsleden?

Alvast bedankt.

Met vriendelijke groet,



Kasper Janssen
Bestuurssecretaris / Regisseur
Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland
06 39 28 93 13

Van: Kasper Janssen
Verzonden: vrijdag 5 april 2024 14:10
Aan: griffie Zandvoort <griffie@zandvoort.nl>; 'griffie@bloemendaal.nl' <griffie@bloemendaal.nl>; Griffiebureau <griffiebureau@haarlem.nl>; 'Raadsgriffier Heemstede' <griffie@heemstede.nl>
CC: Secretariaat van Leeuwen <secretariaat.vanleeuwen@haarlem.nl>; secretariaat.Hendriks <secretariaat.hendriks@zandvoort.nl>; 'Bestuurssecretariaat Bloemendaal ' <bestuurssecretariaat@bloemendaal.nl>; 'Bestuurssecretariaat Heemstede' <bestuurssecretariaat@heemstede.nl>; Lex Hendriksen <ahendriksen@haarlem.nl>; Baas, Leon <l.baas@heemstede.nl>; 'n.denhertog@bloemendaal.nl' <n.denhertog@bloemendaal.nl>; Peter van Halteren <pvanhalteren@haarlem.nl>; Manon Vester <mvester@haarlem.nl>
Onderwerp: Ontwerp-jaarstukken Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland

Geachte griffiers,

Namens de Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland (GR) stuur ik u de ontwerp-jaarstukken 2024 toe. Deze stukken zullen door de colleges van de gemeenten geagendeerd worden voor commissie- en raadsvergaderingen.

Zoals opgenomen in de regeling, ontvangt u deze stukken ook op voorhand. Zou u de stukken kunnen verspreiden richting uw raadsleden?

Hartelijk dank!

Met vriendelijke groet,



Kasper Janssen

Bestuurssecretaris / Regisseur

Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland

06 39 28 93 13