

Van:
Verzonden: woensdag 26 maart 2025 13:03
Aan: griffie Zandvoort; Griffie Bloemendaal; Griffiebureau;
Raadsgriffier Heemstede
CC: Secretariaat van Leeuwen; Bestuurssecretariaat Bloemendaal;
Secretariaat Bluijs; Bestuurssecretariaat Heemstede;

Onderwerp: Ontwerp-jaarstukken 2025 Gemeenschappelijke Regeling
Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland
Bijlagen: 1. Aanbiedingsbrief jaarstukken 2025 aan raden.pdf; 2.
ontwerp-Jaarverslag GR Bereikbaarheid ZKL 2024.pdf; 3.
ontwerp-Jaarplan GR Bereikbaarheid ZKL 2026.pdf; 4. Bijlage -
Achtergrondinformatie GR Bereikbaarheid.pdf

Geachte griffiers,

Namens de Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland stuur ik u de ontwerp-jaarstukken 2025 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,



Bestuurssecretaris / Regisseur
Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland

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: 25/03/2025

Kenmerk:

Contactpersonen:

E-mail:

Onderwerp: Ontwerp-jaarstukken GR Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland

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 2024 en het ontwerpjaarplan 2026 met begroting opgesteld. Het geheel van jaarverslag, jaarrekening, jaarplan, begroting en bijlage met achtergrondinformatie over de GR wordt hieronder ontwerp-jaarstukken genoemd.

Terugblik 2024

In 2024 heeft de GR Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland belangrijke projecten mogelijk gemaakt die bijgedragen aan een beter functionerend fiets- en openbaar vervoernetwerk. Zo is de Aanpak Doorfietsroutes ZKL opgestart en wordt gewerkt aan de verbetering van de F930 Spaarndamseweg en de F208 Lodewijk van Deyssellaan in Haarlem. Daarnaast is een eerste bijdrage geleverd aan de realisatie van het OV-knooppunt Haarlem Nieuw Zuid, een cruciaal overstappunt in de regio.

Om beter inzicht te krijgen in de ontwikkeling van ons regionale wegennet, is samen met de gemeente Haarlemmermeer en Provincie Noord-Holland een verkeersstudie gestart. Deze analyse helpt ons om huidige en toekomstige knelpunten te signaleren en duurzame oplossingen te ontwikkelen. Daarnaast hebben we in 2024 een nulmeting gefinancierd naar de effecten van de nul-emissiezone in Haarlem, zodat we de impact op mobiliteit en leefbaarheid goed kunnen monitoren.

Naast infrastructuurverbeteringen hebben we ook ingezet op duurzame mobiliteit. Met de start van de Werkgeversaanpak Waarderpolder worden bedrijven ondersteund bij het verminderen van spitsdrukke en het terugdringen van CO₂-uitstoot door slimmer en duurzamer woon-werkverkeer te stimuleren. Binnen het project Bereikbaarheid Kust is in 2024 intensief geparticipeerd met regionale partners en inwoners om ideeën op te halen voor een betere bereikbaarheid van de kust en het beperken van verkeersoverlast. Dit proces heeft geleid tot een samenhangend maatregelpakket, dat de basis vormt voor de Actieagenda Bereikbaarheid Kust. Meer hierover leest u in het jaarplan 2026.

Ontwikkelingen en ambities 2025 en 2026

In 2026 blijven wij ons inzetten voor de verbetering van de regionale bereikbaarheid. Een van de belangrijkste projecten is de realisatie van het OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. Dit knooppunt vormt voor de regio Zuid-Kennemerland de belangrijkste basis om naast het bestaande

spoor netwerk, te komen tot een hoogwaardig stelsel van openbaar vervoer. Om de realisatie mogelijk te maken, worden middelen herbestemd binnen het mobiliteitsfonds.

Daarnaast wordt de Actieagenda Bereikbaarheid Kust uitgevoerd, met als doel de kust op een duurzame manier beter bereikbaar te maken. Dit omvat de inzet van P+R-voorzieningen en pendelbussen, het versterken van het doorfietsroutenetwerk en het gebruik van slimme reisinformatie om reizigers efficiënter te begeleiden.

Ook de aanpak van de doorfietsroutes blijft een speerpunt. De GR draagt financieel bij aan de ontwikkeling van de F201 Oude Trambaan als doorfietsroute, waarmee een veilige en comfortabele fietsverbinding tussen de kernen en de kust wordt gerealiseerd. Dit project wordt binnen de Actieagenda Bereikbaarheid Kust als een prioriteit beschouwd.

Tot slot wordt in 2025 een evaluatie uitgevoerd van de GR Bereikbaarheid en het mobiliteitsfonds. Deze evaluatie biedt inzicht in de effectiviteit van de regeling en kan aanleiding geven tot aanpassingen in de werkwijze vanaf 2026.

Procedure

Het bestuur van de GR stelt de jaarstukken jaarlijks vóór 1 juli vast. Met inachtneming van de zienswijzentermijn van 12 weken dienen deze ontwerp-jaarstukken uiterlijk 7 april 2025 aan de raden van de deelnemers te worden toegezonden. Door deze stukken op 25 maart 2025 te verzenden, voldoet het bestuur aan deze termijn.

Uw raad heeft de mogelijkheid zienswijzen in te dienen op zowel het jaarplan als de begroting. De GR voegt deze zienswijzen bij de definitieve stukken en zendt deze vóór 15 juli aan Gedeputeerde Staten. Indien het bestuur afwijkt van de zienswijzen, worden de definitieve stukken ter kennisgeving aan de deelnemende raden gezonden.

Wij zullen uw colleges 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,

Voorzitter

Bestuurssecretaris

Ontwerp-Jaarverslag 2024

Mobiliteitsfonds Gemeenschappelijke Regeling
Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland



Inhoudsopgave

1.	Toelichting op het jaarverslag 2024	3
1.1	Toelichting op de baten en lasten	3
2.	Evaluatie 2024	5
2.1	Evaluatie Projectdeel 2024	5
2.2	Evaluatie Werkdeel 2024.....	12
2.3	Evaluatie vrije deel 2024	14
3.	Balans 2024.....	16
4.	Overzicht van Baten en Lasten 2024	18
5.	Zienswijzen op ontwerp-jaarverslag en jaarrekening 2024.....	22

1. Toelichting op het jaarverslag 2024

Het jaarverslag 2024 van de Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland (GR) wordt in elke Zuid-Kennemer gemeenteraad gelijktijdig behandeld met het jaarplan 2026 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 2024.

1.1 Toelichting op de baten en lasten

In het jaarverslag en de jaarrekening 2024 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 2024 – Baten (exclusief mutaties reserves)			
Bijdragen	Begroot	Realisatie	Toelichting
Bloemendaal	€ 161.000	€ 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	€ 1.090.000	
Heemstede	€ 190.000	€ 190.000	
Zandvoort	€ 121.000	€ 121.000	
Provincie Noord-Holland (aanpak doorfietsroutes)	-	€ 50.000	
Totaal	€ 1.562.000	€ 1.612.000	

Voor de Aanpak Doorfietsroutes Zuid-Kennemerland is met Provincie Noord-Holland afgesproken dat de GR de toegezegde onderzoeksgelden voor de aanpak beheert. Dat betekent dat de GR in 2024 € 50.000 aan aanvullende incidentele baten heeft ontvangen.

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. In 2024 zijn veel bijdragen aan projecten conform jaarplan uitgekeerd. Een nadere toelichting van de activiteiten van de GR en de voortgang van de gemeentelijke uitvoeringsprojecten is opgenomen in [hoofdstuk 2](#). De verdeling van de uitgaven over de drie begrotingsonderdelen (projectdeel, werkdeel en vrije deel) is op hoofdlijnen als volgt:

1. **Projectdeel**

Uit het projectdeel zijn bijdragen geleverd aan twee doorfietsrouteprojecten (€ 650.000), het regionale OV-Knooppunt Haarlem Nieuw Zuid (€ 625.000), fietsparken bij station Heemstede-

Aerdenhout (€ 117.397), Werkgeversaanpak Waarderpolder (€ 50.000) en de ontwikkeling van een regionale propositie voor het openbaar vervoer (€ 1.155).

2. *Werkdeel*

Onder het werkdeel zijn kosten gemaakt voor personele inzet (€ 165.676). Dit betreft de kosten voor de bestuurssecretaris, ondersteuning en de coördinator doorfietsroutes ZKL. Daarnaast zijn er kosten gemaakt voor het project Bereikbaarheid kust (€ 50.000).

3. *Vrije deel*

In 2024 bedroeg het vrije deel € 50.000. Van dit vrije deel is € 49.017 besteed, o.a. aan de monitoring van effecten van de nul-emissiezone Haarlem (€ 44.000).

De ontwikkelingen van het afgelopen jaar betekent dat de Jaarrekening 2024 sluit met een batig saldo (na reservemutaties) van € 519.255.

Balans mobiliteitsfonds

In de tabel hieronder is weergegeven wat de balans is van het mobiliteitsfonds van de GR eind 2024. 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 2023	€ 9.064.626
Inkomsten 2024	€ 1.612.000
Uitgaven 2024 Totaal	- € 1.717.745
Uitgaven Projectdeel	- € 1.453.052
Uitgaven Werkdeel	- € 215.676
Uitgaven Vrije deel	- € 49.017
Saldo Mobiliteitsfonds eind 2024	€ 8.958.881

Mobiliteitsfonds is een spaarfonds

Het mobiliteitsfonds is opgericht om te dienen als cofinanciering voor grote (infrastructurele) projecten, zoals OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid, een Velserversbinding en het R-Net Metrobus 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 2024

2.1 Evaluatie Projectdeel 2024

1. Versterken netwerk van fietspaden	Wat stond er in het jaarplan 2024?	Stand van zaken eind 2024
Uitgaven	Begroot totaal: € 650.000	Besteed totaal: € 659.500
Knelpunten in het fietsroutenetwerk en doorfietsroutes	Voor de oplossingsrichting Versterken netwerk van fietspaden wordt voor deze begroting een totaalbedrag gereserveerd. Dit dient als cofinanciering voor gemeentelijke projecten en als ophoging van provinciale- en/of rijkssubsidies. Elke deelnemer kan op basis van een concreet voorstel een aanvraag doen voor een regionale bijdrage, mits deze onderdeel is van het Regionaal Toekomstbeeld Fiets en/of op het regionale fietsnetwerk ligt en voldoet aan de criteria die landelijk worden gehanteerd voor veilige en toekomstbestendige fietsinfrastructuur. De breed gedragen wens van de ZKL-raden en colleges om werk te maken van het doorfietsroutenetwerk, in combinatie met hoge provinciale subsidies, gaan naar verwachting leiden tot meer projecten de komende jaren. De GR wil daarom voldoende ruimte hebben om deze projecten te voorzien van cofinanciering. Mogelijke aanvragen 2024: - Fietsknelpunt Bekslaan/Leidsevaart (doorfietsroute F208) <i>Trekker: Bloemendaal</i>	In 2024 is het budget voor het versterken van het fietsnetwerk volledig benut. Met bijdragen uit het mobiliteitsfonds zijn twee doorfietsrouteprojecten mogelijk gemaakt. De Spaarndamseweg (F930) in Haarlem wordt heringericht, waardoor deze doorfietsroute, die Haarlem en Spaarndam verbindt, aantrekkelijker en veiliger wordt. Daarnaast wordt de Lodewijk van Deyssellaan (F208) in Haarlem heringericht als fietsstraat en worden de aangrenzende kruispunten verkeersveilig ingericht. Hiermee wordt een belangrijke schakel in de doorfietsroute die de IJmond en Zuid-Kennemerland verbindt, veilig en comfortabel gemaakt voor scholieren, forenzen en recreatieve fietsers. Omdat bij dit project de provinciale subsidie lager is uitgevallen dan werd verwacht, hebben de GR en Haarlem hun bijdrage verhoogd. Dit betekent dat er € 150.000 van de vrije ruimte van het jaarplan 2025 is ingezet om dit project mogelijk te maken. <i>Aanpak doorfietsroutes ZKL</i> Begin 2024 is de Aanpak doorfietsroutes ZKL gestart, waarin wordt toegewerkt naar een bestuurlijke overeenkomst (Q3 2025) ter realisatie van het

	- Spoorwegovergang Leyduin <i>Trekker: Heemstede</i> - (onderdelen van) doorfietsroute F205 - Velsen-Haarlem-H' meer <i>Trekker: Haarlem</i> - Fietsring Haarlem – samenkomst meerdere doorfietsroutes <i>Trekker: Haarlem</i>	doorfietsroutenetwerk. Raadsleden zijn hierover op 4 september 2024 bijgepraat tijdens de Radenbijeenkomst ZKL/IJ. Met de provincie is afgesproken dat de GR het gezamenlijke onderzoeksbudget van de aanpak beheert, waar de GR en provincie elk € 50.000 in hebben gestort. Uit dit budget is in 2024 een datagedreven prioritering van het doorfietsroutenetwerk bekostigd, dat de basis legt voor de meerjarige programmering. Hierdoor is er een overschrijding van € 9.500 op het oorspronkelijk begrote bedrag voor dit projectdeel.
--	--	--

2. Vergroten OV-capaciteiten	Wat stond er in het jaarplan 2024?	Stand van zaken eind 2024
Uitgaven	Begroot totaal: € 350.000	Besteed totaal: € 0
Geluid reducerende maatregelen Overveen (mitigerende maatregelen)	In 2022 is onderzoek gedaan naar het geluid waaraan de woningen langs het spoor worden blootgesteld. Begin 2023 zijn ook de eerste uitkomsten van de bewonersenquête bekend. De geluidmetingen laten zien, dat het treingeluid de vastgestelde geluidnormen niet overschrijdt. Uit de bewonersenquête komen wel enkele specifieke knelpunten naar voren, zoals de voeg-overgangen in de spoorstaven en het geluid van de stalen spoorbruggen. Bloemendaal gaat in gesprek met NS en ProRail om te laten beoordelen of hier extra mitigerende maatregelen mogelijk zijn. Het is de bedoeling dit traject in 2023 af te ronden. Doordat maatregelen op of aan het spoor doorgaans een lange voorbereidingstijd vragen zal een eventuele uitvoering waarschijnlijk niet in 2023 kunnen	Na verder overleg met ProRail is in 2024 geen nieuw inzicht ontstaan over de urgentie en de haalbaarheid van geluid reducerende maatregelen. Dit project hoeft niet terug te keren in het Jaarplan 2026.

	plaatsvinden. Het bedrag van € 350.000 schuift door naar 2024. <i>Trekker: Bloemendaal</i>		
--	--	--	--

3. Ontwikkelen OV-knoop Haarlem Nieuw-Zuid	Wat stond er in het jaarplan 2024?	Stand van zaken eind 2024	
Uitgaven	Begroot totaal: € 625.000	Besteed totaal: € 625.000	
Multimodaal knooppunt Nieuw-Zuid	OV-knooppunt Haarlem-Nieuw Zuid wordt door de gemeente Haarlem ontwikkeld. Dit knooppunt verbindt de regio met de rest van de MRA middels hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) (zie ook projectdeel 4. Versterken MRA OV-netwerk). Dit project maakt onderdeel uit van de financieringsaanvraag behorende bij het programma Bereikbare steden (rijksprogramma). Vanuit de GR vindt cofinanciering plaats, waar vanaf 2024 een beroep op zal worden gedaan. In het jaarplan 2023 is voorgesteld om € 2,5 miljoen beschikbaar te stellen voor cofinanciering. Dit bedrag wordt verdeeld over vier jaar aan de gemeente Haarlem overgemaakt. In 2024 starten we met het leveren van de eerste bijdrage (€ 625.000). <i>Trekker: Haarlem</i>	In de meerjarenbegroting van het jaarplan 2023 is een reservering voor het OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid opgenomen van € 2,5 miljoen, gelijk verspreid over vier jaren. Deze reservering is gehandhaafd in het jaarplan 2024, waardoor het eerste deel van € 625.000 in 2024 is uitgekeerd. Vanwege gestegen materiaal- en bouwkosten is er aanvullende financiering nodig om het knooppunt te realiseren. Alle betrokken partijen zijn hierover in gesprek, waarbij op het moment van schrijven nog geen duidelijkheid is over de uitkomst. Het bestuur van de GR Bereikbaarheid ZKL heeft de intentie uitgesproken om de bijdrage vanuit het mobiliteitsfonds te verhogen. Dit voornemen wordt aan de raden voorgelegd met het jaarplan 2026. In 2024 heeft de gemeenteraad van Haarlem het voorlopig ontwerp (VO) van het OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid vastgesteld. Wanneer de financiering rondkomt kan in 2026 gestart worden met de bouw en wordt het project eind 2028 opgeleverd.	

4. Versterken MRA OV-netwerk	Wat stond er in het jaarplan 2024?	Stand van zaken eind 2024
Uitgaven	Begroot totaal: € 20.000	Besteed totaal: € 1.155
Onderzoek HOV Zandvoort-Heemstede-Hoofddorp	De provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Haarlem en Amsterdam hebben gezamenlijk een studie uitgevoerd naar de reizigersgroei aan de westzijde van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) tot 2040 en de ontwikkelingsmogelijkheden van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) tussen Haarlem en Amsterdam/Schiphol. Uit het eerste deel van de studie is gebleken dat een Bus Rapid Transit (BRT) een kansrijke oplossing biedt, die in 2022 verder is uitgewerkt. Dit gaat uit van een eindoplossing met een hoogwaardige bus die de eigenschappen (snelheid, frequentie en capaciteit) heeft van een sneltram en die in ieder geval op het kerntraject (Haarlem-Amsterdam) een volledig vrije infrastructuur heeft. In combinatie met het OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid, vormen deze HOV/BRT-verbinding en de doorgaande verbindingen de regio in, de dragers van de regionale inzet op openbaar vervoer. Eén van de nu voorgestelde lijnen is de HOV-verbinding van Zandvoort naar Hoofddorp via Heemstede (met eventueel een separate aansluiting op Haarlem Nieuw-Zuid). De GR reserveert € 20.000 voor de verdere uitwerking hiervan. <i>Trekker: Provincie Noord-Holland</i>	Op 13 juni 2024 heeft de GR een propositie voor het openbaar vervoer gestuurd aan Provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam. Hiermee levert de regio Zuid-Kennemerland input aan de bestaande en nieuwe vervoerplannen voor het busvervoer. Daarnaast is de propositie input voor de aanbesteding van de concessie Noordwest Noord-Holland (nu: Noord-Holland Noord en Haarlem/IJmond) door de provincie Noord-Holland in 2028. Met ambtelijke inzet en beperkte uitgaven is de propositie tot stand gekomen, waarbij ook aandacht is gevraagd voor onderzoek naar een HOV-verbinding tussen Zandvoort, Heemstede en Hoofddorp. Het gevraagde onderzoek is onderdeel gemaakt van de uitwerking van het project R-Net Metrobus/BRT, dat onder leiding van de Vervoerregio Amsterdam is gestart. De Gemeente Haarlem en de Provincie Noord-Holland zijn verantwoordelijk voor alle lijnen ten westen van het toekomstige OV-Knooppunt Haarlem Nieuw Zuid, waaronder de lijn richting Heemstede en Zandvoort. Voor deze lijnen wordt nu gestudeerd op kortetermijnmaatregelen die te nemen zijn binnen gepland grootschalig onderhoud, zoals het aanpassen van een vluchtheuvel of het verruimen van een boogstraal. Op de middellange en lange termijn wordt gezien waar vrij liggende businfrastructuur inpasbaar is. Bij deze uitwerkingen zijn alle ZKL-gemeenten betrokken.

5. Faciliteren overstappunten	Wat stond er in het jaarplan 2024?	Stand van zaken eind 2024
Uitgaven	Begroot totaal: € 400.000	Besteed totaal: € 117.397
Algemeen fietsenstallingen bij overstappunten	Begroot: € 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.	Besteed: € 117.397 In 2024 is vanuit het projectdeel Faciliteren Overstappunten een projectbijdrage verstrekt voor station Heemstede-Aerdenhout. Dit betreft een aanvullende bijdrage voor de plaatsing van 2300 extra fietsparkeerplekken. 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 eind 2025. Verdere informatie over de uitvoering is te vinden op de website van Heemstede.
Autoparkeren stations	Bij een aantal stations in ZKL kan naast fietsparkeren ook autoparkeren (P+R) bijdragen aan de ontlasting van automobiliteit binnen de regio. Daarom is sinds de begroting 2021 de begrotingspost 'Autoparkeren Stations' toegevoegd. De gemeente Haarlem heeft daarvoor de eerste aanvraag ingediend, voor een bijdrage aan de P+R Spaarnwoude. Omdat er in 2024 nog geen bijdrage wordt verwacht, blijft het gereserveerde bedrag van € 400.000 staan in de reserve.	Het P+R terrein is onderdeel van de herinrichting van de ontwikkelzone Haarlem Oostpoort. In overleg met NS worden de plannen verder uitgewerkt. Verwacht wordt dat in 2025 duidelijkheid komt over de realisatie van het parkeerterrein. Daarom wordt gezien het regionale belang voorgesteld het gereserveerde bedrag aan te houden voor aanwending op het moment dat het P+R terrein uitvoeringsgereed is.

6. Spreiden pendelstroom	Wat stond er in het jaarplan 2024?	Stand van zaken eind 2024
Uitgaven	Begroot totaal: € 50.000	Besteed totaal: € 50.000
Werkgeversaanpak	Vanuit het Rijk-regio programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) wordt een werkgeversaanpak bekostigd voor de regio ZKL. Breikers biedt hierdoor kosteloos hulp aan bedrijven in de regio bij de transitie naar slimme & duurzame mobiliteit. Daarbij is er vanuit het Multimodaal Toekomstbeeld (eveneens vanuit SBaB) MRA-brede aandacht voor de werkgeversaanpak en het afremmen en spreiden van de mobiliteitsgroei. Het GR bestuur heeft daarom besloten aan te sluiten bij deze lopende initiatieven en een bedrag te reserveren om een bijdrage te kunnen leveren in 2024, mocht dat nodig zijn. Trekker: Programma SBaB van de MRA	Het gratis mobiliteitsadvies van Breikers voor bedrijven in ZKL is in geheel 2024 aangeboden. Ook in 2025 blijft dit gratis advies mogelijk voor bedrijven die zich melden. Voor de Waarderpolder is een eigen werkgeversaanpak opgestart (naam: Waarderpolder Reist duurzaam). Over een periode van drie jaar wordt vanaf 2024 een bijdrage van totaal € 150.000 uitgekeerd aan de gemeente Haarlem ten behoeve van deze werkgeversaanpak. In 2024 is een eerste bijdrage van € 50.000 uitgekeerd. Het doel van Waarderpolder Reist Duurzaam is een bijdrage te leveren aan minder files in de spits en een vermindering van CO₂-uitstoot van woon-werkverkeer. Dit door te werken aan bereikbaarheid van bedrijven in de Waarderpolder en slimme en duurzame manieren van woon-werpendel te stimuleren. Het tegengaan van congestie op de toegangswegen naar de Waarderpolder verbetert ook de regionale bereikbaarheid, voornamelijk vanwege de positieve effecten op de N200.

7. Verbeteren doorstroming regioring	Wat stond er in het jaarplan 2024?	Stand van zaken eind 2024
Uitgaven	Begroot totaal: € 820.000	Besteed totaal: € 10.000
iVRI's (intelligente verkeersregelinstanties)	Begroot: € 220.000	Besteed: € 0

	iVRI's, PRIS en DRIS dragen bij aan de doorstroming op de regioring. Elke deelnemer kan op basis van een concreet voorstel een aanvraag doen voor een regionale bijdrage.	In 2024 is voor dit projectdeel geen aanvraag binnengekomen.	
Velserverbinding (als onderdeel van de regioring, noordzijde)	Begroot: € 0 De Velserverbinding is van groot belang om de regioring om Haarlem sluitend te maken. Dit zal op langere termijn pas een investering vragen in fysieke zin. Er wordt samen met de IJmond gemeenten en de provincie gewerkt aan een actieve lobby om de haalbaarheid van de Velserverbinding, samen met het Rijk, te onderzoeken. De GR heeft een bedrag van € 3,1 miljoen in reserve voor toekomstige cofinanciering.	Besteed: € 10.000 Samen met de IJmond heeft de GR een Quickscan laten uitvoeren naar de Velserverbinding. De Quickscan wijst uit dat deze verbinding mogelijk is. Twee varianten zijn daarbij kansrijk om verder uit te werken. Richting het Provinciaal Verkeer en Vervoer Beraad (PVVB) van maart 2025 wordt een ambtelijk voorstel uitgewerkt via de gemeenten Velsen en Haarlem, respectievelijk namens IJmond en Zuid-Kennemerland, in nauwe afstemming met Provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat.	
Kruising Amerikaweg-Schipholweg (als onderdeel van de regioring, oostzijde)	Begroot: € 600.000 Het kruispunt Schipholweg-Amerikaweg-Bernardlaan is een belangrijk kruispunt op de regioring. De inrichting van dit kruispunt hangt af van de verdere inrichting op de Schipholweg, die weer afhangt van het nieuwe busstation Nieuw-Zuid. Daardoor is nu nog niet duidelijk welke maatregelen voor het kruispunt met de Amerikaweg als meest optimaal aan de orde komen. De verwachting is dat dit in 2024 duidelijk wordt. Het voorstel is om de reservering voor dit project (€ 1.200.000) aan te houden en te verdelen over de jaren 2024 en 2025.	Besteed: € 0 In 2024 is de focus gelegd op de herinrichting van de Schipholweg in relatie tot het toekomstige OV-Knooppunt Nieuw Zuid. Voor de Amerikaweg zelf zijn de herinrichtingswerkzaamheden in gang gezet. Voor het betreffende kruispunt zijn echter geen maatregelen aan de orde geweest. In 2025 volgt uitsluitel of het noodzakelijk is om deze reservering te handhaven.	

Verbetering doorstroming N205	De N205 geeft toegang tot de zuidelijke ring voor doorgaand autoverkeer door Haarlem. Een eerste knelpunt op deze route is het kruispunt Amerikaweg-Schipholweg (zie boven). Ook de doorstroming verderop op de ring, onderdeel Paviljoenslaan - Spanjaardslaan, heeft een relatie met de inrichting van de Schipholweg. In de loop van 2024 wordt aan de GR bericht welke maatregelen op dit deel van de ring aan de orde zijn.	In 2024 is alle capaciteit ingezet rondom de verkeersmaatregelen OV-Knooppunt Haarlem Nieuw Zuid. Wel wordt een aanvraag in 2025 verwacht voor de kruising Kleine Houtweg – Spanjaardslaan, waarvoor in het jaarplan 2025 een bedrag van € 150.000 is opgenomen. Hiermee wordt de doorstroming op de N205 verbeterd. De maatregelen voor het hele traject van de N205 zullen in 2025 verder worden uitgewerkt.	
-------------------------------	--	--	--

2.2 Evaluatie Werkdeel 2024

Werkdeel	Wat stond er in het jaarplan 2024?	Stand van zaken eind 2024	
Uitgaven	Begroot totaal: € 731.000	Besteed totaal: € 215.676	
Bestuurssecretaris, ondersteuning en lobbybudget	Begroot: € 150.000 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).	Besteed: 144.722 In 2024 is dit budget grotendeels benut voor het doen functioneren van de GR (bestuurssecretaris en ondersteuning) en deels voor het aanstellen van de coördinator Aanpak doorfietsroutes Zuid-Kennemerland.	
Bereikbaarheid Kust	Begroot: € 500.000 Dit budget is gereserveerd voor maatregelen en vervolgonderzoeken die uit het project Bereikbaarheid kunnen volgen. Voor toelichting zie Project Bereikbaarheid Kust	Besteed: € 50.000 In 2024 heeft de provincie besloten om het project gelijk te laten lopen met de trajectstudie Zeeweg. Het samenvoegen van de twee projecten en de uitvoerige participatie hebben ertoe geleid dat de maatregelen in	

		2025 genomen worden. In 2024 is het beschikbare budget voor € 50.000 aangesproken. Dit is de toegezegde bijdrage van de GR aan Provincie Noord-Holland voor de Brede mobiliteitsverkenning gebiedszone Zeeweg/Randweg, die onderdeel is gemaakt van het project Bereikbaarheid kust. Resultaten hiervan zijn de probleemverkenning Bereikbaarheid kust en de Mini MKBA verbinding Zeeweg-Randweg. De resterende € 450.000 is niet uitgegeven en is opgenomen voor Bereikbaarheid kust in het jaarplan 2025. Op de projectpagina kunt u meer informatie vinden over de probleemverkenning, participatie, het maatregelenpakket en de fasering.	
Vrije ruimte voorbereidend onderzoek/studie en inhuur projectendeel	Begroot: € 50.000 Het projectendeel is uitsluitend bedoeld voor bijdragen aan projecten. Hierdoor is het noodzakelijk om in het werkdeel ruimte te reserveren voor het uitvoeren van eigen onderzoek, voor een bijdrage aan onderzoek van derden of inhuur, als dat bijdraagt aan de totstandkoming van projecten in het projectendeel (bijvoorbeeld verder onderzoek naar de Velserversbinding).	Besteed: € 20.953 <i>Verkeerstudie regionale wegennet Zuid-Kennemerland en Haarlemmermeer</i> Eind 2024 is een start gemaakt met de studie naar het regionale wegennet, mede n.a.v. de samenwerkingsafspraken die de GR en Haarlemmermeer in oktober 2023 hebben ondertekend. In de studie wordt inzichtelijk gemaakt wat de huidige en toekomstige knelpunten op het regionale wegennet zijn. Tevens wordt onderzocht wat effectieve en duurzame oplossingsrichtingen zijn voor de geconstateerde knelpunten. Voor deze studie heeft de GR een bijdrage toegekend van € 60.000. De provincie bekostigt de overige € 30.000. De bijdrage van de GR wordt in twee delen uitgekeerd aan de gemeente Heemstede, die opdrachtgever van de studie is. Het eerste deel (€ 10.000) is eind 2024 overgemaakt. Het restant (€ 50.000) wordt bekostigd uit het jaarplan 2025.	

		<i>Aanpak doorfietsroutes ZKL</i> Voor de bekostiging van de inhuur van de coördinator doorfietsroutes ZKL is naast de inzet van het personeelsbudget (zie boven) ook gebruik gemaakt van deze vrije ruimte.	
DVM-onderhoud (Dynamisch verkeersmanagement)	Begroot: € 31.000 De jaarlijkse structurele kosten voor dynamisch verkeersmanagement (DVM), dat wordt uitgevoerd door de provincie Noord-Holland. Dit valt onder het werkdeel, omdat DVM-onderhoud voor iedere deelnemende gemeente wordt uitgevoerd.	Besteed: € 0 De uitvoering van dynamisch verkeersmanagement is volledig belegd bij de verkeerscentrale die in opdracht werkt van de Provincie Noord-Holland. Daarmee is ook de bijdrage aan het beheer en onderhoud niet meer nodig, waardoor de begrote middelen terugvloeien naar het fonds. Deze post zal niet meer terugkomen in onze jaarplannen.	

2.3 Evaluatie vrije deel 2024

Werkdeel	Wat stond er in het jaarplan 2024?	Stand van zaken eind 2024	
Uitgaven	Begroot totaal: € 50.000	Besteed totaal: € 49.017	
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).	In 2024 hebben de gemeenten Bloemendaal, Heemstede en Zandvoort hun zorgen kenbaar gemaakt bij de gemeente Haarlem over de invoering van de nul-emissiezone per 1 juni 2025. Constructief gesprek hierover binnen de GR heeft ertoe geleid dat Haarlem de effecten van de invoering monitort. De stuurgroep heeft besloten de kosten van deze monitoring te dragen. De resultaten van de nulmeting zijn in september 2024	

		bekend geworden. Deze wijzen uit dat de invoering van de zone zeer beperkt effect heeft op ondernemers in Bloemendaal en Zandvoort en dat de omrijdeffecten via Heemstede verwaarloosbaar zijn. Ondernemers die gebruik maken van de N200, die achter het station Haarlem loopt en onderdeel wordt van de zone, kunnen gebruik maken van diverse overgangsregelingen. Omdat deze overgangsregelingen voor de meest vervuilende voertuigcategorieën in 2028 aflopen, is besloten om de zone in 2028 en in 2030 opnieuw te monitoren. De resultaten hiervan zullen worden besproken binnen de GR.	
--	--	--	--

3. Balans 2024

(Bedragen x € 1)

ACTIVA	31-12-2023	31-12-2024	PASSIVA	31-12-2023	31-12-2024
Vlottende activa			Vaste passiva		
Liquide middelen	9.064.626	8.958.881	Eigen vermogen		
<i>Subtotaal</i>	9.064.626	8.958.881	- Algemene reserve	794.626	794.626
			- Gerealiseerd resultaat		519.255
			- 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	1.875.000
			- Reserve P+R Spaarnwoude	400.000	400.000
			- Reserve Velserverbinding	3.100.000	3.100.000
			- Reserve Amerikaweg-Schipholweg (onderdeel regioring, oostzijde)	1.200.000	1.200.000
			<i>Subtotaal</i>	9.064.626	8.958.881
Overlopende activa			Overlopende passiva		
- Nog te ontvangen	-	-	- Nog te betalen	-	-
<i>Subtotaal</i>	-	-	<i>Subtotaal</i>	-	-
Totaal activa	9.064.626	8.958.881	Totaal passiva	9.064.626	8.958.881

Toelichting op de balans

In deze paragraaf worden de toelichtingen gegeven die betrekking hebben op de balans ultimo 2024.

Verloopstaat reserves

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 stuurgroep GR kan besluiten over de (wijziging van) inzet van bestemmingsreserves.

(bedragen x € 1)	Stand 1/1	Toevoeging	Onttrekking	Stand 31/12
Algemene reserve	57.697	736.929		794.626
Gerealiseerd resultaat	736.929	519.255	736.929	519.255
Bestemmingsreserves				
Regionale doorfietsroute kust – Amsterdam	450.000			450.000
Fietsverbinding Velsen-Haarlem Noord-Schalkwijk-Vijfhuizen	270.000			270.000
Mitigerende maatregelen Overveen	350.000			350.000
OV-knoop Haarlem Nieuw-Zuid	2.500.000		625.000	1.875.000
P+R Spaarnwoude	400.000			400.000
Velserversbinding	3.100.000			3.100.000
Amerikaweg-Schipholweg (onderdeel regioring, oostzijde)	1.200.000			1.200.000
Totaal	9.064.626	1.256.184	1.361.929	8.958.881

Niet uit de balans blijvende verplichtingen

Per 31 december 2024 zijn er geen niet uit de balans blijvende verplichtingen.

4. Overzicht van Baten en Lasten 2024

	Begroting 2024	Begroting 2024 na wijziging	Rekening 2024	Rekening 2023
Lasten (exclusief mutaties reserves)				
<i>Projectendeel</i>				
- Oplossingsrichting 1) Versterken netwerk fietspaden	650.000	650.000	659.500	525.000
- Oplossingsrichting 2) Vergroten OV-capaciteit	350.000	-	-	-
- Oplossingsrichting 3) Ontwikkelen OV-knoop Haarlem	625.000	625.000	625.000	-
- Oplossingsrichting 4) Versterken MRA OV-netwerk	20.000	-	1.155	-
- Oplossingsrichting 5) Faciliteren overstappunten	400.000	400.000	117.397	164.120
- Oplossingsrichting 6) Spreiden pendelstroom	50.000	50.000	50.000	-
- Oplossingsrichting 7) Verbeteren doorstroming	820.000	220.000	-	27.239
<i>Subtotaal Projectendeel</i>	<i>2.915.000</i>	<i>1.945.000</i>	<i>1.453.052</i>	<i>716.359</i>
<i>Werkdeel</i>				
- Bestuurssecretaris, ondersteuning en lobbybudget	150.000	150.000	144.722	95.578
- Bereikbaarheid Kust	500.000	50.000	50.000	-
- Vrije ruimte voorbereidend onderzoek/studie	50.000	50.000	20.953	-
- DVM	31.000	-	-	-
<i>Subtotaal Werkdeel</i>	<i>731.000</i>	<i>250.000</i>	<i>215.676</i>	<i>95.578</i>
<i>Vrije deel</i>	<i>50.000</i>	<i>50.000</i>	<i>49.017</i>	<i>13.135</i>
Totale lasten	3.696.000	2.245.000	1.717.745	825.071
Baten (exclusief mutaties reserves)				
<i>Mobiliteitsfonds - bijdrage Bloemendaal</i>	161.000	161.000	161.000	161.000
<i>Mobiliteitsfonds - bijdrage Haarlem</i>	1.090.000	1.090.000	1.090.000	1.090.000
<i>Mobiliteitsfonds - bijdrage Heemstede</i>	190.000	190.000	190.000	190.000
<i>Mobiliteitsfonds - bijdrage Zandvoort</i>	121.000	121.000	121.000	121.000
<i>Provincie Noord-Holland - aanpak doorfietsroutes</i>	-	-	50.000	-
<i>Algemene dekkingsmiddelen en onvoorzien</i>	-	-	-	-
Totale baten	1.562.000	1.562.000	1.612.000	1.562.000
Saldo (exclusief mutaties reserves)				
<i>Mobiliteitsfonds</i>	-2.134.000	-683.000	-105.745	736.929
<i>Algemene dekkingsmiddelen en onvoorzien</i>	-	-	-	-
Totaal saldo voor bestemming	-2.134.000	-683.000	-105.745	736.929
<i>Toevoeging aan reserve Mobiliteitsfonds</i>	-	-	-	736.929
<i>Onttrekking bestemmingsreserve Vergroten OV-</i>	<i>-350.000</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
<i>Onttrekking bestemmingsreserve OV-knooppunt Haarlem</i>	<i>-625.000</i>	<i>-625.000</i>	<i>-625.000</i>	<i>-</i>
<i>Onttrekking bestemmingsreserve Amerikaweg-</i>	<i>-600.000</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
Saldo inclusief mutaties reserves	-559.000	-58.000	519.255	-

Toelichting op het overzicht van de baten en lasten

In deze paragraaf worden de toelichtingen gegeven die betrekking hebben op de baten en lasten 2024. 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 2024 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. In de realisatie is het mogelijk dat de GR andere inkomsten dan de inwonersbijdragen genereert maar dit zal altijd een incidentele baat zijn gekoppeld aan de uitvoering van een specifiek project.

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. De evaluatie die in 2025 wordt uitgevoerd kan aanleiding geven om de GR op dit punt te wijzigen.

Incidentele Baten en Lasten 2024

	Lasten 2024	Baten 2024	Saldo 2024
Incidentele Baten en Lasten 2024 (bedragen x € 1)			
Totaal <i>baten en lasten inclusief reserves</i>	1.717.745	2.237.000	519.255
Minus incidentele baten en lasten			
Mutatie bestemmingsreserve OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid		-625.000	-625.000
Bijdragen aan gemeenten in Projectendeel	-1.453.052		1.453.052
Bijdrage Provincie Noord-Holland Aanpak Doorfietsroutes		-50.000	-50.000
Structurele baten en lasten	264.693	1.562.000	1.297.307

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 2024 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.

5. Zienswijzen op ontwerp-jaarverslag en jaarrekening 2024

De behandeling van de ontwerp-jaarstukken in de ZKL-raden heeft de volgende zienswijzen opgeleverd op het ontwerp-jaarverslag en ontwerp-jaarrekening 2024:

Ontwerp-Jaarplan 2026

Gemeenschappelijke Regeling

Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
1. Inleiding	3
1.1 Kerntaken GR	3
2. Ontwikkelingen jaarplan 2026	5
3. Lasten begroting 2026	8
3.1 Projectendeel	8
3.2 Werkdeel	13
3.3 Vrije deel	14
3.4 Overzicht baten - lasten begroting 2026	14
4. Meerjarenbegroting GR Bereikbaarheid 2026-2029	18
4.1 Verloopstaat reserves GR Bereikbaarheid	20
5. Zienswijzen op ontwerp-jaarplan en begroting 2026	22

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 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 2026 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) en de 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 2026 wordt in elke Zuid-Kennemer raad gelijktijdig behandeld met het jaarverslag 2024 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 2026.

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 (infrastructurele) projecten uit onze bereikbaarheidsvisie.

Mobiliteitsfonds is een spaarfonds

Het mobiliteitsfonds dient als cofinanciering voor (infrastructurele) projecten. Grotere projecten 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. Zo blijven we wendbaar en kunnen we projecten mogelijk maken met het meeste draagvlak en momentum.

2. Ontwikkelingen jaarplan 2026

De inhoud van het jaarplan 2026 wordt bepaald door verschillende ontwikkelingen in 2025 en 2026 die actueel en van belang zijn voor onze regio. De realisatie van het regionale OV-knooppunt Haarlem Nieuw Zuid heeft daarbij veruit de grootste impact op het mobiliteitsfonds. De relevante ontwikkelingen zijn:

1. Realisatie regionaal OV-Knooppunt Haarlem Nieuw Zuid
2. Uitvoering Actieagenda Bereikbaarheid Kust
3. Aanpak doorfietsroutes ZKL
4. Uitvoering Evaluatie GR en mobiliteitsfonds

Ad 1. OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid

Het toekomstige OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid vormt voor de regio Zuid-Kennemerland de belangrijkste basis om naast het bestaande spoornetwerk, te komen tot een hoogwaardig stelsel van openbaar vervoer. De verwachting is dat in 2026 wordt gestart met de bouw, maar wegens gestegen bouwkosten (ca. 30%) zijn er aanvullende middelen nodig om het OV-knooppunt te kunnen realiseren. Het Rijk, Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam, GR Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland en de gemeente Haarlem zijn hierover in gesprek.

Het Rijk heeft in 2022 tijdens het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO [MIRT](#)) 50% van de op dat moment geldende realisatiekosten toegezegd. De afgelopen jaren hebben we te maken met stevige kostenstijgingen als gevolg van hogere materiaal- arbeids- en transportkosten. In 2024 is een nieuwe kostenraming gemaakt waarin ook een inschatting is gemaakt van indexaties tijdens realisatie (t/m 2028). De regionale partijen beogen om met het Rijk afspraken te maken over het gezamenlijk opvangen van deze kostenstijgingen¹. Dit betekent dat de regionale partijen de eigen bijdrage verhogen tot 50% van de investering en bij het Rijk hebben voorgesteld dat ook de Rijksbijdrage wordt aangevuld tot 50%. Met het oog daarop is het essentieel dat als de gesprekken met het Rijk gevoerd worden, de regio de eigen bijdrage op orde heeft. Vandaar het belang om ook vanuit de GR hierin een bijdrage te doen. De bijdrage voor het knooppunt wordt substantieel verhoogd van € 2,5 miljoen naar € 6,5 miljoen door de (gedeeltelijke) herbestemming van een aantal reserves:

Herbestemming reserves				
		Oude reserve	Nieuwe reserve	Toevoeging aan reserve Haarlem Nieuw Zuid
1.	Kruispunt Schipholweg - Amerikaweg	€ 600.000	€ 100.000 ²	€ 500.000
2a.	Fietsroute F205	€ 270.000	€ 0	€ 270.000
2b.	Fietsroute Amsterdam - Kust	€ 450.000	€ 0	€ 450.000
3.	Velserversbinding	€ 3.100.000	€ 320.000	€ 2.780.000
	Totaal			€ 4.000.000

Toelichting op herbestemming voor Haarlem Nieuw Zuid

1. De herinrichting van het kruispunt Schipholweg - Amerikaweg is afhankelijk van de verdere inrichting van de Schipholweg, die op haar beurt afhangt van de ontwikkeling

¹ In het BO MIRT van 2024 is de procesafpraak gemaakt om in aanloop naar het BO Leefomgeving (zomer 2025) afspraken te maken over het oplossen van het resterende financiële tekort.

² In het jaarplan 2025 wordt € 600.000 uitgekeerd voor dit kruispunt, waardoor de totale bijdrage € 700.000 is.

-
- van het nieuwe OV-knooppunt Haarlem Nieuw Zuid. Hierdoor is op dit moment nog niet duidelijk welke maatregelen voor het kruispunt met de Amerikaweg het meest optimaal zijn. Daarom heeft het bestuur besloten om € 500.000 van deze reserve te herbestemmen ten gunste van de realisatie van Haarlem Nieuw Zuid. Na de realisatie van het knooppunt kan de herinrichting van het kruispunt weer opgepakt worden.
2. Voor de twee fietsroutes (2a en 2b) zijn in het jaarplan 2023 bestemmingsreserves aangelegd als cofinanciering voor het [gebiedsplan Bereikbare Steden](#). Sinds 2024 werkt de GR echter met een totaalbedrag in het projectendeel 'Versterken netwerk van fietspaden'. Dit blijkt effectief: elke gemeente kan een aanvraag indienen, en het budget wordt volledig benut. Daarnaast hebben we de [Aanpak doorfietsroutes ZKL](#), die heeft geleid tot een datagedreven programmering voor doorfietsroutes. Hierdoor werken we samen met de provincie op een gestructureerde manier aan doorfietsrouteprojecten. Ook in 2026 reserveren we een totaalbedrag voor het fietsnetwerk en financieren we de projecten met de hoogste prioriteit. Omdat ook de provincie op deze manier onze projecten subsidieert, kiezen we ervoor om de bestemmingsreserves voor de twee specifieke fietsroutes te laten vervallen ten gunste van Haarlem Nieuw Zuid.
 3. De grootste herbestemming is vanuit de reserve Velserversverbinding (€ 2.780.000). Uit de recent uitgevoerde QuickScan, uitgevoerd op initiatief van de GR en de regio IJmond, komt naar voren dat de Velserversverbinding inpasbaar is en dat daarmee diverse bestaande regionale verkeer knelpunten opgevangen kunnen worden. Het advies is om een vervolg uitwerking te starten als voorportaal naar een eventueel te starten [MIRT-traject](#). Een voorstel hiertoe is in voorbereiding, samen met de IJmond, Provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat. We weten echter vanuit de QuickScan dat de realisatiekosten voor een Velserversverbinding rond de € 110 miljoen liggen. Realisatie kan alleen als we, na verdere uitwerking van deze verbinding, opname in het MIRT voor elkaar krijgen. Een proces van lange adem, zeker nu het Rijk heeft aangegeven tot 2036 geen ruimte voor nieuwe infrastructurele projecten te hebben. Wij kiezen er daarom nu voor in te zetten op Haarlem Nieuw Zuid, dat 90% uitvoeringsgereed is. De komende jaren benutten we (bij voorzetting van het fonds na 2027) om de reserve Velserversverbinding aan te vullen. Voor de benodigde vervolguitwerkingen Velserversverbinding behouden we voldoende financiële ruimte in de reserve Velserversverbinding (€ 320.000).

Ad 2. Project Bereikbaarheid Kust

Op 12 februari 2025 heeft de stuurgroep van het project Bereikbaarheid kust de Actieagenda vastgesteld. Hierin is het trekkerschap van de korte- en middellange termijn acties en globale planning vastgelegd. De vaststelling van de Actieagenda markeert de start van de laatste fase van het project, waarin de acties gedetailleerd worden uitgewerkt en afspraken worden gemaakt over de uitvoering.

In het derde kwartaal 2025 zullen de bestuurders een bestuurlijke overeenkomst tekenen, waarmee het project formeel wordt afgesloten. De acties uit de Actieagenda lopen echter door. Een belangrijke mijlpaal is bijvoorbeeld het project P+R & (pendel)bussen richting de kust, dat vóór de zomer 2026 operationeel moet zijn en wordt uitgevoerd onder leiding van Provincie Noord-Holland.

Diverse deelprojecten uit de Actieagenda raken aan het budgetrecht en/of wegbeheerderschap van gemeenten en/of provincie en zullen daarom in 2025 en 2026 in colleges en/of raden behandeld worden. Omdat de intentie is uitgesproken om langjarig samen te werken aan de bereikbaarheid van de kust en het beperken van de overlast van verkeer, reserveert de GR in 2026 € 400.000 als bijdrage voor deelprojecten uit de Actieagenda. Op de [projectpagina](#) kunt u de Actieagenda, planning en achtergrondinformatie vinden over het project.

Ad 3. Aanpak Doorfietsroutes Zuid-Kennemerland

Eind 2023 heeft de GR samen met de provincie Noord-Holland de Aanpak Doorfietsroutes ZKL opgestart¹. Sinds februari 2024 is een coördinator aangesteld om de voortgang van het proces te bewaken. De GR bekostigt deze functie.

Parallel aan het project Bereikbaarheid Kust wordt in het derde kwartaal van 2025 een bestuursovereenkomst voor de Aanpak Doorfietsroutes ondertekend. Hierin wordt vastgelegd welke doorfietsrouteprojecten tot 2031 in Zuid-Kennemerland worden uitgevoerd en welke financieringsbronnen worden ingezet, zoals provinciale subsidies, het GR-budget en bijdragen van wegbeheerders.

Het prioritaire doorfietsrouteproject, dat binnen zowel de Aanpak Doorfietsroutes als Bereikbaarheid Kust het hoogste scoort op fietspotentie en -verbetering, is de route F201 Oude Trambaan. Deze loopt van station Heemstede-Aerdenhout, via Bloemendaal, naar Zandvoort. De komende jaren werken we intensief samen om van deze bestaande route een doorfietsroute te maken. Dit draagt bij aan veilige fietsverbindingen tussen onze kernen en stimuleert kustbezoekers om op een duurzame en ruimte-efficiënte manier naar de kust te reizen. Omdat de route al voldoende breed is, zullen de aanpassingen zich vooral richten op het verbeteren van de verkeersveiligheid en het fietscomfort.

Vanwege de aanzienlijke investeringen die nodig zijn voor de aanleg van de doorfietsroute, maken we in het voorliggende jaarplan een bestemmingsreserve aan van € 500.000 voor de realisatie van de route F201 Oude Trambaan. De uitvoering van deze doorfietsroute zal naar verwachting in 2027 van start gaan, waarbij de bestemmingsreserve kan worden aangewend. Voor reeds opgestarte (door)fietsrouteprojecten waarvoor in 2026 een bijdrage nodig is, reserveren we in dit jaarplan eveneens € 500.000 onder het projectonderdeel 'Versterken netwerk van fietspaden'.

Ad4. Evaluatie GR Bereikbaarheid & mobiliteitsfonds

De wijziging van de GR Bereikbaarheid in 2024 betrof een technische aanpassing om de regeling volledig in lijn te brengen met de nieuwe Wet op de gemeenschappelijke regelingen. Bij deze wijziging is vastgelegd dat de regeling in 2025 wordt geëvalueerd.

Omdat het mobiliteitsfonds eind 2027 afloopt, biedt de evaluatie een uitgelezen kans om ook de effectiviteit van dit fonds te beoordelen. Op het moment van schrijven is de evaluatie gestart. Een onafhankelijk bureau voert deze uit, bestaande uit bureauonderzoek en interviews met het bestuur, de ambtelijke organisatie en raadsleden uit alle ZKL-raden.

Indien de evaluatie daar aanleiding toe geeft, zal het bestuur in de tweede helft van 2025 een wijzigingsvoorstel indienen bij de raden van Zuid-Kennemerland. Conform de nieuwe wet op de GR krijgen de raden de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen op het voorstel. In een tweede ronde, eind 2025, wordt het definitieve wijzigingsvoorstel ter goedkeuring aan alle raden voorgelegd. Na goedkeuring door de raden zullen de vier colleges formeel besluiten tot het aangaan van een gewijzigde GR.

¹ 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.

3. Lasten begroting 2026

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 € 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.

3.1 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>	€ 500.000
Knelpunten in het fietsroutenetwerk en doorfietsroutes	Begroot: € 500.000 Voor de oplossingsrichting Versterken netwerk van fietspaden reserveren we een totaalbedrag. 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. Voor het prioritaire project F201 Oude Trambaan maken we een bestemmingsreserve aan.	

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>	€ 0
Vergroten capaciteit op het spoor	Een van de acties uit de Actieagenda Bereikbaarheid Kust is de gezamenlijke lobby van Zuid-Kennemerland en provincie voor het behouden en versterken van treindiensten in onze regio. Onder andere via het Provinciaal Verkeer en Vervoer Beraad, zetten we ons in voor frequentere treindiensten richting de kust tijdens drukke dagen en het versterken van de Kennemer- en Oude Lijn . Dit vraagt geen financiële bijdrage uit het fonds.	

Projectdeel	Toelichting	Begroot
3. Ontwikkelen OV-knooppunt Haarlem Nieuw Zuid		
Doel: Het realiseren van een OV-knooppunt dat fungeert als toegangspoort en overstappunt voor alle regionale buslijnen, en dat zoveel mogelijk rechtstreekse busverbindingen van en naar de regio faciliteert	<i>Het OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid vormt voor de regio Zuid-Kennemerland de belangrijkste basis om naast het bestaande spoor Zandvoort-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>	€ 2.625.000 (Gedekt uit reserve OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid)
Multimodaal knooppunt Nieuw-Zuid	In hoofdstuk 2 is stilgestaan bij de ontwikkelingen rond het knooppunt en de verhoogde bijdrage van de GR. De totale bijdrage aan het knooppunt bedraagt € 6.500.000. In het jaarplan 2024 is reeds een bijdrage van € 2.500.000 vastgelegd, die vanaf 2024 in vier gelijke delen van € 625.000 per jaar wordt uitgekeerd. Met de aanvullende verhoging van € 4.000.000, die in twee delen wordt uitgekeerd, komt de bijdrage uit op € 2.625.000 in zowel 2026 als 2027. <i>Trekker: Haarlem</i>	

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.

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>	€ 40.000
Uitwerking R-Net Metrobus (Bus Rapid Transit (BRT)) systeem, inclusief uitwaaiering buslijnen in regio ZKL.	Begroot: € 40.000 In 2024 is de haalbaarheid en kansrijkheid van het metrobusstelsel aangetoond (resultaat initiatief fase). In 2025 wordt het systeem verder uitgewerkt en worden de resultaten hiervan eind 2025 met colleges en raden besproken. Opbouwend vanuit de bestaande R-net lijnen richting Schiphol en Amsterdam, worden kortetermijnmaatregelen uitgewerkt die te nemen zijn binnen gepland grootschalig onderhoud, en daarnaast wordt op (middel)lange termijn bezien waar vrijliggende businfrastructuur inpasbaar is. Haarlem en Provincie Noord-Holland werken, samen met de andere GR gemeenten, de lijnen ten westen van Haarlem Nieuw Zuid uit. De beoogde R-Net Metrobus (BRT) komt via het kerntraject A9 aan op knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid en splitst zich daarna in drie lijnen (uitwaaiering): 1. Haarlem Nieuw Zuid – Heemstede – Aerdenhout – Zandvoort 2. Haarlem Nieuw Zuid – Haarlem (binnenstad) 3. Haarlem Nieuw Zuid – Haarlem - Velsen/IJmuiden <i>Trekker: Haarlem</i>	

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>	€ 400.000 (€ 200.000 gedekt uit reserve P+R Spaarnwoude)
Algemeen fietsenstallingen bij overstappunten	€ 200.000 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 2026: - Bewaakte fietsenstalling Bloemendaal aan Zee - Fietsenstallingen centrum en boulevard Zandvoort - 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. De bijdrage van € 200.000 is het tweede deel van een totale bijdrage van € 400.000. Het eerste deel wordt via het jaarplan 2025 uitgekeerd. <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	In 2026 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. <i>Trekker: Haarlem</i> 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.	

Projectdeel	Toelichting	Begroot
7. Verbeteren doorstroming regioring		
Doel: Beter benutten van en verbetering doorstroming op de bestaande (weg)infrastructuur	<i>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>	€ 170.000 (€ 50.000 gedekt uit reserve Velserverbinding)
Kruising Amerikaweg-Schipholweg (als onderdeel van de regioring, oostzijde)	In hoofdstuk 2 is de gedeeltelijke herbestemming van de reserve voor dit kruispunt toegelicht. <i>Trekker: Haarlem</i>	
Velserverbinding (als onderdeel van de regioring, noordzijde)	Begroot: € 50.000 In Hoofdstuk 2 is de gedeeltelijke herbestemming van de reserve voor de Velserverbinding toegelicht. Voor vervolgitwerkingen reserveren we in 2026 € 50.000 en behouden we € 270.000 in reserve. <i>Trekker: Haarlem</i>	
iVRI's (intelligente verkeersregelinstallaties), parkeerroute informatiesystemen (PRIS) en dynamische reistijd informatie panelen (DRIS)	Begroot: € 120.000 iVRI's, PRIS en DRIS kunnen bijdragen aan een betere doorstroming op de regioring. Elke deelnemer kan op basis van een concreet voorstel een aanvraag indienen voor een regionale bijdrage. In het kader van de uitvoering van de maatregelen binnen bereikbaarheid kust wordt onder andere een P&R-pendelbussysteem ingevoerd. Mogelijk kan de doorstroming van de bus door Bloemendaal, Haarlem, Heemstede en Zandvoort worden verbeterd door optimalisatie van iVRI's. Daarom reserveren we hiervoor alvast middelen. Trekker(s): ZKL-gemeenten & provincie	

3.2 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, noodzakelijk verdiepend onderzoek, 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 begroting voor de bekostiging van de bestuurssecretaris, ondersteuning, en voor belangenbehartiging & lobby. 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	€ 400.000 Dit reservering is voor deelprojecten uit de Actieagenda. Omdat in dit stadium nog niet bekend is welke projecten een bijdrage nodig hebben, 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.	
Doorstroming en optimalisatie onderliggend wegennet	€ 50.000 In 2025 wordt een verkeersstudie naar het regionale wegennet uitgevoerd. De oplossingsrichtingen die hier uit voortvloeien kunnen leiden tot een gerichte aanpak voor de verbetering van leefbaarheid, doorstroming, openbaar vervoer en/of fietsverkeer. Omdat deze maatregelen nu nog niet bekend zijn houden we een budget reservering aan die vanaf einde onderzoek (begin 2026) gericht aan te wenden is.	

3.3 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>	€ 50.000

3.4 Overzicht baten - lasten begroting 2026

Hieronder ziet u het overzicht van de baten en lasten voor 2026. De som van de lasten is naar verwachting hoger dan de te ontvangen baten. Het tekort wordt gedekt uit de beschikbare reserves in het regionaal mobiliteitsfonds.

Begroting 2026 Baten - Lasten		
	Begroot	Toelichting
Totaal Baten	€ 1.562.000	Het betreft de stortingen van de deelnemers in het Fonds.
Totaal Lasten	€ 4.485.000	Gereserveerde lasten, bestaande uit: - Projectendeel: € 3.785.000 - Werkdeel: € 650.000 - Vrije deel: € 50.000
Saldo	- € 2.923.000	Dit saldo is negatief en houdt in dat er in 2026 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.

Toelichting op het overzicht van de baten en lasten

In deze paragraaf worden de toelichtingen gegeven die betrekking hebben op de baten en lasten 2026. 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 2026 in [hoofdstuk 3](#).

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 2026 van de GR Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland wordt opgemaakt met inachtneming van de voorschriften die het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV) daarvoor geeft.

- *Grondslagen voor de waardering*

Algemeen

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

Vorderingen

Vorderingen zijn, onder aftrek van eventuele voorzieningen voor oninbaarheid, tegen de nominale waarde gewaardeerd. De GR heeft geen eigen bankrekeningen. De gelden van de organisatie zijn kortlopend in beheer gegeven bij de gemeente Haarlem.

- *Grondslagen voor de resultaatbepaling*

Algemeen

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

Lasten en verliezen

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

Baten en winsten

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

- *Paragrafen*

Weerstandvermogen risicobeheersing

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

Financiering

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

Bedrijfsvoering

De bedrijfsvoering van de GR 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.

4. Meerjarenbegroting GR Bereikbaarheid 2026-2029

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 2026	2027	2028	2029
Bijdragen deelnemers:				
<i>Bloemendaal</i>	€ 161.000	€ 161.000	€ 0	€ 0
<i>Haarlem</i>	€ 1.090.000	€ 1.090.000	€ 0	€ 0
<i>Heemstede</i>	€ 190.000	€ 190.000	€ 0	€ 0
<i>Zandvoort</i>	€ 121.000	€ 121.000	€ 0	€ 0
Totaal baten	€ 1.562.000	€ 1.562.000	€ 0¹	€ 0
LASTEN	Begroting 2026	2027	2028	2029
<u>PROJECTDEEL</u>				
1) Versterken netwerk fietspaden				
<i>Vrije ruimte</i>	€ 500.000	€ 1.500.000		
2) Vergroten OV-capaciteit				
<i>Vergroten capaciteit op het spoor</i>				
3) Ontwikkelen OV-knoop Haarlem Nieuw-Zuid				
<i>OV-knoop Haarlem Nieuw-Zuid</i>	€ 2.625.000	€ 2.625.000		
4) Versterken MRA OV-netwerk				
<i>Uitwerking R-Net Metrobus (Bus Rapid Transit (BRT)) systeem, inclusief uitwaaiëring buslijnen</i>	€ 40.000			
5) Faciliteren overstappunten				
<i>Fietsparkeren overstappunten</i>	€ 200.000	€ 200.000		
<i>P+R Spaarnwoude</i>	€ 200.000			

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.

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>	€ 120.000 € 50.000	
Totaal projectdeel	€ 3.785.000	€ 4.375.000
<u>WERKDEEL</u>		
Bestuurssecretaris, ondersteuning en lobbybudget	€ 150.000	€ 150.000
Bereikbaarheid Kust	€ 400.000	
Vrije ruimte voorbereidend onderzoek/studie projectendeel	€ 50.000	€ 50.000
Doorstroming en optimalisatie onderliggend wegennet	€ 50.000	€ 50.000
Totaal werkdeel	€ 650.000	€ 250.000
<u>VRIJE DEEL</u>		
Totaal vrije deel	€ 50.000	€ 50.000
Totale lasten	€ 4.485.000	€ 4.675.000
Saldo baten en lasten	- € 2.923.000	€ -3.113.000
Mutaties bestemmingsreserves		
- Onttrekking reserve OV-Knooppunt Nieuw-Zuid t.b.v. projectkosten 2026 en 2027	€ 2.625.000	€ 2.625.000
- Onttrekking reserve P+R Spaarnwoude t.b.v. projectkosten 2026	€ 200.000	
- Onttrekking reserve Amerikaweg-Schipholweg t.b.v. toevoeging OV Knooppunt	€ 500.000	
- Onttrekking reserve Regionale Doorfietsroute kust – Amsterdam t.b.v. toevoeging OV Knooppunt	€ 450.000	
- Onttrekking reserve Fietsverbinding Velsen-Haarlem Noord [...] t.b.v. toevoeging OV Knooppunt	€ 270.000	
- Onttrekking reserve Velserversbinding t.b.v. toevoeging OV Knooppunt	€ 2.780.000	
- Onttrekking reserve Velserversbinding t.b.v. projectkosten 2026	€ 50.000	
- Toevoeging reserve OV knooppunt Nieuw-Zuid	- € 4.000.000	

- Toevoeging reserve Doorfietsroute F201 – Oude Trambaan	- € 500.000	
- Onttrekking reserve Doorfietsroute F201 – Oude Trambaan projectkosten 2027		€ 500.000
- Subtotaal mutaties bestemmingsreserves	€ 2.375.000	€ 3.125.000
Saldo baten en lasten na reservemutaties	€ -548.000	€ 12.000
Mutatie algemene reserve	€ -548.000	€ 12.000

4.1 Verloopstaat reserves GR Bereikbaarheid

(Bedragen x € 1)											
	Ultimo 2024	Mutatie 25	Ultimo 2025	Mutatie 26	Ultimo 2026	Mutatie 27	Ultimo 2027	Mutatie 28	Ultimo 2028	Mutatie 29	Ultimo 2029
- Algemene reserve	€ 794.626	€ - 213.745	€ 580.881	€ -548.000	- € 548.000	€ 12.000	€ 44.881				
- Gerealiseerd resultaat	€ 519.255	€ -519.255	€ 0								
Subtotaal algemene reserve en resultaat	€ 1.313.881	€ -733.000	€ 580.881	€ - 548.000	€ 32.881	€ 12.000	€ 44.881				
- Bestemmingsreserves											
- Regionale doorfietsroute kust - Amsterdam	€ 450.000	€ 0	€ 450.000	€ -450.000	€ 0						
- Fietsverbinding Velsen-Haarlem Noord-Schalkwijk-Vijfhuizen	€ 270.000	€ 0	€ 270.000	€ -270.000	€ 0						
- Doorfietsroute F201 – Oude trambaan			€ 0	€ 500.000	€ 500.000	-500.000	€ 0				
- Vergroten OV-capaciteiten	€ 350.000	€ -350.000	€ 0								
- OV-knoop Haarlem Nieuw-Zuid	€ 1.875.000	€ -625.000	€ 1.250.000	€ 1.375.000	€ 2.625.000	€ -2.625.000	€ 0				
- P+R Spaarnwoude	€ 400.000	€ -200.000	€ 200.000	€ -200.000	€ 0						
- Velserversbinding	€ 3.100.000	€ 0	€ 3.100.000	€ -2.830.000	€ 270.000		€ 270.000				
- Amerikaweg-Schipholweg (onderdeel regioring, oostzijde)	€ 1.200.000	€ -600.000	€ 600.000	€ -500.000	€ 100.000		€ 100.000				
Subtotaal Bestemmingsreserves	€ 7.645.000	€ -1.775.000	€ 5.870.000	€ -2.325.000	€ 3.495.000	€ -3.125.000	€ 370.000				
Eigen vermogen totaal	€ 8.958.881	€ -2.508.000	€ 6.450.881	€ -2.873.000	€ 3.577.881	€ -3.113.000	€ 414.881				

Prognose baten lasten

Baten	€ 1.562.000	€ 1.562.000	€ 1.562.000
Lasten	€ 4.070.000	€ 4.435.000	€ 4.675.000
Dekking reserve	€ 1.775.000	€ 2.325.000	€ 3.125.000
Saldo baten lasten = mutatie algemene reserve	€ -733.000	€ -548.000	€ 12.000

Geprognosticeerde balans

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

Structureel begrotingssaldo

Het structureel begrotingssaldo is gelijk aan de structurele baten (deelnemersbijdragen) en structurele lasten in het werkdeel en het vrije deel.

	2026	2027	2028	2029
Saldo baten en lasten inclusief reserves	- € 548.000	€ 12.000	€ 0	€ 0
Minus incidentele baten en lasten				
Mutaties bestemmingsreserves (+ is voordeel)	- € 2.325.000	- € 3.125.000		
Incidentele lasten bijdragen aan gemeenten in Projectendeel	€ 3.785.000	€ 4.375.000	€ 0	€ 0
Structureel begrotingssaldo	€ 912.000	€ 1.262.000	€ 0	€ 0

5. Zienswijzen op ontwerp-jaarplan en begroting 2026

De behandeling van de ontwerp-jaarstukken in de ZKL-raden heeft de volgende zienswijzen opgeleverd op het ontwerp-jaarplan en begroting 2026:

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).



**Gemeente
Haarlem**



**Gemeente
Zandvoort**

2. Beleidskader van de GR: Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland

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

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

De zeven oplossingsrichtingen uit de regionale bereikbaarheidsvisie zijn:

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

3. Wisselwerking met Zuid-Kennemer Agenda

In 2023 is de Zuid-Kennemer Agenda vastgesteld, een samenwerkingsagenda tussen de gemeenten Bloemendaal, Heemstede, Zandvoort en Haarlem (specifiek de samenwerking tussen de vier gemeenteraden). Met deze agenda wordt breed ingespeeld op de belangrijkste ontwikkelingen in onze regio, met een focus op vijf pijlers. Bereikbaarheid is een van deze pijlers. Iedere pijler van de Zuid-Kennemer Agenda heeft een eigen portefeuillehoudersoverleg, waarin het betreffende thema voor de regio wordt afgestemd. De overlegstructuur van de GR wordt sinds medio 2022 benut voor deze afstemming. De Zuid-Kennemer Agenda van de vier raden is niet inhoudelijk leidend en

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

4. Organisatie GR

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

Stuurgroep GR

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

Kernteam

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

Bijkomende werkzaamheden

De gemeente Haarlem is door het bestuur 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. Thema's waaraan gedacht kan worden zijn bijvoorbeeld een gezamenlijke hindersaanpak bij wegwerkzaamheden, regio-overstijgende infrastructurele investeringen (zoals een Velserverbinding) 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 samenwerkingsagenda's ontstaan met Haarlemmermeer, 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.

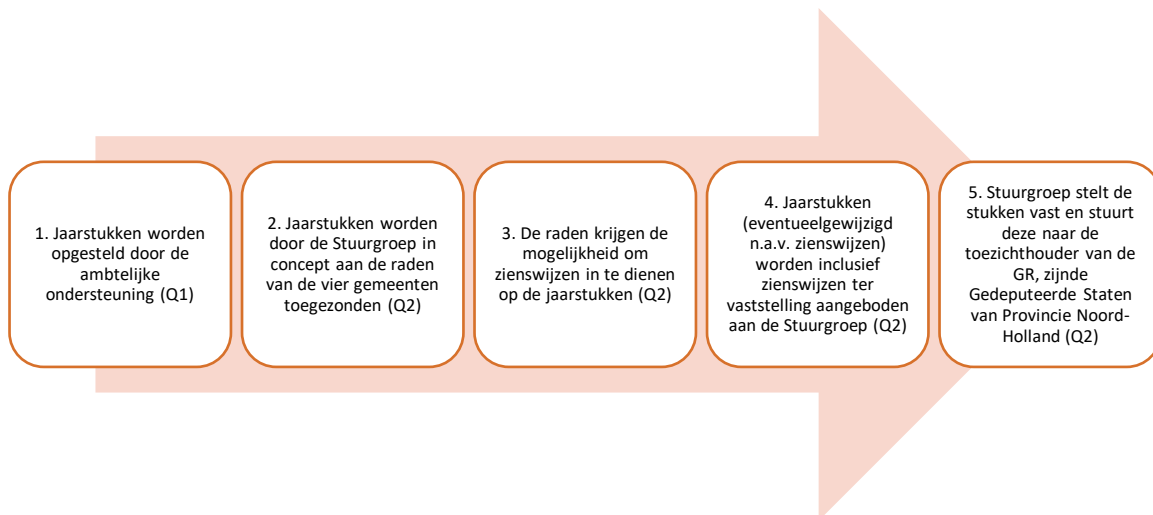
Cofinanciering uit mobiliteitsfonds

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 juli¹	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).

¹ Voor de begroting is de uiterste inzenddatum 15 september.

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.

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: 25/03/2025

Kenmerk:

Contactpersonen:

E-mail:

Onderwerp: Ontwerp-jaarstukken GR Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland

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 2024 en het ontwerpjaarplan 2026 met begroting opgesteld. Het geheel van jaarverslag, jaarrekening, jaarplan, begroting en bijlage met achtergrondinformatie over de GR wordt hieronder ontwerp-jaarstukken genoemd.

Terugblik 2024

In 2024 heeft de GR Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland belangrijke projecten mogelijk gemaakt die bijgedragen aan een beter functionerend fiets- en openbaar vervoernetwerk. Zo is de Aanpak Doorfietsroutes ZKL opgestart en wordt gewerkt aan de verbetering van de F930 Spaarndamseweg en de F208 Lodewijk van Deyssellaan in Haarlem. Daarnaast is een eerste bijdrage geleverd aan de realisatie van het OV-knooppunt Haarlem Nieuw Zuid, een cruciaal overstappunt in de regio.

Om beter inzicht te krijgen in de ontwikkeling van ons regionale wegennet, is samen met de gemeente Haarlemmermeer en Provincie Noord-Holland een verkeersstudie gestart. Deze analyse helpt ons om huidige en toekomstige knelpunten te signaleren en duurzame oplossingen te ontwikkelen. Daarnaast hebben we in 2024 een nulmeting gefinancierd naar de effecten van de nul-emissiezone in Haarlem, zodat we de impact op mobiliteit en leefbaarheid goed kunnen monitoren.

Naast infrastructuurverbeteringen hebben we ook ingezet op duurzame mobiliteit. Met de start van de Werkgeversaanpak Waarderpolder worden bedrijven ondersteund bij het verminderen van spitsdrukke en het terugdringen van CO₂-uitstoot door slimmer en duurzamer woon-werkverkeer te stimuleren. Binnen het project Bereikbaarheid Kust is in 2024 intensief geparticipeerd met regionale partners en inwoners om ideeën op te halen voor een betere bereikbaarheid van de kust en het beperken van verkeersoverlast. Dit proces heeft geleid tot een samenhangend maatregelpakket, dat de basis vormt voor de Actieagenda Bereikbaarheid Kust. Meer hierover leest u in het jaarplan 2026.

Ontwikkelingen en ambities 2025 en 2026

In 2026 blijven wij ons inzetten voor de verbetering van de regionale bereikbaarheid. Een van de belangrijkste projecten is de realisatie van het OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. Dit knooppunt vormt voor de regio Zuid-Kennemerland de belangrijkste basis om naast het bestaande

spoor netwerk, te komen tot een hoogwaardig stelsel van openbaar vervoer. Om de realisatie mogelijk te maken, worden middelen herbestemd binnen het mobiliteitsfonds.

Daarnaast wordt de Actieagenda Bereikbaarheid Kust uitgevoerd, met als doel de kust op een duurzame manier beter bereikbaar te maken. Dit omvat de inzet van P+R-voorzieningen en pendelbussen, het versterken van het doorfietsroutenetwerk en het gebruik van slimme reisinformatie om reizigers efficiënter te begeleiden.

Ook de aanpak van de doorfietsroutes blijft een speerpunt. De GR draagt financieel bij aan de ontwikkeling van de F201 Oude Trambaan als doorfietsroute, waarmee een veilige en comfortabele fietsverbinding tussen de kernen en de kust wordt gerealiseerd. Dit project wordt binnen de Actieagenda Bereikbaarheid Kust als een prioriteit beschouwd.

Tot slot wordt in 2025 een evaluatie uitgevoerd van de GR Bereikbaarheid en het mobiliteitsfonds. Deze evaluatie biedt inzicht in de effectiviteit van de regeling en kan aanleiding geven tot aanpassingen in de werkwijze vanaf 2026.

Procedure

Het bestuur van de GR stelt de jaarstukken jaarlijks vóór 1 juli vast. Met inachtneming van de zienswijzentermijn van 12 weken dienen deze ontwerp-jaarstukken uiterlijk 7 april 2025 aan de raden van de deelnemers te worden toegezonden. Door deze stukken op 25 maart 2025 te verzenden, voldoet het bestuur aan deze termijn.

Uw raad heeft de mogelijkheid zienswijzen in te dienen op zowel het jaarplan als de begroting. De GR voegt deze zienswijzen bij de definitieve stukken en zendt deze vóór 15 juli aan Gedeputeerde Staten. Indien het bestuur afwijkt van de zienswijzen, worden de definitieve stukken ter kennisgeving aan de deelnemende raden gezonden.

Wij zullen uw colleges 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,

Voorzitter

Bestuurssecretaris

Ontwerp-Jaarverslag 2024

Mobiliteitsfonds Gemeenschappelijke Regeling
Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland



Inhoudsopgave

1.	Toelichting op het jaarverslag 2024	3
1.1	Toelichting op de baten en lasten	3
2.	Evaluatie 2024	5
2.1	Evaluatie Projectdeel 2024	5
2.2	Evaluatie Werkdeel 2024.....	12
2.3	Evaluatie vrije deel 2024	14
3.	Balans 2024.....	16
4.	Overzicht van Baten en Lasten 2024	18
5.	Zienswijzen op ontwerp-jaarverslag en jaarrekening 2024.....	22

1. Toelichting op het jaarverslag 2024

Het jaarverslag 2024 van de Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland (GR) wordt in elke Zuid-Kennemer gemeenteraad gelijktijdig behandeld met het jaarplan 2026 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 2024.

1.1 Toelichting op de baten en lasten

In het jaarverslag en de jaarrekening 2024 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 2024 – Baten (exclusief mutaties reserves)			
Bijdragen	Begroot	Realisatie	Toelichting
Bloemendaal	€ 161.000	€ 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	€ 1.090.000	
Heemstede	€ 190.000	€ 190.000	
Zandvoort	€ 121.000	€ 121.000	
Provincie Noord-Holland (aanpak doorfietsroutes)	-	€ 50.000	
Totaal	€ 1.562.000	€ 1.612.000	

Voor de Aanpak Doorfietsroutes Zuid-Kennemerland is met Provincie Noord-Holland afgesproken dat de GR de toegezegde onderzoeksgelden voor de aanpak beheert. Dat betekent dat de GR in 2024 € 50.000 aan aanvullende incidentele baten heeft ontvangen.

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. In 2024 zijn veel bijdragen aan projecten conform jaarplan uitgekeerd. Een nadere toelichting van de activiteiten van de GR en de voortgang van de gemeentelijke uitvoeringsprojecten is opgenomen in [hoofdstuk 2](#). De verdeling van de uitgaven over de drie begrotingsonderdelen (projectdeel, werkdeel en vrije deel) is op hoofdlijnen als volgt:

1. **Projectdeel**

Uit het projectdeel zijn bijdragen geleverd aan twee doorfietsrouteprojecten (€ 650.000), het regionale OV-Knooppunt Haarlem Nieuw Zuid (€ 625.000), fietsparken bij station Heemstede-

Aerdenhout (€ 117.397), Werkgeversaanpak Waarderpolder (€ 50.000) en de ontwikkeling van een regionale propositie voor het openbaar vervoer (€ 1.155).

2. *Werkdeel*

Onder het werkdeel zijn kosten gemaakt voor personele inzet (€ 165.676). Dit betreft de kosten voor de bestuurssecretaris, ondersteuning en de coördinator doorfietsroutes ZKL. Daarnaast zijn er kosten gemaakt voor het project Bereikbaarheid kust (€ 50.000).

3. *Vrije deel*

In 2024 bedroeg het vrije deel € 50.000. Van dit vrije deel is € 49.017 besteed, o.a. aan de monitoring van effecten van de nul-emissiezone Haarlem (€ 44.000).

De ontwikkelingen van het afgelopen jaar betekent dat de Jaarrekening 2024 sluit met een batig saldo (na reservemutaties) van € 519.255.

Balans mobiliteitsfonds

In de tabel hieronder is weergegeven wat de balans is van het mobiliteitsfonds van de GR eind 2024. 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 2023	€ 9.064.626
Inkomsten 2024	€ 1.612.000
Uitgaven 2024 Totaal	- € 1.717.745
Uitgaven Projectdeel	- € 1.453.052
Uitgaven Werkdeel	- € 215.676
Uitgaven Vrije deel	- € 49.017
Saldo Mobiliteitsfonds eind 2024	€ 8.958.881

Mobiliteitsfonds is een spaarfonds

Het mobiliteitsfonds is opgericht om te dienen als cofinanciering voor grote (infrastructurele) projecten, zoals OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid, een Velserversbinding en het R-Net Metrobus 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 2024

2.1 Evaluatie Projectdeel 2024

1. Versterken netwerk van fietspaden	Wat stond er in het jaarplan 2024?	Stand van zaken eind 2024
Uitgaven	Begroot totaal: € 650.000	Besteed totaal: € 659.500
Knelpunten in het fietsroutenetwerk en doorfietsroutes	Voor de oplossingsrichting Versterken netwerk van fietspaden wordt voor deze begroting een totaalbedrag gereserveerd. Dit dient als cofinanciering voor gemeentelijke projecten en als ophoging van provinciale- en/of rijkssubsidies. Elke deelnemer kan op basis van een concreet voorstel een aanvraag doen voor een regionale bijdrage, mits deze onderdeel is van het Regionaal Toekomstbeeld Fiets en/of op het regionale fietsnetwerk ligt en voldoet aan de criteria die landelijk worden gehanteerd voor veilige en toekomstbestendige fietsinfrastructuur. De breed gedragen wens van de ZKL-raden en colleges om werk te maken van het doorfietsroutenetwerk, in combinatie met hoge provinciale subsidies, gaan naar verwachting leiden tot meer projecten de komende jaren. De GR wil daarom voldoende ruimte hebben om deze projecten te voorzien van cofinanciering. Mogelijke aanvragen 2024: - Fietsknelpunt Bekslaan/Leidsevaart (doorfietsroute F208) <i>Trekker: Bloemendaal</i>	In 2024 is het budget voor het versterken van het fietsnetwerk volledig benut. Met bijdragen uit het mobiliteitsfonds zijn twee doorfietsrouteprojecten mogelijk gemaakt. De Spaarndamseweg (F930) in Haarlem wordt heringericht, waardoor deze doorfietsroute, die Haarlem en Spaarndam verbindt, aantrekkelijker en veiliger wordt. Daarnaast wordt de Lodewijk van Deyssellaan (F208) in Haarlem heringericht als fietsstraat en worden de aangrenzende kruispunten verkeersveilig ingericht. Hiermee wordt een belangrijke schakel in de doorfietsroute die de IJmond en Zuid-Kennemerland verbindt, veilig en comfortabel gemaakt voor scholieren, forenzen en recreatieve fietsers. Omdat bij dit project de provinciale subsidie lager is uitgevallen dan werd verwacht, hebben de GR en Haarlem hun bijdrage verhoogd. Dit betekent dat er € 150.000 van de vrije ruimte van het jaarplan 2025 is ingezet om dit project mogelijk te maken. <i>Aanpak doorfietsroutes ZKL</i> Begin 2024 is de Aanpak doorfietsroutes ZKL gestart, waarin wordt toegewerkt naar een bestuurlijke overeenkomst (Q3 2025) ter realisatie van het

	- Spoorwegovergang Leyduin <i>Trekker: Heemstede</i> - (onderdelen van) doorfietsroute F205 - Velsen-Haarlem-H' meer <i>Trekker: Haarlem</i> - Fietsring Haarlem – samenkomst meerdere doorfietsroutes <i>Trekker: Haarlem</i>	doorfietsroutenetwerk. Raadsleden zijn hierover op 4 september 2024 bijgepraat tijdens de Radenbijeenkomst ZKL/IJ. Met de provincie is afgesproken dat de GR het gezamenlijke onderzoeksbudget van de aanpak beheert, waar de GR en provincie elk € 50.000 in hebben gestort. Uit dit budget is in 2024 een datagedreven prioritering van het doorfietsroutenetwerk bekostigd, dat de basis legt voor de meerjarige programmering. Hierdoor is er een overschrijding van € 9.500 op het oorspronkelijk begrote bedrag voor dit projectdeel.
--	--	--

2. Vergroten OV-capaciteiten	Wat stond er in het jaarplan 2024?	Stand van zaken eind 2024
Uitgaven	Begroot totaal: € 350.000	Besteed totaal: € 0
Geluid reducerende maatregelen Overveen (mitigerende maatregelen)	In 2022 is onderzoek gedaan naar het geluid waaraan de woningen langs het spoor worden blootgesteld. Begin 2023 zijn ook de eerste uitkomsten van de bewonersenquête bekend. De geluidmetingen laten zien, dat het treingeluid de vastgestelde geluidnormen niet overschrijdt. Uit de bewonersenquête komen wel enkele specifieke knelpunten naar voren, zoals de voeg-overgangen in de spoorstaven en het geluid van de stalen spoorbruggen. Bloemendaal gaat in gesprek met NS en ProRail om te laten beoordelen of hier extra mitigerende maatregelen mogelijk zijn. Het is de bedoeling dit traject in 2023 af te ronden. Doordat maatregelen op of aan het spoor doorgaans een lange voorbereidingstijd vragen zal een eventuele uitvoering waarschijnlijk niet in 2023 kunnen	Na verder overleg met ProRail is in 2024 geen nieuw inzicht ontstaan over de urgentie en de haalbaarheid van geluid reducerende maatregelen. Dit project hoeft niet terug te keren in het Jaarplan 2026.

	plaatsvinden. Het bedrag van € 350.000 schuift door naar 2024. <i>Trekker: Bloemendaal</i>		
--	--	--	--

3. Ontwikkelen OV-knoop Haarlem Nieuw-Zuid	Wat stond er in het jaarplan 2024?	Stand van zaken eind 2024	
Uitgaven	Begroot totaal: € 625.000	Besteed totaal: € 625.000	
Multimodaal knooppunt Nieuw-Zuid	OV-knooppunt Haarlem-Nieuw Zuid wordt door de gemeente Haarlem ontwikkeld. Dit knooppunt verbindt de regio met de rest van de MRA middels hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) (zie ook projectdeel 4. Versterken MRA OV-netwerk). Dit project maakt onderdeel uit van de financieringsaanvraag behorende bij het programma Bereikbare steden (rijksprogramma). Vanuit de GR vindt cofinanciering plaats, waar vanaf 2024 een beroep op zal worden gedaan. In het jaarplan 2023 is voorgesteld om € 2,5 miljoen beschikbaar te stellen voor cofinanciering. Dit bedrag wordt verdeeld over vier jaar aan de gemeente Haarlem overgemaakt. In 2024 starten we met het leveren van de eerste bijdrage (€ 625.000). <i>Trekker: Haarlem</i>	In de meerjarenbegroting van het jaarplan 2023 is een reservering voor het OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid opgenomen van € 2,5 miljoen, gelijk verspreid over vier jaren. Deze reservering is gehandhaafd in het jaarplan 2024, waardoor het eerste deel van € 625.000 in 2024 is uitgekeerd. Vanwege gestegen materiaal- en bouwkosten is er aanvullende financiering nodig om het knooppunt te realiseren. Alle betrokken partijen zijn hierover in gesprek, waarbij op het moment van schrijven nog geen duidelijkheid is over de uitkomst. Het bestuur van de GR Bereikbaarheid ZKL heeft de intentie uitgesproken om de bijdrage vanuit het mobiliteitsfonds te verhogen. Dit voornemen wordt aan de raden voorgelegd met het jaarplan 2026. In 2024 heeft de gemeenteraad van Haarlem het voorlopig ontwerp (VO) van het OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid vastgesteld. Wanneer de financiering rondkomt kan in 2026 gestart worden met de bouw en wordt het project eind 2028 opgeleverd.	

4. Versterken MRA OV-netwerk	Wat stond er in het jaarplan 2024?	Stand van zaken eind 2024
Uitgaven	Begroot totaal: € 20.000	Besteed totaal: € 1.155
Onderzoek HOV Zandvoort-Heemstede-Hoofddorp	De provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Haarlem en Amsterdam hebben gezamenlijk een studie uitgevoerd naar de reizigersgroei aan de westzijde van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) tot 2040 en de ontwikkelingsmogelijkheden van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) tussen Haarlem en Amsterdam/Schiphol. Uit het eerste deel van de studie is gebleken dat een Bus Rapid Transit (BRT) een kansrijke oplossing biedt, die in 2022 verder is uitgewerkt. Dit gaat uit van een eindoplossing met een hoogwaardige bus die de eigenschappen (snelheid, frequentie en capaciteit) heeft van een sneltram en die in ieder geval op het kerntraject (Haarlem-Amsterdam) een volledig vrije infrastructuur heeft. In combinatie met het OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid, vormen deze HOV/BRT-verbinding en de doorgaande verbindingen de regio in, de dragers van de regionale inzet op openbaar vervoer. Eén van de nu voorgestelde lijnen is de HOV-verbinding van Zandvoort naar Hoofddorp via Heemstede (met eventueel een separate aansluiting op Haarlem Nieuw-Zuid). De GR reserveert € 20.000 voor de verdere uitwerking hiervan. <i>Trekker: Provincie Noord-Holland</i>	Op 13 juni 2024 heeft de GR een propositie voor het openbaar vervoer gestuurd aan Provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam. Hiermee levert de regio Zuid-Kennemerland input aan de bestaande en nieuwe vervoerplannen voor het busvervoer. Daarnaast is de propositie input voor de aanbesteding van de concessie Noordwest Noord-Holland (nu: Noord-Holland Noord en Haarlem/IJmond) door de provincie Noord-Holland in 2028. Met ambtelijke inzet en beperkte uitgaven is de propositie tot stand gekomen, waarbij ook aandacht is gevraagd voor onderzoek naar een HOV-verbinding tussen Zandvoort, Heemstede en Hoofddorp. Het gevraagde onderzoek is onderdeel gemaakt van de uitwerking van het project R-Net Metrobus/BRT, dat onder leiding van de Vervoerregio Amsterdam is gestart. De Gemeente Haarlem en de Provincie Noord-Holland zijn verantwoordelijk voor alle lijnen ten westen van het toekomstige OV-Knooppunt Haarlem Nieuw Zuid, waaronder de lijn richting Heemstede en Zandvoort. Voor deze lijnen wordt nu gestudeerd op kortetermijnmaatregelen die te nemen zijn binnen gepland grootschalig onderhoud, zoals het aanpassen van een vluchtheuvel of het verruimen van een boogstraal. Op de middellange en lange termijn wordt bezien waar vrij liggende businfrastructuur inpasbaar is. Bij deze uitwerkingen zijn alle ZKL-gemeenten betrokken.

5. Faciliteren overstappunten	Wat stond er in het jaarplan 2024?	Stand van zaken eind 2024
Uitgaven	Begroot totaal: € 400.000	Besteed totaal: € 117.397
Algemeen fietsenstallingen bij overstappunten	Begroot: € 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.	Besteed: € 117.397 In 2024 is vanuit het projectdeel Faciliteren Overstappunten een projectbijdrage verstrekt voor station Heemstede-Aerdenhout. Dit betreft een aanvullende bijdrage voor de plaatsing van 2300 extra fietsparkeerplekken. 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 eind 2025. Verdere informatie over de uitvoering is te vinden op de website van Heemstede.
Autoparkeren stations	Bij een aantal stations in ZKL kan naast fietsparkeren ook autoparkeren (P+R) bijdragen aan de ontlasting van automobiliteit binnen de regio. Daarom is sinds de begroting 2021 de begrotingspost 'Autoparkeren Stations' toegevoegd. De gemeente Haarlem heeft daarvoor de eerste aanvraag ingediend, voor een bijdrage aan de P+R Spaarnwoude. Omdat er in 2024 nog geen bijdrage wordt verwacht, blijft het gereserveerde bedrag van € 400.000 staan in de reserve.	Het P+R terrein is onderdeel van de herinrichting van de ontwikkelzone Haarlem Oostpoort. In overleg met NS worden de plannen verder uitgewerkt. Verwacht wordt dat in 2025 duidelijkheid komt over de realisatie van het parkeerterrein. Daarom wordt gezien het regionale belang voorgesteld het gereserveerde bedrag aan te houden voor aanwending op het moment dat het P+R terrein uitvoeringsgereed is.

6. Spreiden pendelstroom	Wat stond er in het jaarplan 2024?	Stand van zaken eind 2024
Uitgaven	Begroot totaal: € 50.000	Besteed totaal: € 50.000
Werkgeversaanpak	Vanuit het Rijk-regio programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) wordt een werkgeversaanpak bekostigd voor de regio ZKL. Breikers biedt hierdoor kosteloos hulp aan bedrijven in de regio bij de transitie naar slimme & duurzame mobiliteit. Daarbij is er vanuit het Multimodaal Toekomstbeeld (eveneens vanuit SBaB) MRA-brede aandacht voor de werkgeversaanpak en het afremmen en spreiden van de mobiliteitsgroei. Het GR bestuur heeft daarom besloten aan te sluiten bij deze lopende initiatieven en een bedrag te reserveren om een bijdrage te kunnen leveren in 2024, mocht dat nodig zijn. Trekker: Programma SBaB van de MRA	Het gratis mobiliteitsadvies van Breikers voor bedrijven in ZKL is in geheel 2024 aangeboden. Ook in 2025 blijft dit gratis advies mogelijk voor bedrijven die zich melden. Voor de Waarderpolder is een eigen werkgeversaanpak opgestart (naam: Waarderpolder Reist duurzaam). Over een periode van drie jaar wordt vanaf 2024 een bijdrage van totaal € 150.000 uitgekeerd aan de gemeente Haarlem ten behoeve van deze werkgeversaanpak. In 2024 is een eerste bijdrage van € 50.000 uitgekeerd. Het doel van Waarderpolder Reist Duurzaam is een bijdrage te leveren aan minder files in de spits en een vermindering van CO₂-uitstoot van woon-werkverkeer. Dit door te werken aan bereikbaarheid van bedrijven in de Waarderpolder en slimme en duurzame manieren van woon-werkpendel te stimuleren. Het tegengaan van congestie op de toegangswegen naar de Waarderpolder verbetert ook de regionale bereikbaarheid, voornamelijk vanwege de positieve effecten op de N200.

7. Verbeteren doorstroming regioring	Wat stond er in het jaarplan 2024?	Stand van zaken eind 2024
Uitgaven	Begroot totaal: € 820.000	Besteed totaal: € 10.000
iVRI's (intelligente verkeersregelinstanties)	Begroot: € 220.000	Besteed: € 0

	iVRI's, PRIS en DRIS dragen bij aan de doorstroming op de regioring. Elke deelnemer kan op basis van een concreet voorstel een aanvraag doen voor een regionale bijdrage.	In 2024 is voor dit projectdeel geen aanvraag binnengekomen.	
Velserversverbinding (als onderdeel van de regioring, noordzijde)	Begroot: € 0 De Velserversverbinding is van groot belang om de regioring om Haarlem sluitend te maken. Dit zal op langere termijn pas een investering vragen in fysieke zin. Er wordt samen met de IJmond gemeenten en de provincie gewerkt aan een actieve lobby om de haalbaarheid van de Velserversverbinding, samen met het Rijk, te onderzoeken. De GR heeft een bedrag van € 3,1 miljoen in reserve voor toekomstige cofinanciering.	Besteed: € 10.000 Samen met de IJmond heeft de GR een Quickscan laten uitvoeren naar de Velserversverbinding. De Quickscan wijst uit dat deze verbinding mogelijk is. Twee varianten zijn daarbij kansrijk om verder uit te werken. Richting het Provinciaal Verkeer en Vervoer Beraad (PVVB) van maart 2025 wordt een ambtelijk voorstel uitgewerkt via de gemeenten Velsen en Haarlem, respectievelijk namens IJmond en Zuid-Kennemerland, in nauwe afstemming met Provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat.	
Kruising Amerikaweg-Schipholweg (als onderdeel van de regioring, oostzijde)	Begroot: € 600.000 Het kruispunt Schipholweg-Amerikaweg-Bernardlaan is een belangrijk kruispunt op de regioring. De inrichting van dit kruispunt hangt af van de verdere inrichting op de Schipholweg, die weer afhangt van het nieuwe busstation Nieuw-Zuid. Daardoor is nu nog niet duidelijk welke maatregelen voor het kruispunt met de Amerikaweg als meest optimaal aan de orde komen. De verwachting is dat dit in 2024 duidelijk wordt. Het voorstel is om de reservering voor dit project (€ 1.200.000) aan te houden en te verdelen over de jaren 2024 en 2025.	Besteed: € 0 In 2024 is de focus gelegd op de herinrichting van de Schipholweg in relatie tot het toekomstige OV-Knooppunt Nieuw Zuid. Voor de Amerikaweg zelf zijn de herinrichtingswerkzaamheden in gang gezet. Voor het betreffende kruispunt zijn echter geen maatregelen aan de orde geweest. In 2025 volgt uitsluitel of het noodzakelijk is om deze reservering te handhaven.	

Verbetering doorstroming N205	De N205 geeft toegang tot de zuidelijke ring voor doorgaand autoverkeer door Haarlem. Een eerste knelpunt op deze route is het kruispunt Amerikaweg-Schipholweg (zie boven). Ook de doorstroming verderop op de ring, onderdeel Paviljoenslaan - Spanjaardslaan, heeft een relatie met de inrichting van de Schipholweg. In de loop van 2024 wordt aan de GR bericht welke maatregelen op dit deel van de ring aan de orde zijn.	In 2024 is alle capaciteit ingezet rondom de verkeersmaatregelen OV-Knooppunt Haarlem Nieuw Zuid. Wel wordt een aanvraag in 2025 verwacht voor de kruising Kleine Houtweg – Spanjaardslaan, waarvoor in het jaarplan 2025 een bedrag van € 150.000 is opgenomen. Hiermee wordt de doorstroming op de N205 verbeterd. De maatregelen voor het hele traject van de N205 zullen in 2025 verder worden uitgewerkt.	
-------------------------------	--	--	--

2.2 Evaluatie Werkdeel 2024

Werkdeel	Wat stond er in het jaarplan 2024?	Stand van zaken eind 2024	
Uitgaven	Begroot totaal: € 731.000	Besteed totaal: € 215.676	
Bestuurssecretaris, ondersteuning en lobbybudget	Begroot: € 150.000 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).	Besteed: 144.722 In 2024 is dit budget grotendeels benut voor het doen functioneren van de GR (bestuurssecretaris en ondersteuning) en deels voor het aanstellen van de coördinator Aanpak doorfietsroutes Zuid-Kennemerland.	
Bereikbaarheid Kust	Begroot: € 500.000 Dit budget is gereserveerd voor maatregelen en vervolgonderzoeken die uit het project Bereikbaarheid kunnen volgen. Voor toelichting zie Project Bereikbaarheid Kust	Besteed: € 50.000 In 2024 heeft de provincie besloten om het project gelijk te laten lopen met de trajectstudie Zeeweg. Het samenvoegen van de twee projecten en de uitvoerige participatie hebben ertoe geleid dat de maatregelen in	

		2025 genomen worden. In 2024 is het beschikbare budget voor € 50.000 aangesproken. Dit is de toegezegde bijdrage van de GR aan Provincie Noord-Holland voor de Brede mobiliteitsverkenning gebiedszone Zeeweg/Randweg, die onderdeel is gemaakt van het project Bereikbaarheid kust. Resultaten hiervan zijn de probleemverkenning Bereikbaarheid kust en de Mini MKBA verbinding Zeeweg-Randweg. De resterende € 450.000 is niet uitgegeven en is opgenomen voor Bereikbaarheid kust in het jaarplan 2025. Op de projectpagina kunt u meer informatie vinden over de probleemverkenning, participatie, het maatregelenpakket en de fasering.	
Vrije ruimte voorbereidend onderzoek/studie en inhuur projectendeel	Begroot: € 50.000 Het projectendeel is uitsluitend bedoeld voor bijdragen aan projecten. Hierdoor is het noodzakelijk om in het werkdeel ruimte te reserveren voor het uitvoeren van eigen onderzoek, voor een bijdrage aan onderzoek van derden of inhuur, als dat bijdraagt aan de totstandkoming van projecten in het projectendeel (bijvoorbeeld verder onderzoek naar de Velserversbinding).	Besteed: € 20.953 <i>Verkeerstudie regionale wegennet Zuid-Kennemerland en Haarlemmermeer</i> Eind 2024 is een start gemaakt met de studie naar het regionale wegennet, mede n.a.v. de samenwerkingsafspraken die de GR en Haarlemmermeer in oktober 2023 hebben ondertekend. In de studie wordt inzichtelijk gemaakt wat de huidige en toekomstige knelpunten op het regionale wegennet zijn. Tevens wordt onderzocht wat effectieve en duurzame oplossingsrichtingen zijn voor de geconstateerde knelpunten. Voor deze studie heeft de GR een bijdrage toegekend van € 60.000. De provincie bekostigt de overige € 30.000. De bijdrage van de GR wordt in twee delen uitgekeerd aan de gemeente Heemstede, die opdrachtgever van de studie is. Het eerste deel (€ 10.000) is eind 2024 overgemaakt. Het restant (€ 50.000) wordt bekostigd uit het jaarplan 2025.	

		<i>Aanpak doorfietsroutes ZKL</i> Voor de bekostiging van de inhuur van de coördinator doorfietsroutes ZKL is naast de inzet van het personeelsbudget (zie boven) ook gebruik gemaakt van deze vrije ruimte.	
DVM-onderhoud (Dynamisch verkeersmanagement)	Begroot: € 31.000 De jaarlijkse structurele kosten voor dynamisch verkeersmanagement (DVM), dat wordt uitgevoerd door de provincie Noord-Holland. Dit valt onder het werkdeel, omdat DVM-onderhoud voor iedere deelnemende gemeente wordt uitgevoerd.	Besteed: € 0 De uitvoering van dynamisch verkeersmanagement is volledig belegd bij de verkeerscentrale die in opdracht werkt van de Provincie Noord-Holland. Daarmee is ook de bijdrage aan het beheer en onderhoud niet meer nodig, waardoor de begrote middelen terugvloeien naar het fonds. Deze post zal niet meer terugkomen in onze jaarplannen.	

2.3 Evaluatie vrije deel 2024

Werkdeel	Wat stond er in het jaarplan 2024?	Stand van zaken eind 2024	
Uitgaven	Begroot totaal: € 50.000	Besteed totaal: € 49.017	
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).	In 2024 hebben de gemeenten Bloemendaal, Heemstede en Zandvoort hun zorgen kenbaar gemaakt bij de gemeente Haarlem over de invoering van de nul-emissiezone per 1 juni 2025. Constructief gesprek hierover binnen de GR heeft ertoe geleid dat Haarlem de effecten van de invoering monitort. De stuurgroep heeft besloten de kosten van deze monitoring te dragen. De resultaten van de nulmeting zijn in september 2024	

		bekend geworden. Deze wijzen uit dat de invoering van de zone zeer beperkt effect heeft op ondernemers in Bloemendaal en Zandvoort en dat de omrijdeffecten via Heemstede verwaarloosbaar zijn. Ondernemers die gebruik maken van de N200, die achter het station Haarlem loopt en onderdeel wordt van de zone, kunnen gebruik maken van diverse overgangsregelingen. Omdat deze overgangsregelingen voor de meest vervuilende voertuigcategorieën in 2028 aflopen, is besloten om de zone in 2028 en in 2030 opnieuw te monitoren. De resultaten hiervan zullen worden besproken binnen de GR.	
--	--	--	--

3. Balans 2024

(Bedragen x € 1)

ACTIVA	31-12-2023	31-12-2024	PASSIVA	31-12-2023	31-12-2024
Vlottende activa			Vaste passiva		
Liquide middelen	9.064.626	8.958.881	Eigen vermogen		
<i>Subtotaal</i>	9.064.626	8.958.881	- Algemene reserve	794.626	794.626
			- Gerealiseerd resultaat		519.255
			- 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	1.875.000
			- Reserve P+R Spaarnwoude	400.000	400.000
			- Reserve Velserverbinding	3.100.000	3.100.000
			- Reserve Amerikaweg-Schipholweg (onderdeel regioring, oostzijde)	1.200.000	1.200.000
			<i>Subtotaal</i>	9.064.626	8.958.881
Overlopende activa			Overlopende passiva		
- Nog te ontvangen	-	-	- Nog te betalen	-	-
<i>Subtotaal</i>	-	-	<i>Subtotaal</i>	-	-
Totaal activa	9.064.626	8.958.881	Totaal passiva	9.064.626	8.958.881

Toelichting op de balans

In deze paragraaf worden de toelichtingen gegeven die betrekking hebben op de balans ultimo 2024.

Verloopstaat reserves

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 stuurgroep GR kan besluiten over de (wijziging van) inzet van bestemmingsreserves.

(bedragen x € 1)	Stand 1/1	Toevoeging	Onttrekking	Stand 31/12
Algemene reserve	57.697	736.929		794.626
Gerealiseerd resultaat	736.929	519.255	736.929	519.255
Bestemmingsreserves				
Regionale doorfietsroute kust – Amsterdam	450.000			450.000
Fietsverbinding Velsen-Haarlem Noord-Schalkwijk-Vijfhuizen	270.000			270.000
Mitigerende maatregelen Overveen	350.000			350.000
OV-knoop Haarlem Nieuw-Zuid	2.500.000		625.000	1.875.000
P+R Spaarnwoude	400.000			400.000
Velserversbinding	3.100.000			3.100.000
Amerikaweg-Schipholweg (onderdeel regioring, oostzijde)	1.200.000			1.200.000
Totaal	9.064.626	1.256.184	1.361.929	8.958.881

Niet uit de balans blijvende verplichtingen

Per 31 december 2024 zijn er geen niet uit de balans blijvende verplichtingen.

4. Overzicht van Baten en Lasten 2024

	Begroting 2024	Begroting 2024 na wijziging	Rekening 2024	Rekening 2023
Lasten (exclusief mutaties reserves)				
<i>Projectendeel</i>				
- Oplossingsrichting 1) Versterken netwerk fietspaden	650.000	650.000	659.500	525.000
- Oplossingsrichting 2) Vergroten OV-capaciteit	350.000	-	-	-
- Oplossingsrichting 3) Ontwikkelen OV-knoop Haarlem	625.000	625.000	625.000	-
- Oplossingsrichting 4) Versterken MRA OV-netwerk	20.000	-	1.155	-
- Oplossingsrichting 5) Faciliteren overstappunten	400.000	400.000	117.397	164.120
- Oplossingsrichting 6) Spreiden pendelstroom	50.000	50.000	50.000	-
- Oplossingsrichting 7) Verbeteren doorstroming	820.000	220.000	-	27.239
<i>Subtotaal Projectendeel</i>	<i>2.915.000</i>	<i>1.945.000</i>	<i>1.453.052</i>	<i>716.359</i>
<i>Werkdeel</i>				
- Bestuurssecretaris, ondersteuning en lobbybudget	150.000	150.000	144.722	95.578
- Bereikbaarheid Kust	500.000	50.000	50.000	-
- Vrije ruimte voorbereidend onderzoek/studie	50.000	50.000	20.953	-
- DVM	31.000	-	-	-
<i>Subtotaal Werkdeel</i>	<i>731.000</i>	<i>250.000</i>	<i>215.676</i>	<i>95.578</i>
<i>Vrije deel</i>	<i>50.000</i>	<i>50.000</i>	<i>49.017</i>	<i>13.135</i>
Totale lasten	3.696.000	2.245.000	1.717.745	825.071
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>Provincie Noord-Holland - aanpak doorfietsroutes</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>50.000</i>	<i>-</i>
<i>Algemene dekkingsmiddelen en onvoorzien</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
Totale baten	1.562.000	1.562.000	1.612.000	1.562.000
Saldo (exclusief mutaties reserves)				
<i>Mobiliteitsfonds</i>	<i>-2.134.000</i>	<i>-683.000</i>	<i>-105.745</i>	<i>736.929</i>
<i>Algemene dekkingsmiddelen en onvoorzien</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
Totaal saldo voor bestemming	-2.134.000	-683.000	-105.745	736.929
<i>Toevoeging aan reserve Mobiliteitsfonds</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>736.929</i>
<i>Onttrekking bestemmingsreserve Vergroten OV-</i>	<i>-350.000</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
<i>Onttrekking bestemmingsreserve OV-knooppunt Haarlem</i>	<i>-625.000</i>	<i>-625.000</i>	<i>-625.000</i>	<i>-</i>
<i>Onttrekking bestemmingsreserve Amerikaweg-</i>	<i>-600.000</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
Saldo inclusief mutaties reserves	-559.000	-58.000	519.255	-

Toelichting op het overzicht van de baten en lasten

In deze paragraaf worden de toelichtingen gegeven die betrekking hebben op de baten en lasten 2024. 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 2024 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. In de realisatie is het mogelijk dat de GR andere inkomsten dan de inwonersbijdragen genereert maar dit zal altijd een incidentele baat zijn gekoppeld aan de uitvoering van een specifiek project.

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. De evaluatie die in 2025 wordt uitgevoerd kan aanleiding geven om de GR op dit punt te wijzigen.

Incidentele Baten en Lasten 2024

	Lasten 2024	Baten 2024	Saldo 2024
Incidentele Baten en Lasten 2024 (bedragen x € 1)			
Totaal <i>baten en lasten inclusief reserves</i>	1.717.745	2.237.000	519.255
Minus incidentele baten en lasten			
Mutatie bestemmingsreserve OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid		-625.000	-625.000
Bijdragen aan gemeenten in Projectendeel	-1.453.052		1.453.052
Bijdrage Provincie Noord-Holland Aanpak Doorfietsroutes		-50.000	-50.000
Structurele baten en lasten	264.693	1.562.000	1.297.307

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 2024 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.

5. Zienswijzen op ontwerp-jaarverslag en jaarrekening 2024

De behandeling van de ontwerp-jaarstukken in de ZKL-raden heeft de volgende zienswijzen opgeleverd op het ontwerp-jaarverslag en ontwerp-jaarrekening 2024:

Ontwerp-Jaarplan 2026

Gemeenschappelijke Regeling

Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
1. Inleiding	3
1.1 Kerntaken GR	3
2. Ontwikkelingen jaarplan 2026	5
3. Lasten begroting 2026	8
3.1 Projectendeel	8
3.2 Werkdeel	13
3.3 Vrije deel	14
3.4 Overzicht baten - lasten begroting 2026	14
4. Meerjarenbegroting GR Bereikbaarheid 2026-2029	18
4.1 Verloopstaat reserves GR Bereikbaarheid	20
5. Zienswijzen op ontwerp-jaarplan en begroting 2026	22

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 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 2026 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) en de 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 2026 wordt in elke Zuid-Kennemer raad gelijktijdig behandeld met het jaarverslag 2024 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 2026.

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 (infrastructurele) projecten uit onze bereikbaarheidsvisie.

Mobiliteitsfonds is een spaarfonds

Het mobiliteitsfonds dient als cofinanciering voor (infrastructurele) projecten. Grotere projecten 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. Zo blijven we wendbaar en kunnen we projecten mogelijk maken met het meeste draagvlak en momentum.

2. Ontwikkelingen jaarplan 2026

De inhoud van het jaarplan 2026 wordt bepaald door verschillende ontwikkelingen in 2025 en 2026 die actueel en van belang zijn voor onze regio. De realisatie van het regionale OV-knooppunt Haarlem Nieuw Zuid heeft daarbij veruit de grootste impact op het mobiliteitsfonds. De relevante ontwikkelingen zijn:

1. Realisatie regionaal OV-Knooppunt Haarlem Nieuw Zuid
2. Uitvoering Actieagenda Bereikbaarheid Kust
3. Aanpak doorfietsroutes ZKL
4. Uitvoering Evaluatie GR en mobiliteitsfonds

Ad 1. OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid

Het toekomstige OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid vormt voor de regio Zuid-Kennemerland de belangrijkste basis om naast het bestaande spoornetwerk, te komen tot een hoogwaardig stelsel van openbaar vervoer. De verwachting is dat in 2026 wordt gestart met de bouw, maar wegens gestegen bouwkosten (ca. 30%) zijn er aanvullende middelen nodig om het OV-knooppunt te kunnen realiseren. Het Rijk, Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam, GR Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland en de gemeente Haarlem zijn hierover in gesprek.

Het Rijk heeft in 2022 tijdens het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO [MIRT](#)) 50% van de op dat moment geldende realisatiekosten toegezegd. De afgelopen jaren hebben we te maken met stevige kostenstijgingen als gevolg van hogere materiaal- arbeids- en transportkosten. In 2024 is een nieuwe kostenraming gemaakt waarin ook een inschatting is gemaakt van indexaties tijdens realisatie (t/m 2028). De regionale partijen beogen om met het Rijk afspraken te maken over het gezamenlijk opvangen van deze kostenstijgingen¹. Dit betekent dat de regionale partijen de eigen bijdrage verhogen tot 50% van de investering en bij het Rijk hebben voorgesteld dat ook de Rijksbijdrage wordt aangevuld tot 50%. Met het oog daarop is het essentieel dat als de gesprekken met het Rijk gevoerd worden, de regio de eigen bijdrage op orde heeft. Vandaar het belang om ook vanuit de GR hierin een bijdrage te doen. De bijdrage voor het knooppunt wordt substantieel verhoogd van € 2,5 miljoen naar € 6,5 miljoen door de (gedeeltelijke) herbestemming van een aantal reserves:

Herbestemming reserves				
		Oude reserve	Nieuwe reserve	Toevoeging aan reserve Haarlem Nieuw Zuid
1.	Kruispunt Schipholweg - Amerikaweg	€ 600.000	€ 100.000 ²	€ 500.000
2a.	Fietsroute F205	€ 270.000	€ 0	€ 270.000
2b.	Fietsroute Amsterdam - Kust	€ 450.000	€ 0	€ 450.000
3.	Velserversbinding	€ 3.100.000	€ 320.000	€ 2.780.000
	Totaal			€ 4.000.000

Toelichting op herbestemming voor Haarlem Nieuw Zuid

1. De herinrichting van het kruispunt Schipholweg - Amerikaweg is afhankelijk van de verdere inrichting van de Schipholweg, die op haar beurt afhangt van de ontwikkeling

¹ In het BO MIRT van 2024 is de procesafpraak gemaakt om in aanloop naar het BO Leefomgeving (zomer 2025) afspraken te maken over het oplossen van het resterende financiële tekort.

² In het jaarplan 2025 wordt € 600.000 uitgekeerd voor dit kruispunt, waardoor de totale bijdrage € 700.000 is.

-
- van het nieuwe OV-knooppunt Haarlem Nieuw Zuid. Hierdoor is op dit moment nog niet duidelijk welke maatregelen voor het kruispunt met de Amerikaweg het meest optimaal zijn. Daarom heeft het bestuur besloten om € 500.000 van deze reserve te herbestemmen ten gunste van de realisatie van Haarlem Nieuw Zuid. Na de realisatie van het knooppunt kan de herinrichting van het kruispunt weer opgepakt worden.
2. Voor de twee fietsroutes (2a en 2b) zijn in het jaarplan 2023 bestemmingsreserves aangelegd als cofinanciering voor het [gebiedsplan Bereikbare Steden](#). Sinds 2024 werkt de GR echter met een totaalbedrag in het projectendeel 'Versterken netwerk van fietspaden'. Dit blijkt effectief: elke gemeente kan een aanvraag indienen, en het budget wordt volledig benut. Daarnaast hebben we de [Aanpak doorfietsroutes ZKL](#), die heeft geleid tot een datagedreven programmering voor doorfietsroutes. Hierdoor werken we samen met de provincie op een gestructureerde manier aan doorfietsrouteprojecten. Ook in 2026 reserveren we een totaalbedrag voor het fietsnetwerk en financieren we de projecten met de hoogste prioriteit. Omdat ook de provincie op deze manier onze projecten subsidieert, kiezen we ervoor om de bestemmingsreserves voor de twee specifieke fietsroutes te laten vervallen ten gunste van Haarlem Nieuw Zuid.
 3. De grootste herbestemming is vanuit de reserve Velserversverbinding (€ 2.780.000). Uit de recent uitgevoerde QuickScan, uitgevoerd op initiatief van de GR en de regio IJmond, komt naar voren dat de Velserversverbinding inpasbaar is en dat daarmee diverse bestaande regionale verkeer knelpunten opgevangen kunnen worden. Het advies is om een vervolg uitwerking te starten als voorportaal naar een eventueel te starten [MIRT-traject](#). Een voorstel hiertoe is in voorbereiding, samen met de IJmond, Provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat. We weten echter vanuit de QuickScan dat de realisatiekosten voor een Velserversverbinding rond de € 110 miljoen liggen. Realisatie kan alleen als we, na verdere uitwerking van deze verbinding, opname in het MIRT voor elkaar krijgen. Een proces van lange adem, zeker nu het Rijk heeft aangegeven tot 2036 geen ruimte voor nieuwe infrastructurele projecten te hebben. Wij kiezen er daarom nu voor in te zetten op Haarlem Nieuw Zuid, dat 90% uitvoeringsgereed is. De komende jaren benutten we (bij voorzetting van het fonds na 2027) om de reserve Velserversverbinding aan te vullen. Voor de benodigde vervolgutwerkingen Velserversverbinding behouden we voldoende financiële ruimte in de reserve Velserversverbinding (€ 320.000).

Ad 2. Project Bereikbaarheid Kust

Op 12 februari 2025 heeft de stuurgroep van het project Bereikbaarheid kust de Actieagenda vastgesteld. Hierin is het trekkerschap van de korte- en middellange termijn acties en globale planning vastgelegd. De vaststelling van de Actieagenda markeert de start van de laatste fase van het project, waarin de acties gedetailleerd worden uitgewerkt en afspraken worden gemaakt over de uitvoering.

In het derde kwartaal 2025 zullen de bestuurders een bestuurlijke overeenkomst tekenen, waarmee het project formeel wordt afgesloten. De acties uit de Actieagenda lopen echter door. Een belangrijke mijlpaal is bijvoorbeeld het project P+R & (pendel)bussen richting de kust, dat vóór de zomer 2026 operationeel moet zijn en wordt uitgevoerd onder leiding van Provincie Noord-Holland.

Diverse deelprojecten uit de Actieagenda raken aan het budgetrecht en/of wegbeheerderschap van gemeenten en/of provincie en zullen daarom in 2025 en 2026 in colleges en/of raden behandeld worden. Omdat de intentie is uitgesproken om langjarig samen te werken aan de bereikbaarheid van de kust en het beperken van de overlast van verkeer, reserveert de GR in 2026 € 400.000 als bijdrage voor deelprojecten uit de Actieagenda. Op de [projectpagina](#) kunt u de Actieagenda, planning en achtergrondinformatie vinden over het project.

Ad 3. Aanpak Doorfietsroutes Zuid-Kennemerland

Eind 2023 heeft de GR samen met de provincie Noord-Holland de Aanpak Doorfietsroutes ZKL opgestart¹. Sinds februari 2024 is een coördinator aangesteld om de voortgang van het proces te bewaken. De GR bekostigt deze functie.

Parallel aan het project Bereikbaarheid Kust wordt in het derde kwartaal van 2025 een bestuursovereenkomst voor de Aanpak Doorfietsroutes ondertekend. Hierin wordt vastgelegd welke doorfietsrouteprojecten tot 2031 in Zuid-Kennemerland worden uitgevoerd en welke financieringsbronnen worden ingezet, zoals provinciale subsidies, het GR-budget en bijdragen van wegbeheerders.

Het prioritaire doorfietsrouteproject, dat binnen zowel de Aanpak Doorfietsroutes als Bereikbaarheid Kust het hoogste scoort op fietspotentie en -verbetering, is de route F201 Oude Trambaan. Deze loopt van station Heemstede-Aerdenhout, via Bloemendaal, naar Zandvoort. De komende jaren werken we intensief samen om van deze bestaande route een doorfietsroute te maken. Dit draagt bij aan veilige fietsverbindingen tussen onze kernen en stimuleert kustbezoekers om op een duurzame en ruimte-efficiënte manier naar de kust te reizen. Omdat de route al voldoende breed is, zullen de aanpassingen zich vooral richten op het verbeteren van de verkeersveiligheid en het fietscomfort.

Vanwege de aanzienlijke investeringen die nodig zijn voor de aanleg van de doorfietsroute, maken we in het voorliggende jaarplan een bestemmingsreserve aan van € 500.000 voor de realisatie van de route F201 Oude Trambaan. De uitvoering van deze doorfietsroute zal naar verwachting in 2027 van start gaan, waarbij de bestemmingsreserve kan worden aangewend. Voor reeds opgestarte (door)fietsrouteprojecten waarvoor in 2026 een bijdrage nodig is, reserveren we in dit jaarplan eveneens € 500.000 onder het projectonderdeel 'Versterken netwerk van fietspaden'.

Ad4. Evaluatie GR Bereikbaarheid & mobiliteitsfonds

De wijziging van de GR Bereikbaarheid in 2024 betrof een technische aanpassing om de regeling volledig in lijn te brengen met de nieuwe Wet op de gemeenschappelijke regelingen. Bij deze wijziging is vastgelegd dat de regeling in 2025 wordt geëvalueerd.

Omdat het mobiliteitsfonds eind 2027 afloopt, biedt de evaluatie een uitgelezen kans om ook de effectiviteit van dit fonds te beoordelen. Op het moment van schrijven is de evaluatie gestart. Een onafhankelijk bureau voert deze uit, bestaande uit bureauonderzoek en interviews met het bestuur, de ambtelijke organisatie en raadsleden uit alle ZKL-raden.

Indien de evaluatie daar aanleiding toe geeft, zal het bestuur in de tweede helft van 2025 een wijzigingsvoorstel indienen bij de raden van Zuid-Kennemerland. Conform de nieuwe wet op de GR krijgen de raden de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen op het voorstel. In een tweede ronde, eind 2025, wordt het definitieve wijzigingsvoorstel ter goedkeuring aan alle raden voorgelegd. Na goedkeuring door de raden zullen de vier colleges formeel besluiten tot het aangaan van een gewijzigde GR.

¹ 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.

3. Lasten begroting 2026

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 € 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.

3.1 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>	€ 500.000
Knelpunten in het fietsroutenetwerk en doorfietsroutes	Begroot: € 500.000 Voor de oplossingsrichting Versterken netwerk van fietspaden reserveren we een totaalbedrag. 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. Voor het prioritaire project F201 Oude Trambaan maken we een bestemmingsreserve aan.	

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>	€ 0
Vergroten capaciteit op het spoor	Een van de acties uit de Actieagenda Bereikbaarheid Kust is de gezamenlijke lobby van Zuid-Kennemerland en provincie voor het behouden en versterken van treindiensten in onze regio. Onder andere via het Provinciaal Verkeer en Vervoer Beraad, zetten we ons in voor frequentere treindiensten richting de kust tijdens drukke dagen en het versterken van de Kennemer- en Oude Lijn . Dit vraagt geen financiële bijdrage uit het fonds.	

Projectdeel	Toelichting	Begroot
3. Ontwikkelen OV-knooppunt Haarlem Nieuw Zuid		
Doel: Het realiseren van een OV-knooppunt dat fungeert als toegangspoort en overstappunt voor alle regionale buslijnen, en dat zoveel mogelijk rechtstreekse busverbindingen van en naar de regio faciliteert	<i>Het OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid vormt voor de regio Zuid-Kennemerland de belangrijkste basis om naast het bestaande spoor Zandvoort-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>	€ 2.625.000 (Gedekt uit reserve OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid)
Multimodaal knooppunt Nieuw-Zuid	In hoofdstuk 2 is stilgestaan bij de ontwikkelingen rond het knooppunt en de verhoogde bijdrage van de GR. De totale bijdrage aan het knooppunt bedraagt € 6.500.000. In het jaarplan 2024 is reeds een bijdrage van € 2.500.000 vastgelegd, die vanaf 2024 in vier gelijke delen van € 625.000 per jaar wordt uitgekeerd. Met de aanvullende verhoging van € 4.000.000, die in twee delen wordt uitgekeerd, komt de bijdrage uit op € 2.625.000 in zowel 2026 als 2027. <i>Trekker: Haarlem</i>	

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.

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>	€ 40.000
Uitwerking R-Net Metrobus (Bus Rapid Transit (BRT)) systeem, inclusief uitwaaiering buslijnen in regio ZKL.	Begroot: € 40.000 In 2024 is de haalbaarheid en kansrijkheid van het metrobusstelsel aangetoond (resultaat initiatief fase). In 2025 wordt het systeem verder uitgewerkt en worden de resultaten hiervan eind 2025 met colleges en raden besproken. Opbouwend vanuit de bestaande R-net lijnen richting Schiphol en Amsterdam, worden kortetermijnmaatregelen uitgewerkt die te nemen zijn binnen gepland grootschalig onderhoud, en daarnaast wordt op (middel)lange termijn bezien waar vrijliggende businfrastructuur inpasbaar is. Haarlem en Provincie Noord-Holland werken, samen met de andere GR gemeenten, de lijnen ten westen van Haarlem Nieuw Zuid uit. De beoogde R-Net Metrobus (BRT) komt via het kerntraject A9 aan op knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid en splitst zich daarna in drie lijnen (uitwaaiering): 1. Haarlem Nieuw Zuid – Heemstede – Aerdenhout – Zandvoort 2. Haarlem Nieuw Zuid – Haarlem (binnenstad) 3. Haarlem Nieuw Zuid – Haarlem - Velsen/IJmuiden <i>Trekker: Haarlem</i>	

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>	€ 400.000 (€ 200.000 gedekt uit reserve P+R Spaarnwoude)
Algemeen fietsenstallingen bij overstappunten	€ 200.000 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 2026: - Bewaakte fietsenstalling Bloemendaal aan Zee - Fietsenstallingen centrum en boulevard Zandvoort - 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. De bijdrage van € 200.000 is het tweede deel van een totale bijdrage van € 400.000. Het eerste deel wordt via het jaarplan 2025 uitgekeerd. <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	In 2026 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. <i>Trekker: Haarlem</i> 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.	

Projectdeel	Toelichting	Begroot
7. Verbeteren doorstroming regioring		
Doel: Beter benutten van en verbetering doorstroming op de bestaande (weg)infrastructuur	<i>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>	€ 170.000 (€ 50.000 gedekt uit reserve Velserverbinding)
Kruising Amerikaweg-Schipholweg (als onderdeel van de regioring, oostzijde)	In hoofdstuk 2 is de gedeeltelijke herbestemming van de reserve voor dit kruispunt toegelicht. <i>Trekker: Haarlem</i>	
Velserverbinding (als onderdeel van de regioring, noordzijde)	Begroot: € 50.000 In Hoofdstuk 2 is de gedeeltelijke herbestemming van de reserve voor de Velserverbinding toegelicht. Voor vervolgitwerkingen reserveren we in 2026 € 50.000 en behouden we € 270.000 in reserve. <i>Trekker: Haarlem</i>	
iVRI's (intelligente verkeersregelinstallaties), parkeerroute informatiesystemen (PRIS) en dynamische reistijd informatie panelen (DRIS)	Begroot: € 120.000 iVRI's, PRIS en DRIS kunnen bijdragen aan een betere doorstroming op de regioring. Elke deelnemer kan op basis van een concreet voorstel een aanvraag indienen voor een regionale bijdrage. In het kader van de uitvoering van de maatregelen binnen bereikbaarheid kust wordt onder andere een P&R-pendelbussysteem ingevoerd. Mogelijk kan de doorstroming van de bus door Bloemendaal, Haarlem, Heemstede en Zandvoort worden verbeterd door optimalisatie van iVRI's. Daarom reserveren we hiervoor alvast middelen. Trekker(s): ZKL-gemeenten & provincie	

3.2 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, noodzakelijk verdiepend onderzoek, 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 begroting voor de bekostiging van de bestuurssecretaris, ondersteuning, en voor belangenbehartiging & lobby. 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	€ 400.000 Dit reservering is voor deelprojecten uit de Actieagenda. Omdat in dit stadium nog niet bekend is welke projecten een bijdrage nodig hebben, 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.	
Doorstroming en optimalisatie onderliggend wegennet	€ 50.000 In 2025 wordt een verkeersstudie naar het regionale wegennet uitgevoerd. De oplossingsrichtingen die hier uit voortvloeien kunnen leiden tot een gerichte aanpak voor de verbetering van leefbaarheid, doorstroming, openbaar vervoer en/of fietsverkeer. Omdat deze maatregelen nu nog niet bekend zijn houden we een budget reservering aan die vanaf einde onderzoek (begin 2026) gericht aan te wenden is.	

3.3 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>	€ 50.000

3.4 Overzicht baten - lasten begroting 2026

Hieronder ziet u het overzicht van de baten en lasten voor 2026. De som van de lasten is naar verwachting hoger dan de te ontvangen baten. Het tekort wordt gedekt uit de beschikbare reserves in het regionaal mobiliteitsfonds.

Begroting 2026 Baten - Lasten		
	Begroot	Toelichting
Totaal Baten	€ 1.562.000	Het betreft de stortingen van de deelnemers in het Fonds.
Totaal Lasten	€ 4.485.000	Gereserveerde lasten, bestaande uit: - Projectendeel: € 3.785.000 - Werkdeel: € 650.000 - Vrije deel: € 50.000
Saldo	- € 2.923.000	Dit saldo is negatief en houdt in dat er in 2026 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.

Toelichting op het overzicht van de baten en lasten

In deze paragraaf worden de toelichtingen gegeven die betrekking hebben op de baten en lasten 2026. 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 2026 in [hoofdstuk 3](#).

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 2026 van de GR Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland wordt opgemaakt met inachtneming van de voorschriften die het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV) daarvoor geeft.

- *Grondslagen voor de waardering*

Algemeen

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

Vorderingen

Vorderingen zijn, onder aftrek van eventuele voorzieningen voor oninbaarheid, tegen de nominale waarde gewaardeerd. De GR heeft geen eigen bankrekeningen. De gelden van de organisatie zijn kortlopend in beheer gegeven bij de gemeente Haarlem.

- *Grondslagen voor de resultaatbepaling*

Algemeen

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

Lasten en verliezen

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

Baten en winsten

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

- *Paragrafen*

Weerstandvermogen risicobeheersing

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

Financiering

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

Bedrijfsvoering

De bedrijfsvoering van de GR 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.

4. Meerjarenbegroting GR Bereikbaarheid 2026-2029

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 2026	2027	2028	2029
Bijdragen deelnemers:				
<i>Bloemendaal</i>	€ 161.000	€ 161.000	€ 0	€ 0
<i>Haarlem</i>	€ 1.090.000	€ 1.090.000	€ 0	€ 0
<i>Heemstede</i>	€ 190.000	€ 190.000	€ 0	€ 0
<i>Zandvoort</i>	€ 121.000	€ 121.000	€ 0	€ 0
Totaal baten	€ 1.562.000	€ 1.562.000	€ 0¹	€ 0
LASTEN	Begroting 2026	2027	2028	2029
<u>PROJECTDEEL</u>				
1) Versterken netwerk fietspaden				
<i>Vrije ruimte</i>	€ 500.000	€ 1.500.000		
2) Vergroten OV-capaciteit				
<i>Vergroten capaciteit op het spoor</i>				
3) Ontwikkelen OV-knoop Haarlem Nieuw-Zuid				
<i>OV-knoop Haarlem Nieuw-Zuid</i>	€ 2.625.000	€ 2.625.000		
4) Versterken MRA OV-netwerk				
<i>Uitwerking R-Net Metrobus (Bus Rapid Transit (BRT)) systeem, inclusief uitwaaiering buslijnen</i>	€ 40.000			
5) Faciliteren overstappunten				
<i>Fietsparkeren overstappunten</i>	€ 200.000	€ 200.000		
<i>P+R Spaarnwoude</i>	€ 200.000			

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.

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>	€ 120.000 € 50.000	
Totaal projectdeel	€ 3.785.000	€ 4.375.000
<u>WERKDEEL</u>		
Bestuurssecretaris, ondersteuning en lobbybudget	€ 150.000	€ 150.000
Bereikbaarheid Kust	€ 400.000	
Vrije ruimte voorbereidend onderzoek/studie projectendeel	€ 50.000	€ 50.000
Doorstroming en optimalisatie onderliggend wegennet	€ 50.000	€ 50.000
Totaal werkdeel	€ 650.000	€ 250.000
<u>VRIJE DEEL</u>		
Totaal vrije deel	€ 50.000	€ 50.000
Totale lasten	€ 4.485.000	€ 4.675.000
Saldo baten en lasten	- € 2.923.000	€ -3.113.000
Mutaties bestemmingsreserves		
- Onttrekking reserve OV-Knooppunt Nieuw-Zuid t.b.v. projectkosten 2026 en 2027	€ 2.625.000	€ 2.625.000
- Onttrekking reserve P+R Spaarnwoude t.b.v. projectkosten 2026	€ 200.000	
- Onttrekking reserve Amerikaweg-Schipholweg t.b.v. toevoeging OV Knooppunt	€ 500.000	
- Onttrekking reserve Regionale Doorfietsroute kust – Amsterdam t.b.v. toevoeging OV Knooppunt	€ 450.000	
- Onttrekking reserve Fietsverbinding Velsen-Haarlem Noord [...] t.b.v. toevoeging OV Knooppunt	€ 270.000	
- Onttrekking reserve Velserversbinding t.b.v. toevoeging OV Knooppunt	€ 2.780.000	
- Onttrekking reserve Velserversbinding t.b.v. projectkosten 2026	€ 50.000	
- Toevoeging reserve OV knooppunt Nieuw-Zuid	- € 4.000.000	

- Toevoeging reserve Doorfietsroute F201 – Oude Trambaan	- € 500.000	
- Onttrekking reserve Doorfietsroute F201 – Oude Trambaan projectkosten 2027		€ 500.000
- Subtotaal mutaties bestemmingsreserves	€ 2.375.000	€ 3.125.000
Saldo baten en lasten na reservemutaties	€ -548.000	€ 12.000
Mutatie algemene reserve	€ -548.000	€ 12.000

4.1 Verloopstaat reserves GR Bereikbaarheid

(Bedragen x € 1)											
	Ultimo 2024	Mutatie 25	Ultimo 2025	Mutatie 26	Ultimo 2026	Mutatie 27	Ultimo 2027	Mutatie 28	Ultimo 2028	Mutatie 29	Ultimo 2029
- Algemene reserve	€ 794.626	€ - 213.745	€ 580.881	€ -548.000	- € 548.000	€ 12.000	€ 44.881				
- Gerealiseerd resultaat	€ 519.255	€ -519.255	€ 0								
Subtotaal algemene reserve en resultaat	€ 1.313.881	€ -733.000	€ 580.881	€ - 548.000	€ 32.881	€ 12.000	€ 44.881				
- Bestemmingsreserves											
- Regionale doorfietsroute kust - Amsterdam	€ 450.000	€ 0	€ 450.000	€ -450.000	€ 0						
- Fietsverbinding Velsen-Haarlem Noord-Schalkwijk-Vijfhuizen	€ 270.000	€ 0	€ 270.000	€ -270.000	€ 0						
- Doorfietsroute F201 – Oude trambaan			€ 0	€ 500.000	€ 500.000	-500.000	€ 0				
- Vergroten OV-capaciteiten	€ 350.000	€ -350.000	€ 0								
- OV-knoop Haarlem Nieuw-Zuid	€ 1.875.000	€ -625.000	€ 1.250.000	€ 1.375.000	€ 2.625.000	€ -2.625.000	€ 0				
- P+R Spaarnwoude	€ 400.000	€ -200.000	€ 200.000	€ -200.000	€ 0						
- Velserversbinding	€ 3.100.000	€ 0	€ 3.100.000	€ -2.830.000	€ 270.000		€ 270.000				
- Amerikaweg-Schipholweg (onderdeel regioring, oostzijde)	€ 1.200.000	€ -600.000	€ 600.000	€ -500.000	€ 100.000		€ 100.000				
Subtotaal Bestemmingsreserves	€ 7.645.000	€ -1.775.000	€ 5.870.000	€ -2.325.000	€ 3.495.000	€ -3.125.000	€ 370.000				
Eigen vermogen totaal	€ 8.958.881	€ -2.508.000	€ 6.450.881	€ -2.873.000	€ 3.577.881	€ -3.113.000	€ 414.881				

Prognose baten lasten

Baten	€ 1.562.000	€ 1.562.000	€ 1.562.000
Lasten	€ 4.070.000	€ 4.435.000	€ 4.675.000
Dekking reserve	€ 1.775.000	€ 2.325.000	€ 3.125.000
Saldo baten lasten = mutatie algemene reserve	€ -733.000	€ -548.000	€ 12.000

Geprognosticeerde balans

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

Structureel begrotingssaldo

Het structureel begrotingssaldo is gelijk aan de structurele baten (deelnemersbijdragen) en structurele lasten in het werkdeel en het vrije deel.

	2026	2027	2028	2029
Saldo baten en lasten inclusief reserves	- € 548.000	€ 12.000	€ 0	€ 0
Minus incidentele baten en lasten				
Mutaties bestemmingsreserves (+ is voordeel)	- € 2.325.000	- € 3.125.000		
Incidentele lasten bijdragen aan gemeenten in Projectendeel	€ 3.785.000	€ 4.375.000	€ 0	€ 0
Structureel begrotingssaldo	€ 912.000	€ 1.262.000	€ 0	€ 0

5. Zienswijzen op ontwerp-jaarplan en begroting 2026

De behandeling van de ontwerp-jaarstukken in de ZKL-raden heeft de volgende zienswijzen opgeleverd op het ontwerp-jaarplan en begroting 2026:

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).



**Gemeente
Haarlem**



**Gemeente
Zandvoort**

2. Beleidskader van de GR: Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland

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

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

De zeven oplossingsrichtingen uit de regionale bereikbaarheidsvisie zijn:

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

3. Wisselwerking met Zuid-Kennemer Agenda

In 2023 is de Zuid-Kennemer Agenda vastgesteld, een samenwerkingsagenda tussen de gemeenten Bloemendaal, Heemstede, Zandvoort en Haarlem (specifiek de samenwerking tussen de vier gemeenteraden). Met deze agenda wordt breed ingespeeld op de belangrijkste ontwikkelingen in onze regio, met een focus op vijf pijlers. Bereikbaarheid is een van deze pijlers. Iedere pijler van de Zuid-Kennemer Agenda heeft een eigen portefeuillehoudersoverleg, waarin het betreffende thema voor de regio wordt afgestemd. De overlegstructuur van de GR wordt sinds medio 2022 benut voor deze afstemming. De Zuid-Kennemer Agenda van de vier raden is niet inhoudelijk leidend en

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

4. Organisatie GR

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

Stuurgroep GR

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

Kernteam

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

Bijkomende werkzaamheden

De gemeente Haarlem is door het bestuur 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. Thema's waaraan gedacht kan worden zijn bijvoorbeeld een gezamenlijke hindersaanpak bij wegwerkzaamheden, regio-overstijgende infrastructurele investeringen (zoals een Velserverbinding) 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 samenwerkingsagenda's ontstaan met Haarlemmermeer, 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.

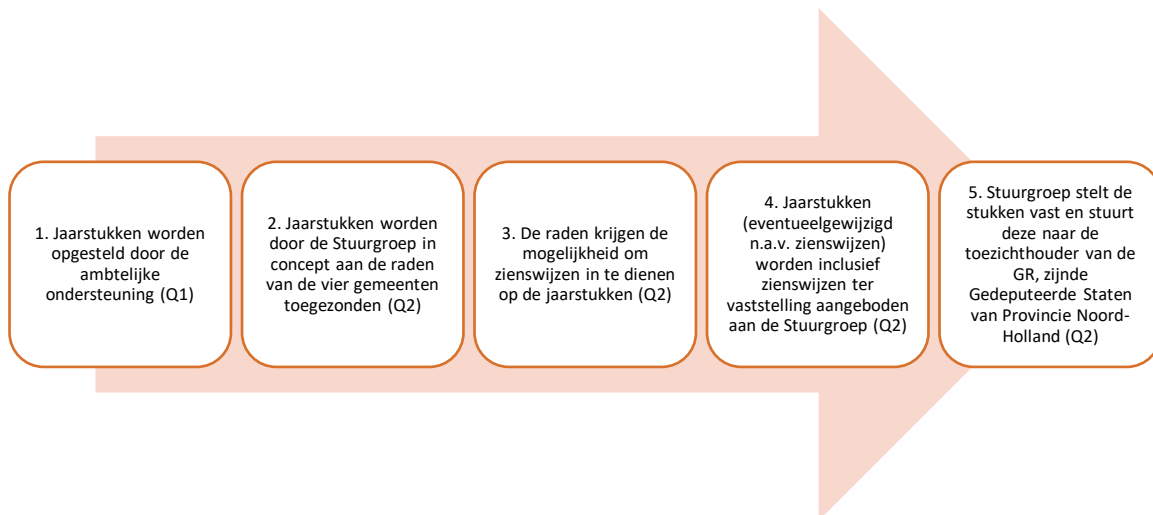
Cofinanciering uit mobiliteitsfonds

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 juli¹	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).

¹ Voor de begroting is de uiterste inzenddatum 15 september.

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.