Ontwerp-Jaarplan 2021
Mobiliteitsfonds GR
Zuid-Kennemerland Bereikbaar

Voorwoord

Het komende jaar zetten wij de goede samenwerking tussen de vier regiogemeenten met enthousiasme voort. Maar ook de samenwerking met Haarlemmermeer, de IJmond-gemeenten en natuurlijk de provincie zien wij als bijzonder waardevol. Op een breder vlak dan alleen bereikbaarheid, zien wij dat onze positie in de MRA steeds duidelijker wordt; een positie die wij willen uitbouwen en bestendigen, door te laten zien dat wij kunnen samenwerken en ook daadwerkelijk resultaten behalen. Daarvoor zijn niet alleen gezamenlijke kaders en voortgang in projecten nodig, maar ook het vertrouwen van u, raadsleden van Zuid-Kennemerland en bestuurders van de provincie Noord-Holland en andere stakeholders.

Nu – medio april – ziet de wereld er door de coronacrisis plotseling heel anders uit. Wat dit voor ons allen en dus ook voor onze regio gaat betekenen is nog volstrekt onduidelijk.
Of uitvoering van – of lobby voor – een aantal grote infrastructurele projecten, die op deze begroting zijn vermeld, haalbaar zijn in de nabije toekomst is onzeker. Met de planning van doorfietsroutes en ketenontwikkelingen (zoals fietsparkeren bij OV-knooppunten) wordt op dit moment juist doorgepakt.

Een eerste studie van het KiM[1] naar effecten op gedrag en mobiliteit, laat al zien dat mensen langere afstanden lopen en fietsen en dat ook in de toekomst denken te gaan doen. Hoe bestendig dergelijke gedachten zijn (met relatief mooi weer) is koffiedikkijken. Maar de populariteit van fietsen, ook als alternatief voor binnenstedelijk OV, zal naar alle waarschijnlijkheid zeker niet afnemen.

[1] Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (werkt in opdracht van het ministerie van IenW)

Jaarplan 2021

Hierbij presenteren wij u de plannen en begroting voor 2021 van de samenwerkende gemeenten Bloemendaal, Haarlem, Heemstede en Zandvoort. Vorig jaar is gewerkt aan de actualisatie van de regionale bereikbaarheidsvisie van 2011. Deze begroting zou gebaseerd worden op de vernieuwde visie. Echter, omdat de geactualiseerde bereikbaarheidsvisie ten tijde van het opstellen van deze begroting (nog) niet in alle gemeenteraden is vastgesteld, is deze begroting, net als vorig jaar, een overgangsbegroting (op basis van de vigerende visie). Wel is een enkel nieuw project toegevoegd, waarover nu al consensus bestaat. Daarnaast zijn er een aantal zaken versneld geagendeerd, na een oproep hiertoe van uw raden.

Gelijktijdig met deze begroting ontvangt u ook een jaarverslag over 2019, behorende bij de Gemeenschappelijke Regeling Zuid-Kennemerland Bereikbaar (verder te noemen: GR) en het daaraan verbonden Mobiliteitsfonds.

Inhoud:

1. Uitgelichte activiteiten;
2. Inzet die niet direct is begroot;
3. Begroting 2021;
4. Investeringsoverzicht;
5. Meerjarenbegroting.

1. Uitgelichte activiteiten

1.1 Nieuw in dit jaarplan

Omtrent Spoorse Maatregelen[1]:

- Naar aanleiding van de raadsbehandeling Spoorse Maatregelen is door de stuurgroep Zuid-Kennemerland Bereikbaar toegezegd om een aantal zaken versneld op te pakken (brief d.d. 16 oktober 2019). De regio Zuid-Kennemerland heeft een relatief grote dichtheid van treinstations. De meerwaarde van een station als schakel in de keten-mobiliteit hangt af van de netwerkfunctie en bereikbaarheid ervan. Bij een aantal stations kan naast fietsparkeren ook autoparkeren (P+R) bijdragen aan die meerwaarde en de ontlasting van automobiliteit binnen de regio. Daarom wordt er een nieuwe begrotingspost ‘Autoparkeren Stations’ toegevoegd.
- Er is een regionale bijdrage toegezegd aan eventuele maatregelen om toegenomen overlast in Overveen te reduceren. Dit is conform de brief van 8 november 2019 van de stuurgroep Zuid-Kennemerland Bereikbaar aan de Zuid-Kennemer-raden;

Andere punten:

- De bij de begroting van 2020 kenbaar gemaakte zienswijze van de raad Zandvoort, bevattende de hieronder genoemde aspecten zijn opgenomen in deze begroting of komen terug in een uitvoeringsprogramma:

[1] De regio draagt in 2020, 1.400.000,- euro bij voor structurele verbeteringen van het spoor en maatregelen ten behoeve van de veiligheid (deze bijdrage is inclusief BTW. Dit BTW tarief kan in de toekomst verrekend worden).

- Bereikbaarheidsknelpunten in de westflank van de MRA te onderzoeken en voor te dragen voor een gezamenlijke aanpak van alle regiogemeenten (zie hiervoor 2.6);
- Oplossingen voor bereikbaarheidsknelpunten in Zuid-Kennemerland (o.a. aansluiting van de N200 op de Randweg) en in de westflank van de MRA op te nemen in het Meerjarenprogramma 2020-2024 (opgenomen in deze begroting);
- Op korte termijn doorstroming te verbeteren d.m.v. Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) en het op strategische punten inzetten en / of vervangen van VRI's door iVRi's (opgenomen in deze begroting);

- Vooruitlopend op het meerjarenprogramma dat volgt uit de geactualiseerde visie zijn enkele posten opgenomen. Dit zijn: verkenning multimodale OV-HUB Buitenrust en de eerder genoemde autoparkeervoorzieningen (P+R) bij OV-knooppunten;
- Verkenning Zeeweg-Randweg; komt in een aangepaste vorm terug in het meerjarenprogramma;
- Ook is er dit jaar bij de begroting, een meerjarenbegroting toegevoegd. De meerjarenbegroting heeft een looptijd heeft tot 2028. De toezichthouder, de provincie Noord-Holland, heeft hierom verzocht n.a.v. de begroting van vorig jaar, die op dat punt door haar als te sober werd beoordeeld.

1.2 Toelichting begrotingsonderdelen

Sinds 2018 is het gehele Mobiliteitsfonds van de GR, ondergebracht in een aparte voorziening binnen de begroting van de gemeente Haarlem. Het fonds bestaat, overeenkomstig de afspraken uit de GR-tekst uit drie delen:

1. *Een projectdeel*; hieruit worden concrete projecten (mede) gefinancierd van de deelnemende gemeenten. Bedragen hieruit zijn netto (zonder BTW)
2. *Het werkdeel*; hieruit worden gemeenschappelijke projecten en onderzoeken gefinancierd. Denk hierbij aan projecten die voor alle deelnemers gelden, zoals bewegwijzering, etc. Daarnaast wordt uit het werkdeel ook de bekostiging van de programmamanager en de PA-adviseur gedekt. Hierover vindt achteraf een BTW correctie plaats.
3. *Het vrij-besteedbare deel*. Dit is bij de start van de GR al vastgesteld en beslaat een klein percentage van de gehele opgebouwde som. Per jaar is hiervoor 25.000,- euro begroot. Binnen dit vrij-besteedbare deel, kunnen bijvoorbeeld (informatieve) bijeenkomsten voor de regio worden bekostigd. Denk aan bijvoorbeeld zaalhuur, maar ook aan de ondersteuning (tekst, beeld en proces) bij de herijking van de visie. In deze begroting vindt u een voorstel om dit bedrag op te hogen naar 50.000,- euro.

De begroting is vooralsnog langs de vier programmalijnen opgebouwd en de kosten zijn opgenomen in de afzonderlijke delen.

2. Inzet die niet direct is begroot

Naast de harde begrotingsonderdelen, zijn er ook werkzaamheden die niet in de begroting zijn opgenomen, maar wel worden uitgevoerd door de samenwerkende partijen binnen de GR Deze werkzaamheden zijn vaak belegd bij de programmamanager en de PA-adviseur. Een belangrijke doelstelling van de regio is versterking van de positie van de regio in diverse overleggremia. De belangrijkste zijn in deze paragraaf beschreven.

2.1 MRA-lobby-overleg

Binnen de Metropool Regio Amsterdam (MRA) is de regio steeds beter vertegenwoordigd. Vaak is die vertegenwoordiging indirect via – met name – de gemeente Haarlem. Het regionale samenwerkingsverband Zuid-Kennemerland heeft wel direct zitting in het Public Affairs-overleg, dat periodiek plaatsvindt. Hier komen alle onderwerpen aan bod waarop wordt samengewerkt binnen de MRA, zo ook mobiliteit. De PA adviseur fungeert als informatiemakelaar tussen regio en MRA en op 'bredere onderwerpen' tussen de MRA en individuele gemeenten. Dit zal naar verwachting ook in 2021 voortgezet worden.

2.2 Regionaal OV-Toekomstbeeld 2040 Noord-Holland en Flevoland

De studie is afgerond en de resultaten zijn opgetekend en gepresenteerd in het BO MIRT van november 2019. Daarmee ligt er ook een duidelijke koppeling met het landelijke traject. U bent hierover geïnformeerd door de Gedeputeerde van de provincie Noord-Holland, die Zuid-Kennemerland in het bestuurlijk traject heeft vertegenwoordigd. De wethouder van de gemeente Heemstede heeft Zuid-Kennemerland Bereikbaar vertegenwoordigd in de bestuurlijke overleggroep; het voorportaal van het bestuur regionaal OV-Toekomstbeeld. Het regionale OV-netwerk 2040 is een belangrijk element geweest bij actualisering van onze Bereikbaarheidsvisie. Om de regionale beelden blijvend te agenderen binnen de MRA/SBAB, blijft een goede aansluiting vanuit Zuid-Kennemerland belangrijk. Het programmateam en stuurgroep agenderen ook komend jaar waar mogelijk. Zo wordt er o.a. ingezet op:

- *De hoogwaardige OV-verbinding (Lightrail) tussen Haarlem en Schiphol-noord langs de A9:* hiermee wordt de OV-kwaliteit op de relatie Haarlem-Schiphol/Amsterdam Zuid aanmerkelijk verbeterd.
- *Om de busverbinding Heemstede-Aerdenhout en Zandvoort te verbeteren:* het R-net onderzoek geeft richtingen in het realiseren van een hoogwaardige verbinding.
- *Tussen Leiden, Haarlem en Amsterdam blijft een 2-treinensysteem van IC en SPR nodig.*

2.3 MIRT-Verkenning Rottepolderplein

De verwachting is dat de minister eind 2020 – mede op basis van advies van regionale overheden – een voorkeursadvies vaststelt. De uitvoering van dit voorkeursalternatief start naar verwachting in 2023. De planning is mede afhankelijk van de planning rond de vele bouwprojecten in de omgeving. Sinds 2019 vertegenwoordigen wij vanuit het ambtelijk programmateam Zuid-Kennemerland Bereikbaar de belangen van zowel regio IJmond als de eigen regio Zuid-Kennemerland in de Ambtelijke begeleidingsgroep. Hierbij wordt eveneens intensief samengewerkt met de provincie Noord-Holland. Een ander lid van de ambtelijke begeleidingsgroep is de Vervoerregio Amsterdam. De PA adviseur borgt in dit overleg de benodigde aandacht voor de Velserverbinding. In het directeurenoverleg-MRA, worden de regio's Zuid-Kennemerland en IJmond omtrent het Rottepolderplein vertegenwoordigd door de gemeente Haarlem. Programmamanager borgt de samenhang in de verschillende overleggen.

2.4 Voorbereiding DO Samen Bouwen aan Bereikbaarheid

Voortkomend uit de MIRT-Verkenning, wordt de regio vertegenwoordigd in het directieoverleg door de directeur fysiek Domein, gemeente Haarlem. Programmamanager bereidt dit mede voor.

2.5 Regulier overleg met provincie Noord-Holland

Eens per ca. 6 weken vindt er een regulier ambtelijk overleg plaats tussen de provincie Noord-Holland en de regio Zuid-Kennemerland/Haarlem. Dit overleg beoogt een aantal bovenlokale zaken aan te kaarten en in goede banen te leiden. Soms is het doel om deze bovenlokale onderwerpen op de provinciale agenda te krijgen. Ook worden in dit overleg onderwerpen besproken om te voorkomen dat deze een bestuurlijke zaak worden. Dit draagt bij aan een goede verstandhouding tussen de provincie en de regio. In 2021 wordt dit overleg dan ook gecontinueerd. Daarnaast vindt ook veelvuldig overleg plaats met de provincie over allerhande projecten, subsidiemogelijkheden en gezamenlijke sturing op (boven)regionale projecten. Een voorbeeld hiervan is sturing op de doorfietsroute (schakel 7 in deze begroting).

2.6 Bestuurlijk overleg met Haarlemmermeer en IJmond

Sinds 2019 is er periodiek bestuurlijk overleg tussen de GR en Haarlemmermeer. In 2020, zal ook IJmond hierbij betrokken worden en zal het contact verder worden geïntensiveerd. Onderwerpen die zoal in deze bijeenkomsten worden besproken zijn:

- bereikbaarheid in relatie tot woon- en werklocaties en;
- bereikbaarheid in relatie tot (seizoensgebonden) recreatieve verkeersstromen.

Dit zijn tevens belangrijke gremia in onze lobby richting onze partners: Provincie Noord-Holland en MRA. In 2021 zal dit naar verwachting worden voortgezet.

3. Begroting 2021

Toelichting op de Activa en Passiva

- De begroting van 2021 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 uitgaven in het projectdeel zijn incidenteel; er zijn geen meerjarige verplichtingen.
- Er vindt geen aparte accountantscontrole plaats, maar wel een indirecte.
- 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.

Begroting 2021 - Baten		
Bijdrage Deelnemers	**Begroot**	**Toelichting**
Bloemendaal	161.000	Bij de start van de GR is door de deelnemers een afspraak gemaakt over de jaarlijkse bijdrage. In de periode 2013-2019 is er gewerkt met gewenningsbijdragen die vanaf 2020 hun vaste waarde hebben bereikt. Deze waarde is gebaseerd op het inwoneraantal van het jaar van oprichting van deze GR (2013).
Heemstede	190.000	
Zandvoort	121.000	
Haarlem	1.090.000	
Totaal	***1.562.000***	

Begroting 2021 – Lasten – Projectdeel		
Projectdeel	**Begroot**	**Toelichting**
Programmalijn Fiets		Doel: De regionale fietsbereikbaarheid vergroten, zodat de fiets ook voor regionale fietsroutes als vanzelfsprekend vervoermiddel wordt gezien *Zeker met de opkomst van de e-bike, wordt de fiets 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; de zogenaamde schakels.*
Schakel 1	*0*	*Deze post is verplaats naar het werkdeel.*
Schakel 2/3 Verbinding Amsterdamse Waterleiding Duinen. (Vogelenzangseweg – Zandvoortselaan)	PM	Er is een eenmalige bijdrage geleverd i.v.m. extra plankosten die nodig zijn voor de door Bloemendaal gewenste voorkeursvariant. Verder wordt er naar verwachting geen bijdrage uit het mobiliteitsfonds verwacht, omdat de provincie en individuele gemeenten een eigen bijdrage leveren.

Schakel 4 Station Haarlem- Haarlem Noord	PM	Project “Rode Loper”, aangedragen als voorkeursroute, wordt niet uitgevoerd omdat ruimtelijke inpassing niet goed mogelijk is gebleken. Hiertoe is besloten door de gemeenteraad van Haarlem. Wel blijft de fietsverbinding voor de regio van belang. Daarom is voor deze begroting het project hernoemt tot Station Haarlem-Haarlem-Noord. De gemeente Haarlem is hiervoor *in de lead*.
Schakel 5 Verbinding Boerhavelaan- Fuikvaartweg Haarlem-passage Ringvaart H ’meer	150.000	Onderzoek in 2019 op alleen ‘schakel Fuikvaartweg’ gaf onvoldoende meerwaarde. Maar gelet op een bredere scope, te weten de snelfietsroute Haarlem / Spaarnwoude – Haarlemmermeer, die ook door de provincie Noord-Holland van groot belang wordt geacht,. Daarom blijven de middelen vooralsnog gereserveerd. Het budget wordt naar verwachting nog niet in 2020 aangesproken; daarom schuift het budget van 2020 door naar 2021.
Schakel 6 Fietsroute Oase – Leyduin - Haarlemmermeer	PM	De variantenstudie, als onderdeel van de uitwerking Duinpolderweg, is door het aantreden van een nieuw college GS *on-hold* gezet. Hierdoor zijn er nog geen definitieve resultaten en is deze post, voor additionele middelen, doorgeschoven naar 2021. Deze post wordt te zijner tijd, in overleg met de provincie Noord-Holland, nader uitgewerkt.
Schakel 7 Doorfietsroute Velsen- Heemstede via Haarlem/Bloemendaal	PM	Samen met IJmond en provincie Noord-Holland wordt in 2020 -2021 de financieringsbehoefte op diverse onderdelen vastgesteld. In 2019 is dit al deels uitgewerkt. Een concrete regionale bijdrage wordt pas in 2021 verwacht. Derhalve is dit als PM-post opgenomen. Daarnaast ligt er een verzoek van de gemeenteraad van Haarlem voor additionele middelen uit het fonds.
Regionale fietsroutes. Van schakels naar routes.	PM	De stuurgroep heeft in haar vergadering van 18 maart besloten meer op fietsroutes van regionaal belang te sturen dan op schakels. Hiermee komen ook andere routes in beeld dan de schakels zoals die ten tijde van de oprichting van de GR bestonden. In de stuurgroep zijn er – ter illustratie – een aantal genoemd, te weten: 1- Fietsroute Noordwijk-Zandvoort (Langevelderslag-Zandvoort) 2- Fietsroute Oase – Leyduin – Haarlemmermeer. Voor nu is het nog te vroeg om concrete projecten (voor deze routes) op te nemen, daarom is er een algemene post ‘regionale fietsroutes’ opgenomen als PM-post. In het uitvoeringsprogramma zal hieraan nader invulling worden gegeven.
Totaal programmalijn Fiets	***150.000 (+PM)***	

Programmalijn Fietsparkeren Stations		Doel: OV is een volwaardig alternatief voor gebruik van eigen gemotoriseerd vervoer, vaak in combinatie met de fiets: Ketenmobiliteit fiets-OV. *Ketenmobiliteit is van groot belang om het OV een volwaardig alternatief te kunnen laten zijn. Daarom investeert de regio in het versterken van stations als OV-Hub. Daarin is fietsparkeren een essentieel onderdeel.*
Algemeen	400.000	Voor het hele programma Fietsparkeren Stations, wordt voor deze begroting een totaalbedrag gereserveerd. Dit dient als cofinanciering van nieuwe provinciale (en eventuele rijks) subsidies. Er zijn momenteel alleen plannen in voorbereiding en derhalve niet concreet toe te wijzen aan individuele stations. Elke deelnemer kan op basis van een concreet voorstel een aanvraag doen voor een regionale bijdrage.
Bloemendaal		In 2020/2021 wordt de uitbreiding gerealiseerd.
Heemstede-Aerdenhout	PM	Intercity Station Heemstede-Aerdenhout is een cruciaal station voor de regionale bereikbaarheid. De eerder uitgevoerde uitbreiding van de fietsparkeervoorzieningen blijken op korte termijn niet meer te voldoen aan de sterk groeiende behoefte. Extra capaciteitsuitbreiding is in voorbereiding als onderdeel van een bredere studie naar het OV-knooppunt Heemstede Aerdenhout.
Zandvoort	250.000	In 2020 is gestart met een verkenning en locatiestudie voor uitbreiding Fietsparkeren bij NS-station Zandvoort. Op basis van deze verkenning en een regionale bijdrage van 25%, is de voorlopige regionale bijdrage berekend.
Haarlem (hoofdstation)	PM	Studie uitbreiding Fietsenstalling; via project Stationsgebied.
Haarlem Spaarnwoude	PM	Studie uitbreiding Fietsenstalling; via project Oostpoort.
Totaal programmalijn Fietsparkeren Stations	***650.000***	
Programmalijn Verkeersmanagement		Doel: Beter benutten van en verbetering doorstroming op de bestaande (weg)infrastructuur. *Door verbeterde verkeergeleiding en regulering, is op ons zwaar belaste wegennet in het verleden al 9% verbetering van de doorstroming bereikt (DVM 1ste fase). Vanuit de regionale samenwerking wordt hierop dan ook blijvend geïnvesteerd. Zowel door belangrijke regionale routes voor te bereiden op nieuwe technische mogelijkheden (iVRI's) alsmede de bewegwijzering, die ook blijft bijdragen aan verbeterde doorstroming.*
/VRI's (Mede als onderdeel van de Regio-Ring, Zuidzijde)	220.000[1]	In 2019 is op verzoek van de Stuurgroep een verkenning uitgevoerd door de gemeente Haarlem. Deze verkenning is uitgevoerd in samenwerking met de

[1] Dit bedrag staat op de begroting van de provincie Noord-Holland. Het bedrag is echter bestemd voor de deelnemende gemeenten van de GR als restantbudget van Bereikbaarheid Kust.

		gemeente Heemstede en provincie Noord-Holland. Onderzocht zijn de meest effectieve plekken voor plaatsing van *i*VRI's om de doorstroming te optimaliseren; op of aan de Zuidelijke zijde van de Regio-Ring. Na presentatie aan de stuurgroep d.d. 18 maart 2020, heeft deze besloten dat in 2020 een investeringsplan wordt opgesteld met dezelfde partners. Hiervoor wordt een bedrag gereserveerd. De definitieve middelen zullen gedurende 2021 inzichtelijk worden.
*i*VRI's	220.000	De *i*VRI's kunnen - op termijn - een bijdrage leveren aan een betere doorstroming op het bestaande wegennet. De stuurgroep heeft de beschikking over het provinciale budget, dat niet toereikend zal zijn om alle belangrijke installaties te kunnen aanpassen. De stuurgroep heeft daarom voorgesteld het bedrag van de provincie te 'matchen'. Dit geld is bedoeld voor de realisatie/upgrade, van installaties tot *i*VRI (dus alleen de meerkosten van de toegevoegde *i)*, die uit de verkenning komen. Hiervoor kunnen de gemeenten projectaanvragen indienen.
Bewegwijzering (doelenplan, bewegwijzeringsplan en mede financiering realisatie).	250.000	In onze brief van 16 oktober 2019, is aangegeven dat voor de realisatie van de vernieuwde bewegwijzering een substantiële bijdrage vanuit het mobiliteitsfonds zal worden geleverd. Op dit moment is de exacte hoogte van de benodigde investering nog niet te geven. Dit is beter in te schatten als het bewegwijzeringsplan gereed is, hetgeen eind 2020/begin 2021 wordt verwacht. Om voortgang te behouden, stelt de stuurgroep voor dit bedrag via deze begroting te reserveren. In de meerjarenbegroting zal een zelfde bedrag voor 2022 worden opgenomen. *Aanvullend:* Onderhoudskosten worden door de grondgebonden gemeenten zelf gefinancierd.
Totaal programmalijn Verkeersmanagment	***470.000 + PM***	***Dit is exclusief de €220.000, behorende bij de iVRI's (provinciale deel).***
Programmalijn Openbaar Vervoer		Doel: OV is een volwaardig alternatief voor eigen, gemotoriseerd vervoer, voor de bereikbaarheid van woon-, werk- en sociaal-recreatieve bestemmingen. *Hierbij neemt de regio invloed op (bus)routes, inrichting van de OV-Knooppunten (Hubs) en inpassing in de omgeving*[1].

[1] *Inrichting van het OV is geen zelfstandige bevoegdheid van de Stuurgroep; deze bevoegdheid ligt bij de concessieverleners: Provincie en Vervoerregio voor de regionale busdiensten en het Rijk voor het Hoofdrailnet. Wel heeft de regio mogelijkheden om de ambities kenbaar te maken, te (laten) onderzoeken op haalbaarheid of op eventuele effecten van OV-maatregelen voor haar inwoners.*

Geluid reducerende maatregelen Overveen	PM	Bij de behandeling Spoorse Maatregelen in 2019, is door de raad van Bloemendaal een motie ingediend. In die motie is aandacht gevraagd voor toenemende geluidsbelasting, die wordt verwacht door een hogere treinfrequentie. De stuurgroep heeft in een reactie op het vastgestelde voorstel Spoorse Maatregelen besloten financieel bij te dragen aan studie en oplossing[1]. De gemeente Bloemendaal neemt het initiatief om geluidsmetingen uit te voeren in de achtertuinen van woningen langs het spoor. De metingen worden verricht voor, tijdens en na de F1 door de OD IJmond. Op basis van de meetresultaten, gaat de gemeente Bloemendaal in gesprek met ProRail, NS en de bewoners (verenigd in stichting TOOS). Aan de hand van de meetresultaten, kan worden bepaald welke maatregelen – aan het spoor en/of materieel – geschikt zijn om geluid en trillingen te verminderen. Ook zal dan duidelijk worden wat de kosten zijn. Derhalve is hiertoe op deze begroting een PM-post opgenomen.
Multimodaal knooppunt "Buitenrust"	PM	Dit betreft ook een nieuwe post. OV-Knooppunt Buitenrust is opgenomen in de (nog vast te stellen) geactualiseerde regionale bereikbaarheidsvisie als Multimodale Mobiliteits- HUB en is eveneens benoemd in de Haarlemse SOR. Sturing en financiering vindt hoofdzakelijk plaats via de studie Stationsgebied Haarlem, door de gemeente Haarlem en Provincie Noord-Holland. Gelet op het regionale belang, stelt de stuurgroep voor om een PM-post toe te voegen voor 2021.
Autoparkeren Stations	PM	De regio Zuid-Kennemerland heeft een relatief grote dichtheid van treinstations. De meerwaarde van een station als schakel in de keten-mobiliteit hangt af van de netwerkfunctie en bereikbaarheid ervan. Bij een aantal stations kan naast fietsparkeren ook autoparkeren (P+R) bijdragen aan die meerwaarde en de ontlasting van automobiliteit binnen de regio. Daarom wordt er een nieuwe begrotingspost 'Autoparkeren Stations' toegevoegd. Dit heeft de stuurgroep in haar brief, aanpak verbetering regionale mobiliteit Zuid-Kennemerland van 16 oktober 2019 ook aangekondigd. Autoparkeren is nu een PM-post omdat dit nog nader dient te worden uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma.
Totaal programmalijn Openbaar Vervoer	***PM***	

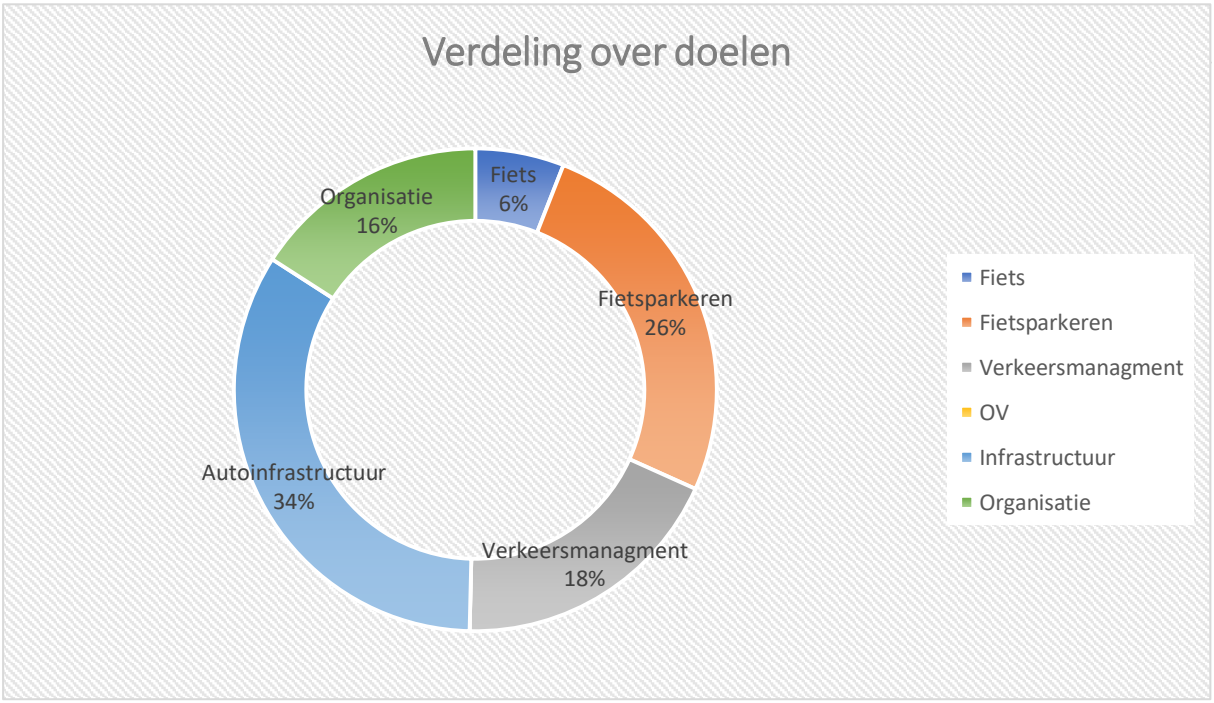
[1] Zie brief van de stuurgroep d.d. 8 november 2019, kenmerknummer 2019-919712

Programmalijn Auto Infrastructuur		Doel: Verbetering bereikbaarheid – doorstroming automobiliteit. *Alle modaliteiten zijn van belang om de bereikbaarheid van onze regio te verbeteren. Binnen de bestaande weginfrastructuur zijn ook diverse schakels van regionaal belang, die verbetering behoeven. Hier wordt ook door de regio aan bijgedragen.*
Kruising Amerikaweg-Schipholweg (Als onderdeel van de Regio-Ring, Oostzijde)	850.000	De totale investering bedraagt 1.200.000,-. Dit bedrag was initieel begroot over 2019 en 2020. Waarbij de investering in 2019, 850.000,- bedraagt en in 2020 350.000,-. Doordat de planning in 2019 niet is gerealiseerd is deze reservering doorgeschoven naar 2021. De 350.000,- in 2020 is conform planning besteed.
Velserverbinding (als onderdeel van de Regio-Ring, Noordzijde)	PM	Velserverbinding is van groot belang om de Regio-Ring om Haarlem sluitend te maken. Dit zal op langere termijn pas een investering vragen in fysieke zin. de afronding van het MIRT-proces Rottepolderplein kan leiden tot nadere verkenningen. Vanwege het belang voor de regionale bereikbaarheid, is in deze begroting hiervoor een PM-post opgenomen.
Totaal Infrastructuur	***850.000 + PM***	
Totaal Projectdeel	**2.120.000**	**Dit is exclusief de 220.000 aan provinciale middelen, behorende bij de *i*VRI's.**
Begroting 2021 – Lasten – Werkdeel		
Werkdeel	Begroot	Toelichting
Personele capaciteit		Alle personeelskosten zijn inclusief werkgeverslasten
Programmamanager	80.000	Dit budget is sinds 2017 opgenomen in de meerjarenbegroting. Dit is bedoeld voor inzet van het programmamanagement, verantwoordelijk voor aansturen van het regionale programma.
PA-Adviseur	70.000	Eveneens sinds 2017 opgenomen in de meerjarenbegroting om een van de doelstellingen van het programma nader in te vullen; belangenbehartiging. Werkt onder programmamanagement en is plaatsvervangend programmamanager.
Programmalijn Fiets		
Schakel 1 Fietsroute AWD tussen Oase Vogelenzang-Zandvoortselaan Bentveld	100.000	Actualisering van de Studie fietsroute Waterleidingduinen. Hiervoor is een procesvoorstel in de stuurgroep vastgesteld (mei/juni 2019). Gelet op bestuurswissel bij de provincie Noord-Holland wordt niet verwacht dat deze middelen in 2020 zullen worden aangesproken. Daarom wordt dit budget van 2020 doorgeschoven naar 2021. Deze post is verplaatst naar het werkdeel.

Programmalijn Verkeersmanagement		
DVM-onderhoud	31.000	Is meerjarig ingepland als resultaat van het DVM project. Dit valt onder het werkdeel, omdat DVM-onderhoud voor iedere deelnemende gemeente wordt uitgevoerd.
Programmalijn Openbaarvervoer		
HOV R-net onderzoek Zandvoort – Heemstede – Haarlemmermeer/Schiphol	20.000	Doel van dit onderzoek is om te bezien of Zandvoort met een HOV-verbinding, direct aangesloten kan worden op Intercitystation Heemstede-Aerdenhout, de werklocaties om Schiphol en het ziekenhuis in de Haarlemmermeer. Deze studie was begroot voor 2020. Na verkennende gesprekken met de provincie en de huidige OV-exploitant (Connexxion), wordt een scopewijziging onderzocht. Tijdens het vooronderzoek is het studiebudget niet aangesproken. Het is niet waarschijnlijk dat dit al in 2020 kan worden opgepakt. Deze post schuift daarom door naar 2021.
Programmalijn Auto Infrastructuur		
Aansluiten Zeeweg - Randweg	50.000	Komt voort uit de meerjarenbegroting en het besluitvormingsproces geactualiseerde bereikbaarheidsvisie. Middelen zijn bestemd voor een gezamenlijke studie en een actieve participatie van alle deelnemers, haar raden en overige betrokkenen. Een procesvoorstel zal rond de zomer 2020 door de stuurgroep worden voorgelegd aan alle deelnemers uit de GR. Het budget van 2017 t/m 2019 is deels onbenut gebleven. Het restant is daarbij teruggevloeid in het fonds. Voor uitvoering van de studie in 2021 is opnieuw een bedrag van 50.000,- euro gereserveerd.
Totaal werkdeel	**351.000**	
Begroting 2021 – Lasten – Vrijedeel		
	50.000	Om de jaarlijkse piek in de werkdruk voor de jaarstukken (begroting en jaarverslag) op te kunnen vangen door middel van inhuur, is dit vrije deel met 25.000,- verhoogd.
Totaal vrijedeel	**50.000**	
Totale Lasten	**2.521.000**	

Begroting 2021 Baten – Lasten		
	Begroot	**Toelichting**
Totaal Baten	1.562.000	Het betreft aangevraagde middelen voor concrete projecten.
Totaal Lasten	2.521.000	
Waarvan als doorgeschoven posten begroting 2020	1.120.000	Dit is de optelsom van alle doorgeschoven posten (fietsschakel 1, fietsschakel 5, Schiphol-Amerikaweg & HOV/R-Netonderzoek)
Totaal ten laste begroting 2021	1.401.000	
Saldo - Resterend	**161.000**	Dit saldo is positief. Dit houdt in dat er in 2021 meer baten binnenkomen dan wordt uitgegeven. Het overschot wordt toegevoegd aan het spaarfonds. Het spaarsaldo zal op den duur worden besteed aan grote infrastructurele projecten.

4. Investeringsoverzicht



5. meerjarenbegroting

Toelichting op doorgeschoven posten

In de meerjarenbegroting staan posten die in voorgaande jaren (2019 en 2020) zijn opgenomen en zijn doorgeschoven. Dit betreft fietsschakel 1, fietsschakel 5, Schiphol-Amerikaweg en HOV/R-Netonderzoek. Deze lasten vallen onder het begrotingsjaar waarin deze zijn opgenomen. De daadwerkelijke uitgave van de reservering kan echter in een ander jaar plaatsvinden dan dat deze ten laste valt. Indien dit het geval is, wordt de post doorgehaald in het jaar van uitgave. In het baten - lasten overzicht wordt de verrekening van deze posten weergegeven.

Baten:	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Bloemendaal	€ 161.000	€ 161.000	€ 161.000	€ 161.000	€ 161.000	€ 161.000
Haarlem	€ 1.090.000	€ 1.090.000	€ 1.090.000	€ 1.090.000	€ 1.090.000	€ 1.090.000
Heemstede	€ 190.000	€ 190.000	€ 190.000	€ 190.000	€ 190.000	€ 190.000
Zandvoort	€ 121.000	€ 121.000	€ 121.000	€ 121.000	€ 121.000	€ 121.000
Totaal baten	**€ 1.562.000**	**€ 1.562.000**	**€ 1.562.000**	**€ 1.562.000**	**€ 1.562.000**	**€ 1.562.000**

Lasten projectdeel:		2020	2021	2022	2023	2024	2025
Programmalijn Fiets	Opbouw regionaal fietsnetwerk	~~€ 150.000~~	PM	PM	PM		
	Schakel 1 (werkdeel)						
	Schakel 2 & 3		PM				
	Schakel 4						
	Schakel 5		~~€ 150.000~~				
	Schakel 6		PM				
	Schakel 7	~~€ 100.000~~	PM				
Totaal fiets		€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Programmalijn Fietsparkeren	Fietsparkeren stations Heemstede	€ 267.500	€ 400.000 PM				

	Bloemendaal	€	70.000	PM											
	Haarlem	PM		PM											
	Haarlem Spaarnwoude			PM											
	Zandvoort			€	250.000										
Totaal fietsparkeren		€	337.500	€	650.000	€	-	€	-	€	-	€	-		
Programmalijn	Doorstromingsmaatregelen														
Openbaar vervoer	R-net studie (werkdeel)										PM		PM		
	OV-knooppunt Buitenrust			PM											
	Spoorse maatregelen	€	1.400.000	PM											
Totaal openbaar vervoer		€	1.400.000	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-		
	Bijdrage geluidreductie BL-OVV			PM											
Programmalijn															
Verkeersmanagement	Beheer DVM (werkdeel)														
	DVM Fase 1	€	274.037	~~€~~	~~220.000~~										
	DVM Fase 2	PM		€	220.000										
	Studie bewegwijzering	~~€~~	~~200.000~~												
	Bewegwijzering uitvoering			€	250.000	€	250.000								
Totaal verkeersmanagement		€	274.037	€	470.000	€	250.000	€	-	€	-	€	-		
Programmalijn	HOV corridor A9	PM		PM		PM		PM							
Infrastructuur	Schipholweg-Amerikaweg	€	350.000	~~€~~	~~850.000~~										
	Zeeweg-Randweg (werkdeel)	PM													
	Velserverbinding			PM											
	Doorstroming Zuidelijke Ring														
Totaal infrastructuur		€	350.000	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-		
Totaal projectdeel		**€**	**2.361.537**	**€**	**1.120.000**	**€**	**250.000**	**€**	**-**	**€**	**-**	**€**	**-**		

Lasten werkdeel:	Programmamanager	€	80.000	€	80.000	€	80.000	€	80.000	€	80.000	€	80.000
	Lobbymanager	€	70.000	€	70.000	€	70.000	€	70.000	€	70.000	€	70.000
	Voorbereidingsfonds	€	-										
	Fietsschakel 1	€	100.000	~~€~~	~~100.000~~								
	R-net ZVT - HRLMM	€	20.000	~~€~~	~~20.000~~								
	Beheer DVM (2016 - 2025)	€	31.000	€	31.000	€	31.000	€	31.000	€	31.000	€	31.000
	Studie Randweg-Zeeweg			€	50.000								
	Studie bewegwijzering ZKL	~~€~~	~~200.000~~										
Totaal werkdeel		**€**	**301.000**	**€**	**231.000**	**€**	**181.000**	**€**	**181.000**	**€**	**181.000**	**€**	**181.000**
Lasten vrijedeel	Voorbereidingsfonds	€	25.000	€	50.000	€	50.000	€	50.000	€	50.000	€	50.000
Totaal vrijedeel		**€**	**25.000**	**€**	**50.000**	**€**	**50.000**	**€**	**50.000**	**€**	**50.000**	**€**	**50.000**
Totaal lasten		**€**	**2.687.537**	**€**	**1.401.000**	**€**	**481.000**	**€**	**231.000**	**€**	**231.000**	**€**	**231.000**
Saldo baten en lasten		**€**	**1.125.537**	**€**	**161.000**	**€**	**1.081.000**	**€**	**1.331.000**	**€**	**1.331.000**	**€**	**1.331.000**
Stand regionaal mobiliteitsfonds per 31-12		**€**	**3.304.463**	**€**	**3.465.463**	**€**	**4.546.463**	**€**	**5.877.463**	**€**	**7.208.463**	**€**	**8.539.463**

* Abusievelijk is voor fietsparkeren-Heemstede Aerdenhout €187.000 doorgeschoven vanuit begroting 2019 naar 2020. Dit had €267.500 moeten zijn.
** PM, omdat het een inkomstenpost is, te weten, terugvordering BTW en eventuele resterende middelen (uit risico-reservering).
*** Een doorgestreept getal betekend een doorgeschoven post van het vorige jaar. Deze wordt daarom niet geaccumuleerd in het desbetreffende jaar.
**** Het eindsaldo uit 2019 is gebruik van de doorrekening van de stand regionaal mobiliteitsfonds.