

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: