Ontwerp-Jaarplan 2023

Mobiliteitsfonds Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland

Voorwoord

Voor u ligt het jaarplan en de begroting 2023 van de Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland (verder: GR). Dit jaarplan is het eerste jaarplan dat voortvloeit uit een vastgestelde bereikbaarheidsvisie. In december 2021 is door alle vier de gemeenteraden van Zuid-Kennemerland de regionale bereikbaarheidsvisie vastgesteld. Het jaarplan is opgezet langs de zeven oplossingsrichtingen zoals die zijn benoemd in de visie. Deze komen voort uit de opgaven en ontwikkelperspectieven die de regio Zuid-Kennemerland nastreeft op het gebied van bereikbaarheid.

De zeven oplossingsrichtingen in de visie zijn:

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

In de bereikbaarheidsvisie is een actieagenda opgenomen met de projecten die voortkomen uit de oplossingsrichtingen. Deze actieagenda is als bijlage bij dit jaarplan gevoegd. Het gaat om de acties waar de gemeenten Bloemendaal, Haarlem, Heemstede en Zandvoort in GR-verband gezamenlijk inhoudelijk aan werken en financieel aan bijdragen. Dit overzicht aan acties en projecten is daarom onderdeel van het jaarplan van de GR, waarin de beleidsmatige en financiële uitgangspunten voor een jaar worden vastgelegd. Dit sluit ook aan bij het dynamische karakter van de acties en projecten, deze worden jaarlijks geactualiseerd. Verantwoording over de voortgang daarvan vindt jaarlijks plaats in het jaarverslag van de GR.

In het jaarplan is niet elk project apart begroot, maar de inzet per oplossingsrichting is begroot. Het gaat om een begroting op hoofdlijnen. Ook is in het jaarplan toegelicht wat de rol van de gemeenschappelijke regeling is, hoe de vier gemeenten daar gezamenlijk aan werken en wat de grondslag voor de financiële bijdragen van de deelnemers is.

Het komende jaar zetten wij de goede samenwerking van onze gemeenten met enthousiasme voort. Daarnaast zien wij de toenemende samenwerking met Haarlemmermeer, de IJmond-gemeenten en de provincie als bijzonder waardevol. De positie van de regio Zuid-Kennemerland in de Metropoolregio Amsterdam wordt, op een breder vlak dan alleen bereikbaarheid, steeds duidelijker. Een positie die wij willen uitbouwen en bestendigen, door te laten zien dat wij samenwerken in de regio en hiermee resultaten behalen om de bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland te verbeteren.

Inhoud

Voorwoord 1

1. Inleiding 3
   - 1.1 Regionale bereikbaarheidsvisie basis voor jaarplan en begroting 3
   - 1.2 Focus op taken GR 4
   - 1.3 Acties 2023 5

2. Kaders begroting mobiliteitsfonds 2023 7
   - 2.1 Toelichting begrotingsonderdelen 7
   - 2.2 Toelichting op de Activa en Passiva 7
   - 2.3 Baten begroting 2023 8
   - 2.4 Lasten begroting 2023 8
     - 2.4.1 Projectendeel 9
     - 2.4.2 Werkdeel 14
     - 2.4.3 Vrije deel 15
   - 2.5 Overzicht baten - lasten begroting 2023 15

3. Meerjarenbegroting 2023-2027 16
   - 3.1 Nieuwe projecten met cofinanciering uit het Regionaal Mobiliteitsfonds 16
   - 3.2 Actueel investeringsoverzicht 188
   - 3.3 Meerjarenbegroting 188

Bijlage 1 en 2 Opmaat Actieagenda 21

1. Inleiding

Dit jaarplan legt de financiële en beleidsmatige uitgangspunten voor 2023 vast. Uiteraard zijn deze gebaseerd op de vastgestelde bereikbaarheidsvisie met de zeven oplossingsrichtingen. Deze komen voort uit de opgaven en ontwikkelperspectieven die de regio Zuid-Kennemerland nastreeft op het gebied van bereikbaarheid.

1.1 Regionale bereikbaarheidsvisie basis voor jaarplan en begroting

De nieuwe regionale bereikbaarheidsvisie is door alle deelnemers van de gemeenschappelijke regeling in december 2021 vastgesteld. Een mooi resultaat waardoor het bestuur nu handvatten en oplossingsrichtingen heeft om te kijken wat we als regio in de toekomst willen realiseren. Het raamwerk van de vastgestelde bereikbaarheidsvisie is gebaseerd op vier hoofdopgaven die vragen om een goede en slimme organisatie van mobiliteit: woningbouw, klimaat en energie, landschap en recreatie en economie.

Deze thema's komen ook terug in de Zuid-Kennemer Agenda (2020) en het Werkplan regionale samenwerking 2021-2023 (2021). Deze gezamenlijke opgaven hebben als doel om de kracht van de regio Zuid-Kennemerland verder te versterken. Bereikbaarheid heeft ten opzichte van deze vier thema's een bijzondere positie. Goede bereikbaarheid en doorstroming zijn namelijk voorwaarden voor vele andere opgaven in de regio.

De toenemende aantrekkingskracht van de regio, zowel op het gebied van wonen, werken als recreëren stelt nieuwe eisen aan de bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland. Als we in de toekomst de hoge woonkwaliteit, het economisch kapitaal, het waardevolle landschap en het leefklimaat in stand willen houden en willen versterken is het cruciaal om te beginnen bij het thema bereikbaarheid. Er zijn zeven ontwikkelperspectieven in de bereikbaarheidsvisie beschreven die zich op het raakvlak van bereikbaarheid en de andere vier opgaven bevinden. Deze ontwikkelperspectieven hebben betrekking op verduurzaming van mobiliteit, integrale afweging van investeringen, ketenpositie voor het OV versterken, oost-west verbinding versterken, flexibiliteit van het verkeer naar de kustzone vergroten, slim benutten van capaciteit en door strategisch te bouwen met het mobiliteitsplan.

Uit deze ontwikkelperspectieven komen zeven oplossingsrichtingen naar voren voor een goede en slimme organisatie van mobiliteit. Deze oplossingsrichtingen hebben betrekking op alle modaliteiten en vereisen vaak ingrepen voor een combinatie van modaliteiten op specifieke locaties.
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

Deze oplossingsrichtingen komen ook terug in de opzet van de begroting. Niet elk project is apart begroot, maar de inzet per oplossingsrichting is begroot.

1.2 Focus op taken 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. Waar de GR zich komend jaar op wilt focussen is het samen optrekken met provincie, MRA en omliggende regio's om gemeenschappelijke beleidsambities te realiseren. De rol en positionering van Zuid-Kennemerland is met het vaststellen van de bereikbaarheidsvisie ook zichtbaarder en duidelijker bij de andere overleg- en samenwerkingsverbanden op het gebied van mobiliteit. Zo zijn de benoemde oplossingsrichtingen en de ontwikkelperspectieven een afbakening voor de projecten waarvoor de GR een bijdrage kan leveren wat betreft het bevorderen van bestuurlijke samenwerking of het bepalen van een lobbystrategie richting de MRA of de provincie. Ook dient het als afbakening voor mogelijke cofinancieringsprojecten.

Instrumenten die de GR kan inzetten zijn:

- bestuurlijke samenwerking,
- strategie en lobby en
- regionale cofinanciering uit ons mobiliteitsfonds.

Door bestuurlijke samenwerking, binnen Zuid Kennemerland maar ook met buurtgemeenten als Haarlemmermeer en de regio IJmond kan ingezet worden op partnerships. Samenwerkingen kunnen resulteren in gedragen doelen en resultaten waar gezamenlijk aan gewerkt kan worden. Dit creëert een meerwaarde voor de regio door samenwerking voor lobbyactiviteiten binnen de metropoolregio en de provincie. Met bestuurlijke samenwerking wordt ook bedoeld dat er gewerkt wordt aan het opstellen van gemeente-overstijgend beleid op het gebied van bereikbaarheid. Thema's waaraan gedacht kan worden zijn bijvoorbeeld een regionale Zero emissie zone, regionaal deelscooterbeleid of regionaal afgestemde bewegwijzering.

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-platformen. Naast deze structurele overleggen zijn de afgelopen jaren verschillende gelegenheids-overleggen ontstaan, in de vorm van samenwerkingsagenda's met Haarlemmermeer en IJmond en de provincie. Bij al deze regionale overleggen is het van belang om als GR Bereikbaarheid te blijven focussen op de ontwikkelperspectieven en oplossingsrichtingen die zijn benoemd in de regionale bereikbaarheidsvisie.

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 regionale 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.

In 2021 is de nieuwe Governance van Zuid-Kennemerland vastgesteld in de vier gemeenteraden. Bij het opstellen van de Zuid-Kennemer Agenda in 2020 is meermaals het raakvlak met de regionale bereikbaarheidsvisie aan de orde geweest. Hieruit is geconcludeerd dat de (toen nog niet vastgestelde) Bereikbaarheidsvisie leidend is op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid. Omdat er in Zuid-Kennemerland al diverse activiteiten lopen, zijn specifieke acties in het werkplan Regionale samenwerking Zuid-Kennemerland 2021-2023 buiten beschouwing gebleven. De GR blijft als actieve gemeenschappelijke regeling trekker van regionale acties en projecten voor de regionale bereikbaarheid uit dit jaarplan.

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. Tot op heden is het regelmatig voorgekomen dat een deel van de projecten niet conform beoogde planning tot uitvoering/afronding komen en budgetten voor cofinanciering worden doorgeschoven naar een volgend begrotingsjaar. Om deze reden heeft het kernteam van de GR begin 2022 geïnitieerd dat er nadere afspraken worden gemaakt met de gemeentelijke organisaties om duidelijkheid te scheppen over de verschillende projecten waar de GR bij betrokken is (bijvoorbeeld als cofinancier). Geconcludeerd werd dat er heldere afspraken gemaakt moeten worden over de organisatorische inbedding van de projecten die voortvloeien uit de bereikbaarheidsvisie. Beoogd wordt om in de loop van 2022 duidelijker afspraken te hebben over hoe de realisatie en voortgang van projecten verhoogd kan worden.

1.3 Acties 2023

Zoals hierboven is beschreven zijn de instrumenten van de GR: bestuurlijke samenwerking, lobbyen vanuit het regionale belang en cofinancieren/aanjagen van projecten die regionaal van aard zijn. Deze instrumenten zet de GR in 2023 in om te werken aan de concrete uitwerking met als uiteindelijk doel een ‘economisch sterke regio’s met een hoge leefomgevingskwaliteit en oog voor duurzaamheid’. In dit jaarplan worden de acties van de GR Bereikbaarheid toegelicht die in 2023 worden opgepakt. Niet alle activiteiten gaan gepaard met een financiële bijdrage, maar bestaan bijvoorbeeld uit bestuurlijke afstemming of lobby. Daarnaast geeft dit jaarplan ook een doorkijk naar de verdere acties die zullen volgen in de toekomst. Deze acties staan benoemd in de opmaat naar de actieagenda uit de vastgestelde bereikbaarheidsvisie (deze opmaat is opgenomen als bijlage 1).

Verderop in dit jaarplan wordt duidelijk aan welke projecten de GR in 2023 een financiële bijdrage aan zal gaan leveren. Het gaat om het oplossen van diverse knelpunten in het fietsroutenetwerk en doorfietsroutes, extra fietsenstallingen bij de stations in de regio, geluid reducerende maatregelen langs het spoor in Overveen en de iVRI’s (intelligente verkeersregelinstallaties) voor betere doorstroming op de bestaande (weg)infrastructuur. Afhankelijk van de uitwerking van het regionale bewegwijzeringsplan in 2022, zal daarvoor in 2023 een voorstel voor cofinanciering worden uitgewerkt.

Op het gebied van belangenbehartiging en lobby, blijft de GR zich in 2023 inzetten voor onder andere (het vervolg van) de aanpak Bereikbaarheid Kust van de provincie Noord-Holland, de fietsroute door de Waterleidingduinen (tussen Zandvoort en Heemstede) en de Velserverbinding.

Onze vier gemeenten samen werken met onze buurgemeenten Haarlemmermeer en IJmond en de provincie Noord-Holland aan de afspraken en acties uit de regionale samenwerkingsagenda met de provincie Noord-Holland, de samenwerkingsagenda met Haarlemmermeer en de werkagenda mobiliteit met de IJmond. Deze afspraken liggen uiteraard in lijn met de oplossingsrichtingen van onze bereikbaarheidsvisie. Ook maken wij gebruik van onze deelname aan het MRA Platform Mobiliteit (sinds maart 2022).

Naast de inhoudelijke belangenbehartiging en projecten, zijn er jaarlijks terugkerende activiteiten. De jaarstukken worden opgesteld, inclusief jaarlijkse actieagenda en de financiële bewaking en verantwoording van het regionaal mobiliteitsfonds. Ook vindt jaarlijks een bijeenkomst van de klankbordgroep GR met belanghebbende overheden, organisaties en instellingen plaats.

2. Kaders begroting mobiliteitsfonds 2023

2.1 Toelichting begrotingsonderdelen

Sinds 2018 is het gehele mobiliteitsfonds van de GR ondergebracht in een aparte voorziening binnen de begroting van de gemeente Haarlem. Dit betekent dat de inkomsten (baten) over meerdere jaren gespaard kunnen worden. 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 GR-regeling uit drie delen:

1. *Het projectdeel*; hieruit worden concrete projecten (mede) gefinancierd van de deelnemende gemeenten. Bedragen hieruit zijn netto (zonder BTW).
2. *Het werkdeel*; hieruit worden beleidsuitwerkingen, gemeenschappelijke studies en onderzoeken gefinancierd. De jaarlijkse structurele kosten voor dynamisch verkeersmanagement (DVM) worden uit het werkdeel betaald. Evenals de bekostiging van de interne en externe personele inzet voor de GR (bestuurssecretaris, secretaris en eventuele inhuur) en lobbyactiviteiten. Er vindt achteraf BTW correctie plaats.
3. *Het vrij-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 hier een bedrag van € 50.000 begroot. Binnen dit vrij-besteedbare deel kunnen o.a. (informatieve) bijeenkomsten voor de regio worden bekostigd (bijvoorbeeld zaalhuur), kosten voor ondersteuning (tekst, beeld en proces) en de jaarlijkse extra inspanning voor opstellen van de jaarstukken.

2.2 Toelichting op de Activa en Passiva

De begroting van 2023 van de GR kent uitsluitend structurele inkomsten, bestaande uit de jaarlijkse bijdragen van de vier deelnemende gemeenten. Deze bijdragen bestaan uit een bedrag per inwoner, zoals vastgesteld bij de oprichting van de GR in 2013. De bijdragen worden als spaarfonds (het Regionaal Mobiliteitsfonds) ondergebracht in een voorziening binnen de Haarlemse begroting. In strikte zin heeft de GR hiermee een vordering op de gemeente Haarlem.
Het spaarfonds is bedoeld om naast projecten van deelnemers die een bijdrage leveren aan de doelstellingen van de regionale bereikbaarheid, ook grotere projecten te ondersteunen. Incidenteel kan er dus zelfs sprake zijn van een overschrijding van de begroting, indien er een groot project gefinancierd wordt. Er zal nooit een structureel tekort zijn op de begroting.

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

Vanwege de beperkte omvang van de financiële stromen én omdat de GR zelf geen rechtspersoonlijkheid heeft, lopen de uitgaven (bijdragen aan projecten) altijd via een van de

deelnemende gemeenten die voor een project feitelijk de uitvoering doet. De desbetreffende accountant neemt deze projecten mee in zijn/haar onderzoek.

2.3 Baten begroting 2023

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 bijdrage van de deelnemers is als volgt:

Begroting 2023 - Baten		
Bijdrage Deelnemers	**Begroot**	**Toelichting**
Bloemendaal	161.000	Dit zijn de bedragen zoals die bij vaststelling van de GR-regeling zijn overeengekomen. Deze baten lopen -zonder aanpassing - door tot het eind van de looptijd van het regionale mobiliteitsfonds.
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. Een nadere toelichting was opgenomen in het jaarplan 2022.

Bij financiële noodzaak om bijvoorbeeld eventueel oplopende kosten te kunnen blijven dekken, zou een gegronde aanleiding kunnen ontstaan om de bijdrage aan te passen. Die financiële nood is er echter niet, het mobiliteitsfonds is immers een spaarfonds. Daarnaast zijn er binnen de GR geen vaste of meerjarige kosten die indexering behoeven. Indexering is derhalve ook vanuit boekhoudkundig oogpunt niet nodig. Er is binnen de GR sprake van zogenaamde projectfinanciering. Hierbij kan iedere deelnemer een of meerdere projecten, die bijdragen aan de verbetering van de regionale bereikbaarheid, aandragen voor een financiële bijdrage uit het fonds.

2.4 Lasten begroting 2023

De nieuwe begroting voor 2023 kent de gebruikelijke drie delen: een projectdeel, een werkdeel en een vrij deel. Het projectdeel is opgezet langs zeven oplossingsrichtingen met de begrote bedragen.

2.4.1 Projectendeel

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	*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.*	650.000 waarvan 500.000 nieuwe middelen en 150.000 doorgesch.
Knelpunten in het fietsroutenetwerk en doorfietsroutes	Voor de fietsroute Fuikvaartweg (gemeente Haarlem) staat € 150.000 opgenomen in het Jaarplan 2022, dit bedrag schuift mogelijk door naar 2023. Het project Fuikvaartweg is opgenomen in de doorfietsroute oost-west Schipholweg onder leiding van de provincie Noord-Holland. In 2022 vindt een nadere studie plaats naar de inpassing, waarna de planuitwerking start. In begroting 2023 wordt uitgegaan van een vrije ruimte van € 500.000 om in de loop van 2023 bij te kunnen dragen aan projectaanvragen van de gemeenten op dit gebied. Eén van de verwachte aanvragen voor cofinanciering is voor de Lodewijk van Deijsellaan (gemeente Haarlem). Als onderdeel van de doorfietsroute N208 staat hier in 2023 een fietsstraat gepland.	

Projectdeel	Toelichting	Begroot
2. Vergroten OV-capaciteiten		
Doel: Beter benutten van de OV Capaciteit door het realiseren van nieuwe, kwalitatieve, snelle OV-verbindingen naar andere stations[1]	*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.*	300.000 doorgesch waarvan: 192.975 gedekt uit restant BTW-comp.
Geluid reducerende maatregelen Overveen (mitigerende maatregelen)	In 2021 en 2022 is onderzoek gedaan naar de toenemende geluidsbelasting die verwacht wordt door een hogere treinfrequentie. Er zijn geluids- en trillingsmetingen uitgevoerd in achtertuinen van woningen langs het spoor. De metingen zijn verricht voor, tijdens en na de F1 door de OD IJmond. Hiervoor wordt in 2022 € 50.000 betaald door de GR. Op basis van de meetresultaten gaat de gemeente Bloemendaal in gesprek met ProRail, NS en de bewoners (verenigd in stichting TOOS). Aan de hand van de meetresultaten en de gesprekken	

[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.

	met de bewoners en specialisten, kan in de loop van 2022 worden bepaald welke maatregelen – aan het spoor en/of materieel – eventueel geschikt zijn om geluid en trillingen te verminderen. Het restbedrag van € 300.000 is gereserveerd voor later te nemen maatregelen aan het spoor. Dit bedrag zal dan ook gereserveerd worden voor 2023. Ook zal dan duidelijkheid komen of, en zo ja, welke maatregelen haalbaar en mogelijk zijn en wat de kosten daarvan zijn. Er is totaal € 242.975 gedekt uit de BTW compensatie bij de investering in het spoor zelf.

Projectdeel	Toelichting	Begroot
3. Ontwikkelen OV-knoop Haarlem Nieuw-Zuid		
Doel: Verminderen van OV-bewegingen binnen de stedelijke omgeving, in het bijzonder het centrum van Haarlem en versterken oost-west verbindingen voor OV	*Er wordt een multimodale OV-Hub gerealiseerd die de aansluiting op een aantal regionale OV-verbindingen in Zuid-Kennemerland verbetert. Met name richting Amsterdam en Haarlemmermeer, maar ook richting het centrum van Haarlem.*	0 financiering vanaf 2024
Multimodaal knooppunt Nieuw-Zuid	Station Haarlem-Nieuw Zuid wordt door de gemeente Haarlem ontwikkeld tot een multimodaal OV-station. Dit project maakt onderdeel uit van de financieringsaanvraag behorende bij het programma Bereikbare steden (rijksprogramma). Vanuit de GR vindt cofinanciering plaats, waar vanaf 2024 een beroep op zal worden gedaan. Voorgesteld wordt om € 2,5 miljoen beschikbaar te stellen voor cofinanciering.	

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. De regionale inzet richt zich op belang van aansluiting en als cofinanciering op veelal (rijks- en provinciale) programma's	*Binnen de MRA wordt gestreefd naar een compleet en sluitend OV-netwerk. Een samenhangend OV-netwerk is nodig om, naast investeringen op weg- en fiets infrastructuur, een toenemend aantal verkeerbewegingen te kunnen faciliteren.*	20.000 doorgesch.
Onderzoek HOV Zandvoort-Heemstede-Hoofddorp	Dit regionale onderzoek start waarschijnlijk in 2022, aansluitend op de voorbereiding van de nieuwe concessieperiode (2027). De GR draagt € 20.000 bij aan dit onderzoek.	
Regionaal OV-toekomstbeeld (Noord-Holland en Flevoland)	Het Regionaal OV-toekomst beeld wordt verder uitgewerkt onder leiding van de provincie Noord-Holland. Een van de speerpunten is om de doorgetrokken Noord-Zuidlijn tot aan	

	Hoofddorp met een goede snelle OV-connectie vanuit onze regio te verbinden. Eind 2021 is het onderzoek naar de HOV-corridor Haarlem - Schiphol / Amsterdam 2040 afgerond. Met de toekomstige groeiopgave is er sprake van aanzienlijke toename en potentie voor OV-gebruik. Daarom is op deze corridor een hoge kwaliteit gewenst. Samen met de unieke kenmerken, zoals een sterke kerncorridor met uitwaaierende reizigersvraag aan beide zijden, en de mogelijkheid om adaptief te kunnen ontwikkelen, maakt een Bus Rapid Transit (BRT)-systeem voor 2040 het best passende ontwikkelperspectief voor dit gebied. Inmiddels is gestart met het uitwerken van het BRT-concept om aan te tonen hoe haalbaar en toekomstvast dit concept aan de westzijde van de MRA in 2040 is en wat er voor nodig is om het BRT-concept hier te introduceren. Het resultaat wordt eind 2022 verwacht op basis waarvan het project verder geconcretiseerd kan worden in 2023. Investeringen zijn pas aan de orde bij de concessie van 2027 en 2028. Het is nu wel opgenomen in dit jaarplan, maar nog zonder concreet bedrag
Projecten Regionaal Mobiliteits Plan Duurzaamheidsaspecten	Dit is een MRA-project dat 'dwars' door alle programmalijnen heen loopt. De regiogemeenten moeten een bijdrage leveren aan de doelen van het Klimaatakkoord. Dat kunnen projecten zijn uit verschillende programmalijnen, bijv. op het gebied van fiets en OV, maar ook meer elektrisch laden of een milieuzone. Voor 2023 zal de provincie een jaarplan opstellen en de regio zal hier op aansluiten. Sommige van die projecten kunnen regionaal worden opgepakt.

Projectdeel	Toelichting	Begroot
5. Faciliteren overstappunten		
Doel: Het stimuleren van ketenmobiliteit door in te zetten op P+R locaties, Parkeerbeleid, gebundeld parkeren en mobiliteitshubs om zo andere modaliteiten te prioriteren.	*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.*	400.000 waarvan 347.669 nieuwe middelen en 52.331 doorgesch.
Algemeen fietsenstallingen voor alle stations in Bloemendaal, Heemstede-Aerdenhout, Zandvoort, Haarlem (centraal en Spaarnwoude)	Voor het hele programma Fietsparkeren Stations wordt voor deze begroting een totaalbedrag gereserveerd. Dit dient als cofinanciering van nieuwe provinciale (en eventuele rijks) subsidies. Elke deelnemer kan op basis van een concreet voorstel een aanvraag doen voor een regionale bijdrage. In 2021 is het fietsparkeren in gemeente Bloemendaal afgerond. In 2022 wordt het fietsparkeren in Heemstede en Zandvoort afgerond. Het restant of eventuele uitloop wordt overgeheveld naar 2023. Voor 2023 en verder worden nog aanvullende	

	aanvragen verwacht van Zandvoort en Haarlem (centrum en Spaarnwoude). In 2022 wordt nader onderzocht of een regionale bijdrage aan de uitbreiding van de fietsenstalling Houtplein (gemeente Haarlem) wenselijk is. Dit project, waarbij 600 plaatsen worden gerealiseerd zal in 2023 uitgevoerd worden. De stalling ligt niet bij een NS station, maar wel bij het grotere (H)OV knooppunt Houtplein/Tempelierstraat.
Autoparkeren Stations	De regio Zuid-Kennemerland heeft een relatief grote dichtheid van treinstations. De meerwaarde van een station als schakel in de keten-mobiliteit hangt af van de netwerkfunctie en bereikbaarheid ervan. Bij een aantal stations kan naast fietsparkeren ook autoparkeren (P+R) bijdragen aan die meerwaarde en de ontlasting van automobiliteit binnen de regio. Daarom is sinds de begroting 2021 de begrotingspost 'Autoparkeren Stations' toegevoegd. De gemeente Haarlem heeft daarvoor de eerste aanvraag ingediend, voor een bijdrage aan de P+R Spaarnwoude. Deze cofinanciering staat vanaf 2024 in de meerjarenbegroting.

Projectdeel	Toelichting	Begroot
6. Spreiden pendelstroom		
Doel: De piekmomenten in het verkeer verkleinen.	*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.*	Geen budget
Werkgeversaanpak	Corona gaat mogelijk zorgen voor hybride werken omdat meer mensen thuis blijven werken, wat als een soort autonome ontwikkeling een bijdrage levert aan verminderen van de spits. In Haarlem wordt gewerkt met de werkgeversaanpak Beter Op Weg (BOW), waarbij eind 2020 82 werkgevers waren aangesloten. Tot heden werd dit project deels gefinancierd vanuit het rijk, voor de toekomstige financiering wordt in eerste instantie ook naar het rijk gekeken.	

Projectdeel	Toelichting	Begroot
7. Verbeteren doorstroming regioring		
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)*	220.000 doorgesch.

	alsmede de bewegwijzering, die ook blijft bijdragen aan verbeterde doorstroming.	
*i*VRI's (intelligente verkeersregelinstallaties)	In 2021 is begonnen met de uitvoering (deel Heemstede). Dit zal niet geheel afgerond zijn in 2021. Doordat er nog technische aanpassingen (aansluitingen) ter voorbereiding worden uitgevoerd (m.n. Haarlem) zal een deel van het budget derhalve ook naar 2023 en 2024 doorschuiven. Het gaat om een bedrag van € 220.000.	
Bewegwijzering (doelenplan, bewegwijzeringsplan en mede financiering realisatie).	In 2022 wordt het bewegwijzeringsplan verder uitgewerkt en worden de consequenties qua capaciteit en kosten inzichtelijk gemaakt. Het trekkerschap ligt bij de gemeente Haarlem. Onderdeel van de uitwerking is de bekostiging van de uitvoering, die grotendeels door de gemeenten zelf dient te worden opgebracht. In de loop van 2022 zal nadere besluitvorming door de vier gemeenten plaatsvinden. Voor 2022 is een budget beschikbaar van € 411.000 (jaarplan 2022 en doorgeschoven budget 2021). Afhankelijk van de uitwerking in 2022 wordt een deel hiervan doorgeschoven naar 2023 en worden aanvullende voorstellen gedaan voor cofinanciering.	
Velserverbinding (als onderdeel van de regioring, noordzijde)	De Velserverbinding is van groot belang om de regioring om Haarlem sluitend te maken. Dit zal op langere termijn pas een investering vragen in fysieke zin. De eerstvolgende mogelijkheid om de studie naar de Velserverbinding op te pakken is binnen de corridorstudie A9 van de rijksoverheid. De GR heeft een bedrag van € 3,1 miljoen gereserveerd voor cofinanciering.	
Kruising Amerikaweg-Schipholweg (als onderdeel van de regioring, oostzijde)	Een nieuwe inrichting van het kruispunt Schipholweg-Amerikaweg hangt samen met andere ontwikkelingen langs en op de Schipholweg, zoals het nieuwe OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. De gemeente Haarlem werkt op dit moment aan een verkeerskundige visie voor de Schipholweg, die naar verwachting in september 2022 gereed is. Op dat moment wordt verder invulling gegeven aan het karakter en de verdere inrichting van de Schipholweg. De verwachting is dat hier wellicht in 2024 uitwerking aan gegeven kan worden en cofinanciering wordt aangevraagd. De aanvraag voor cofinanciering (en totaal aan doorgeschoven posten) bedraagt € 1,2 miljoen. Deze stond opgenomen in de begroting voor 2022, de reservering wordt doorgeschoven naar 2024/2025.	
Verbeteren doorstroming N205	De gemeente Haarlem heeft in 2021 een quickscan uitgevoerd over hoe de doorstroming op de N205 (zuidelijke Ring) te verbeteren. Op basis van deze quickscan is besloten om het onderdeel Paviljoenslaan - Spanjaardslaan verder uit te werken. Het overige deel (Amerikaweg - Buitenrustbruggen), wordt verder uitgewerkt in de visie op de Schipholweg, die september 2022 gereed is. Op het moment dat er concrete voorstellen liggen, zal een beroep op cofinanciering worden	

	gedaan. De verwachting is dat deze 2024-2025 nodig zal zijn. De kosten zijn nu nog onbekend.

2.4.2 Werkdeel

Werkdeel	Toelichting	Begroot
Personele capaciteit		
Doel: Het deel van de begroting dat dient voor studie, onderbouwing, communicatie inzake projecten uit het fonds, in het stadium dat deze projecten nog niet voorzien zijn van een projectbudget.	*Bekostiging van GR personeel, gemeenschappelijke studies/onderzoeken en het jaarlijkse DVM onderhoud.*	281.000 waarvan 181.000 nieuwe middelen en 100.000 doorgesch.
Bestuurssecretaris, ondersteuning en lobbybudget	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 verntwoordelijk voor de bemensing van het GR kernteam (afgesproken capaciteitsinzet is 8 uur per week per gemeente).	
Studie schakel fietsroute Amsterdamse Waterleidingduinen tussen Oase Vogelenzang-Zandvoortselaan Bentveld	De GR wil samen met de provincie Noord-Holland blijven inzetten op de fietsroute door de Waterleidingduinen. De provincie heeft de route opgenomen als tracé in het regionaal toekomstbeeld fiets (RTF). Hiermee komt dit fietspad (opnieuw) op de agenda van de regio/provincie. Een mogelijke variant is het tracé van de Dienstweg te volgen tussen de Oase en Nieuw Unicum, waardoor geen nieuwe verharding in het duin aangelegd hoeft te worden (onder evt. nader te bepalen voorwaarden aan deze opstelling voor fietsers). In het jaarplan 2022 zijn middelen opgenomen voor een bijdrage aan deze studie (€ 100.000). Afhankelijk van de voortgang op dit dossier in 2022 schuiven deze middelen door naar 2023. .	
DVM-onderhoud	Het gaat om meerjarig ingepland als resultaat van het DVM project. Dit valt onder het werkdeel, omdat DVM-onderhoud voor iedere deelnemende gemeente wordt uitgevoerd. Het gaat jaarlijks om een bedrag van € 31.000.	

2.4.3 Vrije deel

Vrije deel	Toelichting	Begroot
Doel: 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).*	50.000

2.5 Overzicht baten - lasten begroting 2023

Hieronder ziet u het overzicht van de baten en lasten voor 2023. Er zullen enkele posten doorgeschoven worden van dit lopende begrotingjaar (2022) en daarnaast een aantal nieuwe projecten worden opgevoerd. De som van de lasten is naar verwachting hoger dan de te ontvangen baten. Het tekort wordt gedekt uit de beschikbare middelen in het regionaal mobiliteitsfonds.

Begroting 2023 Baten - Lasten		
	Begroot	**Toelichting**
Totaal Baten	**€ 1.562.000**	Het betreft de stortingen van de deelnemers in het Fonds.
Totaal Lasten	**€ 1.921.000**	Lasten inclusief doorgeschoven posten uit 2021. Bestaande uit: - Projectendeel: € 1.590.000 - Werkdeel: € 281.000 - Vrije deel: € 50.000
- waarvan doorgeschoven posten begroting 2021/2022	€ 842.331	Dit is de optelsom van alle doorgeschoven posten uit de begroting 2021/2022.
- Waarvan nieuwe middelen begroting 2023	€ 1.078.669	Dit zijn de nieuwe middelen uit de begroting 2023
Saldo	**- € 359.000**	Dit saldo is negatief en houdt in dat er in 2023 minder baten binnenkomen dan naar verwachting wordt uitgegeven. Het tekort wordt gedekt uit het opgebouwde spaarfonds.

3. Meerjarenbegroting 2023-2027

3.1 Nieuwe projecten met cofinanciering uit het Regionaal Mobiliteitsfonds

Voor projecten die de GR Bereikbaarheid van belang acht voor de regionale bereikbaarheid, kan een reservering worden geplaatst in het mobiliteitsfonds. Uit het mobiliteitsfonds is dan een bedrag voor cofinanciering van projecten gereserveerd en daar kan dan beroep op gedaan worden als de projecten tot uitvoering worden gebracht. Elk jaar worden nieuwe projecten in het jaarplan beschreven zodat er altijd een actueel beeld is van de nieuwe reserveringen en aanvragen in het mobiliteitsfonds. In 2021 is besloten om bedragen te reserveren voor vier nieuwe projecten die in de komende jaren gerealiseerd gaan worden. Deze dragen allen bij aan een goede regionale bereikbaarheid en sluiten aan bij de bereikbaarheidsvisie. Het gaat totaal om een bedrag van € 3.620.000. De projecten vallen allemaal onder het programma Bereikbare steden. Dit is een gezamenlijk onderdeel van de Uitvoeringsagenda van SBaB en het MRA-Programma Bouwen en Wonen. Met het besluit dat deze bijdragen worden gereserveerd voor de vier projecten uit de uitvoeringsagenda van Bereikbare Steden wordt de slagingskans op cofinanciering - en dus een multiplier effect op de toegezegde middelen - vergroot.

In de tekst hieronder vindt u toelichting op de vier projecten waarvoor een bedrag is gereserveerd.

Ontwikkelen regionale mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid:
Bijdrage uit mobiliteitsfonds: € 2.500.000 (2,8% totale projectkosten)
Tot 2040 wordt een groei van 50% OV-reizigers verwacht. Om dit op te vangen worden de mogelijkheden onderzocht voor een regionale mobiliteitshub. Naast de vervoerskundige verbeteringen die deze hub oplevert is het een locatie met veel ruimtelijke potentie. Zo worden er op korte termijn minimaal 1.600 woningen gerealiseerd als bijdrage aan de regionale woningbouwopgave en zijn er in de plinten van deze nieuwbouw rondom de mobiliteitshub voorzieningen gepland. Het project is opgenomen in de regionale Bereikbaarheidsvisie, Oplossingsrichting 3. Van belang om te vermelden is dat de provincie het belang van deze hub al onderstreept met een reservering in het OV-fonds van € 8 miljoen en ook vanuit regionaal perspectief is het van belang om hierin te investeren omdat:

- Er door de komst van de mobiliteitshub in Haarlem Nieuw-Zuid een alternatief wordt geboden voor het reizen per auto. De OV-verbinding naar Amsterdam wordt aantrekkelijker voor reizigers uit de regio, die niet langer naar de binnenstad van Haarlem hoeven te reizen om daar op of over te stappen.
- Het verduurzamingsperspectief van de regio wordt voor de komende jaren en daardoor fungeert als een vliegwiel voor een regionale schaalsprong in het OV.

Regionale doorfietsroute kust-Amsterdam:
Bijdrage uit het mobiliteitsfonds: € 450.000 (15% van de totale projectkosten)
Vanuit regionaal perspectief is de relevantie van de regionale doorfietsroute kust-Amsterdam drieledig:

- De regionale doorfietsroute stimuleert fietsgebruik over langere afstanden en biedt een alternatief voor de auto. Dit draagt bij aan de ambities van de MRA, provincie en regio om de fiets een belangrijkere rol te geven in het regionale mobiliteitssysteem.
- De doorfietsroute zorgt ervoor dat het regionaal (snel)fietsgebruik over fietsverbindingen richting Amsterdam, Schiphol en de kustzone, o.a. Zandvoort, een significantere rol gaat spelen.

In de Bereikbaarheidsvisie is dit expliciet benoemd als oplossingsrichting voor de groeiende pendel van woon-werkverkeer tussen Amsterdam en Zuid-Kennemerland.

- Over de uitgestrekte doorfietsroute kust-Amsterdam, kan de fiets andere duurzame vervoermiddelen, zoals het openbaar vervoer versterken en in toekomst kunnen er meer mogelijkheden ontstaan voor bijvoorbeeld het verbinden van hubs.

Schakels uit de noord-zuid fietsverbinding Velsen-Haarlem-Hoofddorp
Bijdrage uit het mobiliteitsfonds: € 270.000 (15% van de totale projectkosten)
Dit betreft 3 schakels die onderdeel zijn van een regionale doorfietsroute tussen Velsen-Haarlem Spaarnwoude-Hoofddorp. De route is onderdeel van het metropolitane fietsnetwerk van de MRA en draagt op een gezonde en duurzame manier bij aan de bereikbaarheidsopgave. De investeringen betreffen een fietsbrug/tunnel over spoor en N200 bij station Spaarnwoude, een fietstunnel onder de N205 richting station Spaarnwoude en een ontbrekende schakel naar het bestaande fietspad nabij de Boerhaavelaan.

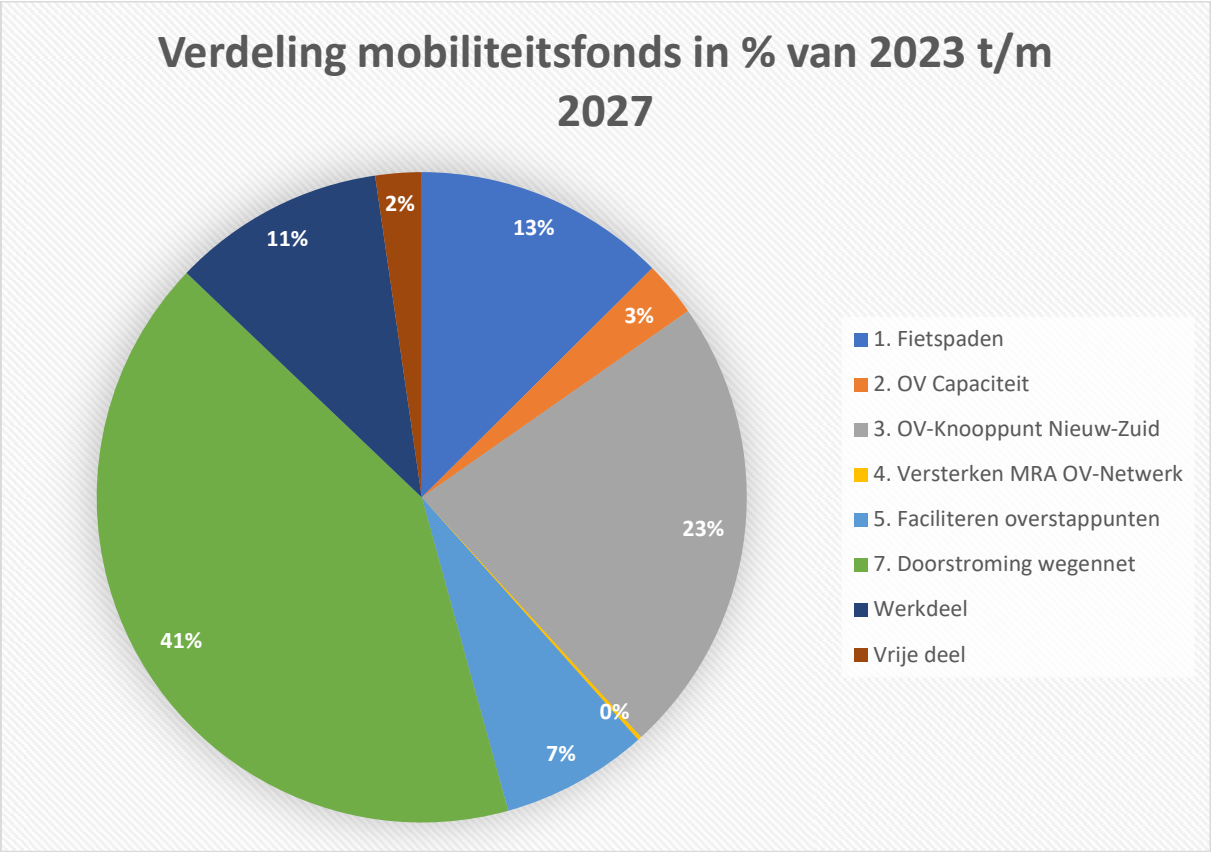
- Met de schakels wordt het regionale fietsnetwerk versterkt door een betere aansluiting tussen de regio en Hoofdorp. Het versterken van schakels en toevoegen van ontbrekende schakels staat opgenomen in de regionale plannen zoals het Perspectief Fiets van de provincie en de MRA Metropolitane Fietsroutes. De fietsbrug en fietstunnel liggen daarnaast op locaties, waar het belangrijk is om de concurrentie met de auto aan te gaan en het ondersteunen van de trein.
- De schakels uit de noord-zuid fietsverbinding kunnen de regionale plannen, om de OV-capaciteit te vergroten ondersteunen, door de in het gebied liggende haltes beter bereikbaar te maken. Een voorbeeld is de nieuwe/verbeterde OV-verbinding van Velsen naar Haarlem Spaarnwoude.
- De schakels leveren een bijdrage aan de regionale verstedelijkingsplannen en het verbinden van woonomgevingen met fietsverbindingen. Specifiek de verbinding tussen de (nieuwe) fietstunnel N205 en de Boerhavelaan is belangrijk voor de aantakking van de regionale fietsroutes van en naar de Haarlemmermeer.

Uitbreiden P+R bij station Spaarnwoude
Bijdrage uit het mobiliteitsfonds: € 400.000 (2% van de totale projectkosten)
In het gebied rondom station Spaarndam bevindt zich momenteel een P+R van ca. 150 parkeerplaatsen. Om woningbouw in deze ontwikkelzone te kunnen realiseren en de mobiliteitstransitie in de regio te faciliteren, is het noodzakelijk om de P+R te opwaarderen tot een echte hub als schakelpunt tussen regionaal verkeer en de lokale bestemmingen.

- Uit onderzoek is gebleken dat de P+R een belangrijke functie kan vervullen voor het verkeer van en naar Amsterdam voor forenzen uit de regio.
- Het verbeteren van het P+R bij Station Spaarnwoude zorgt ervoor dat minder reizigers hun reis richting trekpleisters in de regio vervullen met de auto. Door de reis met fiets of OV te vervolgen wordt zowel een bijdrage geleverd aan de regionale bereikbaarheid en de bereikbaarheid van de kust, maar ook aan leefbaarheid en duurzaamheid door een afname van autoverkeer en parkeerruimte op locaties die je bij voorkeur anders in zou richten.
- Tot slot is een effectief functionerende P+R een belangrijke schakel voor de Ketenmobiliteit in de regio, specifiek voor de Oost-west verbindingen, een opgave die o.a. de Bereikbaarheidsvisie agendeert.

3.2 Actueel investeringsoverzicht

In onderstaande taartdiagram wordt in één oogopslag inzichtelijk aan welke doelen in het lopende jaar (2022) en de komende jaren (2023-2027) middelen worden aangewend. Hierbij staan uitsluitend de gereserveerde middelen weergegeven. In het investeringsoverzicht staan zes van de zeven programma's. Voor de oplossingsrichting spreiden van pendelstromen (woon-werk) zijn nog geen middelen gereserveerd in de meerjarenbegroting en daarom nog niet in het taartdiagram opgenomen.



3.3 Meerjarenbegroting

De opzet van de meerjarenbegroting sluit uiteraard aan bij de drie begrotingsonderdelen (projectendeel, werkdeel en vrije deel) en de zeven oplossingsrichtingen. In de onderste regel van de meerjarenbegroting is een geprognotiseerde balans opgenomen.

Meerjarenbegroting 2023-2027

Uitgangspunten begroting:

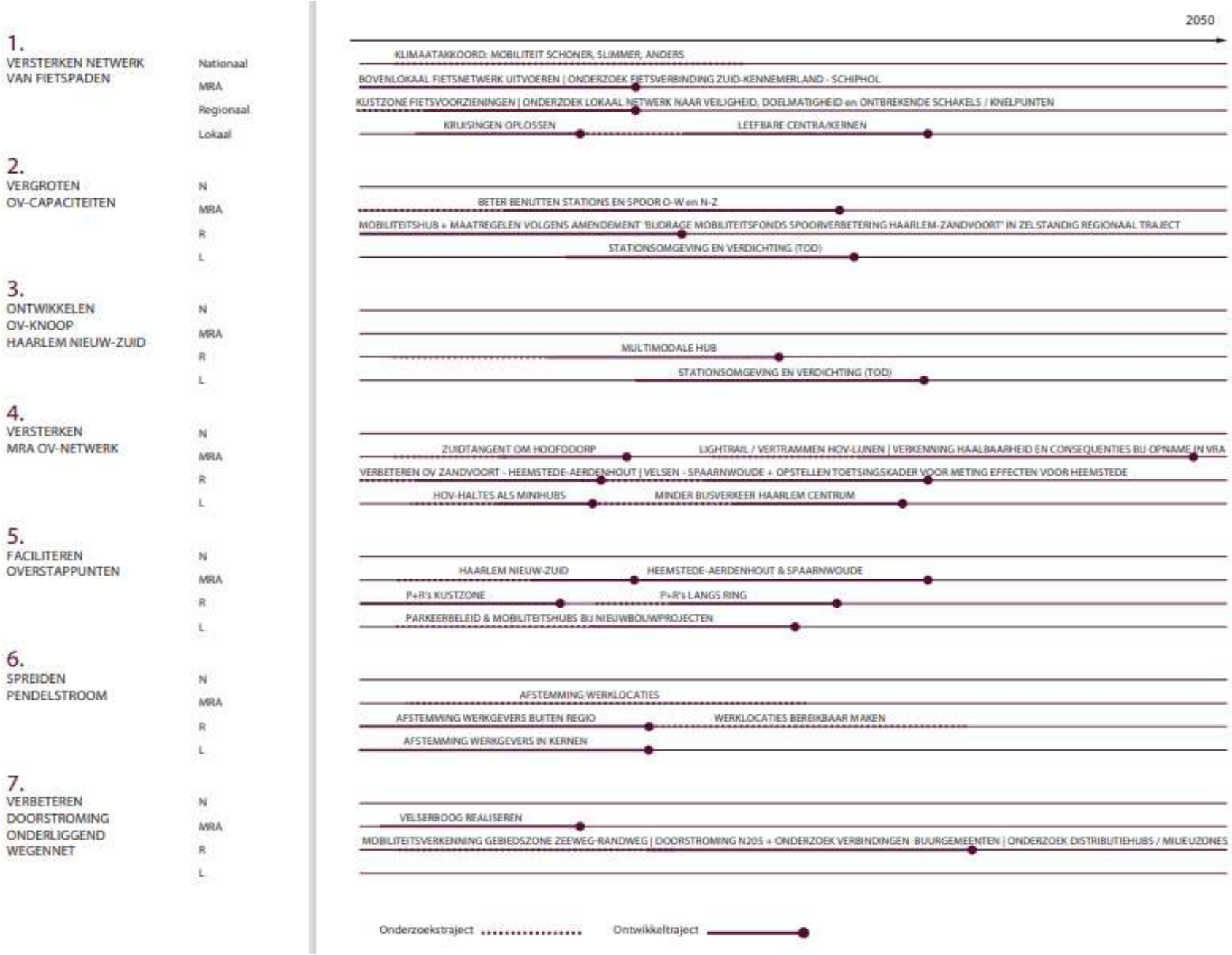
1) Bedragen baten conform de raadsbesluiten uit 2012
2) Rentebaten niet geraamd gezien het lage %

BATEN	**Begroting 2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**
Bijdragen deelnemers:					
Bloemendaal	€ 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
Heemstede	€ 190.000	€ 190.000	€ 190.000	€ 190.000	€ 190.000
Zandvoort	€ 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**

LASTEN	**Begroting 2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**
PROJECTDEEL					
1) Versterken netwerk fietspaden					
Knelpunten fietsroutenetwerk/schakels en doorfietsroutes	€ 650.000				
Regionale doorfietsroute kust – Amsterdam				€ 225.000	€ 225.000
Fietsverbinding Velsen-Haarlem Noord-Schalkwijk-Vijfhuizen				€ 135.000	€ 135.000
2) Vergroten OV-capaciteit					
Mitigerende maatregelen Overveen	€ 300.000				
3) Ontwikkelen OV-knoop Haarlem Nieuw-Zuid					
OV-knoop Haarlem Nieuw-Zuid		€ 625.000	€ 625.000	€ 625.000	€ 625.000
4) Versterken MRA OV-netwerk					
HOV onderzoek Zandvoort-Hoofddorp	€ 20.000				
5) Faciliteren overstappunten					
Fietsparkeren stations	€ 400.000				
P+R Spaarnwoude		€ 200.000	€ 200.000		

6) Spreiden pendelstroom					
Piekmomenten in het verkeer verkleinen					
7) Verbeteren doorstroming regioring					
iVRI's	€ 220.000				
Regionale bewegwijzering	PM				
Amerikaweg-Schipholweg (als onderdeel van de regioring, oostzijde)		€ 600.000	€ 600.000		
Velserverbinding				€ 3.100.000	
Totaal projectdeel	**€ 1.590.000**	**€ 1.425.000**	**€ 1.425.000**	**€ 4.085.000**	**€ 985.000**
WERKDEEL					
Bestuurssecretaris, ondersteuning en lobbybudget	€ 150.000	€ 150.000	€ 150.000	€ 150.000	€ 150.000
Verkenning Fietsroute Waterleidingduinen	€ 100.000				
DVM	€ 31.000	€ 31.000	€ 31.000	€ 31.000	€ 31.000
Totaal werkdeel	**€ 281.000**	**€ 181.000**	**€ 181.000**	**€ 181.000**	**€ 181.000**
VRIJE DEEL					
Totaal vrije deel	**€ 50.000**	**€ 50.000**	**€ 50.000**	**€ 50.000**	**€ 50.000**
Totale lasten	**€ 1.921.000**	**€ 1.656.000**	**€ 1.656.000**	**€ 4.316.000**	**€ 1.216.000**
Totaal verwachtte doorgeschoven posten (jaarverslag 2021/ jaarplan 2022)	€ 842.331				
Totaal nieuwe posten begroting 2023	€ 1.078.669				
Saldo baten en lasten	**- € 359.000**	**- € 94.000**	**- € 94.000**	**- € 2.754.000**	**€ 346.000**
Stand regionaal mobiliteitsfonds per 31-12 (of liquiditeit)	**€ 7.454.250**	**€ 7.360.250**	**€ 7.266.250**	**€ 4.512.250**	**€ 4.858.250**
31-12-2021 (Jaarverslag 2021): € 7.483.000					
31-12-2022 (prognose o.b.v. Jaarplan 2022 en actuele inzichten): € 7.813.250					

Bijlage 1 - Opmaat actieagenda (tabel)

Nummer	Oplossingsrichtingen	Nationale schaal	MRA schaal	Regionale schaal	Lokale schaal
1	Versterken netwerk van fietspaden	- Klimaatakkoord: Mobiliteit Schoner, Slimmer, Anders	- Bovenlokaal fietsnetwerk uitvoeren - Onderzoek fietsverbinding Zuid-Kennemerland - Schiphol	- Kustzone fietsvoorzieningen - Onderzoek lokaal netwerk naar veiligheid, doelmatigheid en ontbrekende schakels / knelpunten	- Kruisingen oplossen - Leefbare centra/kernen
2	Vergroten OV-capaciteiten		- Beter Benutten stations en spoor O-W en N-Z	- Mobiliteitshub + maatregelen volgens amendement 'bijdrage mobiliteitsfonds spoorverbetering haarlem-zandvoort' in zelstandig regionaal traject	- Stationsomgeving en verdichting (TOD)
3	Ontwikkelen OV-knoop Haarlem Nieuw-Zuid			- Multimodale Hub	- Stationsomgeving en verdichting (TOD)
4	Versterken MRA OV-netwerk		- Zuidtangent om Hoofddorp - Lightrail / Vertrammen Hov-Lijnen | Verkenning haalbaarheid en consequenties bij opname In VRA	- Verbeteren OV Zandvoort - Heemstede-Aerdenhout - Velsen - Spaarnwoude + Opstellen toetsingskader voor meting effecten voor Heemstede	- HOV-haltes als minihubs - Minder busverkeer Haarlem Centrum
5	Faciliteren overstappunten		- Haarlem Nieuw-Zuid - Heemstede-Aerdenhout & Spaarnwoude	- P+R'S Kustzone - P+R'S Langs Ring	- Parkeerbeleid & Mobiliteitshubs bij nieuwbouwprojecten
6	Spreiden pendelstroom		- Afstemming werklocaties	- Afstemming werkgevers buiten Regio - Werklocaties bereikbaar maken	- Afstemming werkgevers in kernen
7	Verbeteren doorstroming regioring			- Velserboog realiseren	- Mobiliteitsverkenning Gebiedszone Zeeweg-Randweg - Doorstroming N205 + Onderzoek verbindingen buurgemeenten - Onderzoek Distributiehubs / Milieuzones

Bijlage 2 - Opmaat Actieagenda (afbeelding)