

Hierbij presenteren wij u de begroting voor 2020 van de samenwerkende gemeenten Bloemendaal, Haarlem, Heemstede en Zandvoort. Voor zowel het jaar 2018, als voor het jaar 2019 heeft u een uitgebreid programmaplan ontvangen, inclusief begroting voor het volgende jaar. Vanaf deze begroting passen we de vorm aan. De begroting is op hoofdlijnen en sober opgesteld. In het vervolg ontvangt u twee maal per jaar een overzicht met de voortgang van het programma. Het eerste voortgangsoverzicht ontvangt u -gelijktijdig met deze begroting- als onderdeel van de Jaarstukken, behorende bij de Gemeenschappelijke Regeling Zuid-Kennemerland Bereikbaar (voortaan te noemen: GR) en het daaraan verbonden Mobiliteitsfonds.

Dit jaar – 2019 - wordt de visie Zuid-Kennemerland Bereikbaar geactualiseerd. Aansluitend hierop wordt ingezet om te komen tot een systeem met een Meerjarenprogramma 2020-2024. Omdat wij u uiteraard willen informeren over het aanstaande begrotingsjaar, is vooruitlopend op dit meerjarenprogramma een jaarbegroting voor 2020 opgesteld. Het is daarmee eigenlijk een overgangsbegroting.

Zowel de wens tot actualiseren als de suggestie om een agenda op te stellen voor een langere periode, is overgenomen uit de Evaluatie Gemeenschappelijke Regeling uit 2018.

Met een meerjarenbegroting beogen wij een flexibeler begrotingsvorm, waarmee middelen binnen de gestelde begrotingsruimte, in de tijd geschoven kunnen worden. Dit houdt in dat de stuurgroep middelen in de tijd naar voren kan halen of naar achter kan schuiven.

Hiermee creëren wij onder andere ruimte om snel te handelen indien er onverwachts kansen voordoen. Denk hierbij aan het verkrijgen van (incidentele) subsidies, die de realisatie van een project eerder mogelijk maken dan aanvankelijk gedacht (en dus begroot was). Vanzelfsprekend moet het desbetreffende project daartoe wel zijn opgenomen in de Meerjarenbegroting van Zuid-Kennemerland Bereikbaar of in ieder geval passen binnen de geactualiseerde regionale bereikbaarheidsvisie.

In 2018 is het Mobiliteitsfonds van de GR , ondergebracht in een *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-bestedbare 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,= begroot. Binnen dit vrij-bestedbare deel, kunnen (informatieve) bijeenkomsten etc. voor de regio worden bekostigd. Denk aan bijvoorbeeld zaalhuur, maar ook aan de ondersteuning (tekst, beeld en proces) bij de herijking van de visie.

Alle delen vallen, vanaf 2019, onder één en dezelfde voorziening, waarvoor -conform afspraak in de GR- de gemeente Haarlem de boekhouding voert. De begroting is vooralsnog langs de vier programmaliijnen opgebouwd en de kosten zijn opgenomen in een van de afzonderlijke delen.

### **Inzet die niet direct uit de begroting te halen is.**

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. De belangrijkste zijn in deze paragraaf beschreven.

#### **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 een maal per drie maanden plaatsvindt. Hier komen alle onderwerpen aan bod waarop wordt samengewerkt binnen de MRA, zo ook mobiliteit. De adviseur PA fungeert als informatiemakelaar tussen regio en MRA en op 'bredere onderwerpen – tussen de MRA en individuele gemeenten.

#### **2. Regionaal OV-Toekomstbeeld 2040 Noord-Holland en Flevoland**

Rijk en regio werken gezamenlijk aan toekomstbeelden voor het OV-systeem voor het jaar 2040. Deze beelden moeten richting geven aan toekomstige ontwikkelingen rond het OV-systeem en de bereikbaarheid van het land en de verschillende regio's borgen. De onder druk staande bereikbaarheid in ons landsdeel, dreigt een knelpunt voor de concurrentiepositie en de ruimtelijke en economische groei te worden. Het huidige netwerk loopt tegen zijn capaciteits- en kwaliteitsgrenzen aan met opgaven in de stedelijke en de landelijke gebieden tot gevolg. De regionale overheden willen toewerken naar een realistisch OV-netwerk dat knelpunten oplost en (ruimtelijke) kansen faciliteert of daarin zelfs stuurt. In opdracht van de 'OV bestuurders van het Platform Mobiliteit van de Metropoolregio Amsterdam' werken Movares en Goudappel Coffeng aan het opstellen van het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 voor de provincies Noord-Holland en Flevoland. Dit Toekomstbeeld geeft ook richting aan het landelijk traject. Op 6 maart 2019 zijn het Basisdocument OV-Toekomstbeeld 2040 Noord-Holland en Flevoland en drie onderzoeksvarianten bestuurlijk vastgesteld.

De regionale uitwerking moet eind 2019 leiden tot een gezamenlijk beeld over benodigde maatregelen. Bedoeling is te koersen op gezamenlijke (vervolg)afspraken in het BO MIRT van najaar 2019. Daarmee ligt er ook een duidelijke koppeling met het landelijke traject. Het regionale OV-netwerk 2040 is een belangrijk element bij actualisering van onze regionale beleidsvisie. Actieve deelname in de Klankbordgroep is daarom essentieel om de ambities van Zuid-Kennemerland een plaats te geven. Hoeveel tijd dit in 2020 in beslag zal nemen, hangt onder meer af van de vervolgsafspraken in het BO MIRT, najaar 2019.

#### **3. MIRT-Verkenning Rottepolderplein**

Eind 2018 heeft de minister van IenW, in overleg met de regiopartners, besloten om een verkenning uit te voeren naar de ontvlechting van het knooppunt Rottepolderplein. Deze verkenning is onderdeel van een samenhangende aanpak vanuit het MRA-programma 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid'. Voor de werkzaamheden aan het knooppunt is €30 miljoen gereserveerd. In de verkenning worden verschillende oplossingen onderzocht, zoals:

- Verkeersmanagementvraagstukken;
- Aanleg vrije banen voor mensen die rechtsaf willen;

Ontvlechten van verkeer, o.a. door aanleg van een parallelbaan om de verkeersstroom vanaf de A9 uit het noorden richting de N205, te scheiden van doorgaand verkeer op de A9. Daarnaast worden zogenaamde meekoppelkansen (ideeën uit de omgeving om de bereikbaarheid te verbeteren) meegenomen. In de MIRT-verkenning gaat het om een projectgebied en een studiegebied. In het projectgebied zullen die middelen daadwerkelijk neerslaan. In het studiegebied onderzocht of maatregelen daar effecten hebben op de benodigde investeringen en of doorstroming op het Rottepolderplein. In het studiegebied zijn zowel de HOV-verbinding Haarlem naar Amsterdam-Zuid opgenomen als ook de Velserversbinding.

Omdat het Rottepolderplein de ‘poort’ is naar de regio en de te maken keuzes binnen de MIRT-Verkenning grote impact zal hebben op de bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland (en IJmond), hebben wij zitting in de Ambtelijke begeleidingsgroep; naast de Vervoerregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland..

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.

Programmamanager en/of Adviseur Public Affairs vertegenwoordigen de regio’s Zuid-Kennemerland en IJmond in de Ambtelijke begeleidingsgroep. Andere leden van dit team zijn de provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam.

#### **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.

#### **5. Regulier Overleg Provincie**

Eens per ca. 6 weken vindt er sinds 2018 een regulier overleg plaats tussen de provincie NH 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 op de provinciale agenda te krijgen, denk aan bijvoorbeeld de R-Net Studie Zandvoort, die wij graag door de concessiehouder zelf uitgevoerd zien worden. Ook komt het voor dat in dit overleg zaken besproken worden om te voorkomen dat deze een bestuurlijke zaak worden, denk bijvoorbeeld aan komverschuiving Haarlem en Heemstede, maar ook dossiers zoals het Houtplein. Afgelopen jaar zijn diverse onderwerpen besproken en hebben deze in veel gevallen geleid tot een goed proces met vaak ook goede oplossingen. Dit draagt bij aan een verbeterde verstandhouding tussen de provincie en de regio.

#### **6. Omgevingsagenda Zuid-Kennemerland**

Omdat de samenwerking voor een betere regionale bereikbaarheid al stevig is verankerd en de (te herijken) Visie een belangrijke bouwsteen is voor deze Omgevingsagenda, zijn Adviseur Public Affairs en Programmamanager (lid Kernteam), nauw betrokken.

<b>Begroting 2020 - Baten</b>		
<b>Bijdrage Deelnemers</b>	<b>Begroot</b>	<b>Toelichting</b>
Bloemendaal	161.000	
Heemstede	190.000	
Zandvoort	121.000	
Haarlem	1.090.000	
<b>Totaal</b>	<b>1.562.000</b>	

<b>Begroting 2020 - Lasten</b>		
<b>Projectdeel</b>	<b>Begroot</b>	<b>Toelichting</b>
		Het betreft aangevraagde middelen voor concrete projecten.
<b>Programmalijn Fiets</b>		
Schakels 1 t/m7		
Schakel 1	€ 100.000	In 2020 wordt een ontwerp gemaakt. Nadat het procesvoorstel in 2019 gereed is en het haalbaar is gebleken om dit uit te werken.
Schakel 2/3	0	De provincie heeft in 2019 het ontwerp gereed en de omgevingsvergunning aangevraagd. In 2020 wordt het project uitgevoerd.
Schakel 4	0	Project wordt vooralsnog niet uitgevoerd omdat voorkeursinpassing niet mogelijk is. Besloten door de gemeenteraad van Haarlem.
Schakel 5	€ 150.000	Voor 2018 en 2019 staat totaal 150.00 begroot. Dit schuift door naar 2020.
Schakel 6	pm	Planning is in 2019 de variantenstudie afgerond te hebben. Van daaruit kunnen er voor 2020 additionele middelen gevraagd worden.
Schakel 7 Heemstede-Velsen	pm	Naar verwachting wordt een deel van budget 2019 doorgeschoven naar 2020. Daarnaast ligt er een verzoek van de gemeenteraad van Haarlem voor additionele middelen uit het fonds, vandaar een pm post.
<b>Fietsparkeren Stations</b>		
Bloemendaal	€70.000	25-35%, extra bijdrage van 10% ivm lagere bijdrage Rijk
Heemstede	€ 187.000	25-35% extra bijdrage van 10% ivm lagere bijdrage Rijk
Zandvoort	PM	25-35% extra bijdrage van 10% ivm lagere bijdrage Rijk
<b>Programmalijn Verkeersmanagement</b>		
IVRI's	274.000 <sup>1</sup>	In 2019 en 2020 samen, is een bedrag van 274.000 vastgesteld. Voor nu gaan wij er vanuit dat de definitieve investeringen van/aan IVRI's pas in 2020 zullen vallen. Dit

<sup>1</sup> Dit bedrag staat op de begroting van de provincie Noord-Holland. Het bedrag is echter van de gemeenten als restantbudget van Bereikbaarheid Kust.

		heeft vooral te maken met de lange levertijden die momenteel gelden. Besluitvorming wordt in 2019 afgerond en de verplichtingen worden waarschijnlijk ook aangegaan (maar vallen dus in 2020). Dit betreft een doorgeschoven post uit 2019.
<b>Programmalijs Openbaar Vervoer</b>		
R-Net studie Zandvoort	0	Opgenomen in begroting 2019.
OV toekomstbeeld 2040	0	Zie voorblad Algemeen 'Inzet die niet direct uit de begroting te halen is'. Alleen uren-inzet.
<b>Programmalijs Auto- infrastructuur</b>		
Duinpolderweg	PM	Eind 2018 heeft GS van NH de Voorkeursvariant vastgesteld. Het vastgestelde tracé voldoet niet aan de randvoorwaarden waaronder de regio (max. 4,5 miljoen) zou bijgedragen. Formeel is echter niet besloten om deze middelen al dan niet aan te wenden (voor bijvoorbeeld betere inpassing of verbeterde fietsverbindingen). Aanwending van deze middelen is ook mede afhankelijk van de wijze waarop de provincie NH de nieuwe stuurgroep inricht. Inmiddels heeft de provincie aangegeven de regio te willen betrekken in een Breed Bestuurlijk Overleg.
<b>Totaal Projectdeel</b>	507.000,=	Dit is exclusief de €274.000, behorende bij de iVRI's.
<b>Begroting 2020 – Lasten</b>		
<b>Werkdeel</b>	<b>Begroot</b>	<b>Toelichting</b>
	80.000,=	
Programmamanager		De programmamanager is aangesteld voor gemiddeld 16 uur per week, maar er is budgetruimte voor gemiddeld 28 uur. In plaats van urenuitbreiding voor de programmamanager, wordt deze 'ruimte' benut met de aanstelling van een procesmanager, toe te voegen aan het ambtelijk programmateam. Dit wordt in 2019 nader uitgewerkt en vormgegeven. Deze formatie-uitbreiding valt derhalve binnen de meerjarenbegroting. Budgetruimte is ontstaan doordat Programmamanager niet is ingehuurd, maar aan de ambtelijke formatie is toegevoegd.
PA-Adviseur	70.000,=	Voor 2019 is deze extern ingehuurd. Naar verwachting wordt betreffende PA-Adviseur eveneens ingehuurd voor 2020 (max. 16 uur per week). Invulling voor de langere termijn wordt nader bekeken hoe die invulling vormgegeven wordt. Ook deze post is opgenomen in de meerjarenbegroting.
<b>Programmalijs Verkeersmanagement</b>		
DVM-onderhoud	31.000,=	Is meerjarig ingepland als resultaat van het DVM project Fase I dat een verbeterde doorstroming van ruim 9% heeft

		opgeleverd. Dit valt onder het werkdeel, omdat DVM-onderhoud voor iedere deelnemende gemeente wordt uitgevoerd.
Bewegwijzering (doelenplan, bewegwijzeringsplan en mede financiering realisatie.)	200.000,=	De 0-meting is begin 2019 afgerond en het Doelenplan is verder uitgewerkt. Het uiteindelijke doelenplan wordt in 2020 afgerond. Gereserveerd voor 2019: €100.000 . Eventueel resterende middelen uit 2019, worden toegevoegd aan het vervolgproces: cofinanciering van realisatie van de nieuwe bewegwijzering. Daarmee zullen de begrote middelen uiteindelijk in 2020 hoger zijn dan het nu gepresenteerde bedrag. Dit als gevolg van het Stuurgroep-besluit, dat alle voor bewegwijzering begrootte, maar niet besteedde middelen, moeten worden aangewend voor cofinanciering van realisatie van de nieuwe bewegwijzering.
<b>Programmalijs Openbaar Vervoer</b>		
HOV R-Net onderzoek Zandvoort	20.000,=	Naar verwachting zal het onderzoek, in intensieve samenwerking met de uiteindelijke concessiehouder, de provincie Noord-Holland, wel in 2019 gestart zijn. Het onderzoek zal waarschijnlijk echter in 2020 afgerond worden. Daarom zullen de lasten naar verwachting in 2020 vallen. Dit betreft een doorgeschoven post uit 2019.
<b>Totaal Werkdeel</b>	<b>401.000,=</b>	
<b>Begroting 2020 – Lasten</b>		
<b>Vrije deel</b>	<b>Begroot</b>	<b>Toelichting</b>
	25.000,=	Nog nader in te vullen bestemming. In dit vrije deel zitten ook nog de niet bestede middelen uit voorgaande jaren (in totaal ca. 45.000,=)
<b>Totaal vrije-deel</b>	<b>25.000,=</b>	
<b>Totaal Lasten</b>	<b>933.000,=</b>	

<b>Begroting 2020 Baten – Lasten</b>		
	<b>Begroot</b>	<b>Toelichting</b>
<b>Totaal Baten</b>	<b>1.562.000,=</b>	Het betreft aangevraagde middelen voor concrete projecten.
<b>Totaal Lasten</b>	<b>-933.000,=</b>	
<b>Saldo - Resterend</b>	<b>629.000,=</b>	Dit batig saldo (of resterend bedrag) zal worden toegevoegd aan de voorziening om daarmee het door de gezamenlijke raden van Zuid-Kennemerland benoemde 'spaardoel' van het mobiliteitsfonds te behalen.